



Tuule Liinid OÜ
info@tuuleliinid.ee

Meie 29.08.2025 nr 12-4/3092-1

Märgukiri laevaõnnetustest teatamise nõuete korduvate rikkumiste kohta

OhutusjuurdLuse Keskus (OJK) edastab teile märgukirja laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest teatamise nõuete korduvate rikkumiste tõttu.

Teatamiskohustus

Juhime tähelepanu, et meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 72 lõike 1 kohaselt on laevaõnnetuse korral Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud õnnetuse asjaoludest teatama viivitamata Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele. Ohtlikust juhtumist, mis oleks võinud lõppeda laevaõnnetusega ja mille ärahoidmiseks võeti erakorralisi meetmeid, peab kapten või reeder sama paragrahvi lõike 4 kohaselt viivitamata teatama Transpordiametile, kes edastab vastava teabe viivitamata OhutusjuurdLuse Keskusele.

Laevaõnnetuse mõiste ja tööõnnetus laevaõnnetusena

Laevaõnnetuse mõiste ja laevaõnnetuste liigitus on toodud MSOS-i peatükkides 69 ja 69¹. OhutusjuurdLuse Keskus juhib reederi tähelepanu MSOS-i § 69 lõike 1 punktile 2, mille kohaselt loetakse laevaõnnetuseks ka laeva käitamisel raske vigastusega lõppenud tööõnnetus ehk inimesele põhjustatud tervisekahjustus, mis väljendub isiku töövõimetuses kauem kui 72 tundi seitsme ööpäeva jooksul vigastuse saamisest arvates. Eelnevast tulenevalt on Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud MSOS-i § 72 lõike 1 kohaselt teatama viivitamata selliste õnnetuste asjaoludest ka Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele. Põhjalikuma teabe tööõnnetustest laevadel ohutusjuurdLuse vaates ning ohutusjuurdLusest laevandusvaldkonnas leiab OhutusjuurdLuse Keskuse veebilehelt: <https://www.ojk.ee/ohutusjuurdLuse-valdkonnad/laevandus>

Juhtumite liigitamine

Juhime tähelepanu ka asjaolule, et juhtumite liigitamise ja registreerimisega tegeleb Eesti Vabariigis OhutusjuurdLuse Keskus. Sageli ei ole võimalik juhtumit üheselt liigitada esmase teabe põhjal, vaid see selgub juhtumi esialgse hindamise käigus pärast täiendava teabe kogumist. Juhtumitest teatamine ja nende avatud viisil käsitlemine on esmane märk toimivast ohutusjuhtimissüsteemist ja arenenud ohutuskultuurist. Seepärast ei peaks ka reeder või kapten nägema vaeva seadusest sätete leidmisega, mille alusel justkui ei peaks juhtumitest ametiasutustele teatama, vaid hoopis lihtsam on lähtuda põhimõttest, et kui midagi ebatavalist või ebasoovitavat juhtus, siis sellest ka vastavatele ametiasutustele teatatakse. Pigem teatada juhtumitest rohkem kui vähem. Kui tekib kahtlus, kas juhtumist teatada, siis saab jällegi lähtuda lihtsast põhimõttest – kui juba selline kahtlus on tekkinud, siis tasub juhtumist teatada. Otsuse selle kohta, kas tegu on

laevaõnnetuse või ohtliku juhtumiga või mitte kummagagi, teeb Ohutusjuurdلuse Keskus, mitte reeder ega laeva kapten. Kui selgub, et Ohutusjuurdلuse Keskus juhtumit laevaõnnetuse või ohtliku juhtumina ei käsitle, siis Ohutusjuurdلuse Keskus sellest vastavalt ka teavitab ja sellele muid toiminguid ei järgne.

Viivitamatu teatamise nõue

Mõlemad MSOS-i teatamiskohustuse sätted nõuavad laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest teatamist viivitamatult. Ohutusjuurdلuse Keskus ei saa kuidagi nõustuda reederi senise praktikaga ja/või tõlgendusega, mille puhul teatatakse juhtumitest näiteks järgmisel päeval pärast juhtumi toimumist. Viivitamatuks teatamiseks saab lugeda näiteks seda, kui reederi esindaja on saanud juhtumist teate laeva kaptenilt ja tema järgmine tegevus on sellekohase e-kirja saatmine ametiasutustele. Esmane teade ei pea sisaldama kõiki õnnetuse asjaolusid ja dokumente, need saab edastada ka järgmiste teadetega. Viivitamatu teatamine on MSOS-i seisukohalt eriti oluline, et ei jätkataks pärast toimunud õnnetust merekõlblikkuse kaotanud laeva käitamist, mida on ka varem juhtunud.

Reederi sisejuurdلus

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) rahvusvaheline ohutusjuhtimise (ISM) koodeks nõuab reederilt juhtumite sisejuurdلuse läbiviimist:

9.1 Ohutusjuhtimissüsteem (SMS) peab sisaldama protseduure, mis tagavad, et mittevastavustest, õnnetustest ja ohtlikest olukordadest teatatakse reederile, neid juureldakse ja analüüsitakse eesmärgiga parendada ohutust ja reostuse vältimist.

9.2 Reeder peab kehtestama protseduurid korrigeerivate tegevuste rakendamiseks, sealhulgas kordumise vältimiseks vajalikud meetmed.

Korrigeerivate tegevuste rakendamiseks on vajalik tuvastada juhtumi juurpõhjused, sest korrigeeriv tegevus iseenesest on tegevus mittevastavuse/juhtumi juurpõhjuse kõrvaldamiseks ja mittevastavuse/juhtumi kordumise vältimiseks. Kahe kiirkatamaraani RUNÖ juhtumi (2. mai 2025 ja 9. juuni 2025) esialgse hindamise käigus Ohutusjuurdلuse Keskusele esmalt esitatud teabest ilmnisid ennekõike juhtumite tagajärjed (tööõnnetus ja kontakt kaiga) ja nende korrigeerimine ehk veaparandus (laevapere liikme ravimine ja laevakere remontimine), mitte nende juurpõhjused (tõrge juhtimispuudulikkusel ümberlülitamisel ja suletud tulesiibritega laevaga sadamast väljumine) ega korrigeerivad tegevused. Juhtumite juurpõhjused ja korrigeerivad tegevused selgusid Ohutusjuurdلuse Keskuse täiendavate päringute peale.

Juhiseid ohutuskultuuri arendamise (sh ettevõttesiseselt juhtumitest teatamise julgustamise), juhtumite sisejuurdلuse läbiviimise, analüüsimise, juurpõhjuste leidmise ja korrigeerivate tegevuste väljatöötamise ja rakendamise kohta leiab IMO 10. oktoobri 2008 tsirkulaarist MSC-MEPC.7/Circ.7 *Guidance on near-miss reporting*.

Näited viivitamatu teatamise nõuete rikkumistest

13. veebruaril 2021 tuvastati parvlaeval WRANGÖ sõuseadme käitamisega seotud vibratsioon. 16. veebruaril tuvastati veealuse ülevaatus käigus laeva sõukruvide vigastused. Pärast ülevaatus käigus vigastuste tuvastamist tehti laevaga veel üks edasi-tagasi reis. Reeder teatas juhtumist Transpordiametile alles 17. veebruaril kell 15.51, Ohutusjuurdلuse Keskusele juhtumist ei teatatud. 17. veebruaril keelas Transpordiamet esmase kirjaliku teate peale laeva käitamise kuni veealuse ülevaatus aruande valmimiseni ja 18. veebruaril pärast veealuse ülevaatus aruande esitamist laeva käitamise vigastatud sõukruvidega.

Väidetavalt 5. jaanuaril 2022 tuvastati Leppneeme sadamas WRANGÖ veealuse ülevaatus käigus sõukruvide ja rooli vigastused. Transpordiametile teatati juhtumist samal päeval, Ohutusjuurdلuse Keskusele juhtumist ei teatatud. Samas liinigraafiku ja AIS-i andmete järgi seisis laev Leppneemes

veealuseks ülevaatuseks vajamineva ja veealuse ülevaatuse aruandes toodud ajavahemiku viimati 30. detsembril 2021, samaks päevaks oli esitatud ka ülevaatuse tellimus.

26. veebruaril 2022 kell 17.31 toimus pärast roolimasina riket WRANGÖ kokkupõrge Leppneeme sadama muuliga. Transpordiametile ja Ohutusjuurdلuse Keskusele teatati 27. veebruaril pärast kella 17.00 – ööpäev pärast õnnetuse toimumist.

18. juunil 2023 kell 13.12 toimus WRANGÖ põhjapuude Kelnase sadamasse sisenemisel. Transpordiametit ja Ohutusjuurdلuse Keskusele teatati samal päeval kell 23.32 – rohkem kui 10 tundi pärast õnnetuse toimumist. Näiteks Postimehe portaalis ilmus sellekohane uudis juba kell 18.54.

21. juulil 2023 pärast kella 14.30 kaotas WRANGÖ Leppneeme sadamasse sisenemisel sõukruvi. Transpordiametile teatati juhtumist 25. juulil.

2. mail 2025 umbes kell 07.40 toimus tööõnnetus kiirkatamaraanil RUNÖ. Reeder teatas juhtumist Tööinspeksioonile 3. mail. Ohutusjuurdلuse Keskuseni ja Transpordiametini jõudis teave juhtumi kohta 18. juulil teiste osapoolte kaudu.

9. juunil 2025 kell 16.41 toimus Ruhnu sadamas RUNÖ kontakt kaiga. Transpordiametini jõudis teave juhtunust 10. juuni hommikul, reeder teatas Transpordiametile 10. juunil kell 11.16 – rohkem kui 18 tundi pärast juhtumi toimumist, selleks ajaks oli laev teinud järgmise reisi Roomassaarde.

12. augustil 2025 umbes kell 20.30 toimus reisil Ruhnust Munalaidu RUNÖ vasaku peamasina rike. Transpordiametile ja Ohutusjuurdلuse Keskusele teatati juhtumist 13. augustil kell 12.19 – rohkem kui 15 tundi pärast õnnetuse toimumist.

Varasemad märgukirjad

Juhtumitest teatamise nõuete ja nende rikkumiste kohta on reederi tähelepanu juhitud korduvalt ka varem, näiteks 8. veebruaril 2022 Ohutusjuurdلuse Keskuse poolt ([märgukirja viit 12-2/1003-1](#)), 12. aprillil 2023 Transpordiameti poolt ([pöördumise viit 3.2-7/23/6073-5](#)) ja pärast 9. juuni 2025 juhtumit ka kohtumisel Transpordiametiga.

Eeltoodud näited ja jätkuv praktika pärast korduvaid pöördumisi näitab, et eelnevatel märgukirjadel ja kohtumistel ei ole olnud märkimisväärset mõju reederi tegutsemismustrile, mis on murettekitav. Pärast juunis toimunud kohtumist Transpordiametis teatati järgmisest juhtumist endiselt õnnetusele järgnenud päeval, rohkem kui 15 tundi pärast õnnetuse toimumist.

Ohutuskultuur, nagu ka iga teine kultuur põhineb väärtustel. Seepärast julgustame teid ka käesolevale märgukirjale vastamisel keskenduma meresõiduohutuse parendamisele tulevikus läbi avatud suhtluse ja koostöö, mitte aga selle märgukirja iga lause kohta juriidiliste vastulausete formuleerimisele – just see demonstreerib tahet järgida neid ühiseid väärtuseid.

Eelnevast tulenevalt palume reederil esitada konkreetse tegevusplaani, mis tagaks edaspidi laevaõnnetustest ja ohtlikest juhtumitest õigeaegse ja nõuetekohase teatamise.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Märt Ots
juhataja

Lisaadressaadid:

Margus Ansip, Riigilaevastik

Kristjan Truu, Transpordiamet

Jan Jaanson, Transpordiamet

Raul Tell, Transpordiamet

Veigo Tumasevski, Tööinspektsioon

Anneta Kornel, Regionaal- ja Põllumajandusministeerium

Tauri Roosipuu

+372 5853 9060 Tauri.Roosipuu@ojk.ee