

Ohutusjuurdluse Keskus
Tartu mnt. 85, 10115 Tallinn
info@ojk.ee

27. november 2025

VASTUS MÄRGUKIRJALE - TEIE 29.08.2025 nr 12-4/3092-1

Vastusena teie 29.08.2025 märgukirjale ja jätkuks 18.09.2025 vestlusele. Meie kui reederi jaoks on meresõiduohutus prioriteet number üks ja see on kesksel kohal olnud kogu meie tuumikmeeskonna mitmekümneaastase merenduskogemuse kestel. Oleme täielikult nõus, et kunagi ei ole ükski süsteem ideaalne ja seda on vaja pidevalt arendada. Eriliselt tervitav on, kui vastavad riigiasutused samuti sellele rõhku panevad ja kogu sektoril avatud suhtluse ja koostöö kaudu areneda toetavad. Kindlasti ei ole meie eesmärgiks vaidluse pidamine ja juriidiliste vastulausete koostamine, samas soovime tähelepanu juhtida teatavatele kitsaskohtadele, mis puudutavad nt viivitamatu teavitamise definitsiooni, reederi halduskoormust, menetluse läbiviimise üldkorda jne.

1. Tuule Liinid OÜ opereeritavatel laevadel ei ole toimunud ühtegi sellist laevaavariid, kus oleks olnud otsene oht inimestele, laeva meresõidukõlblikkusele, selle lastile või keskkonnale. Tuule Liinid OÜ-s on juurutatud SMS süsteem, kus on määratletud vastavad avariilukordade protseduurid - nii laevaavarii kui ka ohtlikute juhtumite teavitamise osas, mida ka täidetakse. Lähtume põhimõttest, et laevast väljuv ja meie poolt edastav informatsioon peab olema tõene, mistõttu on tõesti vahel info edastamine viibinud, kuid seda peamiselt asjaolul, et olukord vajas täpsustamist.
2. Esitatud loetelus esmane teavitus telefoni teel TRAM-i ei kajastu. Nimelt üldjuhul oleme peale juhtumit kontakteerunud TRAM-i pädeva ametnikuga, et täpsustada antud juhtumi eripäradest tulenevaid teavitamise ja korrigeerivate meetmete teostamise kohustusi. Antud tegevus ei kajastu toodud märgukirjas. See esmane kontakt TRAM-i on põhjendatud asjaolust, et MSOS toodud teavitamiskohustus ei ole üheselt tõlgendatav (juhtumite klassifikatsioon annab erinevaid tõlgendusi, millest sõltub teavitamise ahel). Samas kinnitab antud märgukiri, et kõik reederi opereeritavatel laevadel toimunud juhtumid on kapteni/reederi poolt teavitatud ja nõutud dokumendid esitatud. Me ei ole ühtegi sellist juhtumit varjanud. Selles suhtes oli märgukiri üllatuslik.
3. Leiame ka, et märgukirjas juhtumite ja sündmuse ning teavituse vaheliste tundide kokkulugemine selliselt ei anna kuidagi objektiivset ülevaadet toimunud ja moonutab tegelikku olukorda – mistahes intsidendi puhul on esmaseks ülesandeks veenduda, et oleks tagatud reisijate, meeskonna, laeva ohutus. Kui need on kontrollitud ja ohutus tagatud, on praktikas kõige mõistlikum ametlik teavitus koostada pärast neid toiminguid. Teie loetletud tunnid ei võta näiteks arvesse, et kui asi juhtus õhtul ja teavitus läks välja hommikul, siis oleks justkui pahatahtlikult viivitatud teavituse tegemisega, kuigi ilmselgelt oli õhtusel ajal meeskonnal tegemist pakilisemate toimetustega, nagu eelpool loetletud. Sh 12.08.2025 juhtumist teavitamise sildistamine "murettekitavale tegutsemismustrile" ei ole mitte kuidagi asjakohane, õiglane ega korrektne.

4. Meile jääb siiani arusaamatuks märgukirja kui haldusinstrumendi kasutamise eesmärk praeguses olukorras. Näiteks on meiega hangetel konkureerival ettevõttel laevaga Amalie toimunud laevaavarii, mis kujutas endast otsest ohtu nii laevale kui ka reisijatele, mistõttu oli vaja käivitada päästeoperatsioon. Kui me ei taha luua topeltstandardeid, siis oleks tulnud antud juhtumi kohta märgukirjaga teavitada reedereid, mis on hea tavapraktika teistel analoogsetel OJK-del. Oli ju antud juhtumil rikutud head merepraktikat - ei separeeritud nõuetekohaselt laadungid, ei kinnitatud laadungit, mindi reisi nõuetekohaselt laeva ettevalmistamata ja ka evakuatsioonil - esmalt tuleb evakueerida tavareisijad, mitte laeva operaatori tegevjuhtkond.
5. Mõiste „teatada viivitamatult“ ja laevaavarii/ohtliku laevajuhtumi definitsiooni erinev tõlgendamine. Lähtuvalt rahvusvahelistest normidest on nõutud, et esmalt tuleb laeva kaptenil tagada inimeste ja laeva ohutus, seejärel viivitamatu teavitamine pädevatele ametiasutustele ning teistele laevadele. Veidi jääb märgukirjast ja ametkondade suhtumisest mulje, et esmalt tuleb viivitamatult teatada pädevale ametiasutusele ja alles seejärel tegevused inimeste ja laeva ohutuse tagamisel, mis läheb vastuollu rahvusvahelise mereõigusega ja ka meresõiduohutuse tagamise hea tavaga. Muidugi ei taha me uskuda, et märgukirjas ka päriselt sellist lähenemist soovitataks, aga nagu kirjutasime, siis paratamatult jääb taoline „mulje“.
6. Rahvusvahelise mereõiguse kohaselt tähendab termin „teatada viivitamatult“ teavitamist laevast välja peale esmaste tegevuste teostamist laevas. Eesti lipu all sõitval laeval kohalikes vetes lähtuvalt MSOS-st toodust on kaptenil/reederil teavitamise kohustus mitmele erinevale ametile, mis tekitab segadust, ajakulu, stressi (mis kõik suurendavad riski) ja on vastuolus rahvusvahelise mereõigusega põhimõttega, mis ütleb, et vajalik on määratleda nn. kontaktpunkt, kuhu edastatakse ka kõik juhtumi teavitused. Lähtuvalt rahvusvahelisest mereõigusest peab olema tagatud laeva avariide uurimisel ja nende tulemuste avaldamisel konfidentsiaalsus (eriliselt oluline nt tööõnnetuste puhul, kus käsitletakse delikaatseid isikuandmeid), sõltumatus, aga ka ametnike pädevus korrigeerivate meetmete määratlemiseks eesmärgiga ennetada laeva avariisid. Samamoodi oleme ametkondade seas kogenud teatavat üksmeele puudumist teavitamist nõudvate juhtumite klassifitseerimisel, st ei ole osatud üheselt sisustada eri tüüpi laevaavariide ja ohtlike juhtumite mõisteid ning on lihtsalt sedastatud, et operaator peab olukorda ise tõlgendama, mis võib, nagu näha, tuua kaasa dubleerivaid menetlusi, kuna puudub nii ühene lähenemine kui ühene kontaktpunkt.
7. Me ei hakka kommenteerima meile edastatud ringkirja selles osas, aga toome allpool paar näidet, mis ilmestab praegust olukorda – juureldakse avariisid, aga korrigeerivaid meetmeid, mis neid tulevikus välistaks, operator ellu viia ei saa, sest omaniku esindaja, Riigilaevastik, ei näe selleks vajadust ega rahastust. Leiame, et antud olukord on süsteemne puudus, mistõttu avariisidust vähendada nendes küsimustes ei ole operaatori võimuses. Toetust OJK-st selle süsteemse puuduse kõrvaldamisel me saanud ei ole, samas oleks sellest väga palju abi. Näiteks:
 - Wrangö jäas sõidul on toimunud laevaavarii, sest laevale on paigaldatud jäas sõiduks sertifitseerimata ja mittekõlbulikud sõukruvid, mis ei vasta oma materjalilt ega ka konfiguratsioonilt jäas sõitmiseks. Samas on laevale omistatud jääklass. Peale juhtumit esitasime kõik nõutud informatsiooni OJK-le. Samas laev Wrangö

omab endiselt jääklassi, kuigi tavapraktika ütleb, et sellisel laeval oleks tulnud jääklass koheselt peatada, kuni on puudus kõrvaldatud.

- Runöl on korduvalt peamasinad kuulunud väljavahetamisele, mis on põhjustatud ehtuslikest puudustest. Nimelt on laev vastu võetud jõuseadmetega, mis ei taga antud laeva ohutut ekspluatatsiooni kiirustel, mis on operaatorile ette antud tehnilises ja lepingulises dokumentides. Puudub isegi laeva vastuvõtmisel käigukatsetuste protokoll täislastis laevale – on ainult käigukatsetus tühjalt ja jääb arusaamatuks, kuidas antud laeva sai sellisena vastu võtta. Operaatoril puuduvad tõesed numbrid selles osas. Lisaks on selle laeva eripäraks see, et lainetusega sõites hakkavad koormused peamasinale perioodiliselt muutuma ja seda laeva sõites koormuste kriitilistes piirides. Samas koormuseid vähendada ei saa, sest antud laeva eripäraks on veel see, et ette antud kiiruse hoidmiseks peab laev olema gliseerivas olekus, so. laeva peamasinade pea täiskoormustel töötamisel. Lahenduseks oleks paigaldada võimsamad ventilaatorid masinaruumi ja võimsamad peamasinad (näiteks kasutuses olevate peamasinade forsseeritud mudel), aga siiani ei ole seda suudetud rahastada. Viimase paari kuu jooksul on küll tulnud positiivseid teateid, et selle puudusega tegeletakse, kuid asja olulise rõhutamiseks oleks selles olukorras suur kasu OJK poolsest suunisest korrigeerivate meetmete elluviimiseks.
- 8. “Safety at first” põhimõte eeldab, et nii operaator kui ka iga amet peab täitma oma funktsioone professionaalselt eesmärgiga, et viia ellu vajalikud korrigeerivad meetmed ennetamiseks võimalikke laevaavariisid tulevikus ja seda sõbralikus õhkkonnas mõttetut stressi teineteisele tekitamata - sellisena näeb seda ette ka rahvusvaheline mereõigus. Juhima tähelepanu kapteni erilisele rollile laevas - tema vastutusele ja aga ka õigustele, mida peab austama.
- 9. Mis puudutab tegevusplaani teavituse süsteemi parendamiseks, siis anname teada, et augustis 2025 toimunud ISM-auditi käigus Transpordiametiga arutledes ja selle järgselt viisime oma SMSi sisse täiendused, millega täpsustasime laevaõnnetusest ja ohtlikust juhtumist teavitamise korda.
- 10. Lõpuks kordame varasemalt väljaöeldut, et teavitamine ja uurimistoimingutes osalemine on tehtud ülemäära koormavaks – teavitus nt kolmele organile paralleelselt, kellest igaüks hakkab eraldi küsimusi esitama.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Taavi Rihvk
Tuule Liinid OÜ
Juhatuse liige