

Laevaõnnetuse juurdluse aruanne

Lootsilaev AHTO-28 põhjapuude Aegna sadama lähistel



Tallinn

13.10.2020

Eessõna

Käesoleva laevaõnnetuse juurdluse aruande eesmärgiks on selgitada välja lootsilaev AHTO-28 põhjapuude põhjused, parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada sellega laevaõnnetuste riski tulevikus. Laevaõnnetuse juurdluse aruande järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse ja süü eeldamiseks ning antud aruanne ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

1. Lühikokkuvõte

30.09.2020 kell 23.15 pärast lootsi pardalevõtmist ja suundumist Rohuneeme sadamasse toimus kell 23.22 koordinaatidel 59° 34`193 N ja 24° 45`004 E põhjapuude.

Kell 22.35 pärast laevaruumide ülevaatus ja süsteemide kontrolli informeeris kapten põhjapuutest ja rooliseadme vigastusest AS Eesti Loots juhtkonda ja laevastiku teenistust ning seejärel sõideti kõige väiksema käiguga Rohuneeme sadamasse. Kell 24.00 silduti Rohuneeme sadamas.

2. Faktiline teave

2.1 Laeva andmed

Nimi	AHTO-28
Registrinumber	1T08E02
IMO nr.	-
Tüüp	lootsilaev
Kutsung	ES2735
Lipuriik	Eesti
Kodusadam	Tallinn
Tehase number	-
Ehitusaasta, ehituskoht	2008 Baltic Workboats AS
Laevakere põhimaterjal	merealumiinium
Peajõuseadme tüüp	diisel
Võimsus kW	1 x 900 kW
Klass	-
Laeva peamised mõõdud:	
Üldpikkus	19,50 m
Pikkus	16,96 m
Laius	5,45 m
Parda kõrgus	3,13 m
Süvis	1,43 m
Kogumahutavus	54
Puhasmahutavus	16
Kandevõime (DW)	6,1 t
Ekspluatatsiooni kiirus	20 sõlme
Autonoomsus	tundi
Laevapere	2 inimest
Laeva omanik	Eesti Loots AS
Tehniline järelevalve	Veeteede Amet

2.1.1 Raadioside- ja navigatsiooniseadmed

Radar 9 GHz
Magnetkompass
Elektrooniline planšet
AIS/DGPS
DSV kodeerimiseseade
DSV vastuvõtuseade

Raadiotelefon
Radarpeegeldi

2.2 Andmed merereisi kohta

30.09.2020 kell 22.50 väljuti Rohuneeme sadamast, et võtta pardale loots ML THULAND pärast lootsimise lõpetamist.

Laev oli mehitatud vastavalt Ohutu mehitatuse tunnistusele ja koosnes kaptenist ja vahimehaanikust. Kapteni ja vahimehaaniku meresõidudiplomid vastavad Vabariigi Valitsuse 20.06.2013 määruse nr 96 nõuetele.

Kell 22.32 toimus koordinaatidel 59°34,193N ja 24°45,004E põhjapuude ja tuvastati rooliseadme vigastus. Manööverdades laeva peamasina käikudega ja vööri pötkuriga suunduti Rohuneeme sadamasse, kus silduti kell 24.00.

2.3 Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

01.10 2020 tõsteti AHTO-28 slippi ja selgus põhjapuute tagajärjel saadud vigastuste ulatus:

- sõukruvi- vajab väljavahetamist või remonti;
- roolileht – vajab remonti;
- roolikand – vajab remonti;
- laeva kiil - vajab remonti;
- balleri kontroll - vajadusel remont;
- võlliliini kontroll - vajadusel remont.

Tulenevalt Meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lõikest 2 lugeda antud juhtum raskeks laevaõnnetuseks.



Foto 1
Roolileht, roolikand, kiilu rebend ja sõukruvi



Foto 2
Roolilehe kinnitus balleri külge



Foto 3
Vigastatud sõukruvi

2.4 Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine

Kapten informeeris juhtumist kohe AS Eesti Loots juhtkonda ja laevastiku teenistust, kes teavitus Veeteede Ametit juhtunust ja kutsus LJO inspektoreid laeva ülevaatusele.

3. Kirjeldus

30.09.2020 kell 22.50 väljuti Rohuneeme sadamast, et pärast lootsimise lõpetamist võtta pardale loots ML THULAND.

Kõik navigatsiooniseadmed, tuled ja süsteemid olid kontrollitud ja töökorras.

Riigi Ilmateenistuse andmetel oli tuul E-3 m/sek, õhutemperatuur 13°, veetase (EH2000) järgi + 10 cm, nähtavus 20 miili, pilvisus 0/10, kuuvalgus.

Navigeeriti teekonnaplaani järgi, kursid - 317° - 266° - 339°. Kell 23.10 võeti loots pardale. Kell 23.15 koordinaatidelt 59°34,299N ja 24°42,490E suunduti vahelduvate kurssidega teekonnaplaani järgi - 110° - 86° - 137° Rohuneeme sadamasse.

Kell 22.32 toimus koordinaatidel 59°34,193N ja 24°45,004E põhjapuude. Laeva kiirus põhjapuute momendil oli AIS-i informatsiooni kohaselt 20,7 sõlme. Laevaruumide ülevaatusel leket ei tuvastatud, samuti ei tuvastatud merereostust, kuid tuvastati roolisüsteemi vigastus. Kell 23.35 informeeriti põhjapuutest AS Eesti Loots juhtkonda ja laevastiku teenistust.

4. Analüüs

Lootsilaev AHTO-28 kapten oma seletuskirjas mainib laeva elektronkaardi riket (ekraanipildi hangumine) ja kui see olekski nii olnud, ei saa seda pidada laeva kursist kõrvalekaldumise põhjuseks, sest laeval olid ka muud navigatsioonivahendid ning ilmastikuolud head (sh nähtavus 20 miili).

Lootsilaev AHTO-28 väljus 30.09.2020 merele ainult ühe korra, seega kapteni üleväsimus, kui õnnetuse põhjus, langeb ära.

Laeva kursist kõrvalekaldumise tõttu oli mittenähtav kõige lähem ja kindlam orientiir - Aegna kai tuli, sest laev asus kursist 1 kaabeltau põhja pool, tule pimedas sektoris.

5. Järeldused

Lootsilaev AHTO-28 põhjapuute põhjuseks oli inimfaktor, sest suurte kogemustega kapten väga heades meteoroloogilistes tingimustes ei jälginud kõigi võimalike vahenditega laeva teekonda, kaldus kursist põhja poole, Aegna saare rannalähedastele veealustele kividele, eirates majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määruse „Laeva vahiteenistuse kord“ § 15 lõiget 2.

6. Ohutuse tagamise soovitused

Laevaõnnetuse juurdluse aruanne arutada läbi AS Eesti Loots laevade juhtivkoosseisudega.

Anti Hirvoja
Meremeeste diplomeerimise
osakonna nõunik

Lisa

Lootsilaev AHTO-28 juurdluse käigus kogutud dokumendid:

Laevaomaniku ettekanne	(1 lehel)
Kapteni seletuskiri ja kaardid	(3 lehel)
Vahimehaaniku seletuskiri	(1 lehel)
Lootsi seletuskiri	(1 lehel)
Laeva ülevaatuse akt	(2 lehel)
Elektronkaardi väljatrükk	(1 lehel)
VTs-i AIS video teekonnast	(1 fail)
Fotod sõukruvist, völliist ja laevakerest	(10 tk)
Väljavõte logiraamatust	(2 lehel)
Väljavõte masinapävaraamatust	(2 lehel)