



Juurdluse aruanne

Eessõna

Juurdluse eesmärk on parandada meresõiduohutust, vältida laevade põhjustatud merereostust ja vähendada seega laevaõnnetuste riski tulevikus. Juurdluse järeldused ja ohutuse tagamise soovitusel ei ole aluseks vastutuse või süü eelduseks ning juurdluse aruanne ei ole sisult ega stiililt koostatud kavatsusega kasutada seda kohtumenetluses.



Foto 1



1. Lühikokkuvõte

10.08.2018 kell 15.25 lahkus väikelaev AMB-035 (foto1) Käsma sadamast kursiga üle Käsma lahe asetsevale Võsu sadamale, pardal väikelaevajuht ja üks reisija. Sihtsadamaks oli Võsu sadam. Kella 15.40 paiku toimus väikelaeva kontakt Käsma lähel ujunud inimesega ja ujujast ülesõit. Selle tagajärjel sai ujuja vigastusi.

2. Faktiline teave

2.1. Veesõiduki andmed

Liik	väikelaev
Lipuriik	Eesti
Tüüp	mootorpaat
Alamtüüp	osaliselt kaetud
Mark	Cortina
Mudel	555
Kategooria	C-rannikumeri
Kere materjal	plastik
Purjepind (m ²)	0
Ehitusaasta	2004
Pikkus (m)	5,55
Laius (m)	2,3
Süvis (m)	0,6
Kandjõud (kg)	410
Lubatud mootorite võimsus	101

2.2. Andmed merereisi kohta

10.08.2018 kell 15.25 paiku väljus väikelaev AMB-035, pardal üks reisija, Käsma sadamast kursiga Võsu sadamale. Käsma sadama kaist 1/2 kaabeltaud E poole jäädi triivi, et kontrollida õlitaset, kuna eelnevalt oli hakanud vilkuma õlitaseme andur. Valanud täiendavalt õli, anti kella 15.35 paiku väikelaevale käik, kurss võeti Võsu sadamale, kiirus ca 5-7 sõlme. Hüdro meteoroloogilised tingimused olid: tuul 9,9 m/s, puhanguti 15-18 m/s; nähtavus hea; õhutemperatuur +28,4°C, vee temperatuur +19,1°C, lainekõrgus ca 0,7 m.

2.3 Teave laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi kohta

10.08.2018 kell 15.50 teavitati Politsei- ja Piirivalveameti patrulli Käsma lähel toimunud õnnetusest, mille tagajärjeks oli inimvigastus.

3. Kirjeldus

10.08.2018 sisenes väikelaev AMB-035 Käsma sadamasse reisija pealevõtmiseks. Kella 15:25 paiku reisija pardale võtnud, väljus väikelaev sadamast E-kursiga ja kiirusega 3-4 sõlme ning jäi sadamast ca poole kaabeltau kaugusel triivi. Väikelaeva triivi jäämise põhjuseks oli vajadus kontrollida mootori õlitaset ning vajadusel seda lisada, kuna eelnevalt oli süttinud mootori õlitaseme alarmltuli. Kuna vabu kaikohti sadamas ei olnud ning ilmastikutingimused ei olnud samuti sildumiseks sobivad, sisenes väikelaev sadamasse ainult ajaks, mis oli vajalik reisija peale võtmiseks ning lahkus sealt kohe.



Õlitaseme kontrollimiseks kulus ca viis minutit, mis järel väikelaevajuht võttis kursi Võsu sadamale (kurss ligikaudselt SE), kontrollides eelnevalt, et ümbritsev veeala on vaba takistustest ja teistest veeliiklejatest, liikudes vahelduva kiirusega 5-7 sõlme.

Kannatanu (ujuja) läks kella 15:30 paiku Käsma sadama lõunamuulilt vette ja ujus Lobi neeme (NE) suunas. Ujudes umbes 400 meetri kaugusele kaldast, pöördus ta tagasi Käsma sadama suunas.

Kella 15:45 paiku, ca 300 meetrit Käsma sadama põhjakaist (foto 2), tundis väikelaevajuht lööki vastu väikelaeva vasakut parrast ja peatas viivitamatult väikelaeva. Kannatanu avastas ütluste kohaselt end samal hetkel olevat paadi põhja all. Väikelaevajuht avastas ujuja väikelaeva ahtrist ca 8 meetri kaugusel, manööverdas tagasikäigul ujujani, kes haaras kinni väikelaeva ahtriredelist, kuid pardale väikelaevajuhi abiga tõusta ei suutnud. Kell 15:47 informeeris väikelaeva pardal olnud reisija väikelaevajuhi korraldusel juhtunust Häirekeskust.

Juhtunut oli märgatud Käsma sadamas ning kannatanu toimetati kella 16:01-ks sadamast saabunud paadiga kaldale. Kaldal osutati kannatanule esmaabi, kuni üle andmiseeni kiirabibrigaadile, kes toimetas kannatanu Põhja-Eesti Regionaalhaiglasse.

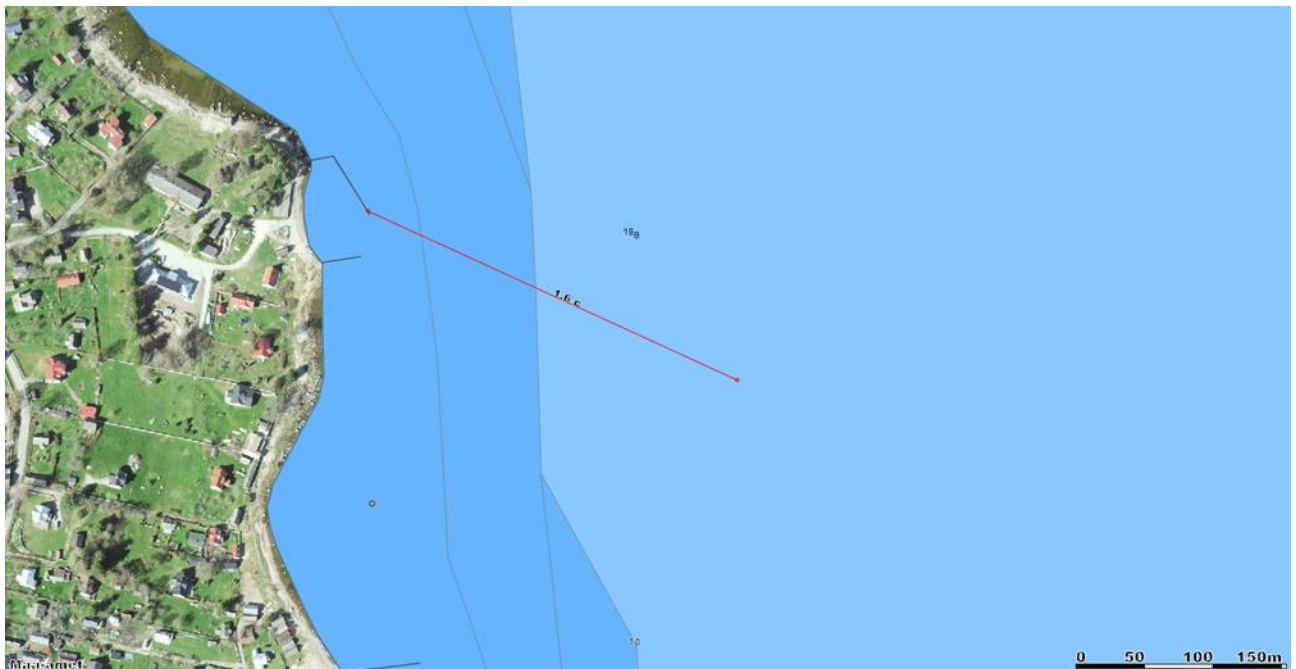


Foto 2

4. Analüüs

Õnnetuse toimumise ajal puhus Käsma lahel lõunakaarte tuul, mille tugevus jäi alla 10 m/s, kuid puhanguti ulatus selle kiirus 15-18 m/s. Arvesse võttes Käsma lahe geograafilist asendit ja kuju, oli tegemist kaldatuulega, mistõttu kalda läheduses oli lainekõrgus madal, kuid suurenes mere suunas. Erinevate ütluste kohaselt ulatus lainekõrgus 0,3 kuni 0,7 meetrit, lahte kattis tihe vahune lainetus. Erinevus ütlustes võib tuleneda vaatlejate erinevast paiknemisest õnnetuse toimumise ajal.

Kannatanu ujus õnnetuse toimumise hetkel hinnanguliselt 300 meetri kaugusel kaldast, kus laine kõrgus oli suurem. Abivahendeid, mis oleksid kannatanu veeliiklejatele nähtavamaks teinud, ta ei kasutanud.

Väikelaeva AMB-035 juht liikus pärast õlitaseme kontrollimist enda ütluste kohaselt kiirusega 5 -7 sõlme. Laine löökidest ja vee pritsimisest tulenevalt ei olnud võimalik liikuda täiskiirusega. Liikumise alustades oli väikelaeva juht püstiasendis, mis andis parema ülevaate veealast väikelaeva eest, kuid edasiliikumise käigus pidi varjuma/istuma tuuleklaasi taha juhiistmele. Sellises positsioonis



ja kiirusel väikelaeva juhtides tekib väikelaeva juhi nägemisväljal nn pimetsoon, mille sektori suuruseks on ca 15° väikelaeva diameetraaltasapinnast mõlema parda suunas ja kaugusega kuni 5 meetrit väikelaeva vöörast. Selline pimetsoon vastab rahvusvahelisele standardile EN ISO 1159:2000 ja Eesti standardile EVS-EN ISO 11591:2001 (väikelaeva ehitusaasta 2005) „Väikelaevad, mootoriveoga. Vaateväli rooliratta asukohast“ ptk 4 p 4.1.3 ja 4.1.5, mis sisaldavad nõudeid väikelaeva juhi nägemissektorile horisontaaltasapinnas ja selle sektori nõutavat kaugust.

Lainetuse korral, kui laineharjad on vahused, on ujumat võimalik märgata piiratud vahemaa tagant. Vahemaa ulatus sõltub laine kõrgusest ja sellest kas vaatleja ujuja laineharjale kerkimise hetkel selles suunas vaatab. Märkamise kaugus ja tõenäosus suurenevad, kui ujuja kannab veepinnast eristuvat erksavärvilist riietust, ujumismütsi või kasutab ohutuspoid. Antud juhul kannatanu midagi sellist ei kasutanud, muutes sellega tõenäosuse, et teda on võimalik liikuvalt veesõidukilt avastada ohutus kauguses minimaalseks.

Kokkupõrke vältimiseks on vajalik, et veesõiduk liiguks antud tingimustele vastava ohutu kiirusega ning oleks tagatud pidev vaatlus (COLREG reegel 5 „Vaatlus“ ja reegel 6 „Ohutu kiirus“). Õnnetuse hetkel oli veesõiduk jõudnud piirkonda, kus juhile teadaolevalt (väikelaeva juhtimise kogemus 34 aastat) ohte ja takistusi ei oleks pidanud olema ning veealal ei kehtinud mingeid piiranguid, sh kiiruse osas. Seega ei oleks põhjendatud etteheited ohutu kiiruse nõudest mitte kinnipidamise osas (5-7 sõlme oli kiirus, mis on piisav peatamaks väikelaeva õigeaegselt). Samuti võib vaatlust väikelaeva juhiistmelt pidada adekvaatseks väikelaeva tingimustes. Eelnevast tulenevalt ei ole tuvastatav meresõiduohutuse seaduse § 37 lg 1 rikkumine.

5. Järeldused

Õnnetuse põhjuseks võib pidada ujuja viibimist piiranguteta veealal, kus väikelaevajuht ei eeldanud sellist ohtu. Seetõttu ei olnud väikelaeva kiirus ega vaatluse tase selline, mis oleksid võimaldanud otsasõitu ujujale vältida. Ujuja ei kasutanud abivahendeid, mis oleksid võimaldanud tema avastamist ohutul kaugusel otsasõidu vältimiseks.

6. Ohutuse tagamise soovitused

- Ujumisel väljapool selleks ette nähtud alal, kus toimub ka (väike)laevade liiklus on vajalik abivahendite kasutamine ujujate poolt (erksavärviline riietus, ohutuspoid) nende ohutuse tagamiseks ja veeliiklejatele nähtavaks tegemiseks. Samuti suurendaks saatelaeva kasutamine veesolija ohutust.
- Merealade ruumilise planeerimise käigus määrata kindlaks Käsma lähel soovitatavad väikelaevade, jt veeliiklusvahendite liikumisteed ja eraldada alad ohutuks ujumiseks.

Raul Tell

Meremeeste diplomeerimise osakonna juhataja



Lisad

1. PPA taotlus laevaõnnetuse juurdluse alustamiseks 14.08.2018;
2. PPA memo sündmuste kronoloogiast;
3. PPA patrulli ettekanne juhtumist 10.08.2018;
4. PPA poolt koostatud tunnistaja ülekuulamise protokoll 10.08.2018;
5. PPA protokoll indikaatorvahendi kasutamisest 10.08.2018;
6. VA koostatud laevaõnnetuses osaleja ütluste protokoll 21.09.2018;
7. VA koostatud laevaõnnetuse tunnistaja ütluste protokoll 20.09.2018;
8. VA koostatud laevaõnnetuses kannatanu ütluste protokoll 03.10.2018;
9. Riigi Ilmateenistuse väljavõtted;
10. vastus päringule MNT andmebaasi 01.10.2018;
11. Liiklusregistri väljavõte 21.09.2018.