



OHUTUSJUURDLUSE ARUANNE

Eessõna

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





1. Lühikokkuvõte

20.11.2013 sooritas PL Kõrgelaid oma igapäevast reisi Sõru – Triigi liinil. PL Kõrgelaid väljus Triigi sadamast kell 19.00 ja suundus Sõru sadamasse. Laeva pardal oli 24 reisijat ja 9 sõidukit. Laevapere 9 inimest. Ilm E – 6 palli laine kõrgus 0,5 m, veetase + 15 cm Kroonlinna nulli järgi, nähtavus 4 miili. Sillas oli vahis vanemtüürimees ja vahimadrus. Kuna ilm oli tavapärane, oli kapten kajutis. Kell 20.00 asukoht: $\varphi = 58^{\circ}41' 235$ N ja $\lambda = 022^{\circ}31' 378$ E pööras vanemtüürimees Sõru sadama akvatooriumile. Kell 20.02 alustas vanemtüürimees pööret paremale, et silduda Sõru sadamas parema poordiga ahtriga kai nr 1 äärde. Kell 20.04 läks vanemtüürimees üle juhtimisele ahtri juhtimispuuldist. Kell 20.07 laev liikus tagasikäigul kui äkiline pagi kandis laeva ahtri kai otsa suunas, millele aitas kaasa hoovus W – 1,5 sõlme. Kell 20.07 vanemtüürimehe tehtud katsed masina, võõripõtkuriga ja rooliga ei andnud tulemust ja laev triivis vastu süvendatud ala serva. Merepõhi liiva-savi-kruusa segu. Kell 20.08 kutsus vanemtüürimees silda kapteni. Kell 20.09 tuli kapten silda ja märkas, et laev oli Sõru sadama kai otsast mööda triivunud W suunas ja seisab parema pardaga sadama süvendatud ala ääres umbes 30 m kai otsast. Kapteni korraldusel anti ahtrist kaks kinnitusotsa kaile, et vältida laeva edasist triivi. Laeva asukoht: $\varphi = 58^{\circ}41'419$ N ja $\lambda = 022^{\circ}31'247$ E. Laeva sõukruvid ja rool töötasid vabalt. Kell 20.10 alustati laeva ahtrikepslite jõul ja masinate abil laeva kai poole tõmbama (töös 3PDG –t). Kell 20.15 teostati sügavuse mõõtmised: Tv p/p 2,40m, Tv v/p 5.0m; Ta p/p 2,60 m, Ta v/p 4,50 m. Iga poole tunni järel teostati laeva veeliinist allpool olevate ruumide kontrolli. Leket ei olnud. Kell 21.35 - 22.30 pumbati tühjaks ahtri ballast tankidest nr 5 ja nr 6. Kell 23.05 - 23.45 pumbati välja ballast tankist nr 1 ja laev hakkas vaikselt kai poole liikuma. 21.11.2013 kell 00.15 saadi laeva jõududega lahti sadama akvatooriumi süvendatud ala äärest. Töötades laeva masina ja ahtrikepslitega tõmmati laev Sõru sadama kai nr 1 äärde. Kell 00.40 21.11.2013 PL Kõrgelaid on kinnitatud Sõru sadama kai nr 1 äärde.

2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

Laeva nimi
Laeva tüüp

Kõrgelaid
parvlaev



IMO number	8725577
MMSI number	276437000
Kutsung	ES2070
Lipp	Eesti
Kodusadam	Roomassaare
Reeder	Saaremaa Laevakompanii
Ehitusaasta	1987
Ehituskoht	Riia , Läti
Ehitaja	Riia Laevaremonditehas
Klassifikatsiooniühing	Vene Mereregister
Liin	Sõru – Triigi
Peamasinat arv ja võimsus	3 x 662 KW
Laeva üldpikkus	49,92 m
Arvutuslik pikkus	46,11 m
Laeva laius	12,80 m
Parda kõrgus	4,80 m
Süvis	3,10 m
Kogumahutavus	1028
Puhasmahutavus	308
DW	223 t
Ekspluatatsioonikiirus	12,5 sõlme
Sõidupiiirkond	AI
Reisijatekohti	200
Autode arv	30
Jääklass	UL (Vene Mereregister)
Kere materjal	teras
Rambid	vööris ja ahtris
Pemasin	3 x SKL 6VDS 26/20 AL-2
Ankrud	2
Käiturid	2 x 4-labaline fikseeritud sammuga sõukruvi
Põtkurid	vööripõtkur
Minimaalne ohutu mehitatus	8

2.2. Ilm juhtumi ajal

Tuule suund ja tugevus Sõru sadama piirkonnas Beauforti skaala järgi E 4-6 palli; tugevus 14-16 m/sek, laine kõrgus 0,5 m , veetase keskmisest + 15 cm, nähtavus 2-4 miili , hoovus W- 1,5 miili .



Tagajärjed

21.11.2013 teostas Tuukritööde OÜ PL Kõrgelaid laeva kere veealuse osa tuukri ülevaatus. Ülevaatus selgitas, et laeva veealusel kerel mingeid kahjustusi ei olnud. Roolilabad olid terved, parem ja vasak sõukruvi (labad) terved, vööripõtkur korras, kahjustusi ei olnud. Kõik kingstoni restid olid kinnitatud ja vigastusi ei olnud.

Vene Mereregister teostas 21.11.2013 PL Kõrgelaid kere ülevaatus ja andis loa ekspluatatsiooniks kuni plaanilise doki ülevaatuseni 28.05.2014

2.3. Liigitus

Kooskõlas Meresõiduohutuse seaduse MSOS § 69 lõikes 4 sätestatule lugeda PL Kõrgelaid madalikule triivimine Sõru sadamas ohtlikuks juhtumiks.

3. Kirjeldus

20.11.2013 kell 19.00 lahkus PL Kõrgelaev Triigi sadamast ja suundus Sõru sadamasse sooritades graafikujärgset reisi. Laeva pardal oli 24 reisijat ja 9 veokit. Laevapere 9 inimest. Tv 2,90 m ja Ta 3,0 m. Ilm: tuul E- 11m/sek, laine kõrgus 0,5 m, veetase + 15 cm Kroonlinna nulli järgi, nähtavus 4 miili. Sillas olid vahis vanemtüürimees ja vanemmadrus. Kuna ilm oli tavapärane oli kapten kajutis. Kell 20.00 asukoht: $\varphi = 58^{\circ}41'235$ N ja $\lambda = 022^{\circ}31'378$ E pööras vanemtüürimees Sõru sadama alale. Kell 20.02 alustas vanemtüürimees manööverdumist, et silduda Sõru sadamas parema poordiga ahtriga kai nr 1 äärde. Kell 20.04 läks vanemtüürimees üle juhtimisele ahtri juhtimispuldist. Kell 20.07 laev liikus tagasikäigul kui äkiline pagi kandis laeva ahtri kai otsa suunas ja selleks, et mitte sattuda W poole kaid ahtriga kividesse, töötas vanemtüürimees mõlema sõukruviga täiskäigul edasi, rool paremas poordis. Kui laev hakkas edasi liikuma püüdis vanemtüürimees laeva ahtrit uuesti vastu tuult viia. Selleks andis vanemtüürimees paremale sõukruvile täiskäik tagasi ja vasakule sõukruvile täiskäik edasi, rool paremas poordis. Vööripõtkur töötas vasakule. Kuid need manipulatsioonid ei suutnud pidurdada laeva triivi, millele aitas kaasa hoovus W – 1,5 sõlme. Kell 20.07 vanemtüürimehe katsed masina, vööripõtkuri ja rooliga tulemust ei andnud ja laev triivis vastu sadama süvendatud ala serva, merepõhi (liiva-savi ja kruusa segu). Kell 20.08 kutsus vanemtüürimees silda kapteni. Kell 20.09 tuli kapten silda ja märkas, et laev oli Sõru sadama kai nr 1 otsast mööda triivunud lääne suunas ja seisab parema pardaga sadama süvendatud ala ääres umbes 30 m kai otsast. Kapteni korraldusel anti ahtrist kaks



kinnitusotsa kaile, et vältida laeva edasist triivi. Laeva asukoht $\varphi = 58^{\circ}41'419$ N ja $\lambda = 022^{\circ}31'247$ E. Laeva sõukruvid ja rool töötasid normaalselt. Kell 20.10 alustati laeva ahtrikepslite ja masina abil laeva kai poole tõmbama (töös 3 PDG-t) Kell 20.15 teostati sügavuse mõõtmised: Tv p/p 2,40 m, Tv v/p 5,00 m; Ta p/p 2,60 m, Ta v/p 4,50 m. Jätkati laeva tõmbamist kai poole. Iga poole tunni järel teostati laeva veeliinist allpool olevate ruumide kontrolli. Leket ei olnud. Kell 20.25 teatas kapten laeva olukorrast SLK MIK-le (määratud isik kaldal) mobiiltelefoniga. Kell 21.10 teatas kapten laeva olukorrast Kuressaare MRSC korrapidajale ja palus abi, sest ei suudetud loodetud kiiret madalikult lahtisaamist teostada ja otsest ohtu reisijatele, keskkonnale ega laevale ei olnud. Laev oli ahtrist kinnitatud otstega kai külge. Kuressaare MRSC lubas appi saata piirivalve laeva Valve. Kell 21.35 – 22.30 pumbati tühjaks ahtri ballast tankidest nr 5 ja nr 6. Kell 23.05 – 23.45 pumbati tühjaks vööris ballast tankist nr 1 ja laev hakkas vaikselt kai poole liikuma. 21.11.2013 kell 00.15 saadi lahti laeva jõududega sadama süvendatud ääre servast. Kell 00.40 21.11.2013 sildus PL Kõrgelaid Sõru sadamas parema pardaga kai nr 1 äärde. Kapten teatas Kuressaare MRSC korrapidajale, et olukord on lahendatud ja abi ei ole vaja.



4. Põhjused

Laeva madalikule sattumise tõenäoliseks põhjuseks võib lugeda vahis olnud vanemtüürimehe ebaõnnestunud manööverdamine Sõru sadamas sildumisel 20.11.2013 ja hilinenud kapteni silda kutsumine.



5. Järeldused

Kõiki eelpool käsitletud asjaolusid arvestades võib kinnitada, et vastavalt majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määruse nr 34 § 7 (Laeva navigatsioonivahi korraldamine ja selle koosseis) täitmine oli puudulik.

6. Ohutuse tagamise soovitused

Saata vanemtüürimees Eesti Mereakadeemia valmendale , et harjutada sildumist eritingimustes. Kaptenil täiendada ISM sillaprotseduuri, millal peab vanemtüürimees kapteni silda kutsuma. Antud juhtum arutada läbi SLK laevastiku juhtiva isikkoosseisuga.

Palume anda tagasisidet rakendatud või kavandatavatest meetmetest 30 päeva jooksul alates ohutusjuurdluse aruande saamisest arvates.

Voldemar Lindmets

Mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna
vaneminspektor