



Juurdluse aruanne

Eessõna

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

RPL Wrangö



Tallinn

09.08.2019

1. Lühikokkuvõte



17.06.2019 RPL Wrangö põhjapuude väljumisel Leppneeme sadamast

17.06.2019 kell 09.00 väljus RPL WRANGÖ korralisele reisile liinil Leppneeme - Kelnase. Pardal 54 reisijat ja 1 sõiduk. Kell 09.08 peale möödumist sadama sissesõidu teed tähistavast esimesest vasaku ääre toodrist asus RPL Wrangö kursile 56,7°, jättes sadamasse sissesõidu tee algust tähistava vasaku ääre poi (59° 33.209' N; 24° 52.348' E) endast vasakule. Kell 09.08 kiirusel 8,9 sõlme toimus põhjapuude vasaku ääre poist 0,2 kbt kaugusel, peiling-33°. Peale põhjapuudet vähendati kiirust ja pöörduti tagasi Leppneeme sadamasse.

2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi	WRANGÖ
Laevatüüp	reisiparvlaev
IMO nr	9690690
Kutsung	ESKB
Lipuriik	Eesti
Kodusadam	Kelnase
Reeder	Tuulte Liinid OÜ
Ehitusaasta, maa	2013 Eesti
Laevakere põhimaterjal	teras
Peamasina võimsus	2 x 367 kW
Kogumahutavus	139
Puhasmahutavus	42
DW	27,5 t
Laeva üldpikkus	24,7 m
Laeva pikkus	23,04 m
Laeva laius	6,0 m
Parda kõrgus	3,0 m
Süvis	1,9 m
Järelevalveorgan	Veeteede Amet

2.2. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

17.06.2019 kell 09.08 laeva väljumisel Leppneeme sadamast toimus põhjapuude koordinaatidel 59° 33,1892 N 024° 52,3222 E (foto 1). Seoses põhjapuutega ei kaasnenud inimvigastusi ega keskkonnakahjustust. Lähtudes meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lg 3 sätestatust kvalifitseerida juhtum kergeks laevaõnnetuseks.



17.06.2019 RPL Wrangö põhjapuude väljumisel Leppneeme sadamast

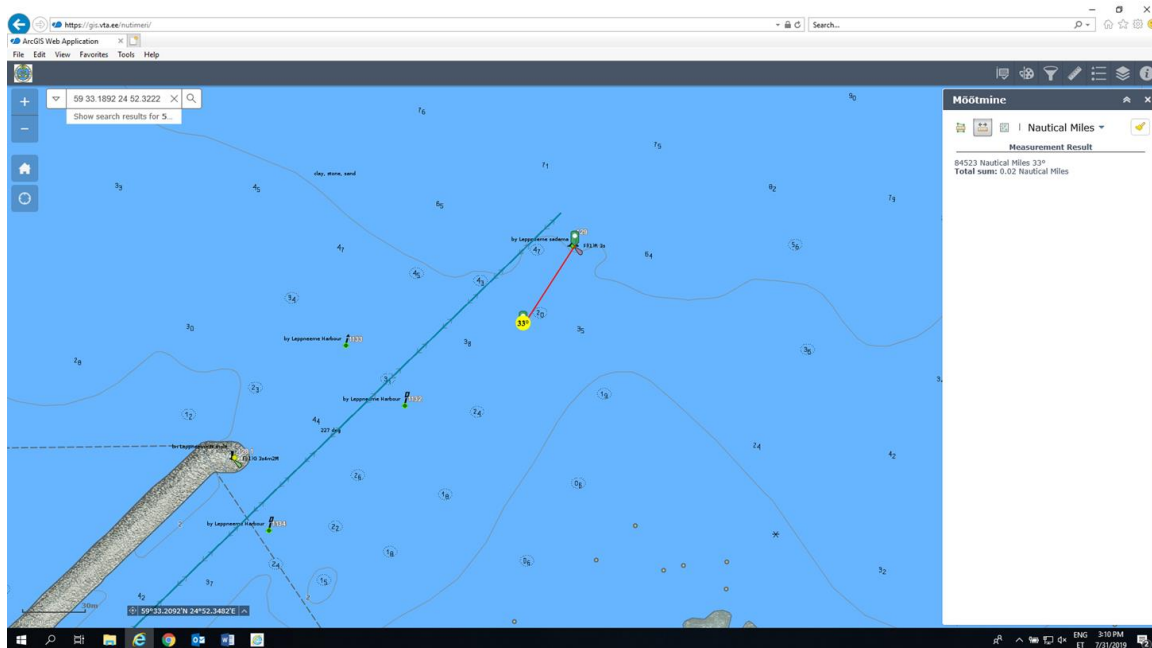


Foto 1 Põhjapuute toimumise asukoht

2.3. Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine

17.06.2019 kell 16.20 edastas laevaliikluse korraldamise osakond Tuulte Liinid OÜ tegevjuhi teavituse juhtunust:

RPL-l Wrangö väljumisel Leppneeme sadamast tunti puudet tundmatu vees oleva objektiga. Teostati laevaruumide, tankide ülevaatus, vigastused puudusid. Asjaolude väljaselgitamiseks telliti tuukriülevaatus, mis viidi Leppneeme sadamasse 17.06.2019 ajavahemikul 11.30 - 12.30.

3. Kirjeldus

17.06.2019 kell 09.00 väljus RPL WRANGÖ korralisele reisile liinil Leppneeme - Kelnase. Pardal 54 reisijat ja 1 sõiduk. Süvised: vöör 1,7 m, ahter 1,9 m. Tuul SW 4 m/s. Nähtavus hea. Veetase antud rajoonis oli: EH2000 2 cm, BK 77 -22 cm. Navigeerimine toimus kaardil nr 610 „SISSESOIT TALLINNA JA MUUGA SADAMASSE“, mõõtkava 1:50 000, korrektuur 03.06.19. Kell 09.08 peale möödumist sadama sissesõidu teed tähistavast esimesest vasaku ääre toodrist asus RPL Wrangö kursile 56,7°, jättes sadamasse sissesõidu tee algust tähistava vasaku ääre poi (59° 33.209' N; 24° 52.348' E) endast vasakule. Kell 09.08 kiirusel 8,9 sõlme toimus põhjapuude koordinaatidel 59° 33,1892 N 024° 52,3222 E, vasaku ääre poi peiling-33°, distant-0,2 kbt, Peale põhjapuudet vähendati kiirust ja pöörduti tagasi Leppneeme sadamasse. Koheselt alustati laevaruumide ülevaatus, lekkeid ei tuvastatud ja vibratsiooni ei tunnetatud, informeeriti reederi vastutavat isikut juhtunust kui kokkupõrkest tundmatu veeluse ujuva objektiga. Kell 09.30 otsustas kapten jätkata reisi ja naasmisel teostada laevakere veeluse osa tuukriülevaatus.

Tagasi pöördumisel Kelnase sadamast Leppneeme teostati laevakere veeluse osa tuukriülevaatus (17.06.2019 kell 11.30-12.30). Selle tulemusel fikseeriti puutejalg ja kriimustused laevakerel, samuti vasaku parda roolilehe allosas. Vasaku sõukruvi üks laba oli väändunud 15 cm ulatuses 70° all ahtri suunas, teise laba esiserval 7 cm pikkune ja 1 cm sügavune lõõgijalg (fotod 2-5)

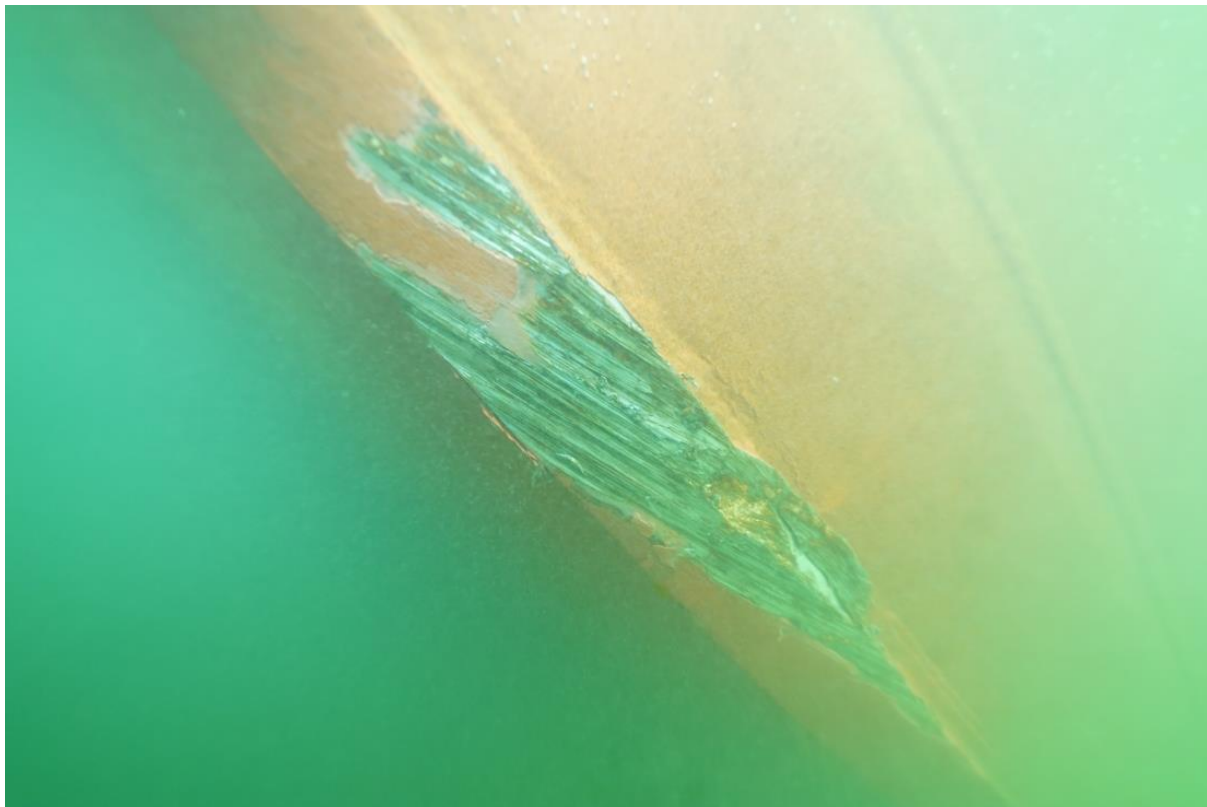


Foto 2 Vigastus vöörtäävil



Foto 3 Vigastus laevakerel



Foto 4 Sõukruvi vigastus



Foto 5 Vasaku roolilehe kriipejalg

Veeteede Ameti laevade järelevalve osakond vaatas läbi tuukriülevaatuse videosalvestuse ning arvestades saadud vigastusi, seadis laeva kasutamiseks piirangud:



17.06.2019 RPL Wrangö põhjapuude väljumisel Leppneeme sadamast

Laine piirang 1.0 m, laeva sõit on lubatud ühe sõukruviga, et vältida vigastatud sõukruvi kasutamisest tekkivaid võimalikke vigastusi, remonttööd teostada 4 nädala jooksul, tähtaeg 15.07.2019.

4. Analüüs

Analüüsi läbiviimisel oli kasutada VTS-ist saadud andmed laeva liikumise kohta Leppneeme sadamast väljumisel. Kell 09.00 väljasõidul Leppneeme sadamast (navigatsioonikaart Nr 610 „SISSESÕIT TALLINNA JA MUUGA SADAMASSE“, mõõtkava 1:50 000, korrektuur 03.06.2019. Abivahendina kasutati korrigeerimata elektronkaarti. Mõödudes sadama sissesõidu teed tähistavast esimesest vasaku ääre toodrist asus RPL Wrangö kursile $56,7^{\circ}$, jättes sadamasse sissesõidu tee algust tähistava vasaku ääre poi ($59^{\circ} 33.209' N$; $24^{\circ} 52.348' E$) endast vasakule ja väljus ohutu sissesõidu alalt. Kapteni valitud kurss $56,7^{\circ}$ viis üle sadama sissesõidu tee vahetus läheduses asetseva madaliku (sügavus 2,0 meetrit, foto 6). Kell 09.08 toimus põhjapuude (foto 7).

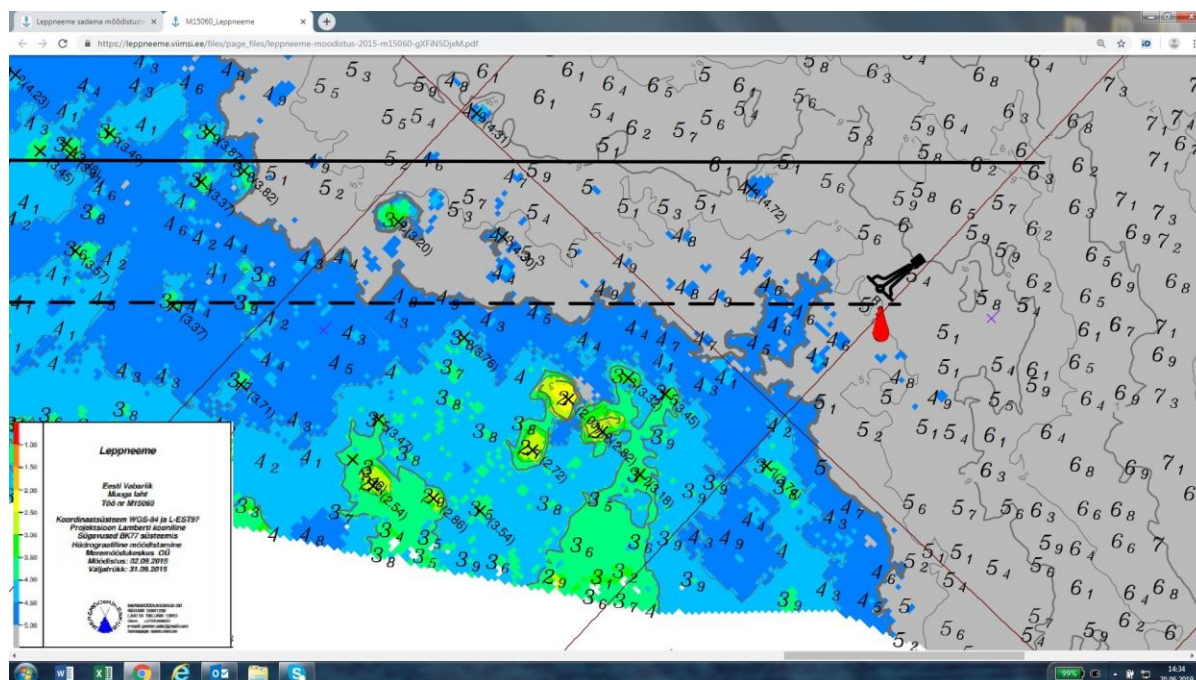


Foto 6 Leppneeme sadama mõõdistuskaart 02.09.2015

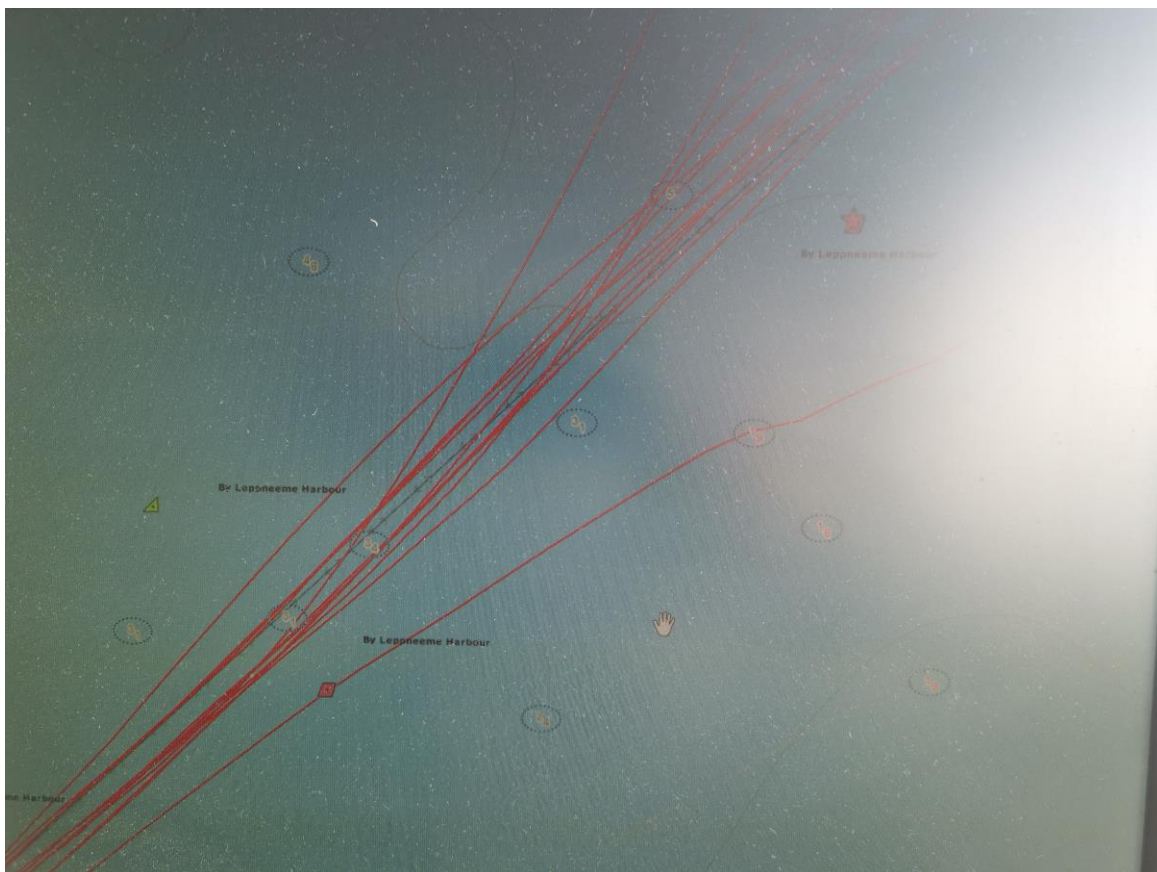


Foto 7 Teekond laeva elektronkaardil

Kapten põhjendas oma otsust väljuda sadama sissesõiduteelt enne sissesõidutee algust/lõppu tähistavat poid väitega, et tema teadmisel ei ole selles piirkonnas veealuseid takistusi ja sügavus on piisav ohutuks navigeerimiseks ja oli võimalik võtta otsekurs Prangli saarele. Kapteni väitel oli ta sellisele seisukohale jõudnud suheldes sadamatöötaja ja eluaegse kohaliku kaluriga. Kapten lisas oma selgitustes, et oli kasutanud seda teekonda juba 10-15 korda, kuid seekord hoidis ta poile lähemale.

Kapten jättis tähelepanuta Leppneeme sadama kodulehel (<https://leppneeme.viimsi.ee/>) avaldatud mõõdistuskaardil märgitud sügavused (mõõdistused teostatud 2015), navigatsioonikaardi, elektronkaardi ja tugines oma otsustes kolmandate isikute väidetele. Arvestades kapteni valitud kurssi, laeva süvist ja veetaset, oli põhjapuude vältimatu.

5. Järeldused

Laeva õnnetuseni viisid järgmised asjaolud:

1. Kapteni tegevus oli vastuolus Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määruse nr 34 „Laeva vahiteenistuse kord“ § 2 lg 4 p 4 ja § 5 lg 1 ja 3 sätestatule (Lõige 1 - Reisi planeerimisel tuleb arvesse võtta kogu eelseisvat reisi puudutav teave. Navigatsioonikaardile kantud kurse tuleb kontrollida enne reisi algust. Lõige 3 - Enne iga reisi algust on kapten kohustatud jälgima, et kavandatav teekond lähtesadamast esimesse sihtsadamasse oleks vajalikul tasemel planeeritud, kasutades reisiks vajalikke ja sobivaid navigatsioonikaarte ning navigatsiooniteatmikke, mis sisaldavad täpset, täielikku ja ajakohast informatsiooni navigatsiooniliste piirangute ja ohtude kohta, millest sõltub laeva ohutus).



17.06.2019 RPL Wrangö põhjapuude väljumisel Leppneeme sadamast

2. Kapteni otsus eirata sadama sissesõidu teed tähistavat navigatsioonimärgistust ei vastanud heale merepraktikale ja seadis ohtu laeva pardal viibivad inimesed ning laeva.

6. Ohutuse tagamise soovitused

1. Ohutusjuurdluse aruanne arutada läbi reederi laeva juhtivkoosseisuga ja ühiselt analüüsida antud laevaõnnetuse tekkepõhjust.
2. Reederil tõhustada järelevalvet laeva reisi planeerimise üle.

/allkirjastatud digitaalselt/

Rainer Hermassoo

Meremeeste diplomeerimise osakonna vaneminspektor



7. Lisad

1. Kapteni raport- Wrangö põhjapuude
2. Vigastuste raport
3. Valjavõtte logiraamatust
4. Leppneeme mõõdistuskaart
5. Elektronkaardi kuvatõmmis
6. RIT veetaseme ja tuule diagrammid
7. Avarii selgituse joonis
8. Kapteni avarii selgitus
9. Van.mehaaniku selgitus
10. Madruse selgitus
11. Tuukriülevaatuse akt
12. Viimsi valla merendusspetsialisti kinnitus mõõdistustest
13. VTS fotod
14. VTS video