

Nr 13/2015

Lihtsustatud ohutusjuurdluse aruanne

Eessõna

Ohutusjuurdluse eesmärk on parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus. Ohutusjuurdluse aruande järeldused ja ohutuse tagamise soovitused ei ole aluseks vastutuse ja süü eelduseks ning ohutusjuurdluse aruanne ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

Tallinn

04.11.2015



1. Lühikokkuvõte

23. septembril 2015 toimus Tallinna lähel traditsiooniline kolmapäevane purjeregatt. Enne regati toimumist oli regati korraldaja saanud Veeteede Ameti laevaliikluse korraldamise osakonna VTSi operaatorilt nõusoleku kasutada pöördemärgina Tallinna sihi poid nr 3. Kella 18.00 ajal, kui regatist osavõtjad lähenesid pöördemärgile või eemaldusid sellest, lähenes poile nr 3 Tallinna Vanasadamast kell 17.48 väljunud reisiparvlaev **Viking XPRS**. Kokkupõrke vältimiseks pöördemärki suunduva jahiga **Blue Lark**, oli reisiparvlaev sunnitud muutma oma kurssi paremale, möödudes jahist ca 10 m kaugusel.

2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	ML Viking XPRS	VLL-122 Blue Lark
Laevatüüp	reisiparvlaev	purjejaht
IMO nr	9375654	-
Kutsung	ESKC	-
Lipuriik	Eesti	Eesti
Kodusadam	Tallinn	-
Reeder	OÜ Viking Line Eesti	Sergei Parfenenko
Ehitusaasta, maa	2008, Soome	2004, Itaalia
Laevakere põhimaterjal	teras	plastik
Peamasina võimsus	4x1000kW kW	kuni 25 kW
Kogumahutavus	35918	-
Puhasmahutavus	14216	-
DW	4721,50 t	1,84 t
Laeva üldpikkus	185,00 m	10,68 m
Laeva pikkus	174,78 m	-
Laeva laius	27,70 m	3,45 m
Parda kõrgus	9,50 m	-
Süvis	6,75 m	2,2 m
Järelevalveorgan	Lloyd's Register	Veeteede Amet

2.2. Andmed merereisi kohta

23. septembril 2015 kell 17.48 väljus **Viking XPRS** Tallinna Vanasadamast regulaarreisile

Helsingisse. Purjejaht **Blue Lark** lähenes pöördemärgile, Tallinna sihi poile nr 3.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

Tallinna sihi poi nr 3 juures jäi **Viking XPRS** kursile purjejaht **Blue Lark**. Kokkupõrke vältimiseks **Viking XPRS** oli sunnitud muutma oma kurssi paremale, möödudes jahist ca 10 meetri kaugusel.

2.4. Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine.

Puudus vajadus. Hädaolukorda ei tekkinud.

3. Kirjeldus

Veeteede Ameti (VA) ja ESS Kalevi jahtklubi (KJK) vahelisel kohtumisel 29. juunil 2009 probleemide vältimiseks purjetamise võistluste korraldamisel Tallinna lähel allkirjastati protokoll. Nimetatud protokoll punkti 4 kohaselt KJK ei kasuta võistluste korraldamisel pöördemärgina Tallinna liitsihtide tulepoisid ja Paljassaare põhjapoid.

VA ja KJK vahelise kohtumise 13. mai 2015 protokollis on viide võistluste korraldamisel 2009 aasta protokollile ja VA poolt aktsepteeritakse kolmapäevaste regattide puhul KJK koduleheküljel avaldatud ajakava kui võistlusest teavitamist ja käesolevat protokoll kui kolmapäevaste regattide kooskõlastust.

23.09.2015 kolmapäevase regati stardi eelse kohtuniku ja VTS operaatori (vahetuse vanema) kõnefaili kohaselt kohtunik palus luba kasutada pöördemärgina Tallinna sihi poid nr 3. VTS operaator vastas, et üldiselt ei ole lubatud kasutada võistlusteks pöördemärgina Tallinna sihi poisid, kuid lähemal ajal ei ole oodata sissetulevaid laevu, välja arvatud üks, mis peaks võistluse toimumise ajaks sadamas olema, aga väljuvaid laevu informeerib regatist operaator.

VTS operaatori ja Tallinna Vanasadamast väljuva reisiparvlaeva **Viking XPRS** kõnefailide kohaselt VTS operaator informeeris purjeregatist Pirita - Tallinn poi nr 3 – Pirita.

Kell 17.48 väljus sadamast **Viking XPRS**, laev suurendas pidevalt kiirust - kell 18.00 oli kiirus 15,7 sõlme, kell 18.05 poi nr 3 juures viimase hetke manöövri ajal, et vältida kokkupõrget jahiga **Blue Lark**, oli kiirus 19,4 sõlme (AIS järgi), reederi määratud isiku raporti kohaselt 19,8 sõlme.

28.09.2015 esitas OÜ Viking Line Eesti esindaja VA meresõiduohutuse teenistusele **Viking XPRS** kapteni ettekande aset leidnud jaht **Blue Lark** ohtlikust liikumisest **Viking XPRS** kursile ja manöövrist kokkupõrke vältimiseks.

4. Analüüs

Juhtumi puhul on tegemist 4 osalisega: regati organisaator KJK, kes viis läbi regati pöördemärgiga laevateel, VTS, kes nõustus sellise regati läbiviimisega, jaht **Blue Lark**, ohtliku lähenemise põhjustaja reisiparvlaevale **Viking XPRS** ja **Viking XPRS**, kelle viimase hetke manöövriga välditi kokkupõrge.

Regati organisaator KJK oli allkirjastanud 29. juunil 2009 protokoll, mis sisaldas kokkulepet mitte kasutada võistluste pöördpunktina Tallinna sihi tulepoisid ja Paljassaare põhjapoid. 13. mai 2015 kohtumisel vormistatud protokollis aktsepteeritakse jätkuvalt 29. juunil 2009 protokollitud kokkulepet. Kuid ometi 23. septembril 2015 pöördus võistluse kohtunik VTSi poole ja palus luba

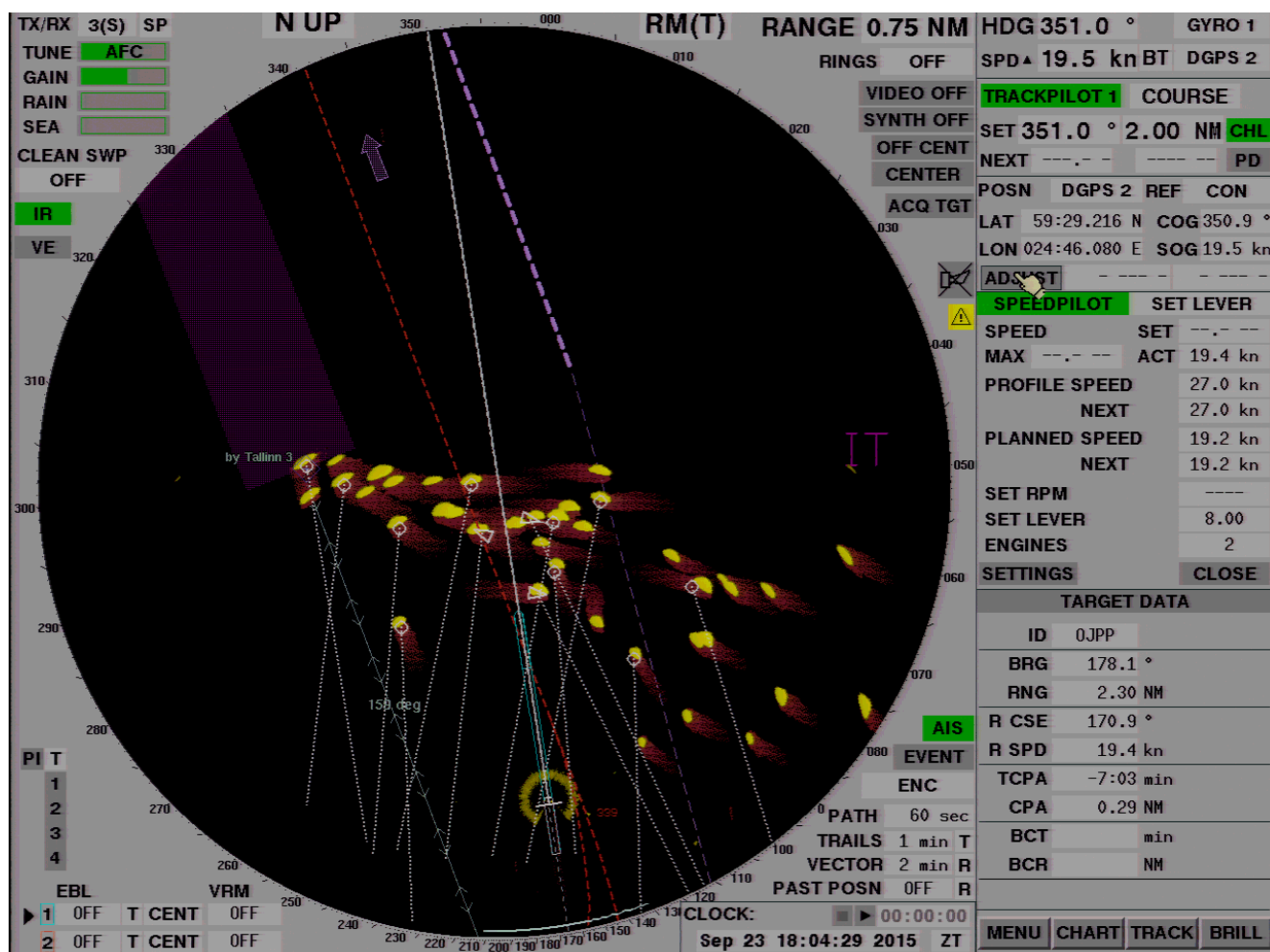
kasutada regatil Pirita jõe suudmest pöördepunktina Tallinna sihi poid nr 3, eirates seega varem allkirjastatud kokkuleppeid.

VTSi vahetuse vanem eiras samuti eelpool nimetatud kokkuleppeid, aktsepteerides pöördepunktina kasutada regatil Pirita jõe suudmest Tallinna sihi poid nr 3. Meresõiduohutuse seaduse § 51 lg 1 kohaselt on VTSi eesmärk ohutuse suurendamine veeteel, kuid loa andmine kasutada pöördemärgina Tallinna sihi poid nr 3, vähendas oluliselt meresõiduohutust ja kahjustas VA mainet.

Siinkohal juhiks tähelepanu VA struktuuriüksuste kohustuste täitmisele: HNT põhimääruse punkt 2.11 kohaselt on nende ülesandeks „veeliiklust takistavate tegevuste korraldamise taotluste kooskõlastamine“, kui eelpool nimetatud kokkulepete sõlmimisel võistluste läbiviimiseks, mis on samuti veeliiklust takistav tegevus, HNT spetsialistid ei osalenud.

Jaht Blue Lark rikkus GOLREG reegleid 9(b) – alla 20 m pikkune laev või purjelaev ei tohi takistada niisuguse laeva läbisõitu, mis saab ohutult sõita ainult kitsuse või faarvaatri piires, 10(f) – liikluseraldusskeemi otste läheduses peab laev sõitma eriti ettevaatlikult ja 10(j) – alla 20 meetri pikkune laev või purjelaev ei tohi takistada sõidurada kasutava jõuajamiga laeva ohutut liikumist. Lisaks rikuti regati 2015 a purjetamisjuhust, mille punkti 6 kohaselt peavad võistlevad jahid laevateel andma teed reisilaevadele.

Reisiparvlaev Viking XPRS, kelle viimase hetke manööver hoidis ara kokkupõrke jahiga **Blue Lark**. Kuid taunida tuleb laeva kiirust 19,4 – 19,9 sõlme, millega sõideti läbi suurest jahtide kogumist Tallinna sihi poi nr 3 juures. Seega ei järgitud kiiruse valikul GOLREG reeglit 6 a) ii) – liiklustihedust, sealhulgas kalalaevade või muude laevade kogumeid.



5. Järeldused

Reisiparvlaeva **Viking XPRS** ja jaht **Blue Lark** ohtlik lähenemine on nelja osalisega inimtegurist põhjustatud juhtum, kus kolm osalist ei täitnud reegleid ja väga rasket laevaõnnetust välditi viimase hetke manöövriga.

VTs operaatori (vahetuse vanema) otsus lubada VA nimel sõlmitud kokkuleppe vastaselt kasutada regati pöördemärgina Tallinna sihi poid nr 3 viis väga ohtliku intsidendini.

Võtta teadmiseks:

- 1) VA väike- ja siseveelaevade osakonna vaneminspektor karistas purjejahti **Blue Lark** juhtinud omanikku rahatrahviga Meresõiduohutuse seaduse § 93 kohaselt;
- 2) kooskõlas IMO komiteede 10.10 2008 ringkirjaga MSC- MEPC.7Circ.7 kehtestatud juhendiga **Viking XPRS** reederi korraldatud juhtumi juurdluse ja analüüsi tulemusel leiti mittevastavus ISM protseduuride järgimisel ohutu kiiruse osas ja juhiti tähelepanu mitteasjakohasusele korraldada purjetamisvõistlusi liikluseraldusskeemil.

6. Ohutuse tagamise soovitusel

- 1) VA laevaliikluse korraldamise osakonna töötajatel ja ESS Kalevi jahtklubi liikmetel täita nõudeid, mis on sõlmitud vastavate kokkulepetega. VTs operaator (vahetuse vanem) saab vastu võtta otsuseid, mis arvestades situatsiooni, suurendavad meresõiduohutust, aga mitte ei vähenda seda.
- 2) Kaasata HNT spetsialistid kõikidesse veeliiklust takistavate tegevuste kooskõlastuste aruteludesse, kuna HNT põhimääruse punkt 2.11 kohustab neid selleks.
- 3) Väike- ja siseveelaevade osakonnal, kaasates VTSi ja HNT töötajad, korraldada antud juhtumi arutelu Tallinna lähel purjetamisega tegelevate organisatsioonide esindajatega.
- 4) Viking Line Abp kaptenite nõupidamise tulemusest antud juhtumi osas teavitada Veeteede Ametit

7. Lisad

- 1) Veeteede Ameti ja ESS Kalevi jahtklubi vahelise 29. juuni 2009 kohtumise protokoll (2 lk).
- 2) Veeteede Ameti ja Kalevi jahtklubi 13. mai 2015 kohtumise protokoll (1 lk).
- 3) 23.09.2015 kolmapäevase regati eelne kohtuniku ja VTs operaatori (vahetuse vanema) kõnefail.
- 4) VTs operaatori ja Tallinna Vanasadamast väljuva reisiparvlaev **Viking XPRS** kõnefailid, kus VTs operaator informeerib purjeregatist Pirita – Tallinn poi nr 3 – Pirita.
- 5) Reisiparvlaev **Viking XPRS** kapteni ja OÜ Viking Line Eesti esindaja pöördumised VA poole seoses regatiga aset leidnud jahi ohtliku lähenemisega reisiparvlaevale **Viking XPRS**.

13/2015 Jaht BLUE LARK ohtlik lähenemine ML VIKING XPRS

- 6) Kõnefailid VTS ja **Viking XPRS** – VTS palub teatada jahi purjenumbri, mille pärast **Viking XPRS** pidi sooritama pöörde paremale. **Viking XPRS** ei näinud purjenumbrit.
- 7) E-kirjavahetus 23.09.2015 kella 18.00 ajal reisilaevale ohtlikult lähenenud jahi purjenumbri kindlaks tegemise kohta. Jahi nimi on **Blue Lark**, purje number 708.
- 8) Jahi **Blue Lark** omaniku selgitused ohtlikust lähenemisest reisiparvlaevale **Viking XPRS** (1 lk).
- 9) 14.10.2015 **Viking XPRS** ohtliku juhtumi raport (1 lk).
- 10) 30.10.2015 **Viking XPRS** reederi määratud isiku ohtliku juhtumi raport (1 lk).

Anti Hirvoja
Mereõnnetuste juurduse ja meresõiduohutuse
arenduse osakonna nõunik