



Juurdluse aruanne

ML Sv Knyaz Vladimir puude kaiga sisenemisel Vene-Balti sadamasse 29.12.2021

Tallinn

12.04.2022. a

Eessõna

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



Foto 1
ML Sv Knyaz Vladimir



I Lühikokkuvõte

29.12.2021 kell 11.26 (aeg sadama videosalvestise järgi) toimus Vene-Balti sadamas ML Sv Knyaz Vladimir sildumise ajal kai nr. 5 äärde puude vasakpoolse vööriosaga vastu kai betoonseina äärt ja kai redelit.

Kell 10.50 tuli Kopli lahe lootsijaamas „Suurupi 3“ poi juures laevale loots laeva lootsimiseks Vene-Balti sadamasse. Laevale saabudes esitas loots kaptenile sildumise plaani, mis arutati läbi koos kapteniga - planeeritud manöövreid ning vedurlaeva kasutamise võimalust kiiruse kontrollimiseks ja vajadusel kaist eemale hoidmiseks. Lootsimise ajal puhus tuul S-SW-st tugevusega 8-10 m/s puhanguti kuni 12 m/s ja oli oht laeva tugevaks triiviks kaile.

Kell 11.05, enne sadamasse sisenemist, saabus laeva ahtrisse vedurlaev Agar. Koheselt kinnitati puksirots läbi laeva ahtriklüüsi.

Kell 11.20 alustati sadamasse sisenemist kapteni juhtimisel ja lootsi nõuannete järgi. Vanemtüürimees oli laeva juhtpuldi taga. Laev oli käsijuhtimise režiimis.

Kell 11.22 läheneti kaile kiirusega kolm sõlme. Vedurlaev Agar kaptenile anti lootsi poolt käsklus „vähendada kiirust ühe sõlmeni“, et hoida laev kaist eemale.

Kapten andis käskluse panna laeva rool paremasse pardasse. Kuna laeval oli kaks peamasinat andis kapten vanemtüürimehele käskluse „vasak masin edasi ja parem tagasi“, vööripõtkur töötas samal ajal paremale.

Loots pöördus kapteni poole, et laeva sildumismeeskond informeeriks silda kai kaugusest vööris ja ahtris. Minut hiljem teatati ahtrist, et ahter läheneb kiiresti kaile. Loots soovitas kaptenile rool otse panna ja teha „tõuke edasi peamasinaga (kick ahead), et ahtri distant si suurendada läheneva kai suhtes. Loots küsis kaptenilt informatsiooni, kas ahtri distant suureneb? Kapten proovis mitu korda ahtriga ühendust saada, kuid keegi ei vastanud.

Möödus paar minutit, kui laeva ahtrist teatati, et ahtri distant suureneb. Vaatamata sellele, et laeva vööripõtkur töötas paremale, jäi selle efektiivsus nõrgaks. Vöörist teatati, et kaini on 25 m. Samal ajal tugevnes S-i tuul puhanguti kuni 12 m/s. Loots soovitas kaptenile anda paremale peamasinale täiskäik tagasi ja vööripõtkur paremale. Laeva vöörist teatati, et vööri kaugus kaist on 10 meetrit ja läheneb kiiresti. Loots soovitas kaptenile töötada laeva peamasinatega „täiskäik tagasi“ ja et vööri põtkur töötaks jätkuvalt täis paremale.

Laeva vöörist teavitati distantist, kui kaini oli jäänud kaks meetrit.

Kell 11:26 laeva vöör puutus kaid. Kell 11:27 oli laeva vöör kaist eemaldunud ja jätkati sildumist kai äärde. Kell 11:30 sildus laev Vene-Balti sadama kai nr. 5 äärde.

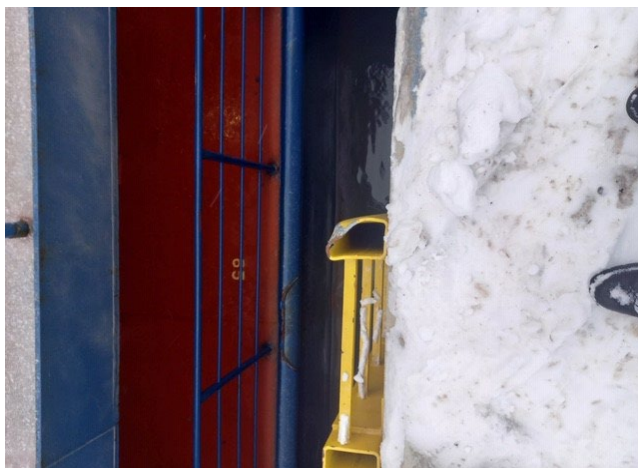


Foto 2
Kai trepi vigastused



Foto3
Kai betoonserva ülemise ääre vigastused



2022 ML Sv Knyaz Vladimir puude kaiga sisenemisel Vene-Balti sadamasse.



Foto 4
Laeva vigastused

Peale sildumist kontrolliti laevakere vasaku parda vöörikahjustusi ja tuvastati, et laevakere plaadistikul olid värvi- ja metallikraaped umbes 2 meetri pikkuselt ülevalpool veeliini, kaarte 190 ja 180 vahel. Puudusid laevakere läbivad vigastused ja kaartel polnud suuri kahjustusi. Arvestades, et laeval ei olnud suuri kahjustusi oli laeva ekspluatatsioon lubatud kuni järgmise remondini. Selle kohta väljastati vastav klassifikatsiooniühingu akt. Kaptenile tehti ülesandeks saata asjakohane teave juhtumist lipuriigi administratsioonile. Juhtumist teavitati ka kõiki asjaomaseid osapooli, sh Transpordiameti laevanduse ohutuse ja järelevalve osakonda, vastavalt ettenähtud protseduurile. 31.12.2021 peale lossimise lõpetamist, lahkus laev sadamast.

II Faktiline teave

2.1 Andmed laeva kohta:

Nimi	Sv Knyaz Vladimir
Laevatüüp	segalast
IMO number	9247613
Kutsung	UBKI2
Lipuriik	Venemaa
Kodusadam	St Peterburg
Laevaomanik	„Volga Shipping“ Joint Stock
Ehitusaasta, riik	2003 Venemaa, Severnaya Verf-St. Peterburg
Laevakere põhimaterjal	teras
Peamasin	6L20 Wärtsila
Peamasina võimsus	2160 kW



Foto 5
ML Sv Knyaz Vladimir

Laeva mõõdud:	
kogumahutavus	4974
puhasmahutavus	2331
DW	5440 t
Kiirus	8,5 sõlme
Kogupikkus	128,20 m
Laius	16,50m
Parda kõrgus	16,00 m
Süvis	4,5 m (max 6,0 m)
Klassifikatsiooniühing	Russian Maritime Register of Shipping

2.2 Andmed merereisi kohta

ML Sv Knyaz Vladimir sooritas ülesõitu Middlesbrough'i (UK) sadamast Vene-Balti sadamasse. Laev oli lastitud. Süvis vööris 4,20 m. ja ahtris 4,40 m.

2.3 Ilmastikuolud

Ilmastikutingimused juhtumi ajal: tuule suund 195°, tuule tugevus 8-10 m/s, puhanguti kuni 12 m/s, lainetus sadamas kuni 0,4 m, veetase -5 cm, nähtavus hea.



III Liigitus

Kooskõlas meresõiduohutuse seaduse ptk 14, § 69¹ lg 3 alusel liigitada **ML Sv Knyaz Vladimir** puude kaiga kergeks laevaõnnetuseks.

Käesolev juhtum on registreeritud “Laevaõnnetuste registreerimise raamatus” numbri all 5/2021

IV Põhjused

Juurdluse käigus jõuti järeldusele põhjustes, millede tõttu toimus laeva kontakt kaiga, kus sai vigastada vööri vasaku parda plaadistik ja kai konstruktsioonid:

1. Sildumismeeskonna vähene kommunikatsioon sillaga pöörde sooritamisel ja sildumise ajal.
2. Kapteni hilinevad ja vähene töötamine peamasinaga laevaga manööverdamisel.
3. Ebasoodsad ilmastikuolud.

V Järeldused

Jäeti arvesse võtmata tuulepuhangud ja ei kasutatud õigeaegselt vedurlaeva abi manöövri sooritamisel.

VI Soovitused

Laeva sildumisprotseduur vajab täiendamist

Peep Kaurla
vaneminspektor
meremeeste diplomeerimise üksus



2022 ML Sv Knyaz Vladimir puude kaiga sisenemisel Vene-Balti sadamasse.

Kiri juurdluse alustamisest	14.01.2022	1 lehel
Kiri Agency CFS Estonia AS	30.12.2021	1 lehel
Transpordiameti laevade järelevalve osak. raport (PSC)	30.12.2021	8 lehel
Kiri Agency CFS Estonia AS	31.12.2021	3 lehel
Kiri sadamakaptenilt	21.01.2022	1 lehel
Laeva kapteni seletuskiri sadamakaptenile	29.12.2021	1 lehel
Laeva kapteni seletuskiri Transpordiametile	31.12.2021	2 lehel
Lootsi raport juhtumist	30.12.2021	1 lehel
Lootsi kviitung (sisse)	29.12.2021	1 lehel
Lootsi kviitung (välja)	31.12.2021	1 lehel
Munsterroll	29.12.2021	1 lehel
Fotod laeva vigastustest		3 lehel
Laeva andmed		1 lehel
Video laeva liikumisest sadamas		