Kui suur laev mahub kapteni pähe?

25.01.2012 00:00

Postimees: Hiigellaeva Costa Concordia õnnetuses peasüüdlaseks tehtud kapten on kõigest üks inimene. Eksimusi ei saa õigustada, kuid asjaolude õiglaseks hindamiseks tuleks vaadata kogu taustsüsteemi, kirjutab vanemtüürimees ja mereblogi (www.mereblog.com) kaasautor Mairold Vaik.

Costa Concordia
foto: Reuters/Scanpix

Küllap kõik meist on korragi elus sõitnud laevaga. Vähemalt reisilaevaga – Helsingisse, Stockholmi või saartele sõitva parvlaevaga või isegi matkelaevaga. Mõni ehk ka laevaga või sarnasega, mis 13. jaanuaril (sealjuures reedesel päeval) madalale sõitis. Costa Concordia omaniku laevu on meilgi külas käinud. Ja me kõik oleme mereületustel usaldanud endid nii laevapere kui kapteni kätesse.

Mingil määral tunneb iga laevareisija, et kapten on omainimene. Isegi siis, kui temaga ei õnnestu reisi ajal kordagi kohtuda. Muidugi tunneb igaüks seda erinevalt: mõnele on ta inimene, kellele võib lihtsalt kindel olla, teisele lausa üliinimene, kes mängeldes meeskondi ja laevu juhib. Mõnele lihtsalt prominent, teisele ülistatud diktaator, mida iganes. Paljudele kangelane. Ja kahjuks: mida suurem kangelase kuvand on enda silmis kaptenist loodud, seda kiiremini tõmbame ta poodiumilt alla mutta, kui too on milleski eksinud.

Kahtlemata väärib Costa Concordia kapteni tegevus taunimist, aga enne asjaolude lõplikku selgumist võiks hoo maha võtta ja vastukäivatesse spekulatsioonidesse kriitilisemalt suhtuda. Vältida tuleks seda, et patuoinaks tehakse vaid üks inimene. Meedias on Francesco Schettinost tehtud pea kurjuse võrdkuju ja sellisele suhtumisele avalikkuses tahan siinkohal vastu astuda. Hea küll, inimeste elude kaotus on korvamatu ja karistust väärt, aga arvan, et Schettino ei ole ainus, kes trellide taha peaks minema või töö kaotama.

Ei kahtle hetkegi, et madalale sõitnud Costa Concordia kapten on oma ala professionaal ja suurte kogemustega, muidu ei oleks talle ju nii suure laeva juhtimist usaldatud. Aga temagi on inimene. Vähem mõeldakse sellele, millised muud inimlikud asjaolud võisid õnnetuseni viia. Sest tavaliselt on laevaga juhtunu mitme eelnevalt juhtunud seiga kogumite tulemus, milles on palju rohkem osalisi kui vaid kapten.

Erinevalt purjelaevade ajastust, mil kapten juhtis laeva ainuisikuliselt, abistajaks vaid enda väljavalitud meeskond, on tänapäeval laeva tegelikult juhtimas ja selle eest vastutamas mitu inimest. Otseselt laeva pardal on kapten küll jumala asemik, aga laeva elu, seisukorda ja tegevust juhtivaid otsuseid tehakse üha enam laevast kaugemal.

Olen mitme kapteni kõrval töötanud ja näinud, kuidas aastatega on muutunud nende inimeste suhtumine, kes kaldalt kaptenitega koos laevaga seotud asju ajavad. Kui päeva jooksul saabub kapteni e-postkasti kümneid kirju ja telefon on pidevalt punane ning enamasti on

suhtlusteemaks mingi probleemi või jamaga tegelemine ning etteheiteid tuleb kümnete viisi, siis tundub, et kapten on peksupoiss juba enne õnnetuse juhtumist.

Endale meelepärase meeskonna valiminegi pole enam lihtne, seetõttu on mitmed meeskonnad paljurahvuselised, kus pidevalt kommunikatsiooni- ja kultuurilisi probleeme.

Viimase 20 aastaga on kasvanud laeva ohutusega seotud bürokraatia. Kasvuprotsent võib olla suuremgi kui laevade endi kogumahutavuse ja hulga kasvu näitaja. Ja areng meresõiduohutuse tõhustumisel pole veel peatunud, üha uuemaid süsteeme ja protseduure töötatakse välja, et ohutust suurendada. Kõige sellega tuleb ju kaptenil kursis olla, samuti nõuab üha uuenev tehnika ja navigatsioonisilla elektroonika pidevalt ajaga kaasaskäimist.

Ühelt poolt on rahvusvaheliste konventsioonide ja nende toimimise järelevalve meresõiduohutust ka tunduvalt tõhustanud. Et reisijate ja kauba jaoks oleks teekond ühest sadamast teise võimalikult ohutu, selle nimel töötavad peale laevapereliikmete otseselt laevaga seotuna veel sajad inimesed ja globaalses ulatuses tuhanded, alates laeva projekteerijatest ja omanikest, rahvusvaheliste konventsioonide loojatest ja järelevalve teostajatest kuni päästemeeskondade töötajate ja laevaõnnetuste analüüsijateni.

Teisalt aga on aega kõige sellega tegelemiseks aastatetagusega võrreldes ikka sama palju. Või isegi vähem, sest ühest sadamast teise jõudmise aeg üha lüheneb.

Lisaks laevapereliikmete tegevuse korraldamisele, reisijate tekitatud jamadega tegelemisele jms on vaja tegeleda ka kümnete laeva tegevust kontrollivate asutustega. Näiteks tihtipeale ei saa laeva kapten lühikeste sadamaseisakute ajal mitte puhata, vaid peale laevaagentide ja -varustajatega asjaajamise tuleb läbi teha ka pingelisi laevakontrolle, kus võetakse ette laeva dokumentatsioon, ohutusvarustus, tehniline seisukord, sanitaartingimused, laevapere oskused ja palju muudki. Ja seda aasta jooksul korduvalt.

Laeva ülesõitude ajalgi ei saa vabamalt hingata, sest muu kõrvalt tuleb teha iganädalasi õppusi ja laevapere oskuste kontrolli, hoidmaks üleval teadmist, et reisijate eest vastutatakse kogu aeg. Järeleandmisi neis asjus teha ei tohi ja laevapere on tasemel, kui kõiki nõudmisi suudetakse täita ja tegevusi järgida.

Kui üks nõue ja töö ajab teist taga, siis kahtlemata toimub kõik millegi arvelt. Näiteks pärast 11. septembrit 2001 loodi rahvusvaheline laevade ja sadamate turvalisust kontrolliv bürokraatia koos konventsioonide ja järelevalve korralduse ja -süsteemidega, mis allakirjutanu meelest ohustab mõningal määral isegi laeva ohutuse korraldamist. Kas või niivõrd, et selle bürokraatiaga tegelemine käib tihti uneaja arvelt. On avalik saladus, et laevapereliikmed eesotsas kapteniga on pidevalt unevõlas.

Rahvusvaheliste nõuete järgi peab laevapere liige saama ööpäevas kindla arvu puhketunde, aga vähemalt juhtkonna tasandil on seda raske täita. Samal ajal kahandavad laevaomanikud meeskondi võimalikult väikeseks, miinimumnõuete piirile, ent ehitatakse üha suuremaid laevu ja samuti mõeldakse aina rohkem, kuidas saaks kiiremini järgmisse sadamasse.

Eduka laevaliini omanikud ei osta sadamate vahel kurseerimiseks rohkem laevu, vaid otsivad võimalusi, kuidas olemasolevatele laevadele lisada veel üks edasi-tagasi reis ööpäevas. Laevapereliikmete (puhke)aja arvelt.

Ei ole harvad laevad, kus laevapere juhtkonna liige tööperioodi jooksul oma kajutisse muuks kui magamiseks ei jõuagi. Loomulikult, laevas viibimine on vaid töökohustuste täitmine ja puhata jõuab ka laevast eemal puhkuse ajal, aga olulisi piire ületatakse siiski aina tihedamini.

Ma ei õigusta inimlikke eksimusi ja laevapereliikmete hooletusest või teadlikult tehtud vigu, aga Costa Concordiaga juhtunud õnnetuse järel tuleb enam mõelda ka sellele, kuivõrd koormatud on tänapäeva kaptenid. Kapten ei ole tänapäeval üldjuhul enam kui ettevõtte juht, vaid üks laevakompanii reatöötaja, kel tuleb lisaks oma asjadele tegeleda ka teiste soovide ja nõudmistega ning sagedane peapesu ja vaibale kutsumine pole harvaesinev nähtus. Tänapäeval pole ka infarkt ületöötanud kaptenite hulgas haruldane…

Mõelgem kas või sellele, et Itaalia rannikul madalale sõitnud laev ei lähenenud Giglio saarele esimest korda. Mullu augustis oli seda tehtud isegi laevakompanii ohutuse eest vastutavate inimeste teadmisel ja ilmselt ka laevaomaniku soovil. Kapten võis isegi öelda, et see tegevus ei ole ohutu või jättis targu arvamuse enda teada, püüdes leida kesktee soovide ja võimaluste vahel. Paar korda õnnestuski saarerahva rõõmuks laevatulesid ja udupasunat lähedalt demonstreerida ja pärast seda võis tekkida rutiin, mis uinutas ohutunde.

Käesolevas teemaarenduses on kirjas veel vähe asju, millega kaptenil tuleb kursis olla ja millega tegeleda. Näiteks olles koostanud koos ühe kapteniga reisilaeva evakueerimisplaani ja koos meeskonnaga seda mitu korda läbi mänginud ja lihvinud, tean, kui palju peab kursis olema laeva sisemusega ja milline töö on õnnetuse koordineerimine navigatsioonisillal.

Ainuüksi 150-meetrise reisilaeva kõikide ruumide läbikäimine võtab vähemalt tunni või paar. Lisaks laevaruumide paiknemisele peab kursis olema isegi ventilatsioonišahtide kulgemise ja kümnete laevatankide asukohaga.

Pärast seda kui häirekell lööb, tekib kapteni ajus nagu virtuaalne laevakujutis, kus vastavalt temani jõudvale infole näidatakse masside liikumist ja õnnetusolukorra levimist mööda laeva. Eri stsenaariume tuleb ette mõelda ja toimuvaga arvestada. Kas õnnetusolukorras on mõeldav, et kapteni pähe mahuks veel midagi peale laeva?

Õnneks on kaptenite ja nii laevapere kui ka toetava kaldapersonali nii rängad komplekssed eksimused, mis laevaõnnetuseni viivad, üksikjuhtumid. Arvestades laevade hulka, mis maailmamerel seilab, on ime, et õnnetusi nii vähe juhtub. Eks see ole tohutu töö tulemus, mis meresõiduohutuse nimel tehtud, aga see töö ei tohi kuhjuda uneaja arvelt. Üle 90 protsendi laevaõnnetustest on põhjustatud inimvea tõttu (*human error*), millest suur osa on otseselt seotud meremehe väsimusega.

Pole ime, et mõnel laevajuhil info ja tegevuste virvarris väsimusega võideldes kriitilistes olukordades juhtmed kokku jooksevad. Ja pärast seda on õõvastav kuulda, kuidas mingi raadioside operaator kaldalt sõimab kaptenil näo täis, kuigi avariiolukordade raadioside reeglites ei ole fraasi «Kas tahad koju minna?».

Meedia levitab šokeerivat raadiokõnelust mõnuga. Meediatarbijad panevad asjad oma reeglite järgi mustvalgelt paika – ei piisa ausast karistusest, lisaks vaja panna avalikku häbiposti!