



OHUTUSJUURDLUSE
KESKUS

SEGALASTILAEVA KETTER MADALALESÕIT VÄINAMERES 6. MAIL 2022

KERGE LAEVAÕNNETUS
OHUTUSJUURDLUSE VAHEARUANNE
JUHTUMI NUMBER: M06052022

TALLINN, 10. MAI 2023



Sisukord

Eessõna	3
Kasutatud lühendid ja mõisted	4
1. Lühikokkuvõte	5
Summary in English	6
2. Faktiline teave	7
2.1. Laevaandmed.....	7
2.1.1. KETTER.....	7
2.2. Andmed merereisi kohta.....	7
2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta.....	7
3. Kirjeldus	9
4. Analüüs.....	11
4.1. Vastuolud meresõiduohutust reguleerivate õigusaktidega.....	11
5. Järeldused.....	12
6. Ohutuse tagamise soovitused.....	13



Eessõna

Ohutusjuurdluse eesmärk

Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse eesmärk on välja selgitada laevaõnnetuse ja ohtliku juhtumi asjaolud, põhjused ja tagajärjed ning esitada vajaduse korral soovitusel, et edaspidi sellist laevaõnnetust või ohtlikku juhtumit vältida ning parandada meresõiduohutust, mitte aga süüle või vastutusele osutamine (*meresõiduohutuse seaduse § 70*). Ohutuse tagamise soovitus ei anna mingil juhul alust vastutuse või süü eeldamiseks ning ohutusjuurdluse aruanne ei ole ei sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

Ohutusjuurdluse läbiviimine

Väga raske laevaõnnetuse ohutusjuurdluse korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus. Muu laevaõnnetuse ja ohtliku juhtumi korral viib Ohutusjuurdluse Keskus läbi hindamise ja otsustab, kas algatada ohutusjuurdlus või mitte, võttes arvesse laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi raskusastet, sellega seotud laeva ja lasti tüüpi ning seda, kas ohutusjuurdluse tulemused aitaksid vältida õnnetusi ja ohtlikke juhtumeid tulevikus. Ohutusjuurdluse Keskus on ohutusjuurdluse läbiviimisel ja sellega seonduvate otsuste tegemisel sõltumatu ja lähtub üksnes seadusest ja muudest õigusaktidest ning Eestile kohustuslikest välislepingutest. (*meresõiduohutuse seaduse § 71*)

Ohutusjuurdlus viiakse läbi vastavuses Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) mereõiguse konventsiooni (UNCLOS), Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonide (SOLAS, MARPOL, LL) ning laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeksi (ohutusjuurdluse koodeksi), Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/18/EÜ ning Eesti Vabariigi meresõiduohutuse seadusega.

Ohutusjuurdluse aruanne

Laevaõnnetuse ohutusjuurdluse aruanne on koostatud vastavalt meresõiduohutuse seaduse §-le 73 ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. novembri 2012. a määruse nr 72 „Ohutusjuurdluse kord“ §-le 7 ja lisale 1. Ohutusjuurdluse aruanne on avalik. Laevaõnnetuses osalejate ja tunnistajate isikuandmed, nende seletuskirjad, ettekanded ning küsitluse protokollid ei ole avalikud. Ohutusjuurdluse aruandes sisalduvat teavet, fotosid ja muid materjale võib kasutada käesolevale aruandele viidates – viide peab alati sisaldama ohutusjuurdluse aruande pealkirja ja juhtumi numbrit. Ohutusjuurdluse aruande väljavõtteid ei ole lubatud kasutada eksitavas kontekstis. Kõik Ohutusjuurdluse Keskuse poolt koostatud ohutusjuurdluste aruanded tehakse kättesaadavaks Ohutusjuurdluse Keskuse veebilehel www.ojk.ee.

Juurdluse andmed ja käik

Juhtumi kuupäev:	06.05.2022
Juhtumist teatamise kuupäev ja teataja(d):	06.05.2022, Transpordiamet
Ohutusjuurdluse algatamise kuupäev:	12.05.2022
Juhtivuurija:	kuni 30.11.2022 T.Kivimäe, alates 16.04.2023 M.Metsmaa
Ohutusjuurdluse Keskuse juhataja:	Märt Ots
Juhtumi number:	M06052022
Juhtumi liik:	kerge laevaõnnetus
Ohutusjuurdluse algatamise põhjendus:	õnnetuse algpõhjuste tuvastamine, et vältida sarnaseid juhtumeid tulevikus



Kasutatud lühendid ja mõisted

IMO	Rahvusvaheline Mereorganisatsioon <i>International Maritime Organization</i>
OJK	Ohutusjuurdluse Keskus



1. Lühikokkuvõte

6. mail 2022 kell 18:30 alustas segalastilaev KETTER (IMO nr 9195860) Virtsu sadama kai nr 8 äärest omal jõul lahkumist. KETTERi süvis oli vööris 6,31 m ja ahtris 6,33 m, mis vastas laadungimärgi täislastile. KETTERi kapteni nõusolekul vanemmereloots (edaspidi loots) pardale ei tulnud, tuues põhjenduseks vahetuse lõppemise tõttu ületundide vältimise.

Virtsu sadamast väljumisel tuleb sihile jõudmiseks muuli tagant väljudes sooritada järsk pööre vasakule, kuid KETTER kandus hilinevad manöövri, tuule ja vööripõtkuri vähese võimekuse tõttu sadamasse sissesõidu sihist paremale madalale viis minutit pärast viimase sildumisotsa äraandmist kell 18:45. Laev jäi madalale kinni ~180 m kaugusel muuli otsast. Kuna ei laeva omal jõul, ega ka lootsikaatri abiga laev madalalt lahti ei tulnud, telliti pukser Panda, kes järgmisel hommikul kell 03:30 alustas päästeoperatsiooni ja 05:50 pääses laev madalalt liikuma. Esialgseid vigastusi ei laevakerele ega inimestele ei tuvastatud, samuti ei olnud õnnetusel keskkonnakahjusid.

Päästeoperatsiooni ajal oli laevas vanemloots, kes soovitas kaptenil sadamasse tagasi suunduda laeva merekõlblikkuse kinnitamiseks, kuid kapteni otsus oli reisi Rostocki sadamasse jätkata.



Summary in English

The translation in English will be added once the investigation is completed and the final report is to be published.



2. Faktiline teave

2.1. Laevaandmed

2.1.1. KETTER

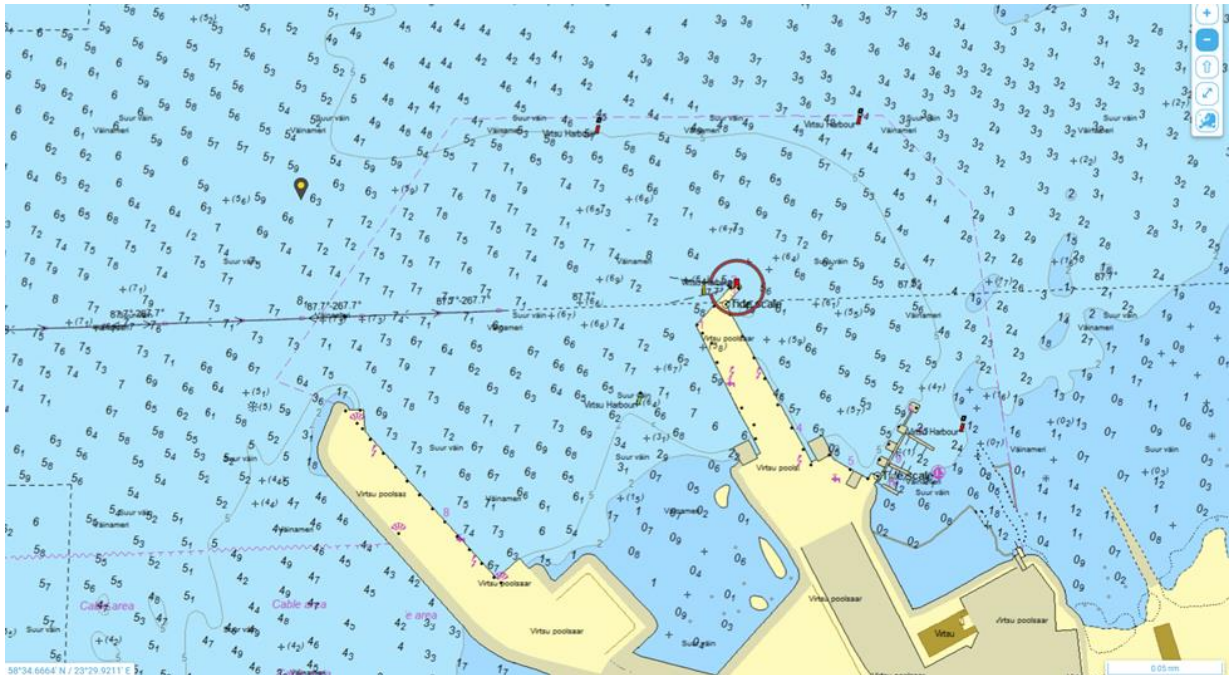
Laeva nimi	KETTER
Laeva tüüp	segalastilaev
IMO	5514301
MMSI	229344000
Lipp	Malta
Kodusadam	Valletta
Kutsung	9HA3252
Laeva omanik/operaator	HS Ketter OÜ/AS Hansa Shipping
Ehituskoht	Damen Shipyard Hoogezand
Ehitusaasta	2000
Klassifikatsiooniühing	Registro Italiano Navale
Üldpikkus	95,16 m
Laius	13,17 m
Parda kõrgus	7,15 m
Süvis	6,18 m
Laeva kere	teras
Kogumahutavus (GRT)	2998
Puhasmahutavus (NRT)	1709
Kandevõime (DW)	5050 t
Peajõuseadme tüüp	diisel
Peajõuseadme arv ja võimsus	2200 kW
Vööripötkurite arv ja võimsus	1 / 300 kW

2.2. Andmed merereisi kohta

Laev oli teel Virtsu sadamast Rostocki sadamasse Saksamaal. Lastiks dolomiit. Laeval viibis 9 laevapere liiget. Virtsu sadamast väljumise järgselt 18:46 toimus lootsita madalale sõit kohustusliku lootsimise alas.

2.3. Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

- Laevaõnnetuse liik: kerge laevaõnnetus
- kuupäev ja kellaaeg: 6. mail 2022 kell 18:46
- laevaõnnetuse toimumiskoht: Virtsu sadama sissesõidu lähistel
- toimumiskoha koordinaadid: 58°34,61 N 023°30,13 E
- väliskeskkond: lõunatuul kiirusega 4,5 m/s, nähtavus väga hea
- laeva käitamine ja merereisi etapp: sadamast lahkumine
- tagajärjed: vigastused laevadele ja inimestele ning keskkonnakahjud puudusid



Joonis 1 Õnnetuse juhtumise asukoht.

Tulenevalt juurdluse jätkumisest on faktiline teave täiendamisel.



3. Kirjeldus

Järgnev sündmuste kronoloogia on koostatud osaliste seletuskirjade ja intervjuudes antud selgituste alusel.

Sündmuste kirjeldus on täiendamisel juurdluse edenemisel.

06.05.2022 sündmused:

- 07:10 KETTER sildub Virtsu sadama kai number 8 äärde vasaku pardaga, eesmärgiga laadida dolomiiti. Loots arutab kapteniga, kas kapten on nõus laevaga laadimisoperatsiooni lõppedes sadamast lahkuma ilma lootsita. Lootsi väitel arutas ta lahkumise kapteniga lihtsustatud sadamaskeemi toel läbi. Juhiste ega skeemi saamist kapten ei kinnitanud.
- 18:32 KETTERi ahtriotsad kailt lahti ja alustatakse manöövrit eemaldumiseks kaist, lootsi pardal ei ole.
- 18:35:32 KETTERi vööri pikiotsad kailt lahti ja alustatakse manöövrit ahtri eemaldamiseks kaist.
- 18:39:05 KETTERi vööriotsad lahti ja alustatakse kaist eemaldumist.
- 18:43:03 KETTER asub Virtsu sadama sissesõidu sihil.
- 18:45:32 KETTER jääb kinni madalasse, asukohaks 58°34,61 N 023°30,13 E.



Foto 1 KETTERi madalalesõitl. Väljavõte Virtsu sadamakaamerast.



07.05.2022 sündmused:

- 3:00 Saabub pukser Panda ja alustab ahtrist antud puksiirotsa abil KETTERi madalalt lahti tõmbamist
- 5:50 Pääses laev madalalt lahti, pardal viibinud loots soovitas kaptenil pöörduda tagasi Virtsu sadamasse, et veenduda laeva merekõlblikkuses, kapten otsustab jätkata sõitu Rostocki.



4. Analüüs

4.1. Vastuolud meresõiduohutust reguleerivate õigusaktidega

1. lootsita sõit kohustusliku lootsimise alas: MSOS § 54 lg 1;
2. valeandmetega lootsikviitungi kinnitamine (fiktiivse lootsikviitungi esitamine): MSOS §67 lg 2;
3. logiraamatusse toimumata tegevuse kandmine (lootsi saabumine pardale): MKM määrus nr 43 (RT I, 21.03.2017, 8) §2 lg1;
4. Virtsu sadama eeskirja rikkumine lootsita sõiduga: Virtsu sadama eeskiri p 3.1.5.

Tulenevalt juurdluse jätkumisest on analüüs koostamisel.



5. Järeldused

Selles osas kirjeldatakse väljaselgitatud kaasaaitavaid tegureid ja puuduvaid või ebapiisavaid vastuabinõusid (materiaalsed, funktsionaalsed, sümboolsed või menetluslikud), mille suhtes tuleks välja töötada ohutusmeetmed laevaõnnetuste vältimiseks.

Tulenevalt juurdluse jätkumisest on õnnetusjuhtumi järeldused koostamisel.



6. Ohutuse tagamise soovitused

Vajaduse korral sisaldab see ohutusjuurdluse aruande osa analüüsi ja järelduste põhjal tehtavaid ohutuse tagamise soovitusi, mis on seotud kindla valdkonnaga, nagu õigusaktid, projekteerimine, toimingud, kontroll, juhtimine, töötervishoid ja tööohutus, koolitamine, remonditööd, hooldus, kaldapealne abi ja hädaolukordadele reageerimine.

Tulenevalt juurdluse jätkumisest on ohutuse tagamise soovitused koostamisel.

Ohutusjuurdluse Keskus
Tartu mnt 85 / 10115 Tallinn
625 6314 / info@ojk.ee
www.ojk.ee