



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

20.01.2015



1. Lühikokkuvõte

24.09.2014 kell 16.25 **ML Emsracer** sildumisel Meeruse sadamas kai nr 5 äärde jäi umbes 7 meetri kaugusel kaist madalikule kinni. Kell 18.30 saabusid vedurlaevad **Amigo** ja **Tugev** ning tõmbasid laeva madalikult lahti ning kell 19.00 silduti vedurlaevade abil kai nr 11 äärde. Laev sai kergeid vigastusi, kuid merekõlblikkust ei kaotanud.



2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	ML Emsracer
Laevatüüp	segalastilaev
IMO nr	9226803
Kutsung	PCWF
Lipuriik	Holland
Reeder	HERMANN BUSS GMBH & CIE KG
Ehitusaasta, maa	2002, Hiina
Laevakere põhimaterjal	teras
Peamasina võimsus	2880 kW
Kogumahutavus	3925
Puhasmahutavus	1782
DW	4632
Laeva üldpikkus	99.96 m
Laeva laius	16.20 m
Süvis	5.2 m
Järelevalveorgan	Germanischer Lloyd (DNV-GL)

2.2. Andmed merereisi kohta

ML Emsracer saabus Tau sadamast (Norra) Suurupi poi nr 3 juurde 24.09.2014 kell 15.30 ja võttis pardale lootsi suundumiseks Meeruse sadamasse. Laeva lastiks oli killustik. Laeva süvis vastavalt lootsikviitungile oli 5.32 m vööris ja 5.0 m ahtris.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

- Laevaõnnetuse liik - madalikule sõit, kooskõlas Meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lg 3 liigitatakse sündmus kergeks laevaõnnetuseks;
- kuupäev ja kellaeg - 14.09.2014 kell 16.25;
- toimumiskoht - Soome laht, Meeruse sadam;
- välis- ja sisekeskkond – tuule suund SW- 5-6 m/sek, laevapere liikmed väljapuhanud, laeva aparatuur töötas laitmatult;
- laeva käitamine ja merereisi etapp – sildumine Meeruse sadamas;
- vigastuste asukoht - kaarte 134 ja 139 vahel põhjaplaadistusel välimise värvikihi kahjustused ja mõned kraaped; kaarte 115 ja 129 vahel põhjaplaadistusel kohatised värvikriimustused; kaarte 105 ja 110 vahel põhjaplaadistusel kohatised värvikriimustused ja 2 mõlki umbes 300x400 mm, sügavusega 1.5- 20 cm;
- andmed inimteguri kohta - kapten tegutses lootsi eksitava nõuande kohaselt;
- tagajärjed - inimvigastusi ega keskkonnareostust ei olnud, laev seisis 2 tundi madalikul ja sai kergeid vigastusi.

ML Emsracer klassifikatsiooniühingu DNV-GL klassitunnistuse kehtivust ega merekõlblikkust ei kaotanud.



2.4 Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine

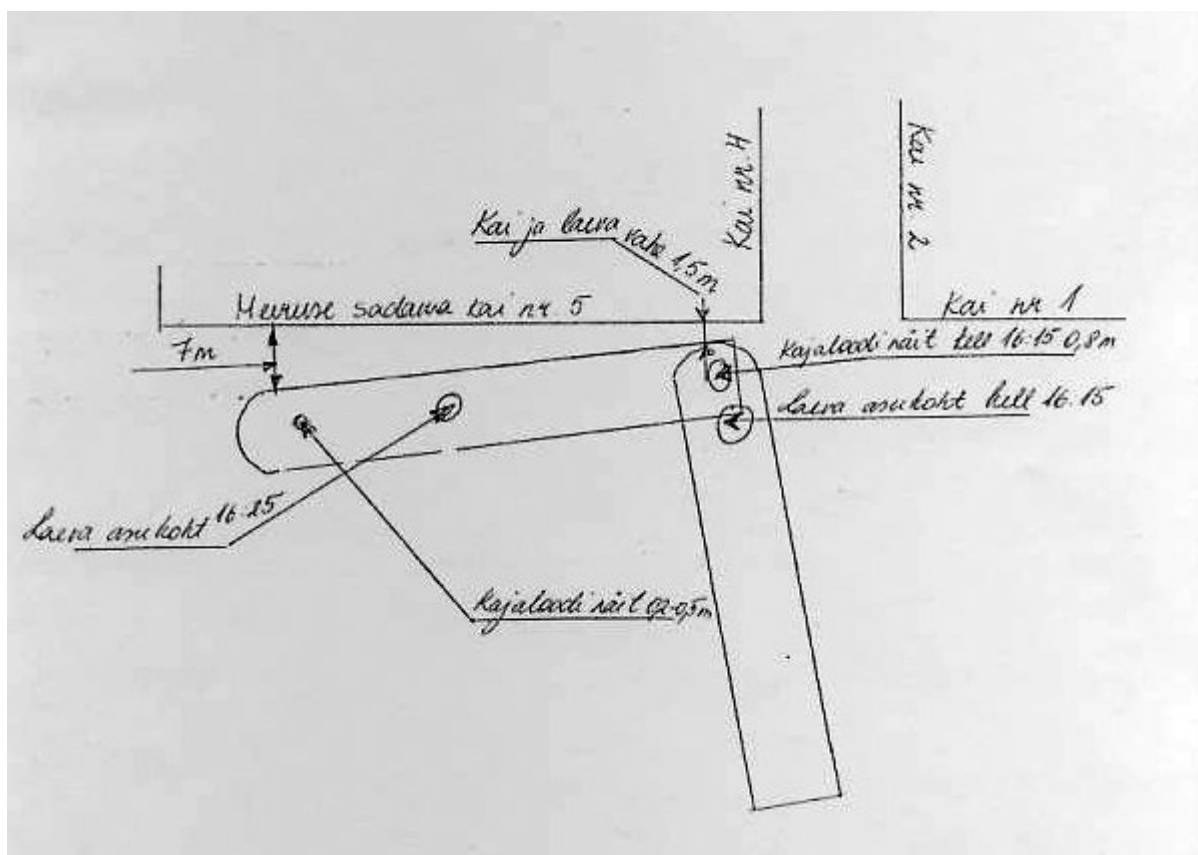
ML Emsracer madalikult lahtitõmbamiseks oli vaja tellida vedurlaevad.

3. Kirjeldus

ML Emsracer saabus Tau sadamast (Norra) Suurupi poi nr 3 juurde 24.09.2014 kell 15.30 ja võttis pardale lootsi suundumiseks Meeruse sadamasse. Laeva süvis vastavalt lootsikviitungile oli 5.32 m vööris ja 5.0 m ahtris. ML Emsracer pidi elteadete kohaselt silduma Meeruse sadamas kai nr 11 äärde, kus sügavus vastavalt sadamaeeskirjale on 7.3 m. Kuna eelmise laeva last oli kailt ära viimata ja seetõttu ei olnud võimalik laeva lossida kahe kraanaga, siis loots, kes samaaegselt töötas Bekkeri ja Meeruse sadamate sadamakaptenina, soovitas kaptenile silduda kai nr 5 äärde. Sügavus kai nr 5 ääres oli vastavalt sadamaeeskirjale on 5.3 m, kuid elektronkaadil ja paberkaardil nr 823, millele Teadaanded meremeestele 2014 nr 7 lisa korrektuuri kohaselt on märgitud deklareeritud sügavuseks 5.1 m.

Kapteni protestikirja kohaselt loots informeeris kaptenit, et sügavus kai ääres peaks olema 5.4 – 5.5 m. Kapten nõustus ettepanekuga vaatamata sellele, et vee tase oli -9 cm ja laeva vööri süvis 5.32 m.

Sildumist alustati kell 16.15. Kell 16.25, kui laeva vöör oli umbes 7 m ja ahter 1.5 m kaugusel kaist jäi laev madalikule kinni. Leket ei avastatud.



Sildumise skeem

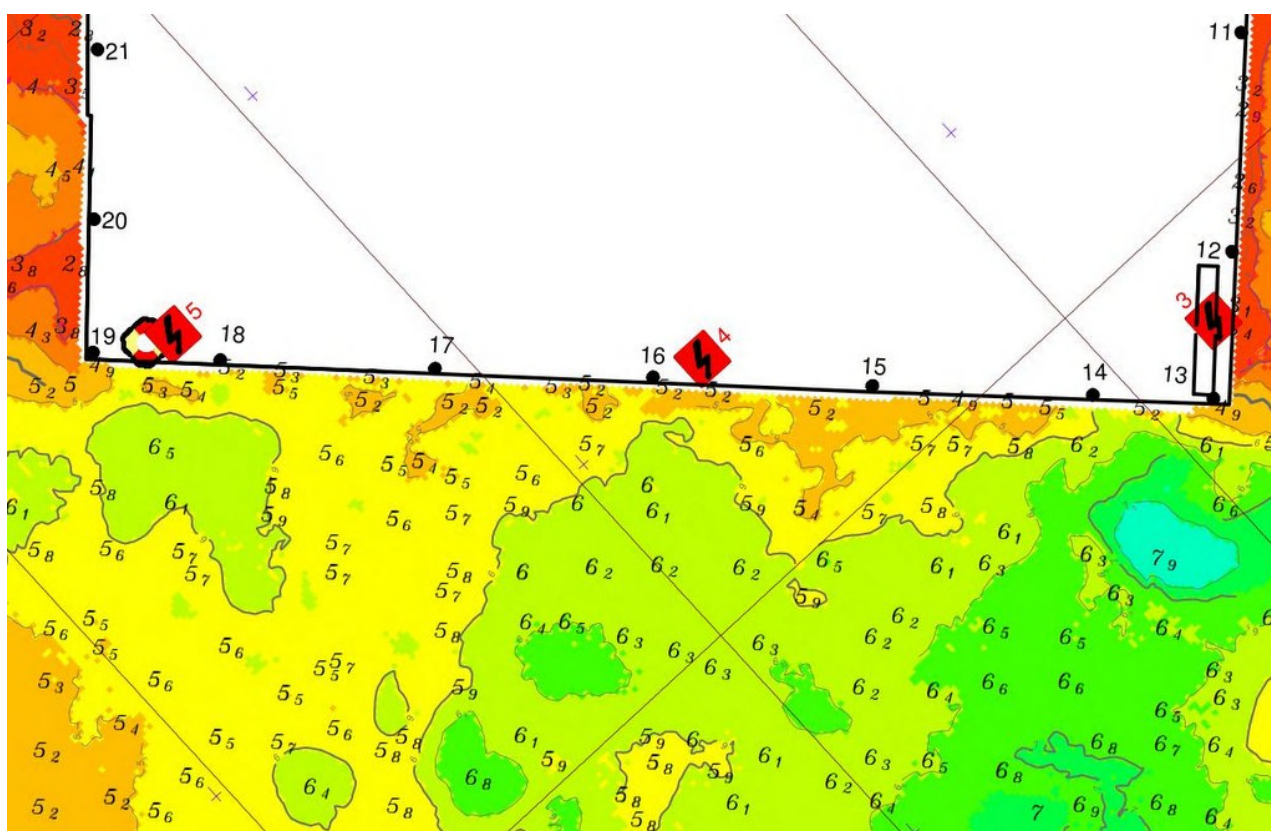
Kell 18.30 saabusid vedurlaevad Amigo ja Tugev ning tõmbasid laeva madalikult lahti ja kell 19.00 silduti kai nr 11 äärde.



3. Analüüs

Juurdluse käigus kogutud dokumentides on **ML Emsracer** süvise kohta erinevad arvud: lootsikviitungis - vöör 5.32 m, ahter 5.0 m, lootsi raportis – vöör 5.26 m, ahter 4.9 m, lootsi täpsustus vööri süvise kohta pärast sildumist kai nr 11 äärde – 5.34 m, aga kapteni protestikirjas on vööri süviseks märgitud 5.33 m.

Bekkeri-Meeruse sadamate koduleheküljel oli 02.07.2012. aastal läbiviidud sadama akvatooriumi ERI klassi mõõdistamise plaan. Need mõõdistused on aegunud, sest need viidi läbi enne süvendustöid sama aasta septembris. Viimased kontrollmõõdistused Meeruse sadamas viidi läbi 21.12.2012.

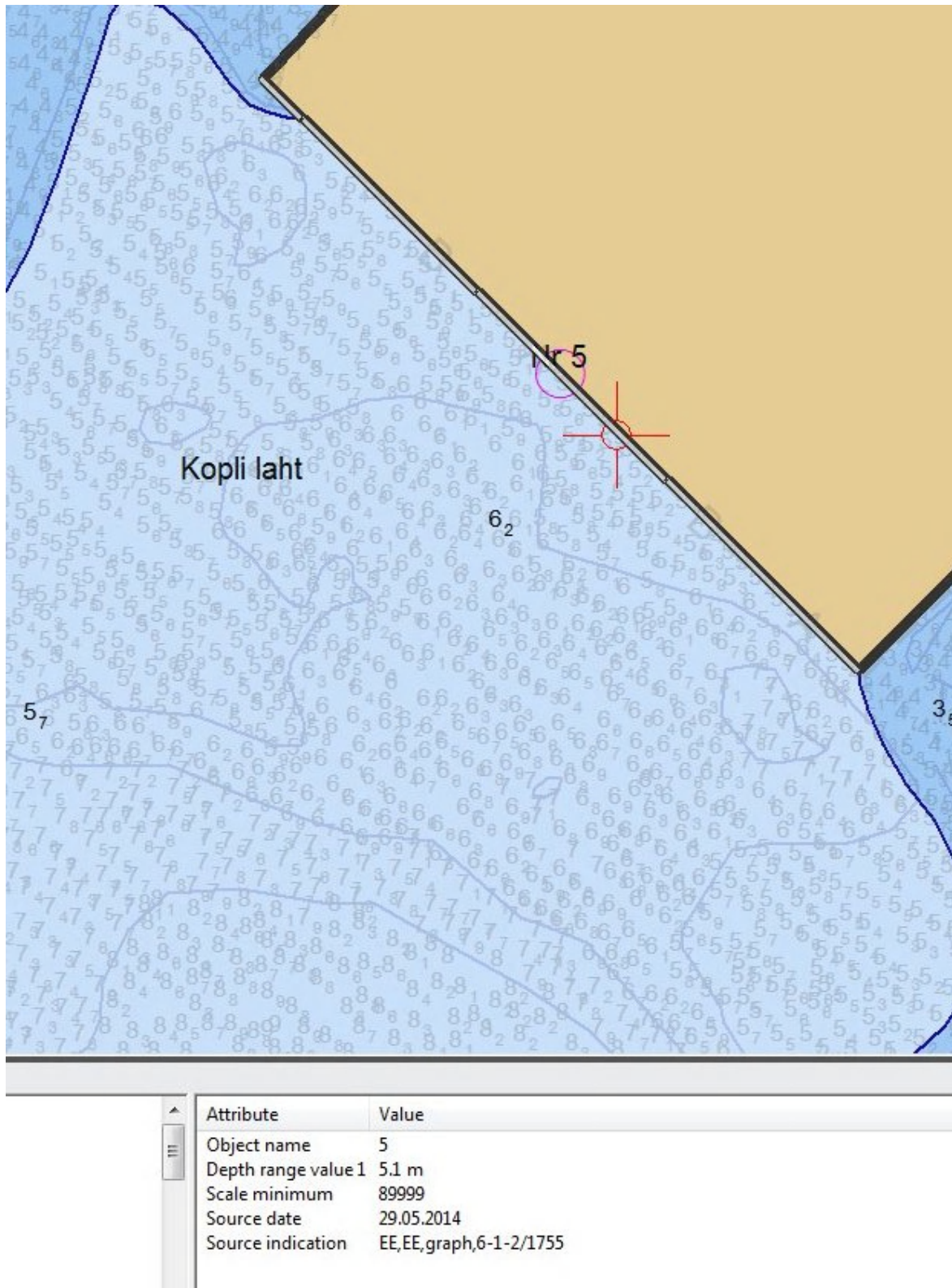


Viimase mõõdistamise plaan Meeruse sadamas (kai nr 5 juures)

Kai pollari nr 17 juures on kuni 10 m kaugusele kaist 5.5 m samasügavusjoon, millesse jääb ala, kus sügavused on väiksemad, kui 5.5 m, - 5.4 m või vähem. Seega ei oleks laeva vööriosa saanud vööri süvise korral 5.32 m veetasemega sadamas – 9 cm üle 5.4 m (elektronkaardi kohaselt 5.3 m) sügavuse. Riigi Ilmateenistuse andmetel oli veetase sel ajal Pirital -13 cm. Samuti pidas loots-sadamakapten Bekkeri-Meeruse sadamate mõõdulatti mitteusaldusväärseks ja seetõttu kasutas ta Vene-Balti sadama ja teiste Tallinna sadamate andmeid veesisu kohta. Ühtlasi oleks pidanud arvestama sellega, et mõistet täpne sügavus ei eksisteeri. Eri klassi mõõdistamised peavad vastama kooskõlas IHO mõõdistamise standardiga vähemalt 95% täpsusele. Meeruse sadamas 21.12.2012 läbiviidud mõõdistused on oluliselt täpsemad, kuid mingi määramatus siiski eksisteerib. Ülalnimetatud tingimustel ei oleks pidanud loots kaptenile nõu andma silduda kai nr 5 äärde, aga sadamakaptenina poleks tohtinud sellist ohtlikku tegevust enda vastutusalas lubada, seda enam, et 22. mail 2014 oli ta kooskõlastanud kai nr 5 ääres deklareeritud sügavuseks 5.1 m. Sama sügavus on



kantud nii elektron- kui ka paberkaardile nr 823, kus 2014 a Teadaanded meremeestele nr 7 lisa korrektuuri kohaselt on kai nr 5 ääres märgitud deklareeritud sügavuseks 5.1 m. Kaptenil oleks pidanud olema ülalnimetatud andmed kättesaadavad, aga ta jäi uskuma lootsi.



Elektronkaardi EE50823C väljavõtte Meeruse sadama kai nr 5 juures. Kaardi all on deklareeritud sügavus (Depth range value) – 5.1m.



5. Järeldused

Kuna loots töötas samaaegselt sadamakaptenina, siis antud juhtumi puhul võib väita, et tegemist on huvide konfliktiga. Selle järeldusega nõustus küsitluse ajal ka loots-sadamakapten. Sadamakaptenina, kui sadama töötajana oli ta huvitatud laeva kiirest lossimisest ning seetõttu andis ta lootsina kaptenile eksitavat nõu silduda kai nr 5 äärde, mis viis laeva kinnijäämisele sadama akvatooriumil. Loots-sadamakapten ei arvestanud deklareeritud sügavusega 5.1 m kai nr 5 ääres, mille ta isiklikult oli kooskõlastanud.

Sadamaeeskirjas fikseeritud deklareeritud sügavus kai nr 5 ääres 5.3 m oli eksitav, kuna paberkaardi nr 823 korrektuuri nr 7 (2014) ja elektronkaardi kohaselt on deklareeritud sügavus 5.1 m. 7-10 m kaugusel kaist on sügavus 5.4 m (elektronkaardi kohaselt 5.3 m), kuhu eeldatavasti jäi kinni **ML Emsracer** vöör. Kapten ei olnud tutvunud elektronkaardi EE50823C ja paberkaardi nr 873 korrektuuriga, vaid usaldas lootsi.

6. Ohutuse tagamise soovitus

AS Eesti Loots juhatusel:

- sarnaste juhtumite vältimiseks tulevikus, mis võivad põhjustada huvide konflikti, töötada välja ettevõtte sisene kord, mis välistab lootsi töötamise sadamakaptenina sadamas, kuhu ta ise laevu lootsib;
- antud juhtum arutada läbi AS Eesti Loots töötajatega;
- korraldada lootsidele koolitus elektron- ja paberkaartidele kantud sügavuste usaldusväärsusest.

Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga moodustatud lootsi kvalifikatsioonikomisjonil anda hinnang **ML Emsracer**-it lootsinud lootsi tegevusele, võttes arvesse Meresõiduohutuse seaduse § 58⁴ lg 3 ja 4 ning § 62 lg 3 sätestatut.

Veeteede Ameti sadamakapteni atesteerimiskomisjonil anda hinnang Bekkeri – Meeruse sadamate sadamakapteni tegevusetusele laevaõnnetuse vältimiseks.

Sadamapidajatel, kes teenindavad kauba- ja reisilaevu, kehtestada (kui seda ei ole varem tehtud) sadamaeeskirjaga oma sadamates laevade kiilualune veevaru, mida tuleb järgida mistahes vee taseme korral.

Võtta teadmiseks, et Meeruse sadamapidaja on viinud 18.11.2014 sadamaregistris suurima lubatud süvise Meeruse sadama kai nr 5 ääres vastavusse mõõdistamise tulemustega ning elektron- ja paberkaardil fikseerituga – 5.1 m ning ühtlasi on kehtestatud laeva kiilualune veevaru.

Anti Hirvoja
Mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse
arenduse osakonna nõunik



Lisad

1. Lootsi raport **ML Emsracer** sisenemine Meeruse sadamasse – 2 lk
2. DNV-GL lisa **ML Emsracer** klassitunnistusele- 2 lk
3. Tuukriülevaatuse dokumendid – 16 lk
4. **ML Emsracer** kapteni protestikiri- 1 lk
5. **ML Emsracer** andmed Equasis andmebaasist -7 lk
6. **ML Emsracer** saabumise lootskviitung -1 lk
7. Bekkeri ja Meeruse sadamate kapteni raport -1 lk
8. E-kirjavahetus VA kartograafiaosakonna ning Bekkeri ja Meeruse sadamate sadamakapteni vahel sadama sügavuste kohta (sadamakapteni nõusolek kehtestada deklareeritud sügavus kai nr 5 ääres 5.1m) - 3 lk
9. Lootsi-sadamakapteni küsitluse protokoll – 3 lk
10. Bekkeri- Meeruse sadamate sadamakapteni taotlus kehtestada maksimum (deklareeritud) sügavus kai nr 5 ääres 5.1 m ja lubada siseneda sadamasse kai nr 5 äärde maksimaalse süvisega 4.85 m - 1 lk.