



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

21.03.2018 kell 11.15 lahkus ML Transforza Pärnu sadamast. Sihtsadamaks oli Kaskineni sadam Soomes. Kell 14.00 sõitis laev Kihnu lähistel madalikule. Õnnetuses inimesed viga ei saanud, laeval tuvastati ulatuslikud kahjustused, keskkonna reostust ei tekkinud.

2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	TRANSFORZA
Lipuriik	Gibraltar
Laevatüüp	segalasti
Kutsung	ZDNJ2
IMO nr	9199402
Ehitusaasta	1998
GT	3244
Peamasina võimsus	2880 kW
Klassifikatsiooniühing	DNV GL AS
Kodusadam	Gibraltar
Reeder	Industrial Shipping AS
Laevakere põhimaterjal	TERAS
Laeva üldpikkus	96,35 m
Laeva laius	16,0 m
Süvis	4,6 m

2.2. Andmed merereisi kohta

ML Transforza oli teel Pärnu sadamast Kaskineni sadamasse paberipuu lastiga 3932 mt (sealhulgas tekilaadung 1394 mt). Laev oli mehitatud kaheksa laevapere liikmega, mis vastas kehtivale ohutu mehitatuse tunnistusele (väljastatud 21.06.2016).

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

21.03.2018 kell 11.15 alustas ML TRANSFORZA väljumist Pärnu sadamast. Kell 11.30 lahkus loots laevalt ja laev jätkas liikumist kursiga 207°. Kell 11.58 asuti kursile 204° ja järgneti jäämurdjale EVA 316. Kell 12.26 jõuti vabasse vette ja jäämurdja EVA 316 lõpetas ML Transforza abistamise ning lahkus. Laev jätkas teekonda iseseisvalt, vastavalt reisiplaanile. Hüdrometeoroloogilised tingimused oli head: tuul 2,4 m/s; nähtavus hea; õhutemperatuur -4,3°C, kohati triivjää. Kell 14.00 sõitis laev madalikule.

Vastavalt meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lg 2 p 1 sätestatule liigitada antud juhtum raskeks laevaõnnetuseks.



3. Kirjeldus

Kell 11.30 lahkus loots laevalt ja laev jätkas liikumist kursiga 207°. Laeva navigeerimiseks kasutati UK Admiraliteedi merekaarti nr 2215 mõõtkavaga 1:200000, korrigeeritud TM 385 2018 (<https://www.ukho.gov.uk/nmwebsearch/XML/NMSelection5806.pdf>). Kell 11.58 koordinaatidel 58°18.4N 24°24.0E asuti kursile 204° ja järgneti jäämurdjale EVA 316. Kell 12.00 andis kapten navigatsioonivahi üle teisele tüürimehele, samal ajal toimus ka roolimadruste vahetus, rooli asus vanemadrus. Kell 12.26 lõpetas jäämurdja EVA 316 ML Transforza abistamise ja lahkus. Laev jätkas teekonda iseseisvalt, vastavalt reisiplaanile. Kapten andis roolis olnud vanemadrusele korralduse seada laev edasiseks merereisiks merekorda ja vahitüürimees asus ise rooli. Kell 13.15 naases vanemadrus silda ja asus rooli ning koordinaatidel 58°06.3N 24°14.0E asuti kursile 245°, peale seda andis kapten vahitüürimehele juhised edasisteks tegevusteks ja lahkus sillalt. Kell 13.18 vältimaks ees olevat triivjääd (foto 13 jääkaart), muutis vahitüürimees laeva kurssi, asuti kursile 251°. Vahitüürimees oli kindel, et saab naasta endisele kursile enne kaardil madalikku tähistavat poid. Visuaalse vaatluse käigus ei tuvastanud vahitüürimees poi olemasolu. Kaardil märgitud poid ei olnudki võimalik leida, sest talvise navigatsiooni ajaks selle piirkonna poid eemaldatakse või need võivad olla nihkunud asukohast. Sellekohane hoiatus/meeldetuletus laevajuhile oli trükitud ka kasutatud navigatsioonikaardile nr 2215 (foto 15). Kell 13.50 kutsus vahitüürimees kapteni silda telefonivestluseks. Roolimadrus palus kaptenilt luba lahkumiseks. Kapten andis roolimadrusele loa lahkuda sillalt (vahi ülevõtmise kohta puudub logiraamatus kanne). Vahitüürimees asus ise rooli ja viis rooli vasakusse asendisse, et minna tagasi eelnevale kursile, kuid laev ei kuulunud rooli. Samal ajal märkas kapten, asudes sillal laeva paremas pardas, et laev liigub valel kursil ja suundus laeva juhtimisseadmete konsooli poole. Kell 14.00 andis kapten täiskäigu tagasi, kuid see oli liiga hilja ja laev sõitis madalikule koordinaatides 58°04.9N 24°01.1E (foto 12 navigeerimiseks kasutatud kaardist ja foto 13 radarilt). Viivitamatult informeeriti laevapere liikmeid juhtunust ja asuti kontrollima laevaruume ning tanke vastavalt madalikule sõitu käsitlevale protseduurile „Contingency Plan 09-Grounding“. Teavitati juhtunust Tallinna JRCC, Pärnu sadamat ja reederit. Laeva ülevaatuse käigus selgitati välja tekkinud kahjustused. Kahjustada olid saanud ballastvee tankid nr 3, 4, 6, 8, 10 ja DT nr 2 ning kütusetank nr 26 (foto 11 kahjustuste plaanist). Tõsteti üles vastavad COLREG reegli 30 (d) (i) (ii) päevamärgid. Jätkati laevaruumide ja tankide jälgimist. Mõõdistamist teostati iga kahe tunni tagant. 23.03.2018 kell 11.40 saabus vedurlaevaga Oreon päästemeeskond koos tuukrite ja klassifikatsiooniühingu esindajatega. Kell 13.00-16.00 teostati laeva ülevaatus. Ülevaatus käigus selgitati välja täpsem kahjustuste ulatus. Kahjustada oli suures osas saanud põhjaplaadistus (kraaped, mõlgid, rebendid ja läbivad vigastused), pardakiilud, vööriõtkuri ruum ja kaitsevõred (fotod 1-10). 28.03.2018 saabus laeva juurde vedurlaev Protector koos pargasega Panda ning alustati tekilaadungi ümberpaigutamist pargasele. 29.03.2018 kell 19.35 alustati ballasti võtmist WB tankidesse nr 14, 12, FPT 11, 13, mis lõpetati kell 21.00.

Peale tekilaadungi ja osaliselt ka trümmides oleva lasti teisaldamist pargasele Panda võeti 01.04.2018 kell 10.40 laev vedurlaeva Protector puksiiri ja oldi valmis laeva vabastamiseks madalikult ning alustati ballasttankide tühjendamist. Kell 14.04 vabanes laev madalikult ning pukseeriti vedurlaevade Protector ja Torvik abil ankrusse koordinaatidel 58°05.665N 23°52.067E. Kell 17.00 hiivati ankur eesmärgiga vahetada ankrupaika täiendavaks tuukriülevaatuks sobivama ankrupaiga vastu. Kell 18.45 jäadi ankrusse 58°05.64N 23°52.24E. 03.04.2018 kell 06.45 hiivati ankur ja suunduti vedurlaeva Atlas saatel Paldiski sadamasse vastavalt klassifikatsiooniühingu loale lossimaks alles olevat lasti. 04.04.2018 kell 15.30 silduti Paldiski sadamas. 05.04.2018 kell 07.50 väljuti Paldiski sadamast ja suunduti Tallinnasse BLRT sadamasse edaspidisteks remonttöödeks, kus silduti kell 12.30.



Foto 1



Foto 2



Foto 3

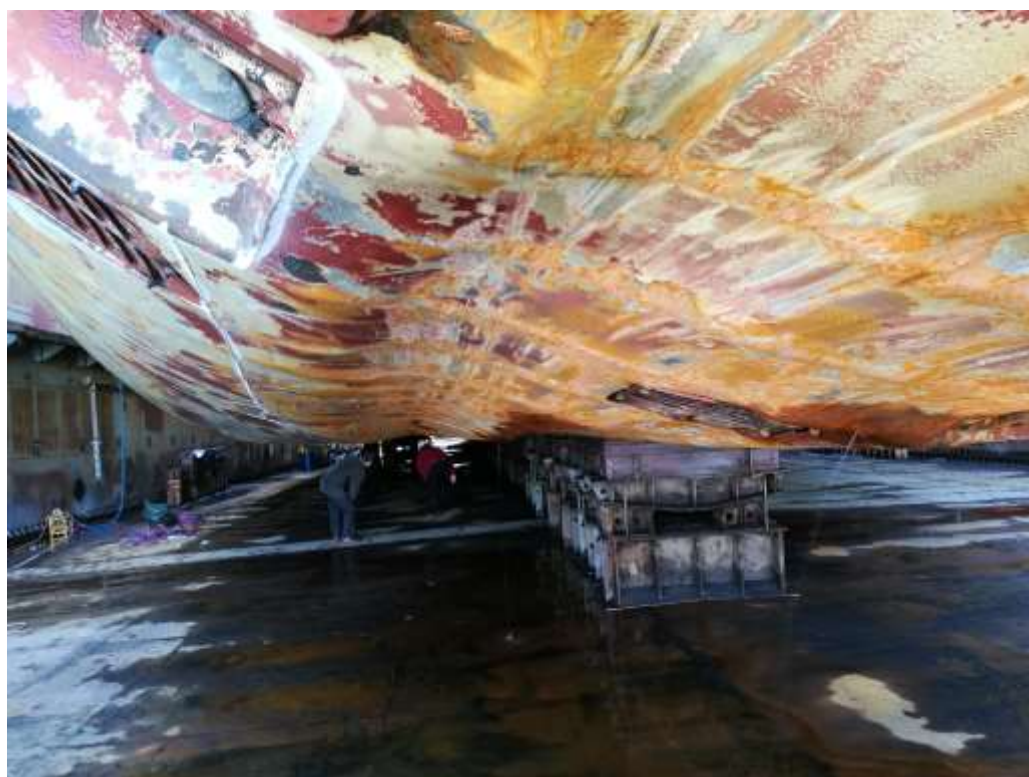


Foto 4



Foto 5

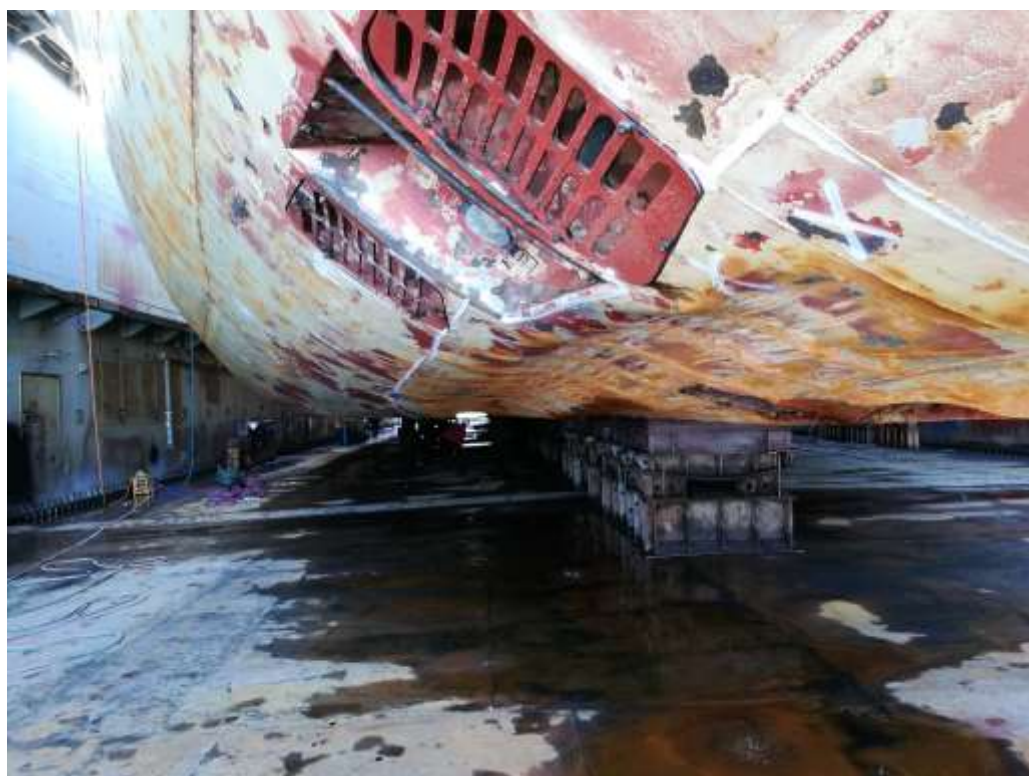


Foto 6



Foto 7



Foto 8

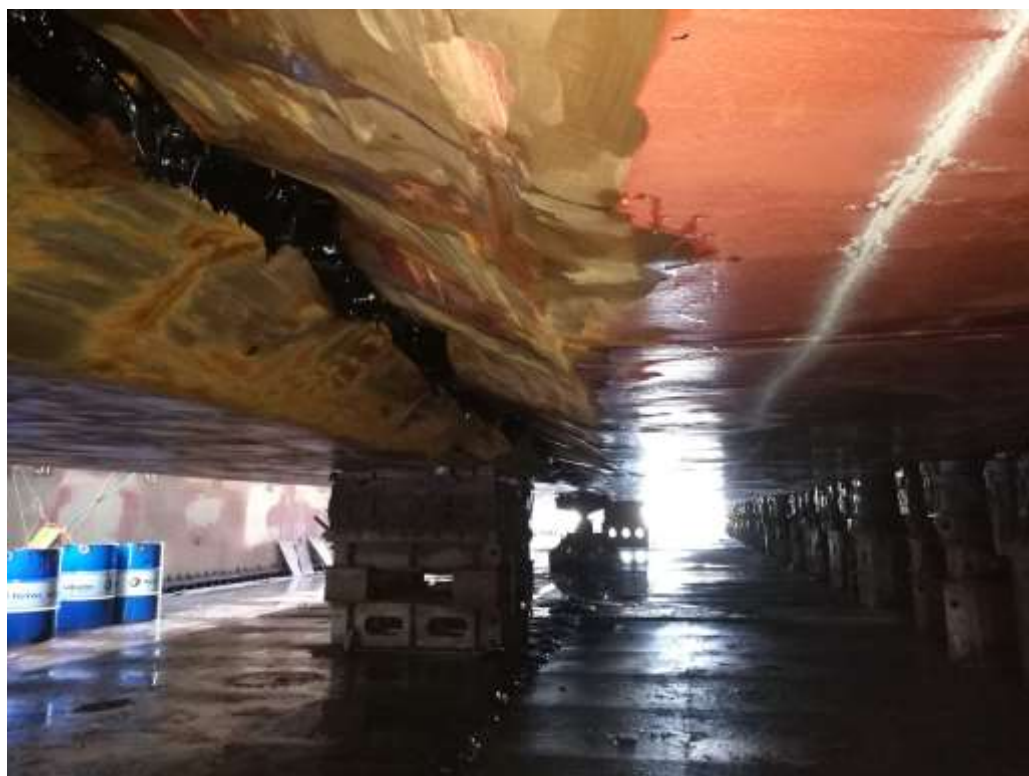


Foto 9



Foto 10

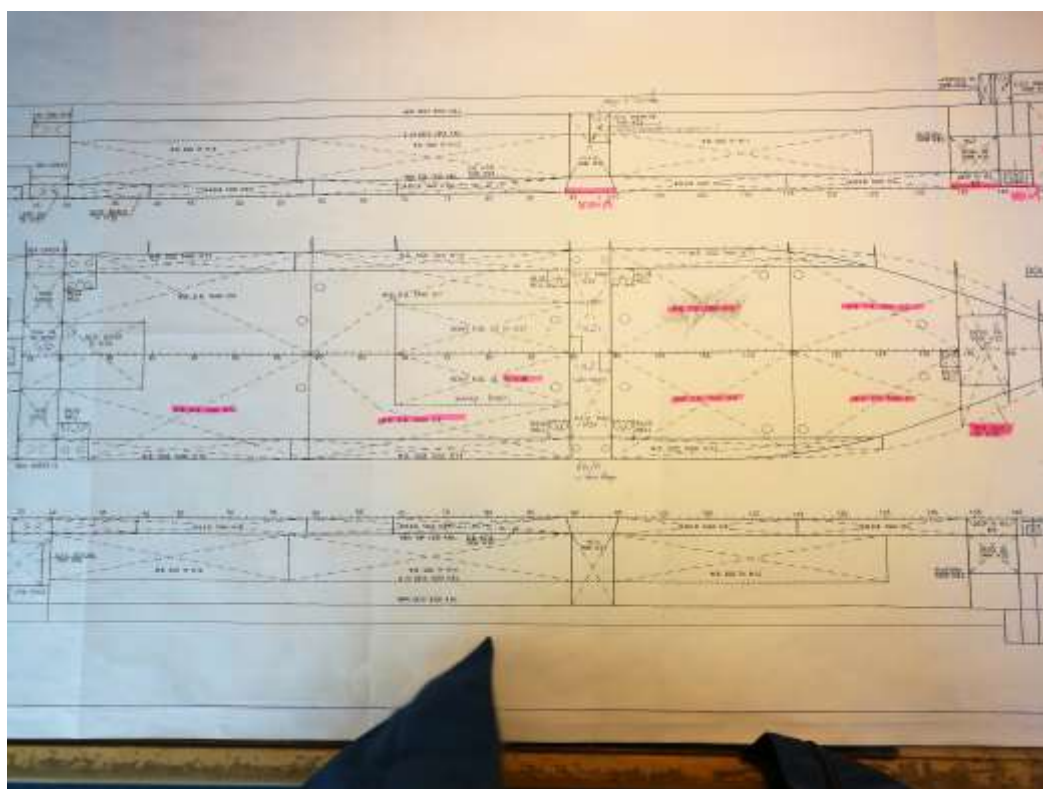


Foto 11



Foto 12

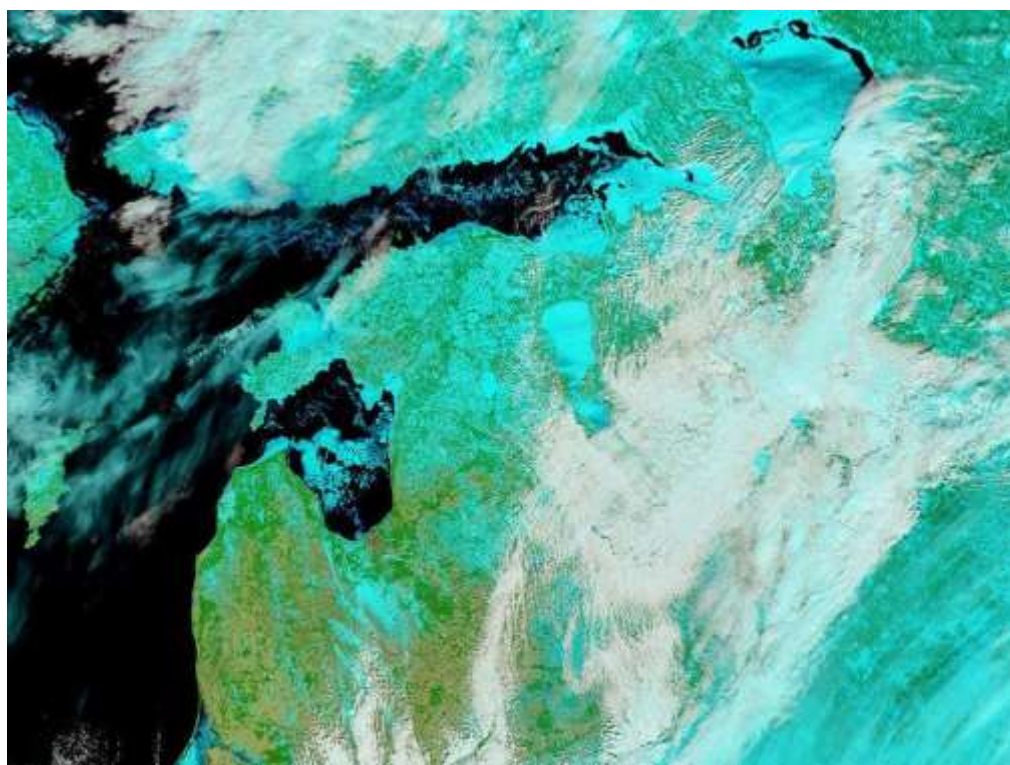


Foto 13

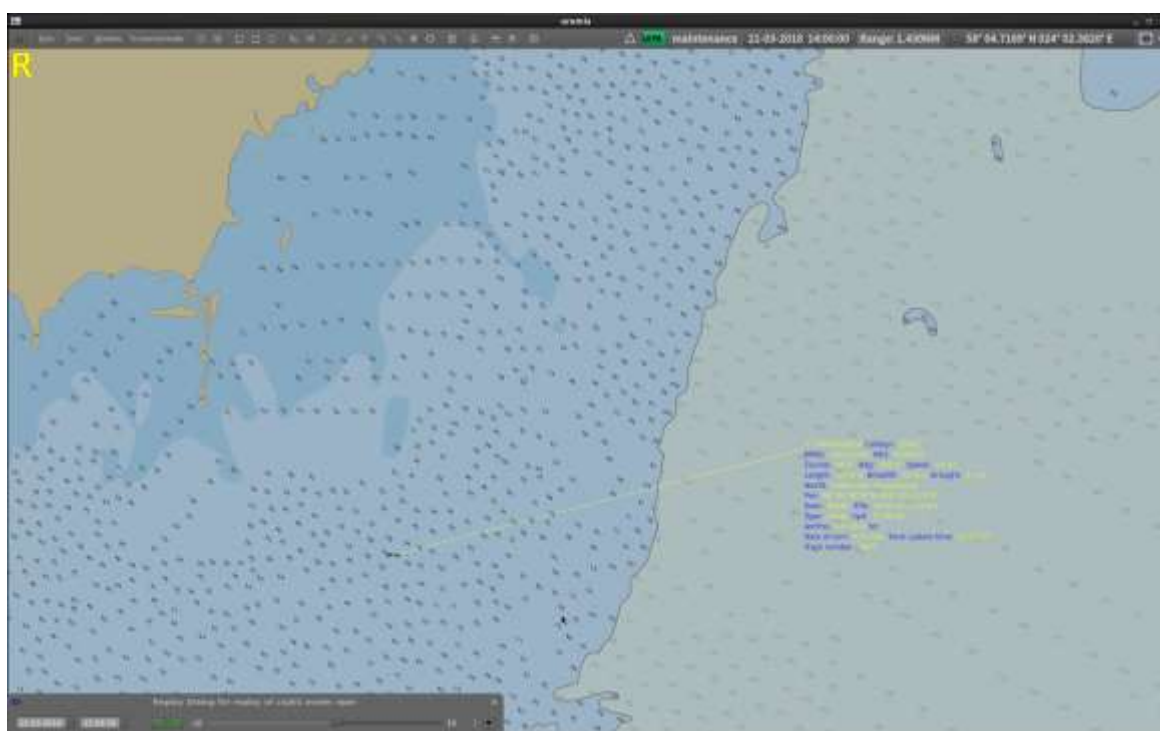


Foto 14

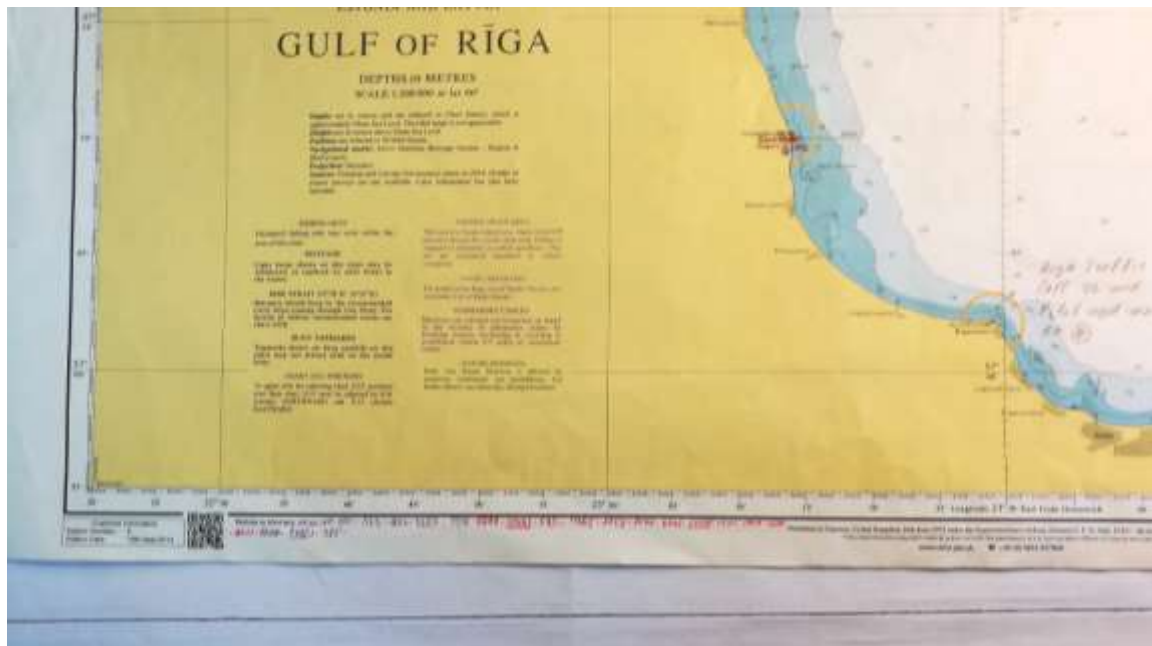


Foto 15

4. Analüüs

Kapteni ütluste kohaselt saabus ta laevale 20 märtsil kell 16.30 ja võttis laeva juhtimise üle samal päeval kell 19.00. Laev asus Pärnu sadamas ja teostati metsamaterjali laadimist (pulpwood, 3832 mt). Laadimistööd lõpetati 21 märtsil kell 10.00 ja valmistuti sadamast väljumiseks. Kell 11.00 saabus laeva loots ja kell 11.15 alustati sadamast väljumist. Kell 11.30 lahkus loots laevalt. Kell 11.58 kohtuti koordinaatidel 58°18.4N 24°24.0E jäämurdjaga EVA-316 ja jätkati reisi jäämurdja abiga kursil 204°. Roolis oli vanemtüürimees. Kell 12.00 asus rooli vanemmadrus ning kapten andis vahi üle vahitüürimehele. Kell 12.26 lõpetas jäämurdja EVA-316 töö laeva abistamisel ja lahkus. Laev jätkas reisi vastavalt reisiplaanile. Kell 13.18 koordinaatidel 58°06.3N 24°14.0E asuti kursile 245° ja kapten lahkus sillalt, olles eelnevalt andnud juhise vahitüürimehele hoida kurssi ja teostada tähelepanelikult visuaalset vaatlust. Kell 13.50 kutsus vahitüürimees kapteni silda vastama reederi kõnele. Kapten oli kõnelenud 4-5 minutit, kui märkas, et laev liigub vales suunas. Kapten suundus koheselt laeva juhtseadmete konsooli poole peatamaks laeva liikumist ja andmaks tagasikäiku, kuid jäi selle tegevusega hiljaks, laev sõitis madalikule.

Vahitüürimehe ütluste kohaselt asus ta vahti 20. märtsi kell 23.50 ja jälgis tekil lastimistööd kuni kella 03.00 ja läks seejärel sillale koostama reisiplaani. 21.03.2018 kell 06.00 andis vahi üle. Kell 11.15 kuni 11.30 osales kinnitusotste äraandmisel laeva eemaldumisel kaist. Kell 12.00 asus vahitüürimees navigatsioonivahti. Rooli asus vanemmadrus. Kell 12.20 oli tüürimees ühenduses jäämurdjaga EVA-316 seoses sellega, et ees oli vaba vesi ning jäämurdja oli valmis lahkuma. Kell 12.26 jäämurdja lahkus. Kapten andis korralduse roolis olnud vanemmadrusele seada laev merekorda edasiseks merereisiks. Vahitüürimees asus ise rooli. Kell 13.15 naases vanemmadrus silda ja asus rooli ning kapten lahkus sillalt. Liikudes kursiga 245° märkas vahitüürimees kursil jääd ja asus kell 13.18 kursile 251° eeldades, et jõuab tagasi endisele kursile, enne Kihnu madala idapoid, jättes tähelepanuta, et nimetatud poi on talviseks navigatsiooniperioodiks eemaldatud (01.12-01.05, List of lights, nr 833 ja vastavasisuline hoiatus/meeldetuletus navigatsioonikaardil nr 2215). See asjaolu viitab reisiplaanide koostamise puudulikkusele. Kell 13.50 helistati Tallinnast ja vahitüürimees kutsus kapteni silda.



Samal ajal palus vanemmadrus luba lahkumiseks ja kapten andis loa. Vahitüürimees asus ise rooli ja pööras rooli vasakusse pardasse, et naasta endisele kursile, laev rooli ei kuulunud. Kell 14.00 sõitis laev madalikule, kapten andis täiskäigu. Kell 14.01 informeeriti juhtunust meeskonda. Minutilised erinevused kellaaegade osas tulenevad ütluste andmises mälu järgi.

Logiraamatu sissekannete järgi määrati laeva asukohta kella 11.30 ja 14.00 vahel kolmel korral peilingu ja distantsi järgi: kell 12.00, 13.00 ja 13.18. Kella 13.18 ja 14.00 vahel, kui laeva kurss oli viis madaliku suunas, ei ole tehtud ühtegi asukoha määramist. Liikudes ohu vahetus läheduses ei saa lugeda piisavaks neljakümne minutilist vahet asukohtade määramise vahel. Laevajuht peab tagama navigatsioonivahis olles laeva püsimise ettenähtud kursil, kontrollides piisava sagedusega laeva kurssi, asukohta, kiirust ja kasutades selleks kõiki olemasolevaid navigatsiooniseadmeid. Laeva teekonda jälgiti küll visuaalselt, kuid valgel ajal ja hea nähtavusega ei suudetud aru saada ohtlikust lähenemisest Kihnu saarele. Navigatsioonivahis oleval vahitüürimehel puudus selge ülevaade laeva asukohast.

5. Järeldused

Reisi planeerimisel ja navigatsioonivahi korraldamisel ei järgitud STCW konventsiooni sätteid.

A-VIII/2 (Vahiteenistuse organiseerimine ja vahiteenistuse pidamise põhimõtted) II osa „Reisiplaneerimine“ p 5, mis sätestab et enne iga reis planeeritakse kavandatava teekonna lähtesadamast esimese sihtsadamani, kasutades reisi jaoks vajalikke, õigeid ja asjakohaseid merekaarte ja teisi navigatsioonialaseid väljaandeid, mis sisaldavad täpset, täielikku ja ajakohast teavet laeva ohutu navigeerimise jaoks oluliste, püsivat või prognoositavat laadi navigatsiooniliste piirangute ja ohtude kohta.

Osa 4-1 „Navigatsioonivahi pidamise põhimõtted“ p 14 mis käsitleb navigatsiooni vahis vaatluse eesmärgi ja läbiviimist, p 16 valgel ajal võib vahitüürimees pidada vaatlust üksinda, eeldusel et igal sellisel juhul hinnatakse põhjalikult olukorda ja ei kahelda ohutuses, arvestatakse täielikult asjakohaste teguritega (sh ilmastikutingimused; nähtavus; laevaliikluse tihedus; navigatsiooniliste ohtude lähedus; liikluseraldusskeemide piirkonnas või nende läheduses navigeerimine), p 17 mis kohustab kaptenit pideva nõuetekohase vaatluse tagamiseks piisava navigatsioonivahi koosseisu määramisel arvesse võtma kõiki askajohaseid tegureid ning p 25 mis käsitleb teekonnal püsimise tagamiseks laeva kursi, asukoha ja kiiruse kontrollimist piisava sagedusega, kasutades kõiki vajalikke ja käepäraseid navigatsioonivahendeid.

Lähtudes eeltoodust, oli laeva reisi planeerimine ja vahiteenistuse korraldamine navigatsioonivahis puudulik.

6. Ohutuse tagamise soovitused

1. Vältimaks analoogseid juhtumeid tulevikus reederil analüüsida juhtumit oma laevade juhtkondade liikmetega.
2. Reederil tagada ülalnimetatud põhimõtete ja SMS-s kajastatud sillaprotseduuride täitmine laevapere liikmete poolt.