



Juurdluse aruanne

Eessõna

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





1. Lühikokkuvõte

28.11.2016 kell 02.20 sisenes ML TORNEDALEN Kunda sadamasse. Laeval ei õnnestunud sildumise käigus läheneda kaile nr 4 ja tuule mõjul hakkas laev kaist eemalduma. Manööverdamisega ei õnnestunud vältida laeva triivimist sadama akvatooriumi navigatsioonialast välja. Selle tulemusena sattus laev kell 02.40 madalikule. Õnnetuses inimesed viga ei saanud, laeval kahjustusi ei tuvastatud ja reostust ei tekkinud. Manöövrite käigus purunes sadama navigatsiooniala idapoolset piiri tähistava poi nr 068 kett.

2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	TORNEDALEN
Lipuriik	Isle of Man
Laevatüüp	segalasti
Kutsung	ZQVN2
IMO nr	9190808
MMSI nr	235000940
Ehitusaasta	1998
Dedveit	5572
Kogumahutavus	4211
Peamasina võimsus	3360 kW
Klassifikatsiooniühing	DNV GL AS
Kodusadam	Douglas
Reeder	TORNEDALEN SHIPPING COMPANY LTD
Laevakere põhimaterjal	TERAS
Puhasmahutavus	2358
Laeva üldpikkus	99,85 m
Laeva laius	16,5 m
Süvis	6,3 m

2.2. Andmed merereisi kohta

ML Tornedalen oli teel Sunila sadamast Kunda sadamasse lastimaks puiduhaket ja paberipuud. Laev oli ballastis. Laev oli mehitatud kaheksa laevapereliikmega, mis vastas kehtivale ohutu mehitatuse tunnistusele (väljastatud 09.08.2005). Laevareis kulges kuni Kunda sadamasse sisenemiseni plaanipäraselt, ilma vahejuhtumiteta.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

28.11.2016 kell 02.20 sisenes ML TORNEDALEN Kunda sadamasse. Laev oli ballastis. Laeva süvis vööris 2,8 m, ahtris 4,0 m. Riigi ilmateenistuse andmetel oli nimetatud hetkel keskmine tuule kiirus 12,5m/s (6 palli), puhangud max 17 m/s (7 palli), suund 19° (NNE). Ebaõnnestunud sildumise käigus väljus laev tuule mõjul sadama navigatsiooniala piirest ja triivis madalikule. Kapten teatas juhtunust sadama stividoreile, kes tellis vedurlaeva ning teavitas juhtunust sadamakaptenit. Vastavalt meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lg 4 sätestatule liigitada antud juhtum ohtlikuks juhtumiks.



3. Kirjeldus

28.11.2016 kell 02.20 sisenes ML Tornedalen Kunda sadamasse. Kapteni ütluste kohaselt tõusis laeva kaile lähenemisel ajal tugev tuulepuhang ja algas tihe lumesadu. Laeval ei õnnestunud silduda kai nr 4 ääres ja laev hakkas tuule mõjul kaist eemalduma. Kell 02.40 teatas kapten stividorile läbi ULL raadio, et laev ei ole võimeline manööverdama ja vajab vedurlaeva abi (laeva liikumine madalikule fotod 1 - 5). Stividor tellis vedurlaeva ning teavitas sadamkaptenit, kes edastas informatsiooni juhtunust Veeteede Ametile. Laeva asukoht juhtumi hetkel 59°31,470 N ja 26°32,772 E. Vedurlaev Kunda abiga vabastati laev madalikult kell 05.15, kuid tuule ja lainetuse mõjul kandis laeva tagasi madalikule (foto 6). Lõplikult vabanes laev madalikult kell 06.50 (foto 7). Kuna selleks hetkeks olid ilmastikuolud muutunud sildumiseks sobimatuks, otsustas laeva kapten suunduda reidile. Reidil teostati regulaarselt pilsit ja laevaruumide kontrolli. Laeva sildumine sadamas lükati edasi, soodsamate ilmastikuolude saabumiseni. Laeval kahjustusi ei tuvastatud, reostust ei tekkinud. Manööverdamise käigus purunes sadama navigatsiooniala idapoolset piiri tähistava poi nr 068 kett (poi asukoht $\phi = 59^{\circ} 31,470$ N; $\lambda = 026^{\circ} 32,772$ E). 29.11.2016 kell 10.15 sildus ml Tornedalen Kunda sadamas kai nr 4 ääres. Samal päeval teostati Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna ja klassifikatsiooniühingu DNV GL inspektorite ning OÜ Tuukritööd tuukrite poolt laevaülevaatused. Laevakere veealusel osal tuvastati üksikud kraaped laevakere värvkattel ja sõukruvi labadel. Teisi vigastusi laeval ei tuvastatud.

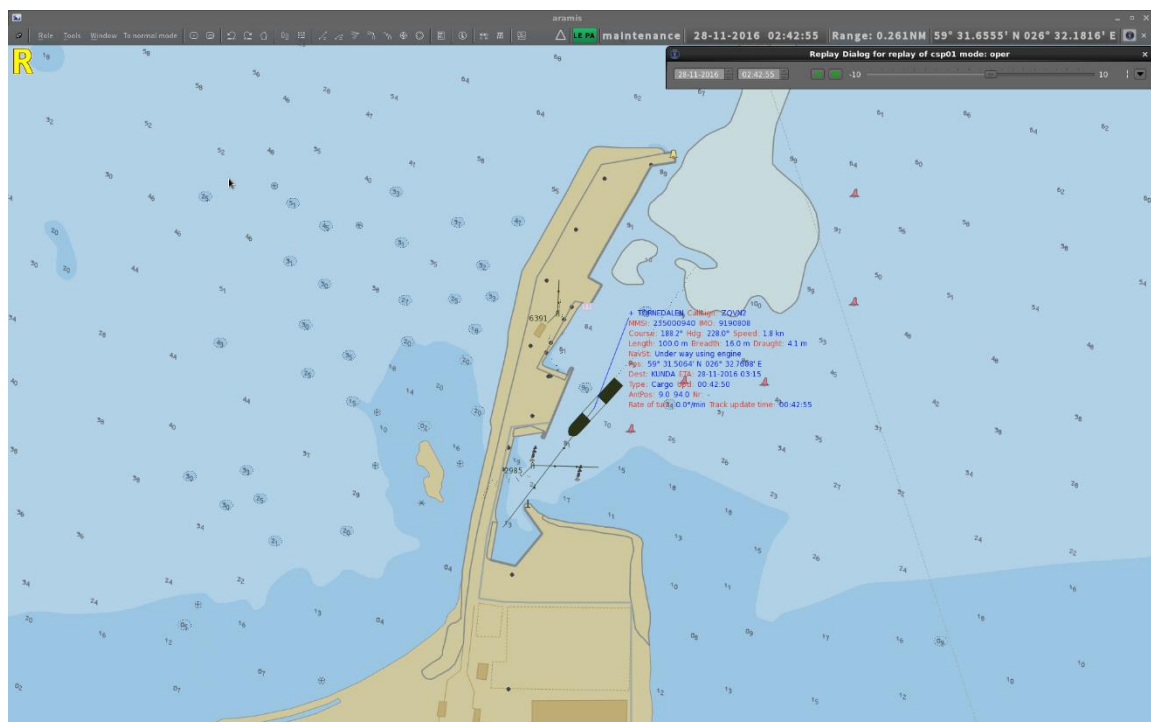


Foto 1
Laeva asukoht kell 02.42

28.11/2016 ML Tornedalen põhjapuude Kunda sadamas

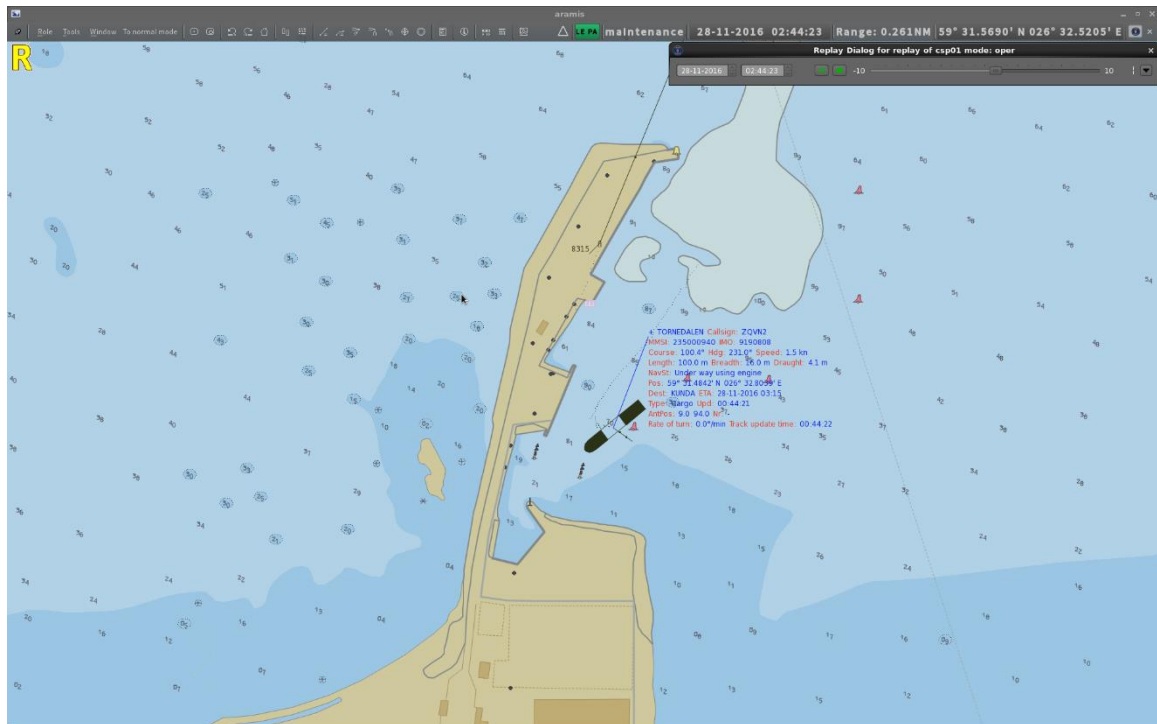


Foto 2
Laeva asukoht kell 02.44

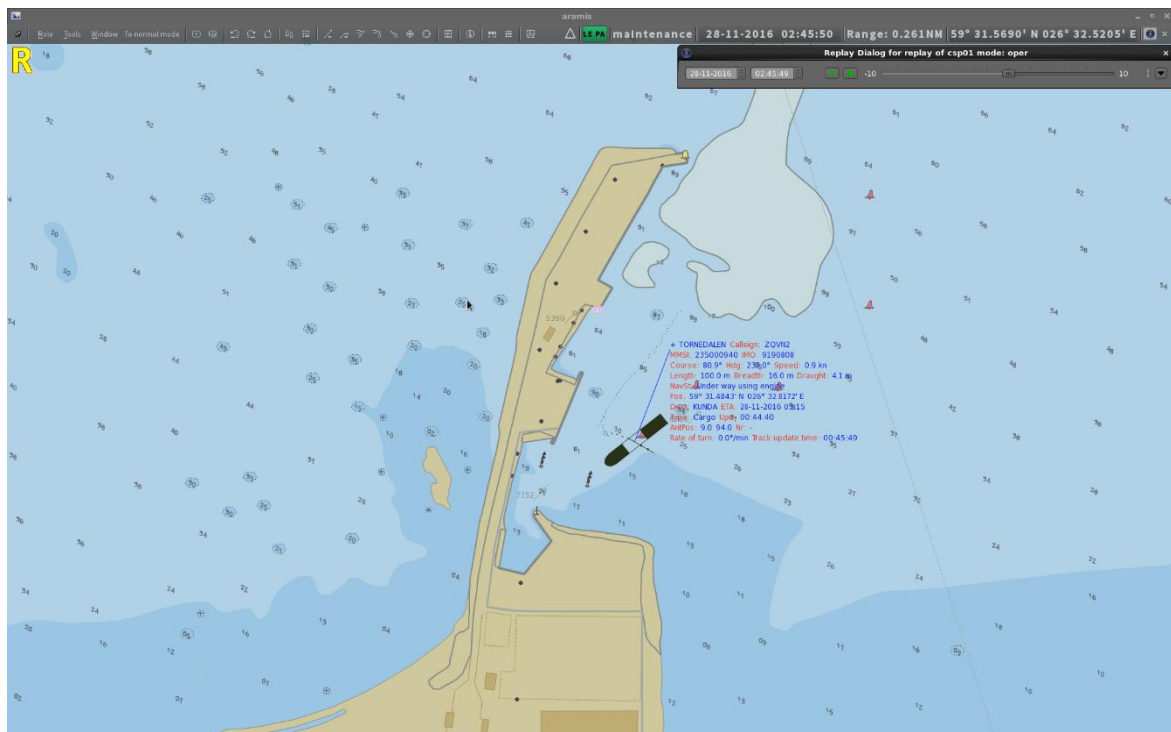


Foto 3
Laeva asukoht kell 02.45

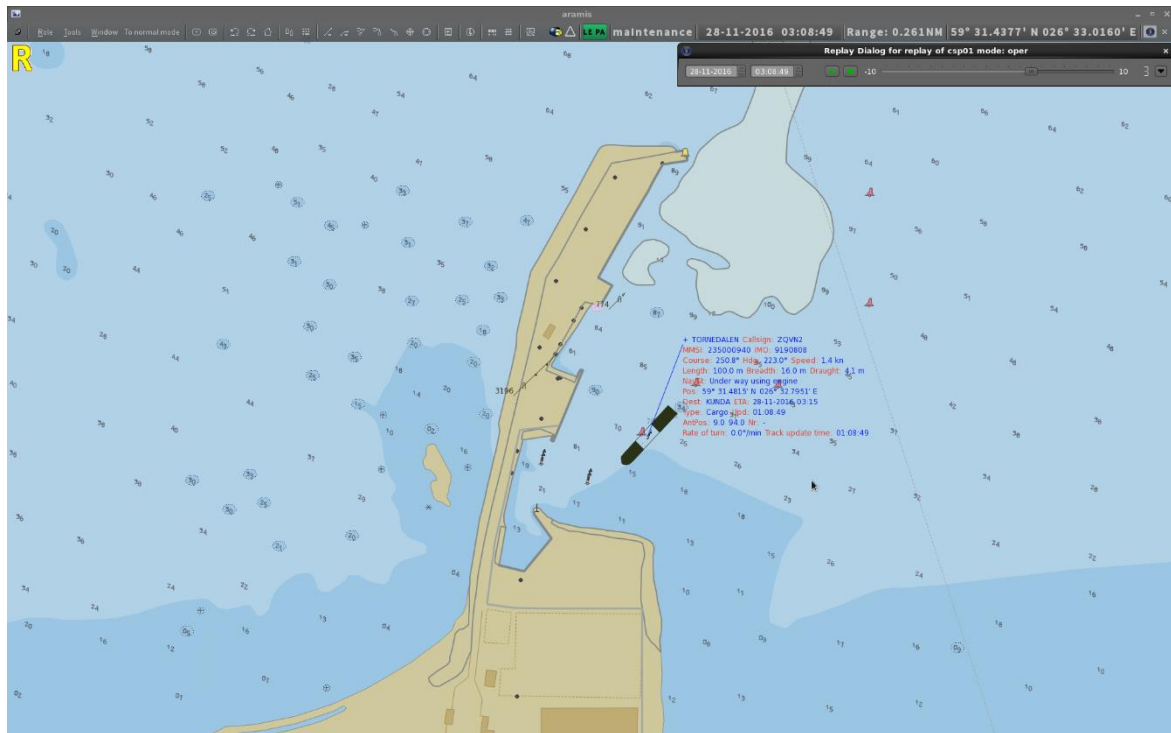


Foto 4
Laeva asukoht kell 03.08

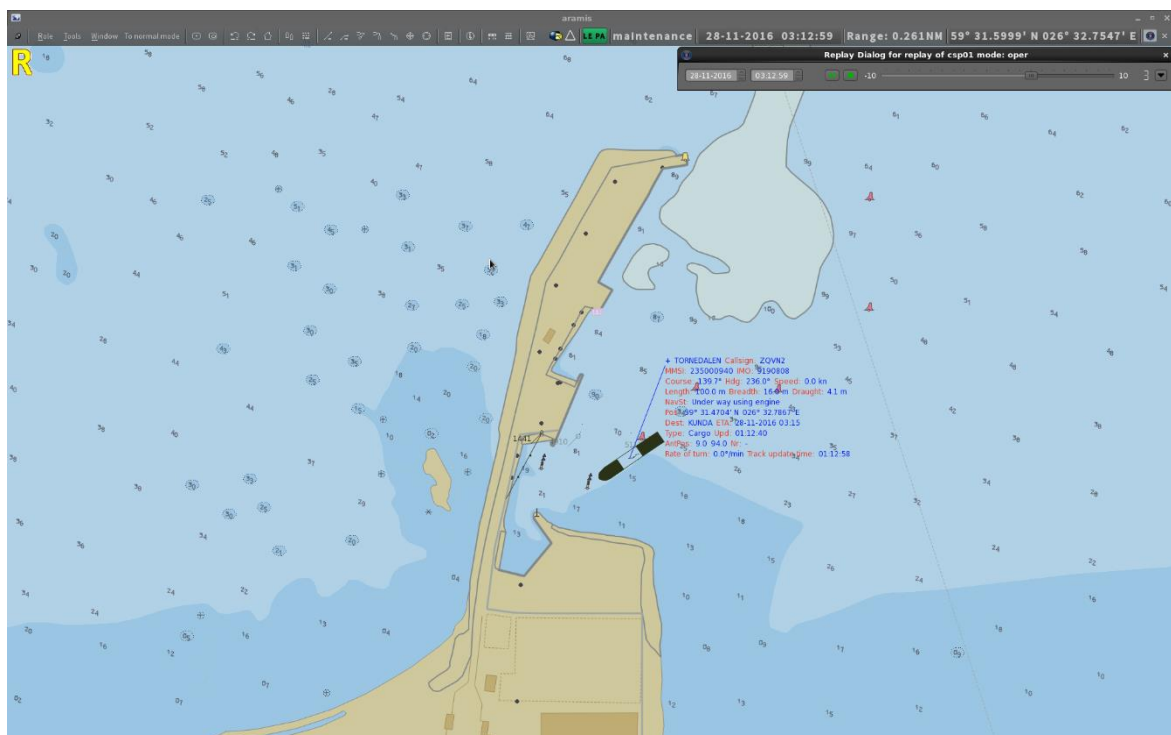


Foto 5
Laeva asukoht kell 03.12

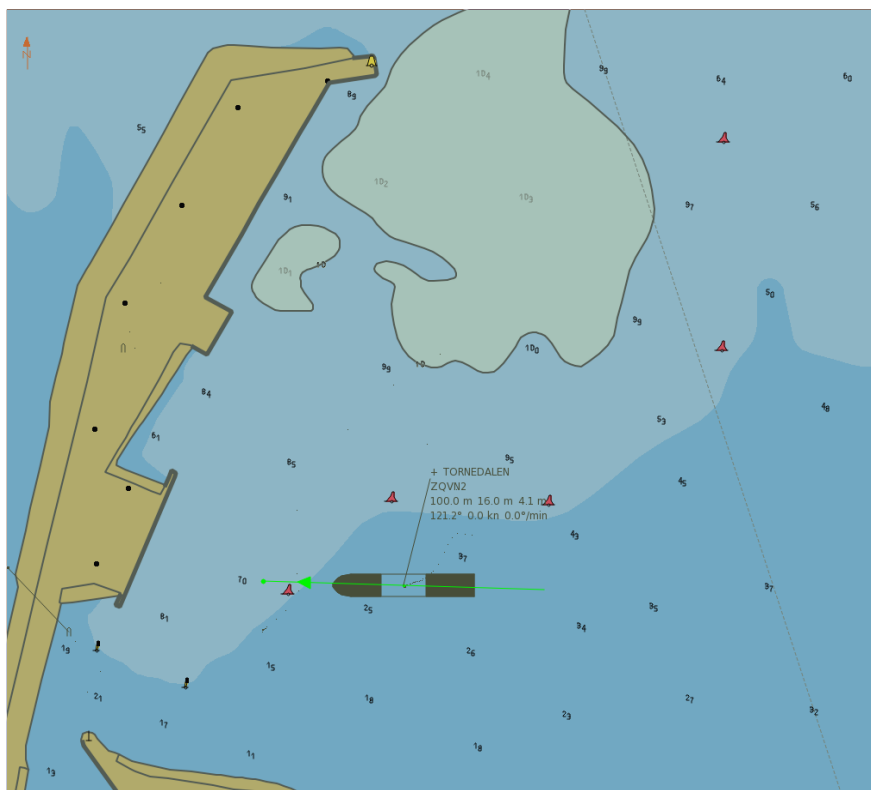


Foto 6
Laev madalikul



Foto 7
Laeva vabanemine madalikult



4. Analüüs

Sadamakapteni ütluste kohaselt teatas ML Tornedaleni kapten sadama stividoriga, et saabub kell 02.30, sadamas oldi valmis laeva vastuvõtuks, rohkem laevu sadamas sellel ajal ei olnud. Laeva kapteni ütluste kohaselt hindas ta hüdrometeoroloogilisi olusid tuginedes veebilehel „online.msi.ttu.ee/metoc/“ avaldatud ilmateatele, mille kohaselt oli tuule tugevuseks 14-16 m/s ja suunaks NNE (20°). Sadama pidaja on sadama eeskirja punktiga 3.2.4 keelanud liikluse „W-NNE tuultega üle 6 palli (12-15 m/s)“, Beaufordi skaala järgi on 6 palli SI süsteemis 10,8-13,8 m/s.

Riigi Ilmateenistuse andmetel oli kell 02.00 Kunda sadamas keskmine tuule tugevus 13,6 m/s, puhanguti kuni 17 m/s. Tuule suund oli 12° (NtNE). Seega ületasid tuulepuhangud piiri, millega on lubatud sadama akvatooriumil liiklemine.

Sadama eeskirja punktis 2.2.1 on sadama pidaja sätestanud, et loa sisenemiseks sadamasse annab sadamakapteni talitus, kuid nimetatud eeskirjast ei selgu sadamakapteni talituse koosseisu kuuluvad töötajad, kellel lisaks sadamakaptenile on õigus anda luba sadamasse sisenemiseks ja väljumiseks ning selle loa tühistamiseks muutunud ilmastikuolude korral.

ML Tornedalen sisenes Kunda sadamasse peale kontakteerumist stividoriga, kuid sadama eeskirjaga ei ole sätestatud sadama stividori pädevus laevade sadamasse sisenemise lubamiseks ja ilmastikuolude hindamiseks. Kapteni väitel muutus laeva lähenemisel kaile ootamatult tuule suund NNE-st NW-NNW-i suunda ja tugevnes kuni 20 m/s, mis tõukas laeva kaist eemale ning sadama navigatsiooniala piirest välja kai nr 4 vastas olevale madalikule. Kapten ei arvestanud võimaliku tuule suuna ja tugevuse ootamatut muutust ega olnud ette näinud vedurlaeva abi kasutamise vajadust sildumisel.

5. Järeldused

ML Tornedalen kapten, vaatamata asjaolule, et ta on Kunda sadamat aastate jooksul külastanud korduvalt ja omab lootsitasõidu luba, hindas ilmastikuolusid valesti. Lähtudes tegelikest ilmastikuoludest ja sadama eeskirjast, oleks ML Tornedalen kapten pidanud ära jätma sisenemise Kunda sadamasse.

Kunda sadama eeskirja punktis 3.2.4 sätestatud W-NNE tuule tugevuse piirmäärad liiklemise kohta sadama akvatooriumil ei arvesta võimaliku tuule tugevuse ja suuna muutusega sisenemise ning sildumise ajal. Vastuolulised on nimetatud punktis toodud tuule tugevuse piirmäärad, kuna sätestatud tuule tugevus pallides ja SI süsteemis ei ole omavahel kooskõlas.

Kunda sadama eeskirjaga sätestatud nõuded ei ole piisavad, et tagada laevade ohutut sildumist rasketes ilmastikuoludes ilma vedurlaeva abita.



6. Ohutuse tagamise soovitused

1. Sadamakapteni talituse töötajatel läbi arutada käesolev laevaõnnetuse aruanne ja analüüsida põhjuseid.
2. Sadama pidajal vaadata üle kehtiv sadama eeskiri ja täpsustada sadamakapteni õigusi ja kohustusi seoses laevade sadamasse sisenemise ja väljumisega ning täiendada sadama eeskirja, sätestades sadamakapteni õiguse nõuda vedurlaeva kasutamist sõltuvalt ilmastikuoludest.
3. Veeteede Ameti lootsitasõidu eksamikomisjoni esimehel kutsuda ML Tornedalen kapten lootsitasõidu eksamikomisjoni.

Rainer Hermassoo
Meremeeste diplomeerimise
osakonna vaneminspektor



Lisad

1. ML Tornedalen kapteni seletuskiri (statement) 28.11.2016	1 lehel
2. ML Tornedalen kapteni poolt koostatud laevaõnnetuse raport lipuriigile (Isle of Man) 28.11.2016	9 lehel
3. Sadamakapteni seletuskiri 20.12.2016	1 lehel
4. Kunda sadama „Sadama eeskiri“	13 lehel
5. Väljavõtte logiraamatust	3 lehel
6. LKO poolt tehtud väljavõtted laeva liikumisest elektronkaardil	12 lehel
7. Laevaagendi poolt edastatud väljavõtte laeva liikumisest veebilehe Marine Traffic andmete alusel	5 lehel
8. Riigi Ilmateenistuse vaatlusandmed	1 lehel
9. ML Tornedalen kapteni kvalifikatsiooni tõendavate dokumentide koopiad	4 lehel
10. ML Tornedalen munsteroll	1 lehel
11. Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna inspektori akt	4 lehel
12. DNV GL inspektori koostatud laevaülevaatuse akt	5 lehel
13. Tuukriülevaatuse teostamise akt (koos fotodega)	3 lehel