



Ohutusjuurdluse aruanne (lihtsustatud)

ML Bugoe kontakt kaiga sildumisel Pärnu sadamas 16.04.2021

Tallinn

28.10.2021. a

Eessõna

Käesoleva ohutusjuurdluse eesmärgiks on selgitada välja **ML Bugoe** manööverdamise õigsus sildumisel vastavalt hea merepraktika tavale, et parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada sellega laevaõnnetuste riski tulevikus. Juurdluskokkuvõtte järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse ja süü eeldamiseks ning juurdluskokkuvõtte ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.



Foto 1 ML Bugoe

Lühikokkuvõtte



16.04.2021 kella 13.05 ajal tuli laeva loots. ML Bugoe liikus mööda Pärnu jõge, lootsiga pardal sadama suunas. Eelnevalt oli loots informeerinud kaptenit veetasemest jõel, tuule suunast ja tugevusest ning kaist, mille ääres sildutakse. Kapten teatas, et teab seda kaid, kuna on varem seal sildunud. Lootsi päringu kohta, millise sammuga on laeva sõukruvi vastas ta, et sõukruvi on düüsis, mis tagasikäigul efekti ei anna. Enne sildumist soovis kapten pöörata laeva nii, et jääda parema pardaga kai äärde ja vööriga mere poole.

Kell 13.20 jõudes Seedri liitsihile, alustati kiiruse vähendamist, laeva kiirust vähendati 4,5 sõlmeni.

Kell 13.30 Kui mööduti kai nr. 1 merepoolsest nurgast stopati korraks peamasin ja alustati pööret vasakule. Laeva kiirus oli selleks ajaks vähenenud 1,8-1,9 sõlmeni. Vööripõtkur töötas täiskäik vasakule. Kapten oli sillal keskjuhtimispuldi juures. Töötas X bänd radar, mis oli skaalal 0,25 m.m.

Kell 13.33 laeva pöörde sooritamise ajal, tugeva tuulepuhangu mõjul, kaldus laev vööriga kai nr 3 suunas. Töötati „täiskäik tagasi“. Umbes 30 sek. hiljem tuli vööril ettekanne, et laev ei pööra välja (laeva ja kai vaheline kaugus oli umbes 40 m). Laeva kiirus oli selleks ajaks 1,3-1,5 sõlme.

Kell 13.34 toimus kiirusel umbes 0,5 sõlme pirnvööri kontakt kaiga. Nurk laeva ja kai vahel võis sellel hetkel olla 70° - 80° (lootsi seletuskirjast).

Kell 13.35 pörkus laev kaist eemale ja jätkas aeglaselt pööret vasakule.

Kell 13.40 kaldale anti esimene kinnitusots.

Kell 14.00 laev oli sildunud kai nr. 2 ääres. Kinnitusotsad oli kaldale antud ja kinnitatud.



Foto 2



Foto 3

Fotod 2 ja 3. Vaated vööripirni kahjustatud piirkonnast vööpiigi seest



Foto 4

Vaade vööripirni plaadistuse kahjustatud piirkonnale väljast. Mõranenud keevisõmblus on ajutiselt kinni keevitatud.



Peale sildumist kontrolliti laeva pirnvööri kahjustusi ja tuvastati, et pirnvööri v/p plaadistik oli deformeerunud mõõtmetes 1000 x 900 mm, kusjuures max sügavus oli ca 75 – 80 mm. Vöörpirni plaadistuse keevisõmblus oli mõranenud v/p ca 400 mm pikkuselt ja kuni 10 mm laiuselt. Vöörpirni horisontaalsed tugevdusribid olid deformeerunud 700–800 mm pikkuselt. Mõranenud koht remonditi ajutiselt keevitamise teel. Arvestades, et vööri ballastisüsteem ei olnud kahjustatud, oli laeva ekspluatatsioon lubatud järgmise kolme kuu jooksul kuni dokiremondini. Selle kohta väljastati vastav klassifikatsiooniühingu akt. 15.30 alustati laeval vigastuste remondi / keevitustöödega, mida teostasid laevapere liikmed. 18.30 lõpetati keevitustööd laevas. Vööriik kontrolliti seestpoolt klassifikatsiooniühingu esindaja juuresolekul ja tuvastati, et lekkeid ei ole. Sellest teavitati ka kõiki asjaomaseid osapooli, sh laevade järelevalve osakonda, vastavalt ettenähtud protseduurile. Järgmisel päeval lahkus laev sadamast, lastiks pakitud freesturvas.

II Faktiline teave

2.1 Andmed laevade kohta:

Nimi	Bugoe
Laevatüüp	segalast
IMO number	9376775
Kutsung	CQEI3
Lipuriik	Portugal
Kodusadam	Madeira
Laevaomanik	FL Shiffahrt GmbH Co. KG
Ehitusaasta, riik	2008, Scheepswerven Bodewes N.V
Laevakere põhimaterjal	teras
Peamasina võimsus	1 x 2010 kW
Laeva mõõdud:	
kogumahutavus	4102
puhasmahutavus	1851
DW	5484 t
Kiirus	14 sõlme
Kogupikkus	106,86 m
Pikkus(perpendikulaaridevaheline)	100,62 m
Laius	15,20m
Parda kõrgus	15,20 m
Süvis	F 2,40 m; A 3,20 m
Jäaklass	1 B
Klassifikatsiooniühing	RINA (Registro Italiano Navale)



2.2 Andmed merereisi kohta

ML Bugoe sooritas ballastis ülesõitu Schiedami sadamast Pärnu sadamasse.

2.3 Ilmastikuolud

Ilmastikutingimused juhtumi ajal: tuule suund 310°, tuule tugevus 10 m/s, puhanguti kuni 17 m/s, lainetus jõel kuni 0,4, veetase -7 cm, nähtavus hea.

3. Põhjused

Juurdluse käigus jõuti järeldusele põhjustes, mistõttu toimus kontakt kaiga, kus sai vigastada vööpirni plaadistik:

1. Vähene informatsioon vööris olevalt laevapere liikmelt laeva pöörde ajal.
2. Kapteni hilinevad ja vähene täiskäiguga tagasi töötamine laeva pööramisel.
3. Ebasoodsad ilmastikuolud, tuul puhanguti kuni 17 m/s

4. Liigitus

Kooskõlas meresõiduohutuse seaduse ptk 14, § 69¹ lg 3 alusel liigitada ML Bugoe kontakt kaiga kergeks laevaõnnetuseks.

Käesolev juhtum on registreeritud “Laevaõnnetuste registreerimise raamatus” numbri all 4/2021 ja DHS Delta kaustas 17.1-9.

5. Ettepanekud

Transpordiamet oma ohutuse soovitusel juhtis reederi ja ML Bugeot kapteni tähelepanu SMS poolt kehtestatud sillaprotseduuride järgimisele ja ebapiisavale kommunikatsioonile laevas sildumise ajal.

Peep Kaurla
vaneminspektor
meremeeste diplomeerimise üksus