



OHUTUSJUURDLUSE
KESKUS

Tarvi-Carlos Tuulik
AS Tallink Grupp
Tarvi-Carlos.Tuulik@tallink.ee
Sadama 5/7
10111, Tallinn

Meie 14.01.2025 nr 12-2/169-1

Parvlaeva MEGASTAR ohutusjuurdluse lõpparuanne

Austatud Tarvi-Carlos Tuulik

Täname teid parvlaeva MEGASTAR ohutusjuurdluse lõpparuande kavandile antud tagasiside eest.

Ohutusjuurdluse Keskus lõpetas 13. jaanuaril 2025 parvlaeva MEGASTAR käikuvuse kaotuse ohutusjuurdluse ning on avaldanud ohutusjuurdluse lõpparuande Ohutusjuurdluse Keskuse veebilehel (www.ojk.ee).

Koos ohutusjuurdluse lõpparuande kavandi tagasisidega esitatud lisamaterjal ei ole Ohutusjuurdluse Keskuse hinnangul piisav täitmaks ohutusjuurdluse lõpparuande kavandis toodud ohutusalast soovitus, mistõttu on avaldatud lõpparuandes tehtud ka kavandis sisaldunud üks ohutusalane soovitus:

„Osaühingul HT Laevateenindus soovitatakse analüüsida SOLAS-konventsiooni peatüki II-2 reeglis 21.4 toodud süsteemide nimekirja (koos asjakohaste IMO tsirkulaaridega), mis peaksid säilitama töövõime pärast SOLAS-konventsiooni peatüki II-1 reeglis 8-1.2 ja peatüki II-2 reeglis 21.3 toodud laeva vigastusi ning anda selged suunised laevade kaptenitele, milliste süsteemide rikete korral ei ole lubatud laevaga sadamast väljuda.“

Meresõiduohutuse seaduse § 73 lõike 6 kohaselt peavad isikud ja riigi- või kohaliku omavalitsuse asutused, kellele anti ohutusjuurdluse aruandes ohutuse tagamise soovitusi, teavitama Ohutusjuurdluse Keskust rakendatud või kavandatavatest meetmetest kolme kuu jooksul aruande saamisest arvates.

Eelnevast tulenevalt palume osaühingul HT Laevateenindus teavitada Ohutusjuurdluse Keskust rakendatud või kavandatavatest meetmetest seoses ohutusalase soovitusiga hiljemalt 14. aprillil 2025.

Selgituseks

Kuigi reederi poolt on kehtestatud piirang ühe sõuelektrimootoriga (PEM) sadamast väljumisele, siis võttes arvesse SRTP põhimõtet ja vastavat loetelu SOLAS-konventsiooni peatüki II-2 reeglis 21.4 ei ole tõenäoliselt tegu ainsa süsteemi või seadmega, mis on SRTP põhimõtte toimimiseks vajalikud.

Ohutusalasest soovitusel esimene pool soovib läbi viia vastava analüüsi, hindamaks milliseid analoogseid hädavajalikke ja kriitilisi süsteeme (MSC.1/Circ.1369-s essential systems ja critical systems) ning kui palju on laevadel veel, mis peavad olema sadamast väljudes töökorras, et SRTP nõuded oleks täidetud.

Ohutusalasest soovitusel teine pool soovib analüüsi tulemused kehtestada analoogsete piirangutena reederi ohutusjuhtimissüsteemis, nagu on tehtud sõuelektrimootori (PEM) puhul. Näiteks tuua need välja dokumendis „Operatsioonilised piirangud“ või viidata dokumendis eraldi nimekirjale, mis hõlbustab vastava teabe leidmist, piirangute teadvustamist ja vajadusel otsuste langetamist. Lisaks laeva konstruktsioonilisele vastavusele on oluline, et SRTP nõuded ja piirangud oleks teadvustatud ka kasutaja tasemel.

Analüüsi läbiviimisel on soovitatav muuhulgas tugineda IMO ringkirjadele MSC.1/Circ.1369, MSC.1/Circ.1369/Add.1 ja MSC.1/Circ.1437 tõlgendustele ja soovitustele, eelkõige MSC.1/Circ.1369 punktidele 7.4 ja 7.5.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Märt Ots
juhataja

/*Lisadressaadid:
Transpordiamet