

Laevaõnnetuse juurdluse aruanne

Reisiparvlaev REET madalikule sõit Sviby sadama lähistel



Tallinn

15.02.2021

Eessõna

Käesoleva laevaõnnetuse juurdluse aruande eesmärgiks on selgitada välja reisiparvlaev REET madalikule sõidu põhjused, parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada sellega laevaõnnetuste riski tulevikus. Laevaõnnetuse juurdluse aruande järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse ja süü eeldamiseks ning antud aruanne ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.

1. Lühikokkuvõte

20.12.2020 kell 17.05 väljus RPL REET plaanilisele reisile Sviby sadamast ja suundus Rohuküla sadamasse. Kell 17.10 sattus laev automaatrooli seadistamise vea tõttu madalikule koordinaatidel 58° 58'03 N ja 23° 19'11 E.

Reisijad evakueeris Merepäästeseltsi SAR kaater VLG 671 kahe reisiga kella 19.30 – 20.15 vahel.

Laev päästeti madalikult 21.12.2020 vedurlaev PANDA, poilaev SEKTORI ja oma peamasina koostöös kell 13.08 ja kell 13.16 sildus RPL REET Sviby sadamas.

2. Faktiline teave

2.1 Laeva andmed

Nimi	REET
IMO nr.	7120811
Tüüp	reisiparvlaev (RPL)
Kutsung	ESDU
Lipuriik	Eesti
Kodusadam	Kihnu
Tehase nimi	Vaagland Pätbygger AS
Ehitusaasta, ehituskoht	1971 Baltic Vägland Norra
Laevakere põhimaterjal	teras
Peajõuseadme tüüp	diisel
Võimsus kW	1 x 617 kW
Klass	-
Laeva peamised mõõdud:	
Üldpikkus	36,85 m
Pikkus	33,74 m
Laius	9,4 m
Parda kõrgus	4,2 m
Süvis	3,09 m
Kogumahutavus	450
Puhasmahutavus	147
Kandevõime (DW)	182,2 t
Ekspluatatsiooni kiirus	9 sõlme
Laevapere	4-6 inimest (sõltuvalt reisi pikkusest)
Laeva omanik	AS Kihnu Veeteed
Tehniline järelevalve	Veeteede Amet

2.1.1 Raadioside- ja navigatsiooniseadmed

Magnetkompass
Tagavara magnetkompass
Peilimisvahendid
Kursi ja peilingi korrigeerimise vahendid
Radar 9 GHz
Merekaardid
Mereteatmikud
Ülemaailmne satelliitnavigatsiooni süsteem
Elektrooniline planšett
AIS/DGPS
DSV kodeerimisseade
DSV vastuvõtuseade
Raadiotelefon
NAVTEX vastuvõtja
COSPAS-SARSAT

2.2 Andmed merereisi kohta

20.12.2020 kell 17.05 väljus RL REET plaanilisele reisile Sviby sadamast ja suundus Rohuküla sadamasse. Pardal oli 21 reisijat ja 6 sõiduautot. Laeva süvised: vöör 2,5 m ja ahter 2,8 m. Tuul S 6-8 m/s.

Pärast kaist eemaldumist kell 17.07 ja 45 sek Sviby sadama poi traaversil asuti kursile 144° satelliitkompassi järgi. Veidi hiljem mindi üle automaatroolile ja kiirust suurendati kuni 8,2 sõlmeni. Kell 17.08 ja 30 sek hakkas laev kalduma vasakule kuni kursi näiduni 122° ja liikudes selle kursiga kuni seisma jäämiseni madalikul kell 17.09 ja 30 sek koordinaatidel 58° 58'03 N ja 23° 19'11 E.

2.3 Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

21.12.2020 hommikul seisis RPL REET madalikul muutusteta kursil 122°. Laeva süvised vööris 1,9 m (vasak parras) ja 2,0 m (parem parras), ahtris 2,1 m, - seega laev oli kaotanud oma süvisest 60 cm. Kell 9.00 saabus vedurlaev PANDA (peamasinate võimsus 2x404 kW), et päästa madalikult RPL REET, kuid võimsust ei jätkunud. Kell 10.45 saabus abiks poilaev SEKTORI (peamasinate võimsus 2x110 kW), kuid võimsust ei jätkunud ja seda vaatamata vee tõusule 5 cm sellest ajast, kui laev jäi madalikule. Kell 12.20 käivitati RPL REET peamasin tagasikäigul. Kell 13.08 tuli laev madalikult lahti ja kell 13.16 silduti Sviby sadamas.

22.12.2020 Rohuküla sadamas läbi viidud tuukriülevaatuse käigus märkimisväärseid vigastusi ei leitud: - mõned kerged värvikraaped pikkusega kuni 10 cm, vasaku pardakiilu vööripoolse otsa paine ja sõukruvi ühel labal 2 cm sälk.

Tulenevalt Meresõiduohutuse seaduse § 69¹ lõikest 3 lugeda antud juhtum kergeks laevaõnnetuseks.

2.4 Kaldal asuva asutuse osalus ja hädaolukorrale reageerimine

Kapten informeeris juhtumist koheselt reederi, AS Kihnu Veeteed juhtkonda ja Merevalvekeskust (JRCC), kes saatis info edasi Veeteede Ametile. Reisijate evakueerimise korraldas JRCC. Laeva madalikult mahavõtmise ja avariipukseerimise Rohuküla sadamasse korraldas reeder.

3. Kirjeldus

20.12.2020 kell 17.05 RPL REET väljus Sviby sadamast regulaarreisile Rohuküla sadamasse. Kõik navigatsiooniseadmed, tuled ja süsteemid olid kontrollitud ja töökorras. Laev oli mehitatud vastavalt Ohutu mehitatuse tunnistuse nõuetele. Laevapere liikmete meresõidudiplomid ja kutsetunnistused vastavad Vabariigi Valitsuse 20.06.2013 määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ nõuetele.

Riigi Ilmateenistuse andmetel oli tuul S 5 m/sek (puhanguti 7 m/sek), õhutemperatuur +2⁰, veetase (EH2000 järgi) +12 cm, pilves, uduvihm. Laeva päästmise ajaks 21.12.2020 oli veetase (EH2000 järgi) + 17 cm, seega tõusnud 5 cm.

Tavapärase manöövriga eemalduti kaist. Kapten oli navigatsioonisillal üksinda. Kell 17.07 ja 45 sek Sviby sadama poi traaversis asuti kursile 144⁰ satelliitkompassi järgi, kiirus sel momendil oli 8 sõlme. Veidi hiljem mindi üle automaatroolile ja kiirust suurendati kuni 8,2 sõlmeni (AIS järgi). Kell 17.08 ja 30 sek hakkas laev kalduma vasakule kuni kursi näiduni 122⁰ ja liikudes selle kursiga kuni seisma jäämiseni madalikul kell 17.09 ja 30 sek koordinaatidel 58⁰ 58'03 N ja 23⁰ 19'11 E. Kreen 2⁰ vasakule pardale. Laev liikus madalikul kuni seisma jäämiseni võrdlemisi sujuvalt, ilma tugevate löökideta, sest merepõhi piirkonnas on savi ja muda. Laevaruumide ülevaatusel leket ei tuvastatud, samuti ei tuvastatud merereostust.

4. Analüüs

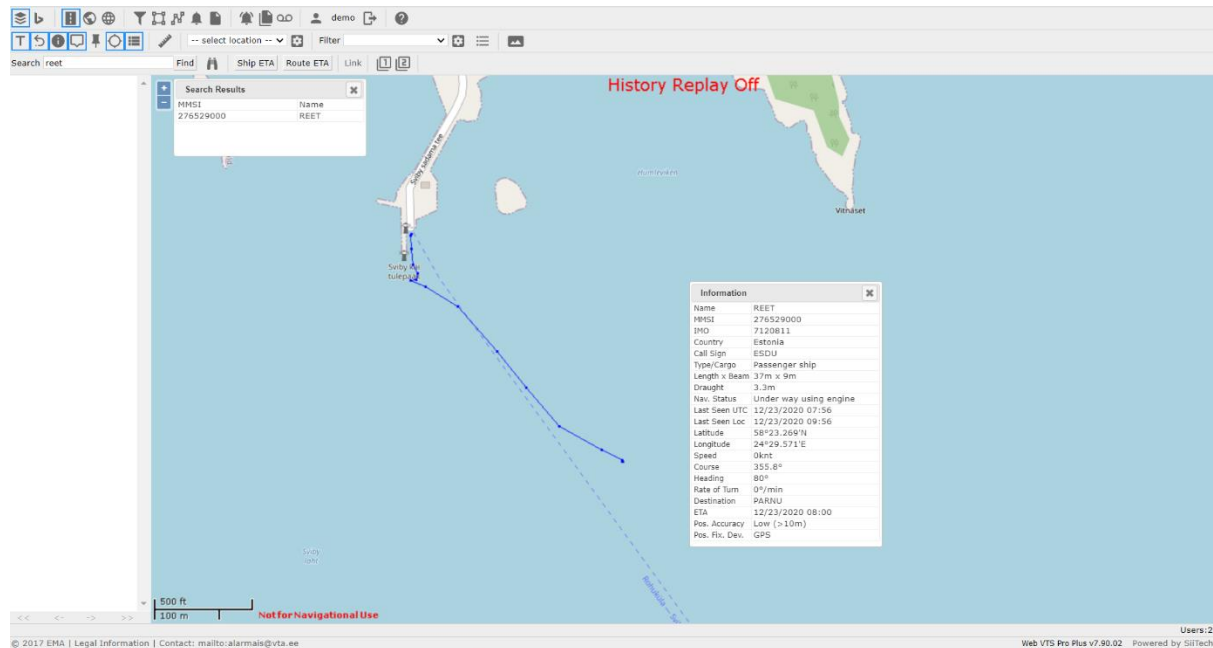
RPL REET kapten oma seletuskirjas arvab, et laeva ootamatu kaldumise vasakule võis põhjustada laevajuhi tooli nihutamine vastu ühte kolmest rooli käsitsijuhtimise hoovast (mis oli kontrollitud ja töökorras, aga mida ta igapäevaselt ei kasutanud).

Asjaolud ei kinnita kapteni selgitusi automaatrooli käitamisel.

Otsus minna üle laeva automaatjuhtimisele kitsas kanalis, vahetult pärast väljumist Sviby sadama akvatooriumist ei vasta heale ja ohutule meresõidupraktikale.

Laeva süvis väljumisel Sviby sadamast oli vööris 2,5 m, ahtris 2,8 m ja keskmine – 2,65 m. Laeva süvis madalikul oli vööris vasakus pardas 1,9 m, paremas pardas 2,0 m, ahtris 2,1 m ja keskmine – 2,05 m. Keskmise süvise vähenemine 60 cm võimaldab teha järelduse, et kanalist väljumisel vasakule laeva kiirust ei vähendatud ja kiirus vähenemine oli tingitud sügavuste vähenemisest madalikul. Kuna Sviby sadama sissesõidu kanal on kitsas, siis kõrvalekalle kursist välistas tagasikäiguga laeva madalikule sattumise. Tagasikäiguga oleks saanud ainult leevendada madalikule sõidu tagajärgi.

Logiraamatu järgi ja vanemmehaaniku seletuskirja kohaselt anti tagasikäik alles pärast seda, kui laev oli madalikule kinni jäänud.



RPL REET teekond

5. Järeldused

RPL REET madalikule sõidu põhjuseks oli inimfaktor, sest kapten, olles navigatsioonisillas üksinda, läks vahetult pärast Sviby sadama akvatooriumilt väljumist, kitsas sissesõidukanalis, ohtlikult vara rooli käsitsijuhtimiselt üle automaatsuhtimisele. Laev kaldus ettenähtud kursist 20° vasakale, kanalist välja. Madalikule sõitu ei oleks välistanud ka andmata jäänud tagasikäik. Seega kapten eiras oma tegevusega majandus- ja kommunikatsiooniministri 21.05.2013 määruse „Laeva vahiteenistuse kord“ § 9 lõikeid 1 ja 2 ning § 15 lõiget 2.

6. Ohutuse tagamise soovitus

Laevaõnnetuse juurduse aruanne arutada läbi AS Kihnu Veeteed laevade juhtivkoosseisudega.

Anti Hirvoja
Meremeeste diplomeerimise
osakonna nõunik

Lisa

RPL REET madalikule sõidu juurdluseks kogutud dokumendid

1. Intsidendi teade – 1lk
2. Väljavõte logiraamatust - 4 lk
3. Väljavõte masinapäevaraamatust - 2 lk
4. Kapteni seletuskiri - 1 lk
5. Vanemmehaaniku seletuskiri – 1lk
6. Madruse seletuskiri -1 lk
7. Laeva elektronkaardi pilt
8. Teekonna pilt ja AIS video
9. Ohutu mehitatuse tunnistus
10. Varustuse nimekiri
11. Tuukriülevaatuse akt – 5 lk