

Sisekaitseakadeemia  
Politsei-ja Piirivalvekolledž

Vitali Tšakirov  
BK060

MEREL TEOSTATAVATE OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE  
RAKENDAMINE TALLINNA KORDONI  
TEGEVUSPIIRKONNAS AASTAL 2012 VÕRRELDUNA  
AASTATEGA 2007 - 2010

Lõputöö

Juhendaja:

Ahti Tasuja, MA

Kaasjuhendaja:

Leho Tummeleht, BA

Muraste 2013

## SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei-ja Piirivalvekolledž	Kuu ja aasta: Aprill 2013
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Merel teostatavate otsingu- ja päästetööde rakendamine Tallinna kordoni tegevuspiirkonnas aastal 2012 võrrelduna aastatega 2007 – 2010</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: Use of the search and rescue operations at sea in the tallinn border guard station area in 2012 compared to the years2007-2010</p>	
Töö autor: Vitali Tšakirov	<p>Olen nõus oma lõputöö kättesaadavaks tegemisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>
<p>Lühikokkuvõte: Käesolev lõputöö sisaldab 44 lehekülge. Lõputöös on esitatud 9 lisa. Viidatud allikate nimekirja kuulub 14 nimetust. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles, eesti ja inglise keelse kokkuvõttega.</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on võrrelda Tallinna kordoni merepäästevõimekust aastal 2012 aastatel 2007-2010. Eesmärkide saavutamiseks uuris autor õigusakte, juhendmaterjale, ametisiseseid käskkirju ja merepääste juhtumite kuuaruande analüüse. Autor intervjueris Tallinna kordoni juhtkonda, ning küsitles Soome Piirivalve Suomenlinna kordoni juhti.</p> <p>Lõputöö uurimisobjektiks on Tallinna kordoni tegevuspiirkond, päästeüksuste merepäästevõimekus ja tegutsemisvõimekus.</p> <p>Uurimistulemuste põhjal selgus, et 2012. aastal Politsei-ja Piirivalveameti poolt on hangitud Tallinna kordonile kõik vajalik pinnaltpäästevarustus, kuid soovitakse juurde merepääste otsingute parandamiseks soojuskaamerat ja ujuvvahendit mida oleks võimalik kasutada talvistes oludes. Tallinna kordoni tegevuspiirkond on liiga suur, merevalveteenistuses oleva isikkoosseisuga on väga raske ära katta nii suurt vastutusala.</p> <p>Uurimustöö tulemuste põhjal esitab autor võimalikud lahendused kuidas Tallinna kordoni merepäästevõimekust parandada.</p>	
Võtmesõnad: merepääste, päästeüksus, koolitus, tegevuspiirkond, merepäästevarustus, tegutsemisvõimekus.	
Võõrkeelsed võtmesõnad: rescue at sea, rescue unit, training, area of action, sea rescue equipment, capability to act.	
Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia politsei- ja piirivalvekolledži raamatukogu	
Kaitsemisele lubatud:	
Kolledži direktor:	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Ahti Tasuja	Allkiri:
Vastab lõputöö nõuetele	
Kaasjuhendaja: Leho Tummelleht	Allkiri:

# SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
MÕISTED JA LÜHENDID .....	7
1. MEREPEÄASTE ARENG EESTIS JA MAAILMAS .....	8
1.1 Tallinna kordoni tegevuspiirkond merepeäaste seisukohalt .....	10
1.2 Tallinna kordoni rannikuala maastik merepeäaste seisukohalt.....	11
1.3 Tallinna kordoni isikkoosseis merepeäaste seisukohalt.....	13
2. OTSINGU- JA MEREPEÄASTETÖÖD.....	15
2.1 Otsingu- ja päästetööde teostamise kohustus .....	15
2.2 Otsingu- ja päästetööde varustus ja vahendid .....	16
2.3 Otsingu- ja päästetöid raskendavad asjaolud .....	20
3. TÖÖ TULEMUSED .....	24
3.1 Tallinna kordoni juhtkonna merepeäaste alane intervjuu aastatel 2007-2010.....	24
3.2 Tallinna kordoni juhtkonna merepeäaste alane intervjuu aastal 2012. ....	26
3.3 Tallinna kordonis teostatud otsingu- ja päästetööd aastatel 2007-2010 ja 2012.....	28
3.4 Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhi Jyrki Lehto merepeäaste alane intervjuu.....	29
KOKKUVÕTE.....	31
SUMMARY .....	32
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	33
TABELITE JA JOONISTE LOETELU .....	35
LISA 1. Tallinna kordoni tegevuspiirkond .....	36

LISA 2. Päästeülikonnad, päästelaud.....	37
LISA 3. Õhulaev (Arctic airbout) .....	38
LISA 4. MP-15 BOOMERANGER C-1100 RIB .....	39
LISA 5. MP-04 SILLINGER 630 .....	40
LISA 6. Helikopter AGUSTA WESTLAND AW-139 .....	41
LISA 7. Intervjuu küsimused Tallinna kordoni juhtkonnale. ....	42
LISA 8. Intervjuu küsimused Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhile.....	43
LISA 9. 2007-2010 ja 2012 aastatel toimunud otsingu-ja päästeoperatsioonid.....	44

## SISSEJUHATUS

Eesti on mereriik. Iga aastaga muutuvad lõbusõidud kaatritega, purjejahtidega, paatidega, süstadega, või siis tavaliste kummipaotidega aina populaarsemaks. Tänu avanenud piiridele külastavad meie sadamaid teiste maade alused, mille kaptenid ei tunne piisavalt siinseid laevateid ja rannikut. Selle tulemusena sageneb paratamatult ka veekogudel toimuvate veeõnnetuste arv. Põhilisteks probleemideks, miks inimesed sattuvad veekogudel õnnetustesse, on loodusjõudude alahindamine ning enda oskuste ja võimete ülehindamine. Õnnetused veekogudel ei juhtu ainult ujuvvahenditega. On ka juhtumeid, kus inimene läheb ujuma ja tema elu või tervis satub erinevatel põhjustel ohtu. Enamikel inimestest puuduvad ka kõige elementaarsemad teadmised sellest, mis toimub tegelikult avamerel või siseveekogudel. Paljud õnnetused oleksid jäänud olemata või nende tagajärjed kergemad, kui inimesed oleksid täitnud vähemalt kõige elementaarsemaid veeohutuse reegleid.

Politsei ja Piirivalve seadus (RT I 2009, 26, 159) § 1 Reguleerimisala punkt 2 sätestab: Politsei on täidesaatva riigivõimu institutsioon, mis kuulub Siseministeeriumi valitsemisalasse ning kelle põhiülesanneteks on avaliku korra kaitsmine, piirihalduse asjade korraldamine, merereostuse avastamine ja likvideerimine, merel otsingu- ja päästetööde korraldamine ning kodakondsuse ja migratsiooni valdkonna asjade korraldamine. § 3 politsei ülesanded punkt 1 lg 4 sätestab: otsingu- ja päästetööde tegemine ning merereostuse avastamise ning likvideerimise korraldamine sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel. Eduka merepäästeoperatsiooni läbiviimise eelduseks on reageerimis- ja tegutsemiskiirus ning päästeüksuste oskuslik tegutsemine.

Uurimustöö aktuaalsus seisneb selles, et merepääste päästemeeskonna kiire ja oskusliku tegevuse tulemusena on võimalik päästa merel ohtu sattunud inimesi.

Eeltoodust tulenevalt püstitas autor uurimustööle järgmised eesmärgid: võrrelda Tallinna kordon otsingu- ja päästetöid aastat 2012 Tallinna ühendkordonis aastatega 2007 kuni 2010.

Lõputöö eesmärkide saavutamiseks on autor püstitanud järgmised ülesanded:

- kirjeldada Tallinna kordoni tegevuspiirkonda ja maastikku;
- uurida teemakohaseid kirjandusallikaid ja normdokumente;
- välja töötada uuringuks vajalikud intervjuuküsimused Tallinna kordoni juhtkonnale ja Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhile;
- analüüsida Tallinna kordoni vastutusala, isikkooseisu koolitust ja varustust, ning teha ettepanekud otsingu- ja merepäästetööde protsessi parendamiseks.

Uurimistöö andmekogumismeetodina kasutab autor:

- intervjuud, küsitledes Tallinna kordoni juhtkonda;
- küsitleb Soome Piirivalve Suomenlinna kordoni juhti;
- uurib õigusakte, juhendmaterjale, ametiseseid käskkirju ja merepääste juhtumite kuuaruande analüüse.

## MÕISTED JA LÜHENDID

SAR - Otsing ja pääste (Rahvusvaheline termin ja lühend - Search and Rescue ).

OSC - Päästetööde koordinaator tegevuspaigal – vastava väljaõppe saanud isik, kes on määratud juhtima SAR operatsioone kindlaksmääratud otsingurajoonis.

Kaabeltau – Laevajuhtimisel kasutatav pikkusühik, mis võrdub 1/10 meremiili ehk 185,2 meetrit (lühend kbt).

Ilmakaared – Suunad, mille abil saab orienteeruda looduses või kaardil. Eristatakse 4 põhi-ilmakaart: põhi N, lõuna S, lääs W, ida E, ning 4 vahe-ilmakaart: kirre NE, kagu SE, edel SW ja loe NW.

Pinnaltpäästja – erikoolitusega päästetöötaja, kellel on õigus töötada pinnaltpäästet teostavas päästeasutuses või –teenistuses.

Pinnaltpääste - otsingu- ja päästetegevus veepinnalt või vahetult selle alt, kasutades pinnaltpäästevarustust ilma hingamisaparaadita. Pinnaltpäästet teostab pinnaltpäästja. Pinnaltpääste võib toimuda kaldalt, veesõidukilt või õhusõidukilt.

Päästeüksus - (Rahvusvaheline termin ja lühend - Rescue Unit / Search and Rescue Unit -RU/SRU) – vastava ettevalmistuse saanud isikutest komplekteeritud spetsiaalvarustusega üksus kiireloomulise SAR teeninduse osutamiseks.

Merevalvekeskus – Eesti päästepiirkonna otsingu- ja päästetööde koordinatsioonikeskus. Rahvusvaheline termin - Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC).

GMDSS - Ülemaailmse merehädä ja ohutuse süsteem (Rahvusvaheline termin ja lühend - Global Maritime Distress and Safety System).

VHF - Ülikõrgsagedus (Rahvusvaheline termin ja lühend- Very high frequency).

# 1. MERE PÄÄSTE ARENG EESTIS JA MAAILMAS

Esimesed päästejaamad rajati Suurbritannias ja Hollandis 1824. aastal, seejärel 1847. aastal Taanis ja 1856. aastal Rootsis. Venemaal hakati päästejaamu rajama 1859. aastal. Aastaks 1870 oli Euroopas sadu päästejaamu, mis jagunesid täielikeks päästejaamadeks milles olid päästepaadid ja päästeliiniseadmed), päästepaadijaamadeks ja päästeliinijaamadeks. Väljaspool Euroopat olid päästejaamad sel ajal USA-s (61), Briti kolooniates, Alžeerias ja Lõuna-Ameerikas. (Mereleksikon 1996:346)

1871. aastal asutati Venemaa jõgedel, järvedel ja meredel uppumise ohtu sattunute abistamise ühingu Eestimaa Osakond. Mereleksikoni andmetel oli 19. sajandi lõpuks Eesti rannikul ja saartel ligi 30 päästejaama, kus olid õhukastidega päästepaadid ning osadel neist jääpaadid ja päästeliiniseadmed. Jääpaadid olid elava jääliiklusega kohtades asuvais talvepäästejaamades (Haapsalus, Heltermaal, Kuivastus, Paldiskis, Soelas, Tärkmal, Kuressaares, Pärismeal, Kihnus). Päästeliiniseadmed olid Narva- Jõesuus, Osmussaarel ja Kalanas. 1919. aastal võeti Eesti päästejaamad riigi alluvusse ja anti Mereasjanduse Peavalitsuse tuleornide osakonna hooldada. 1921. alustas Eestis tegevust Merepääste ühisus "Poseidon". 1927. aastal anti päästejaamad Eesti Punase Risti haldusse. (Mereleksikon 1996:66)

1930. aastal moodustati Eesti Punase Risti Seltsi juurde vetelpäästekolonnid, mille tegevus lakkas II maailmasõja aja. 1924 - 1937 aastatel päästsid päästejaamade meeskonnad kokku 222 inimest, see on keskmiselt 16 inimest aastas. Pärast II maailmasõda hakkasid Eesti lähivetes päästetöid tegema Leningradist ja Riist juhitud riiklikud päästeteenistused. 1956. aastal rajati ALMAVÜ vetelpäästeteenistus. Supelrandadesse rajati vetelpäästejaamad ja -postid. 1994. Aastal oli ühingul seitse merevetelpäästejaama ja kuus merevetelpäästeposti, neli Peipsi ja Lämmijärve vetelpäästejaama, kaksteist talvel tegutseva vetelpäästeposti, kaheksa siseveekogude vetelpäästejaama ja viis vetelpäästeposti. Päästmiseks ja uppunute otsimiseks kasutati mootorpaate ja kaatreid. (Mereleksikon 1996:66)

Taasiseseisvunud Eestis hakkasid päästealaseid ülesandeid täitma piirivalvekordonid. (Mereleksikon 1996:346).



1992. aastal võeti vastu Soome piirivalve kingitusena kolm esimest piirivalvelaeva ja üksteist väiksemat mootorpaati. 1993. aasta veebruaris moodustati piirivalve lennueskadrill ja märtsis alustati Eesti territoriaalvete ja majandusvööndi kontrollimist kahe Saksamaalt kingituseks saadud lennukiga L-410 UPV. Esimese piirivalvelaeva ehitusega alustati 1994.aasta juulis, kui Tallinna Meretehases pandi kiil valvelaevale „Pikker“. (Piirivalve päevik 1990-2000 2000:14)

28. veebruar 1995. anti Vabariigi Valitsuse määrusega number 85 piirivalveametile kohustus teha mereotsinguid ja päästa inimesi ning jälgida merereostust Eesti territoriaalvetes. Varem lasus päästetööde korraldamine rannavalvel ja veeteedeametil. (Piirivalve päevik 1990-2000 2000:25-26)

2007. aastal on Eesti mererannikul kümme piirivalvekordonit, mis oli jaotatud kolmeks piirivalvepiirkonnaks.

Ida: Narva-Jõesuu;

Põhja: Kunda, Muuga, Tallinna, Paldiski;

Lääne : Kärdla, Pärnu, Haapsalu, Ruhnu ja Kuressaare.

Põhja piirivalvepiirkonda kuulus neli kordonit: Paldiski, Tallinna, Muuga ja Kunda. 1. jaanuaril 2010. alustas tööd Politsei- ja Piirivalveamet, kuhu kuuluvad Politseiamet, Piirivalveamet ja Kodakondsus- ja Migratsiooniamet.

Pringi kordonis alustati teenistust 1993. aastal, kui Pringi kordoni hooned (sõjaväelinnak number 420) anti NL Piirivalve sõjaväeosa nr. 2198 komandöri polkovnik R. Kimadejev poolt EV Piirivalvele üleandmis-vastuvõtmise aktiga nr 18 üle 27.01.1993 a.

Tallinna kordon loodi 21. veebruaril 2007. aastal vastavalt Siseministri määrusele nr 23. Kordon baseerub endises nõukogude piirivalvesadama kasarmus, mis on peale nõukogude piirivalve lahkumist osaliselt renoveeritud. Kordoni moodustasid kolm eraldiseisvat struktuuriüksust: Pringi kordon, Kopli piiripunkt ja Tallinna Reisisadama piiripunkt. (Tallinna kordoni iseloomustus. 2012:2)

Tallinna, Muuga ja Paldiski kordonite ühinemisel 01. septembril 2012.a. alustas tööd ühendkordon, mille nimeks sai Tallinna kordon.

## 1.1 Tallinna kordoni tegevuspiirkond merepääste seisukohalt

2007 – 2010 aastal oli Tallinna kordoni valvatava kaldajoone pikkus 65 kilomeetrit ja territoriaalmere ja majandusvööndi pikkus 27 kilomeetrit. Peale ühendkordoni loomist lisandus Muuga ja Paldiski kordonite tööpiirkonnad, mis moodustasid 390 kilomeetrit kaldajoont, 134,5 kilomeetrit territoriaalmere- ja majandusvööndi. (vt lisa 1)

Tallinna kordoni tegevuspiirkond aastal 2012. kulgeb Keibu lahest kuni Eru laheni. Kordoni tegevuspiirkond jaguneb kolmeks sektoriks: Paldiski, Tallinn ja Muuga.

Paldiski sektorisse jääb Paldiski linn koos kahe rahvusvaheliseks liikluseks avatud sadamaga Paldiski Lõuna- ja Põhjasadam. Sektoris asub kaks saart Suur Pakri ja Väike Pakri. Paldiski sektorisse jäävad veel: Keila linn, Saue linn, Keila vald, Padise vald, Harku vald, Saue vald, Kernu vald, Nissi vald ja Vasalemma vald.

Tallinna sektori, mis oli aastatel 2007 kuni 2010 Tallinna kordoni tegevuspiirkonnaks. Tegevuspiirkonda kuulub Tallinna linn, sektorit läbivad neli laevateed, kaks Tallinna lahe laevateed ja kaks Suurupi laevateed. Piirkonnas asub kaks saart Aegna ja Naissaar, palju suvitusrajoone, uuselamurajoone ning kohati on väga tihe kaldaäärsete alade asustus. Sektori suurim jõgi on Pirita jõgi. Tallinna sektorisse jääb 11 suurt sadamat: Miiduranna sadam, Miinisadam, Piirivalve sadam, Pirita sadam, Hundipea sadam, Bekkeri sadam, Lennusadam, Paljassaare sadam, Meeruse sadam, Peetri sadam, Vene-Balti sadam. (vt lisa 1)

Muuga sektori tegevuspiirkonda jääb rahvusvaheliseks laevaliikluseks avatud Muuga sadam, mis on Eesti suurim kaubasadam. Muuga sadam paikneb Muuga lahe ääres Maardu, Viimsi valla ja Jõelähtme valla piiril. Sektorit läbib Tallinn – Narva maantee, mis saab alguse Tallinna kesklinnast ja kulgeb piki põhjarannikut Eesti idapiirile Narva linna. Tegevuspiirkonnas paiknevad omavalitsused on: Loksa linn, Maardu linn, Anija vald, Jõelähtme vald, Kuusalu vald, Raasikui vald, Viimsi vald. Sektoris asub kolmteist saart: Prangli, Aksi, Koipsi, Rammu, Allu, Rohusi, Umblu, Pedassaar. Lõuna Malusi, Põhja Malusi, Mohni, Hara, Vahekari. (Tallinna kordoni iseloomustus. 2012:5-6)

## 1.2 Tallinna kordoni rannikuala maastik merepääste seisukohalt

Tallinna kordoni vastutusala kulgeb mööda põhja rannikut läänest-itta, läbi kolme mere äärse linna Paldiski, Tallinna ja Maardu. Paldiski sektor algab Keibu lahest, mille laius ninade vahel on umbes 4,5 kilomeetrit. Keibu lahe pindala on 13,56 km<sup>2</sup>, sügavus lahe keskel on umbes 7-8 meetrit. Lõunakaldast jääb vee sügavusjoon kahe meetrit ligi, ühe kilomeetri kaugusele, ida- ja lääne kaldast lähtudes saabub kahe meetri sügavusjoon juba mõnesaja meetri pärast. Lahe kirde- ja edelakalda lähedal on meres palju suuri kive, kagukallas on liivane ja autoga läbitav. Toomanina juures on Nõva sadam. Ranna läheduses on mitmeid mahajäetud kruusakarjääre. Esineb rannaäärseid külasid. Vintse külast Laokülani on rannajoon väga sopiline, kohati soostunud, palju on väikeseid umbjärvekesi, abajaid ning seetõttu kasvab enamusel maa-alal pilliroog. Laokülast Kersalu küalani moodustub rannajoon põhiliselt pankrannikust, mis on läbitav jalgsi ja kohati ka autoga. Edasi ida poole on Paldiski laht. Lahe sügavus põhjaosas üle 40 meetri. Lääne suunas on madalaveelise Kurkse väina kaudu ühendus avamerega. Lahte suubuvad Vasalemma ja Kurkse jõgi. Paldiski lahte jäävad Pakri saared. Kunagi tihedalt asustatud saartest on järgi jäänud sööti ja võsasse kasvanud maad. Teed on täis kasvanud ning läbitavad jalgsi. Pakri saarel asub sadam, traalidele ja suurematele alustele on ta kasutamiskõlbmatu, kuid väikesed sõude- ja mootorpaadid saavad seda kasutada. Lahe kaldal on suurim asula, Paldiski linn. Pakri ja Lohusalu poolsaare vahel jääb Lahepere laht. Lahe sügavus keskosas 10–12, lahe suudmes 35 meetrit. Lahe lõunasoppi suubuvad Klooga oja ja Treppoja. Lohusalu ja Suurupi poolsaare vahele jääb Lohusalu laht. Lahe avaosas ulatub sügavus kuni 40 meetrini. Ranna lähedal vees on veeluseid ja üle veepiiri ulatuvaid rahne. Kersalu külast Vääna jõeni rannajoon liivane ja läbitav autoga, kuid esineb ka kohti, mis on läbitavad ainult jalgsi, kuna kaldajoonel on pankrannik Keila-Joast kuni Vääna jõeni. Vääna jõest Suurupi tuletornini on pankrannik, mistõttu on kalda ääres võimalik liikuda ainult jalgsi. Suurupi külas toimub aktiivne ehitamine. Rannajoone läheduses on palju asustatud punkte, suvitusrajoone, puhkekohti. (Tallinna kordoni iseloomustus. 2012:6)

Tallinna sektorisse jääb Tallinna laht, mis on Soome lahe siselaht. Tallinna laht jaotatakse omakorda kolmeks osaveekoguks: Kakumäe laheks, Kopli laheks ja Tallinna reidiks. Tallinna laht on üks Eesti sügavamaid lahtesid, suurim sügavus küünib ligi 100

meetriini. Rannad on väga kivised ja madalad. Veeseisu kõikumist on täheldatud kahe meetri ulatuses. Lahe lõunarannikul paikneb Tallinna linn, mis on väga tihedalt asustatud. Uued elamurajoonid: Viimsi ja Kakumäe poolsaarel, Tiskres ja Suurupis on piiratud ligipääsuga. Uutes elamurajoonides on paigaldatud teedele tõkkepuud, väiksematele teedele on veetud betoonpaneelid. Viimsi poolsaarel maastik on vaheldusrikas, rannamadala on kivine ja liigestatud rohkete luidete ja rannavallidega läbistav ainult jala. Viimsi poolsaare põhja tipus asuva Rohuneeme ja Aegna vahelises salmes asub liigestatud rannajoonega metsane, kuni 5 meetri kõrgune kungas ulatuv Kräsuli saar ning temast idas asuv madal, kruusane Kumbli saar. Aegna ja Kräsuli vahelise Suure salme keskossa on süvendatud 4 paadi toodrit ja põhja- poiga tähistatud kanal. Kumbli ja Rohuneeme vaheline Väike salm on madala veega jalgsi läbitav. Rohuneeme ja Miiduranna vahelisel rannalõigul, Rummu ja Pringi rannas, asub mitu lautrit. ( Eesti lootsiraamat. 2003:64)

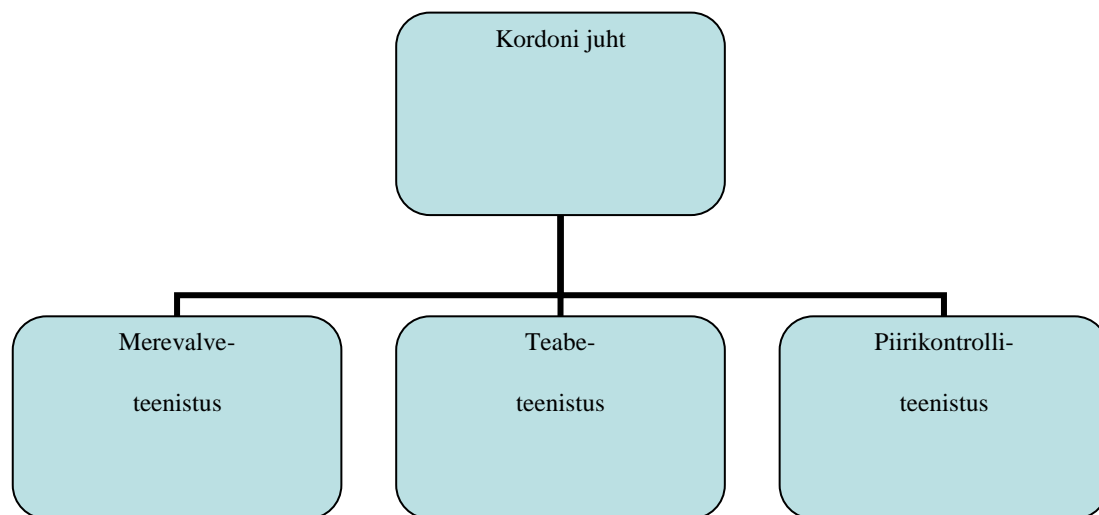
Muuga sektor algab Viimsi poolsaarest Ihasalu lahes, mille sügavus on kuni 85 meetrit. Lahte suubub Jägala jõgi. Edasi ida poole jääb Kolga laht, mis täpsemalt asub Kaberneeme ja Juminda poolsaare, Malusi saarte ning Rammu ja Koipsi saare vahel. Ihasalu lahe edelasoppi nimetatakse Muuga ehk Randvere laheks, mille suurim sügavus on 30 meetrit. Muuga lahe ääres asub Muuga sadam. Lahe lõunaosas on Haapse ja Salmistu laht ning Tsitre nina ja Pedaspea vahel Kolga laht kitsamas tähenduses. Lahte suubuvad Loo ja Pudisoo jõgi ning Kaberla, Valkla, Kurdlu, Kuusalu ja Aabla oja. Lahe lõunaosas asuvad Pedassaar ja Rohusi saar. Kolga lahe läänes asub Kaberneeme laht mille laius lahesuus umbes 6 kilomeetrit. Juminda ja Pärisea poolsaare vahel jääb Hara laht, mille pikkus ja suurim laius 11 kilomeetrit ning sügavus lahe suus 80 meetrit. Lahe edelarannikul on Hara saar, kagurannikul Loksa linn, kus paikneb Loksa sadam. Sektor lõpeb Eru lahe keskel Harjumaa ja Lääne-Virumaa maakonna piiril. Eru laht asub Pärisea ja Käsmu poolsaare vahel, laius umbes 5 kilomeetrit, pikkus 7 kilomeetrit. Lahte suubub Loobu jõgi. Lahes asub Mohni saar. Sektoris on enamus teedest aastaringselt läbitavad, talvisel perioodil esineb lumesaju ja tuisu tõttu rannikuala metsasihtidel ja väiksematel teedel ajutiselt läbimatuid lõike (nt. Punakivi soo, Juminda poolsaar). Sektoris transpordivahenditega ei ole läbitavad soised rannikualad: Tahkumäelt Savirannani, Karineeme tipust Kostirannani, Piganeemest Jõesuuni, Suurlageda oja ümbrus, Salmistust Andi neemeni, Tsitrest Jaaniku kinnistuni (1,5

kilomeetrit, Pudisoo ojast kirde suunas). Ülejäänud teenistuspiirkonna maastik on kõva pinnasega, enamjaolt hästi läbitav. (Tallinna kordoni iseloomustus. 2012:5)

### 1.3 Tallinna kordoni isikkoosseis merepääste seisukohalt

Kopli piiripunkti, Tallinna Reisisadama piiripunkti ja Pringi kordoni liitmisel 2007. aastal moodustati Tallinna kordon. Tallinna kordoni struktuuri järgi pidi kuuluma 47 piirivalveametniku, kuid täidetud oli 37 ametikohta: 2 ohvitseri, 16 allohvitseri, 28 piirivalvurit. Kopli-ja Tallinna piiripunkti teenistujate tööülesanneteks oli enne liitumist, reisijate ja laevameeskonna liikmete dokumentide kontroll. Pringi kordoni teenistujate tööülesanneteks oli ka dokumentide kontroll ja sinna lisandus radarvaatlus, patrullimine piirilõigul ja merepääste. Kordoni teenistujad täitsid igapäevaselt erinevaid tööülesandeid, ja ei olnud spetsialiseerunud kindlale alale.

Erinevalt teistest merepiiri kordonitest on Tallinna kordoni struktuur alates 01. septembrist 2012. on jagatud kolmeks teenistuseks. (vt joonis 1)



Joonis 1. Tallinna kordoni struktuur aastal 2012 (Tallinna kordoni iseloomustus. 2012:15).

Tallinna kordoni merevalveteenistuse struktuuri järgi on 18 ametikohta, millest on täidetud 17: 1 teenistuse vanem; 4 vanempiirivalvurit; 12 piirivalvurit; 1 vanemspetsialist.

Teenistujate ülesanneteks on:

- Merepiiri valvamine ja piirirežiimi eeskirjade täitmise korraldamine,
- Osalemine otsingu- ja päästetöödel ning vajadusel SRU toimkonna juhtimine,
- Veesõidukite, isikute ja transpordivahendite ning nende dokumentide kontrollimine,
- Osalemine ennetustegevustes,
- Kordonite ujuvvahendite ja päästevarustuse korrasoleku jälgimine ja dokumentatsiooni täitmine.

## 2. OTSINGU- JA MEREPEÄSTETÖÖD

### 2.1 Otsingu- ja päästetööde teostamise kohustus

Merepääste all Eestis mõeldakse tsentraliseeritult korraldatud tegevust, mida teostavad riiklikud struktuurid, munitsipaalasutused, erafirmad ja vabatahtlikud organisatsioonid inimeste päästmiseks mereõnnetuses, õhusõidukite avariiis või muus ohuolukorras merel.

Piirivalveametile pandi merepäästetööde korraldamine kohustuseks Vabariigi Valitsuse 28. veebruari 1995 määrusega nr 85 "Mereotsingute ja merepäästetööde ning mereotsingute avastamise ja likvideerimise ülesannete täitmise korrastamine".

Antud määruse kohaselt on merepääste eesmärkideks:

1. Kiire ja vältimatu abi tagamine päästepiirkonnas inimeste leidmiseks ja päästmiseks, kes on ohtu sattunud ja kelle suhtes on alust arvata, et neid ähvardab otsene ja tõsine hädaoht ning, et nad võivad vajada viivitamatut abi.
2. Abi osutamine rahvusvahelistel otsingutel ja päästetöödel väljaspool Eesti päästepiirkonda.

01. jaanuaril 2010. alustas tööd Politsei- ja Piirivalveamet, mis loodi Politseiameti, Keskkriminaalpolitsei, Julgestuspolitsei, Piirivalveameti ning Kodakondsuse-ja Migratsiooniameti ühendamisel. Seoses sellega muudeti ka seadusi.

Politsei ja piirivalveseadusega:

§ 1. Reguleerimisala punkt 2 sätestab: Politsei on täidesaatva riigivõimu institutsioon, mis kuulub Siseministeeriumi valitsemisalasse ning kelle põhiülesanneteks on avaliku korra kaitsmine, piirihalduse asjade korraldamine, merereostuse avastamine ja likvideerimine, merel otsingu- ja päästetööde korraldamine ning kodakondsuse ja migratsiooni valdkonna asjade korraldamine.

§ 3. Politsei ülesanded punkt 1 lg 4 sätestab: otsingu- ja päästetööde tegemine ning merereostuse avastamise ning likvideerimise korraldamine sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi- Lämmi- ja Pihkva järvel.

Politsei- ja Piirivalveameti põhimäärus:

§7 Politsei- ja Piirivalveameti põhiülesanded punkt 6 sätestab: otsingu- ja päästetööde tegemine ning merereostuse avastamise ning likvideerimise korraldamine sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel.

§16 Piirivalveosakonna põhiülesanded punkt 10 sätestab: otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine ja juhtimine.

§20 Prefektuuri põhiülesanded punkt 20 sätestab: otsingu- ja päästetööde tegemine territoriaal- ja sisemeres (v.a Lõuna prefektuur), majandusvööndis (v.a Lõuna prefektuur) ja piiriveekogudel (v.a Lääne prefektuur ja Põhja prefektuur).

## 2.2 Otsingu- ja päästetööde varustus ja vahendid

Päästeoperatsiooni edukaks toimimiseks on vaja spetsiaalset varustust, tehnikat ja väljaõppinud päästemeeskonda. Enamus juhtudel toimuvad päästmised tormisel merel, kus ilmastikuolusid silmas pidades on vaja, et kasutatav varustus oleks veekindel ja mugav. Tehnika peab vastama aasta aegadele, talvel jääklassiga kaater või hõljuk ja suvel kiire ja ilmastiku kindel mootorpaat.

Piirivalveameti peadirektori käskkirjaga 29.01.1999. nr 19 on kinnitatud "Piirivalvejuvvahendite ja merekordonite varustusnormid pürotehnikale, esmaabi-, pääste-ja tuletõrjevahenditele ning avariivarustusele". Tallinna kordoni varustusest ja pürotehnikast saab ülevaate tabelis 1 ja 2.



Tabel 1. Tallinna piirivalvekordoni olemasolev otsingu- ja päästetööde varustus aastatel 2007-2010 (Tallinna kordoni iseloomustus. 2010:8).

<b>Varustuse nimetus</b>	<b>Kogus</b>
Päästevest	8
Vile	4
Taskulamp	6
Käsiprožektor	2
Binokkel	5
Õövaatlusseade	1
Digitaalne fotoaparaat	3
Käsiraadiojaam ORS	12
Käsiraadiojaam Sailor VHF 16/69	4
Mobiiltelefon	1
GPS seade	1
Viskeliin	2
Päästeliin	2
Nuga	4
Esmaabi komplekt	2
Termokott	4
Tekid	10
Tõstevõrk / Päästevõrk	1
Pritsmekindel ülikond	10
Hüdrotermokostüüm	6
Päästerõngas	2
Tulekustutusvahendid	2
Jäänaasklid (talvisel perioodil)	4

Tabel 2. Tallinna kordoni olemasolev pürotehnika aastatel 2007-2010 (Tallinna kordoni iseloomustus. 2010:9).

Ühekordne punane rakett	12
Ühekordne valgustusrakett	12
Valge Falsweier	12
Punane Falsweier	12

2007 – 2010 aastal oli Tallinna kordonis kasutusel kaks ujuvvahendit MP-15 ja MP-04 (vt lisa 4-5).

Perioodil 31.08-02.11.2010. viidi läbi Politsei-ja Piirivalveameti piirivalve osakonna poolt kohtumised viieteistkümnes otsingu- ja päästetöödega tegelevas kordonis. Kohtumise läbiviimise eesmärgiks oli erinevate üksuste päästevõimekuse kaardistamine. Kohtumised toimusid kordonite juhtkondadega ja koosseisuliste valdkonna spetsialistidega.

Kordonite juhtkonnal ja spetsialistidel oli pikaajaline staaž piirivalve valdkonnas, kuid merepäästealased teadmised olid neil siiski enamuses lünklikud. Positiivse aspektina toodi välja osade üksuste head praktilist kogemust otsingu- ja päästetöödel. Kordoni juhtidel ei olnud piisavalt teadmisi merepääste valdkonnas, et hinnata üksuste tegelikke võimekusi.

03. mai 2011. aastal kinnitas Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori käskkirjaga nr 179 otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse SRU metoodilise juhise. SRU juhise eesmärgiks on kirjeldada detailselt otsingu- ja päästetöödel osalevate merepäästeüksuste ja juhi ülesandeid ja olla abimeheks merepäästeüksusel otsingu- ja päästetööde teostamisel. Juhise koostamisel võeti aluseks rahvusvahelised tavaõigused, ehk kõik parimad käitumisnormid rahvusvahelises praktikas ja Soome Vabariigi Piirivalve vastavasisuline juhendmaterjal. Juhis on kooskõlas rahvusvahelise lennunduse ja merenduse otsingu- ja päästetööde kasutusjuhendiga ehk käsiraamatuga „International Aeronautical and Maritime Search and Rescue“ (IAMSAR) Manual. Selle juhisega kinnitati ka otsingu- ja päästetöödel kasutatavat varustust ja vahendid.

#### Abivahendid:

- Binoklid;
- Öövaatlusseadmed;
- Soojuskaamera;
- Prožektoreid.

#### Pinnaltpäästmise varustus:

- Pinnaltpäästja ülikonda, mis on eredavärviline ja helkuritega varustatud;
- Riituseset, mis hoiab vee peal (kui pinnaltpäästja ülikonnal puuduvad pinnal püsimumist tagavad omadused);
- Mask ja snorkel;
- Ujumislestad;
- Sukelduja nuga;
- Julgestusköis, mida võib ühtlasi kasutada signaliseerimisköiena;
- Päästelaud (hansalaud).

#### Ohutusvarustus:

- Hädaraketid, –tõrvikud ja –suits;
- Käsiraadiod (VHF- GMDSS);
- SEPURA/ORS käsijaamad;
- Päästeparved (kontrolli parve kinnitust);
- Päästevestid;
- Päästerõngad (kontrolli võimalikku valgustust);
- Pinnaltpäästja ots;
- Pulberkustutid (kontrolli rõhku);
- Ohutusrihmad.

Tallinna kordoni kasutuses olevad ujuvvahendid aastal 2012.

Kaatrid: Kaks Boomeranger RIB C-1100 (MP-15 ja MP-41), Baltic Patrol 101 (MP-061 „Merelõvi“).

Mootorpaadid: Valiant (MP-02), Sillinger (MP-04), Bella 572C (MP-062).

Väiksed kummipaadid: Avon 4M, Bombard Commando C3.

Otsingu- ja päästetöid aitab teostada Lennusalk. Lennusalk on Politsei-ja Piirivalveameti piirivalveosakonna struktuuriüksus. Lennusalk allub vahetult peadirektori asetäitjale piirivalve alal. Lennusalga tegevuse eesmärgiks on reageerimiskohustuslik ja operatiivteenuslik lennutegevus piiri turvalisuse tagamiseks, otsingu- ja päästetööde teostamiseks, merepääste teostamiseks ja teiste politseiameti poolt pandud ülesannete täitmiseks. Lennusalga kasutuses on kaks lennukit L-410 ja kolm AgustaWestland-139 tüüpi helikopterit. (vt lisa 6)

Lennusalga õhusõidukitest on alalises valmiduses üks helikopter ja üks lennuk.

Kopteriga on tagatud pääste valmisolek 15 minutiga tööajal ja üks tund töövälisel ajal väljalennuga Tallinna Lennujaamast. Laevadel on valmisolekuajad, mille järgi pannakse paika, kui kaua võtab laeval aega sadamast päästeoperatsioonile väljumine. (vt tabel 3)

Tabel 3. Piirivalveameti ujuvvahendite ja õhusõidukite valmisolek määratakse teenistuskäsuga (Merepäästeplaan).

Piirivalve ujuvvahendid	Piirivalve õhusõidukid
Valmisolek nr 1- väljasõit viivitamatu	Helikopterid ja lennukid –
Valmisolek nr 2 – 30 min.	tööpäevadel kl 09:00-17:00 –
Valmisolek nr 3 – 60 min	15 min valmisolek
	kl 17:00 – 09:00 – 60 min
	valmisolek
	Puhkepäevadel ja riigipühadel
	– 60 min valmisolek

### 2.3 Otsingu- ja päästetöid raskendavad asjaolud

Otsingu- ja päästetegevuse põhiprobleemiks on öine aeg ja halb nähtavus. Õnnetuspaiga asukoha kindlaksmääramine ja kohale jõudmine on väga määrav, et päästeoperatsioon oleks sooritatud positiivselt. Kui sündmus leiab aset kaldast kaugel, siis otsingu- ja päästetöödel kasutatakse helikopterit ja laevu. Tihe udu raskendab samamoodi otsingu- ja päästetööde teostamist. Õnneks on udu ilmastikunähtus, mis eeldab tuulevaikset ilma.

Otsingu- ja päästeoperatsioonide teostamiseks pimedal ja halval ajal nähtavusega on päästemeeskonnal suureks abiks navigatsiooniseadmed.

Jääoludes päästmisel peavad päästjad pöörama erilist tähelepanu päästemeeskonna ohutusele. Jääl kõndimine ja jäätükkide vahel ujumine on väga ohtlik. Päästmine jääoludes on väga tähtis omada eelinformatsiooni, mida päästemeeskond küsib Operatiivinformatsiooni- ja mereseirekeskuselt. Oluline on teada jää paksust. Samuti on vaja teada jää liikumissuunda tuule mõjul ning informatsiooni võimalike sündmuskoha lähedal liikuvate laevade kohta.

Tugev tuul ja kõrge merelaine raskendavad otsingu- ja päästetöid. Päästeoperatsioon võib ka edasi lükkuda, sest kopteritel ja mootorpaatidel on piiratud kasutamistingimused. Kui tormised ilmastikutingimused võimaldavad otsingu- ja päästeoperatsiooni teostada, siis on risk maksimaalselt suur ja päästemeeskond peab olema väga ettevaatlik. Esmatähtis on see, et päästemeeskond ei sea oma elu ohtu.

Kui päästemeeskond ei jõua mingil põhjusel ohtu sattunud inimeseni õigeaegselt ja ta viibib kaua veekeskkonnas ning veetemperatuur on madalam kehatemperatuurist, toob endaga kaasa alajahtumise ohu. Alajahtumisest tingituna toimuvad organismis muutused, mis võivad soodustada või põhjustada uppumise.

Hüpotermia ehk alajahtumine on keha temperatuuri (sisetemperatuur) langemine alla 35 °C, mille põhjus viibimine külmas keskkonnas. Hüpotermia jaguneb kolme etappi. (tabel 6)

Kerge – temperatuur vahemikus 32 °C - 35 °C;

keskmine - temperatuur vahemikus 28 °C – 32 °C;

raske - temperatuur alla 28 °C. (Vainjärv 2011:10-11)

Tabel 4. Hüpotermia etapid (Vainjärv 2011:10-11).

Etapp	Kehatemperatuur (°C )	Nähud ja sümptomid
Kerge	32 °C - 35 °C	Külm nahk, kahvatus Ei pruugi tunda külma Ebaselge kõne Intensiivne värisemine Koordinatsiooni häired, aeglane kõnnak Segadus, meeltesegadus Apaatia (ükskõiksus) või ärrituvus Kõrgeenenud vererõhk ja südame löögisagedus.
Keskmine	28 °C – 32 °C	Väga külm nahk, kahvatus süveneb Pundunud nägu, tursed üle kogu organismi Ei tunne külma Kõne raske Külmavärinad lõppevad, lihaste rigiidsus Aeglustunud refleksid, pupillid reageerivad puudulikult Stuupor, pooleldi koomas Aeglustunud südametegevus Kodade ja vatsakeste rütmihäired Vedelikkupuudus (dehüdratsioon), šoki ilmingud
Raske	alla 28 °C	Väga külm nahk, äärmine kahvatus, sinised laigud Hukkunud isiku välimus Lihaste rigiidsus võib kaduda alla 27 °C Koomas ei reageeri ärritustele Pupillid on fikseeritud ja laienenud Hingamispuudulikkus Pulss puudub, vatsakeste fibrillatsioon

Merepääste korraldamisel peab arvestama, kui kaua suudab inimene ilma kõrvalise abita vees elus püsida. Kui alla 2°C vees püsib inimene elus vähem kui 15 minutit, siis 2°-

4°C vees suudab inimene ellu jääda kuni 1,5 tundi. Kolm tundi on inimese ellujäämise võimalused 4°- 10°C vees ja kuni kuus tundi 10°- 16°C.

Timuski uurimuses selgub, et inimesel tekib 10°C vees segadus ja kaob orienteerumisvõime. Kui veetemperatuur on alla 16°C tekivad inimesel koheselt sisemised valud ning lihaskrambid. 16°- 20°C vees suudab inimene ellu jääda mitte kauem kui 12 tundi, kusjuures kehatemperatuur langeb 10 minutiga veetemperatuuriga lähedasele temperatuurile. (Timusk 2008:9)

### 3. TÖÖ TULEMUSED

Otsingu- ja merepääste hetkeolukorra analüüsimiseks viis töö autor läbi uuringu, mis koosnes järgnevatest osadest:

1. Intervjuu -Tallinna kordoni juhtkonnaga aastatel 2007-2010 ja 2012 (Lisa 7) ja Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhile (Lisa 8)
2. Kuuaruannete analüüs.

Valimisse valiti Suomenlinna kordoni juht, et võrrelda Tallinna kordoni ja Suomenlinna kordoni tegutsemist otsingu- ja merepääste valdkonnas.

#### 3.1 Tallinna kordoni juhtkonna merepääste alane intervjuu aastatel 2007-2010

Tallinna kordoni juht piirivalvekapten Ahto Jutt ja juhtiv piiriametnik piirivalvevanemkonstaabel Raavo Järva oli ühisel arvamusel, et otsingu ja merepääste korraldamisega on hästi hakkama saadud, kuid nad arvavad, et merepäästele tuleks rohkem tähelepanu pöörata kuna Eesti on mereriik ja merel käimine on kasvav trend. Piirivalves on toimunud vähe merepääste alast koolitust, 2010 aastaks oli kordoni isikkoosseis saanud väikelaevajuhi ja esmaabi koolitusi, ei olnud täielikult rahul olemasolevaga merepääste varustusega. Varustust ei olnud piisavalt või see oli enamasti vananenud.

Otsingute ja merepääste korraldamise tugevamate külgedena tõi juhtkond välja: kogunud ja piisav arvulise isikkoosseisu, kes tundsid hästi oma piirilõiku ja kohaliku olustiku.

Tallinna kordoni juhtkond arvas ühiselt, et otsingute ja merepääste nõrgaks küljeks olid isikkoosseisu koolituste puudumine. Juhtkonna arvates ei olnud nii kordoni isikkoosseisu kui päästeoperatsiooni koordineerivate isikute ettevalmistus piisav, ei koolitatud pinnaltpäästjaid. Kordonis puudus talvine päästevarustus ja-tehnika. Talvisel



ajal ei olnud võimalik hädasolijani jõuda, kuna kordonis ei olnud päästelauda, jääklassi kaatrit või hõljukit.

Päästemeeskonna reageerimisajaga oli kordoni juhtkond rahul, päästemeeskonna väljasõit kordonis toimus üldjuhul 15 minuti jooksul peale esmase teate saamist.

Tallinna kordoni juhtkond leidis, et otsingu ja merepäästevõimekuse tõstmiseks oli vaja läbi viia kordoni isikkoosseisule koolitust. Kordon oleks pidanud olema varustatud parema tehnikaga ja varustusega, et merepäästevõimekus oleks tagatud igal aastaajal.

Suvised varustuse olukorda peeti talvisest paremaks, kuid suvine varustus hakkas vananema ja vajab väljavahetamist. Kordoni juhtkonna arvates oli vaja välja vahetada päästeülikonnad.

Kordoni juhtkond soovis juurde jääklassiga kaatrit, hõljukit ja väikest kaatrit treileriga, et parandada talvist merepäästevõimekust. Samuti soovis juurde autohaagist, kuhu mahuks ära pinnaltpääste varustus: (esmaabikomplekt, päästelaud, kuivad ja märjad ülikonnad). (lisa 2)

Merepäästealaseid koolitusi korraldati ainult kordoni siseselt, koolitajateks olid kaatrivanemad ja kordoni ülem Ahto Jutt, kes oli läbinud Sisekaitseakadeemia päästekolledži Väike-Maarja päästekoolis pinnaltpääste koolituse, kuid instruktori koolitus oli tal läbimata.

Tallinna kordoni juhtkond arvas ühiselt, et Piirivalveametil oleks pidanud olema oma merepäästealased spetsialistid. Piirivalveamet oleks pidanud välja töötama pinnaltpääste ja päästetööde paadijuhikursuse õppekava ja otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse juhendi.

Probleemseteks päästeoperatsioonideks võisid kordoni juhtkonna arvates kujuneda kõik sündmused, mis oleks toimunud rasketes ilmastikutingimustes, kaasa arvatud talvisel ajal. Suuremahulised päästeoperatsioonid ning mitme üheaegse erinevates kohtades toimuva sündmuse korral.

Kordoni juhtkonna sõnul tehti koostööd Põhja piirivalvepiirkonna siseselt Paldiski ja Muuga kordoniga.

Koostööd tehti Politseiameti Põhja Prefektuuri veeliiklusteenistusega, Päästeameti ja, Tallinna Kiirabiga, vähesel määral tehti koostööd Viimsi Vabatahtliku Merepäästeühinguga.

### 3.2 Tallinna kordoni juhtkonna merepääste alane intervjuu aastal 2012

Tallinna kordonis läbiviidud intervjuus, tõid välja kordoni juht, piirivalvekapten Toomas Kaarjärv ja merevalveteenistuse vanem, komissar Toomas Lindjärv, et nad on otsingu ja merepääste korraldusega rahul. Nad leiavad, et merepääste toimib hästi ja teenistuse isikkoosseis on pikaajalise staažiga ja väga kogunud.

Merepääste korralduses loevad intervjuueeritavad tugevamateks külgedeks järgmised asjaolud: ühtne ja hea koolitus, isikkoosseisu aastatepikkune töökogemus, toimiv mereseiresüsteem. Esile tuuakse olemasolevad head ujuvahendid, ennetustegevused, mida korraldavad omavalitsused ja Politsei- ja Piirivalveamet.

Juhtkonna arvates kordoni vastutusala on liiga suur. Meeskond paikneb Pirita sadamas, kui merepääste juhtum toimub Paldiski sektoris, Pakri saarte juures, võtab meeskonnal kohale jõudmisega aega rohkem kui üks tund ja halva ilmaga üle kolme tunni.

Intervjuueeritavad olid ühel meelel, et teenistuses korraga peaks olema valves kaks merepäästemeeskonda, mis peaks paiknema erinevates kohtades. Hetkel on merevalveteenistuses seitseteist ametnikku, sellise arvu ametnikega on võimalik ühes vahetuses, mis kestab 12 tundi, välja panna ainult üks merepäästemeeskond, mis koosneb kahest, heal juhul kolmest teenistujast.

Reageerimise ajaga on juhtkond rahul, merepäästemeeskonna maksimaalne väljasõiduaeg paiknemiskohast ei ületa viieteist minutit.

Merepäästevõimekuse tõstmiseks peab intervjuueeritavate arvates suurendama merevalveteenistuse isikkoosseisu, et oleks võimalik välja panna rohkem kui üks merepäästemeeskond.

Juhtkonna arvamus merepäästetöödel kasutatava varustuse kohta oli positiivne. Parimateks vahendiks nimetati kahte Boomeranger RIB tüüpi mootorpaati, mis olid

hangitud 2007. aastal. Boomeranger mootorpaadid on vastupidavad ja on võimelised väljuma sadamast ka tugeva tormi korral. 2012. aasta alguses hangiti pinnalpäästevarustus koos päästelauaga mida saab kasutada ka talvisel ajal. (vt lisa 2)

Kordoni juhtkond sooviks juurde ujuvvahendit, millega oleks võimalik teostada merepäästetöid talvistes oludes. Suurt puudust tuntakse soojuskaamerat, mis kiirendaks ja lihtsustaks inimeste otsinguid merel piiratud nähtavuse korral.

Suuremad merepäästealased koolitused ja treeningud toimuvad enne hooaja algust, kevadel. Koolitajaks on merevalveteenistus teenistuses olev instruktor, kes on läbinud pinnalpääste instruktorite koolituse, mis toimus Sisekaitseakadeemia päästekolledži Väike-Maarja päästekoolis.

Juhtkonna arvamus koolituste korraldamise kohta on, et merepäästekoolitused peab planeerima Politsei-ja Piirivalveamet. Koolituse läbiviija peaks olema Politse-ja Piirivalveameti tellimuse alusel Sisekaitseakadeemia Politse-ja piirivalvekolledž ning Päästekolledž. Nii oleks tagatud kõigile merekordonitele ühesugune ja kvaliteetne ettevalmistus.

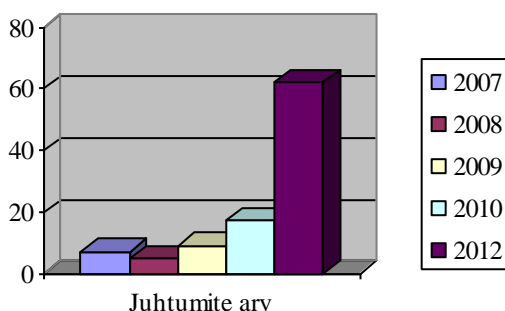
Probleemseteks merepäästejuhtumiteks võivad kujuneda ühel ajal ja erinevas kohas toimuvat sündmust. Samuti võivad kujuneda probleemseteks rasketes ilmastikuoludes ja piiratud nähtavusega juhtumid.

Tehakse koostööd merevalvebürooga laevastiku talituse laevaga PVL-103. Laev katab Tallinna kordoni tegevuspiirkonda, Päästeametiga, Päästeliidu liikmete Põhja piirkonnaga ehk Vabatahtliku Merepäästeühinguga. Kõige parem koostöö on Viimsi ühinguga, kes on varustatud 2 RIB tüüpi mootorpaatidega, korraga on valves kaks kuni kolm inimest. Merepäästealast koostööd tehakse Aegna, Naissaare, Prangli, Kaberneeme ja Juminda ühingutega. Juhtide sõnul on kordonist idas piisavalt päästeühinguid, kuid läänes ei ole ühtegi. Alles Hiiumaal on esimene päästeühing, mis kuulub Lääne Prefektuuri tööpiirkonda.

### 3.3 Tallinna kordonis teostatud otsingu- ja päästetööd aastatel 2007-2010 ja 2012

Töö autor analüüsis päästeüksuste poolt koostatud otsingu- ja päästetööde aruandeid ning Tallinna kordoni poolt koostatud statistilisi aruanded.

Analüüsitaval perioodil, aastatel 2007-2010. navigeerimise hooajal osalesid Tallinna kordoni päästeüksused kolmekümne kaheksas otsingu- ja päästejuhtumil, aastal 2012. oli kuuskümmend kaks juhtumit. 2012. aastal suur juhtumite arv on tingitud sellest et, septembrist hakkas tööle Tallinna ühendkordon ja vastutusala läks suuremaks. 2012. aasta navigatsiooni aja algusest teostas merepäästetöid valvekaater, mis paiknes Pirital ja vastutusalaks Põhja Prefektuuri piirkond. Valvekaatri päästemeeskonda moodustasid Paldiski, Tallinna ja Muuga kordoni teenistujad kordamööda. Analüüsitavast perioodist annab ülevaate joonis 2.



Joonis 2. Merepäästejuhtumite arv aastatel 2007-2010 ja aastal 2012

2007-2010. kui ka 2012. aasta navigeerimise hooajal kuude lõikes on kõige rohkem juhtumeid juunist augustini, sellel ajavahemikul toimus vastavalt kolmkümmend kaks ja kakskümmend neli merepäästejuhtumit. Nädalapäevade arvestuses on otsingu- ja päästetööde koormus kõige suurem nädalavahetuse päevadel, reedest pühapäevani mil toimus aastatel 2007-2010. kolmkümmend ja aastal 2012. kakskümmend üks otsingu- ja päästejuhtumit. Tallinna kordoni päästemeeskonna abi oli vajatud kõige rohkem Tallinna lähel 2007-2010. aastal kakskümmend kolm korda, 2012. aastal vajati neljateistkümmel korral. 2007-2010. aastal kõige sagedasemad põhjused, miks päästeüksuste abi vajati oli, madalikule sõit kümme, 2012. aastal viis korda, tehniline

riike kümme, 2012. aastal ühel korral. Kadunud inimesi otsiti kaheksa, 2012. aastal viis korda. Tegevuspiirkonnas lastud punasele raketile reageeriti seitse, 2012. aastal kaheksa korral. Maismaasõidukitega ja ujuvvahendiga teostati otsingu- ja merepäästepäästetöid üksteist, 2012. aastal kaks korda. Ujuv vahendiga on teostatud otsingu- ja päästetöid kakskümmend neli, 2012. aastal kolmkümmend korral. Aastatel 2007 – 2010 on kolm korda Tallinna kordoni tegevuspiirkonnas otsingu- ja päästetöid teostanud õhusõiduk, 2012. aastal õhusõidukid ei kasutatud. Analüüsitavast perioodist annab ülevaate lisas olev tabel. (vt lisa 9)

#### 3.4 Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhi Jyrki Lehto merepääste alane intervjuu.

Suomenlinna kordoni ala on umbes 20 meremiili, mis kulgeb Pentlast Vuosaari sadamani. Kordoni vastutusallas toimub aastas umbes 150 – 200 otsingu- ja päästejuhtumit.

Kordonis töötab 17 teenistujat. Korraga teenistuses on kaks päästeüksust, päästeüksusesse kuulub vähemalt kaks teenistujat.

Enne kui piirivalvurid hakkavad tööle merekordonis, peavad läbima rannavalve õppe Espoo rannavalvekoolis, mis kestab aasta. Peale seda on võimalik jätkata õpinguid Soome Riigikaitse akadeemias, mis kestab kaks pool aastat.

Kordonis on boomeranger RIB tüüpi mootorpaat, rannaäärne paat, kaks väiksemat paati ja talvisteks oludeks hõljuklaev, mida saab hästi kasutada jääl ja rüsiääel. Kõik veesõidukid on varustatud esmaabivarustusega, pinnaltpääste varustusega, paatidele on paigaldatud infrapunakaamerad.

Jyrki Lehto sõnul kordonis aastaringselt viiakse läbi otsingu ja merepääste õppuseid. Kordon korraldab õppusi vabatahtlikele päästjatele. Täiend koolitusi ja õppusi tehakse Espoo rannavalvekoolis. Kordon on võimeline reageerima kõikidele otsingu- ja päästejuhtumitele.

Kordonil on väga hea koostöö Helsingi MRCC-ga , mis koordineerib nende tegevusi merel. Tehakse koostööd Vabatahtliku Merepäästeühinguga, kes on suureks abiks suuremahulistel juhtumitel.

Rasket ilmastikuolud võivad kujuneda probleemseteks tingimusteks päästejuhtumite ajal. Probleemiks on ka raadioside katkendlikus, mida põhjustavad tihe saarestik Suomenlinna kordoni tegevuspiirkonnas.

## KOKKUVÕTE

Analüüsisides Tallinna kordoni merepäästevarustust selgub, et 2012 aastal on Politsei-ja Piirivalveameti poolt hangitud kõik vajalik pinnaltpäästevarustus, merepääste otsingute parandamiseks vajatakse juurde soojuskaamerat. Kordoni juhtkond sooviks talvistes oludes kasutatavad ujuvvahendid, et kordon saaks tagada merepääste võimekust aastaringselt. 2007-2010 aastatel kordoni isikkoosseisul puudus merepääste alane ettevalmistus. Ilma vastava ettevalmistuseta ametnike kaasamine otsingu- ja merepäästetöödel ei olnud otstarbekas ja efektiivne, sest nad oleks võinud oma oskamatu käitumisega ohtu seada enda ja teiste elud. Hetke seisuga kordoni merevalveteenistuse isikkoosseis on hästi koolitatud. Politsei-ja Piirivalveamet korraldab pidevalt merepäästealased koolitusi, kordoni siseselt koolitab merevalveteenistuses olev instruktor. Ühendkordonil on üks suur miinus, kordoni merevalveteenistuses oleva isikkoosseisuga on väga raske ära katta nii suurt vastutusala. Kui võrrelda Soome piirivalve Suomenlinna kordoni vastutusala, mis on 20 meremiili siis Tallinna kordoni vastutusala 72 ja rannajoon 210 meremiili. Kordon suudab välja panna korraga ühe päästemeeskonda, mis koosneb kahest kuni kolmest ametnikust. Halva ilmaga või talvisel ajal, rannikust kaugel sattunud inimestega õnnetused võivad aga kujuneda probleemseteks. Merepääste korraldamisel peab arvestama inimese suutlikkusega ilma kõrvalise abita vees elus püsimisega, kuna inimesel tekib alajahtumise oht ehk hüpotermia. Kui päästemeeskonnal võtab kaua aega jõudmiseks hädasolijani, siis sisuliselt hakatakse otsima surnuid inimesi. Käesoleva lõputöö autor teeb ettepaneku:

- Hankida ujuvvahend millega saab merepäästet tagada aastaringselt;
- Suurendada Tallinna kordoni Merevalveteenistuse struktuuri, et tagada korraga kolmest teenistujast, kahe meeskonna olemasolu;
- Üle vaadata meeskondade paiknemine vastutusalas.

## SUMMARY

The current thesis consists of 44 pages. The thesis includes 9 annexes. The Reference List consists of 14 designations. The thesis was written in the Estonian language and the abstract in Estonian and English.

The goal of the thesis was to compare the capability of rescue operations at sea performed by the Tallinn Border Guard Station in 2012 with the capability to act in years 2007-2010. To achieve the goal, the author researched legislation, instructive materials, intra-board decrees, and the analyses of the rescue operations at sea reported monthly. The author interviewed the managers of the Tallinn Border Guard Station, and also the manager of the Suomenlinna Border Guard Station.

The research object of the thesis was the area, which the Tallinn Border Guard Station is responsible for, capability of the sea rescue units, and their capability to act.

As the result of the study it turned out that in 2012, the needed equipment for surface water rescue has been provided by the Police and Border Guard Department, but a thermal imaging camera and a floating device are needed to enhance searches and to be used in wintertime. The Tallinn Border Guard Station area is too big, it is very complicated to be responsible for people`s safety with the staff the station has today.

Based on the results of the study, the author will present some possible solutions to improve the capability of the Tallinn Border Guard Station at sea rescue.

Keywords: rescue at sea, rescue unit, training, area of action, sea rescue equipment, capability to act.



## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Eesti lootsiraamat. 2003. Tallinn: Veeteede Amet

Mereotsingute ja merepäästetööde ning mereotsingute avastamise ja likvideerimise ülesannete täitmise korrastamine. Vabariigi Valitsuse määrus 28. veebruar 1995 nr 85. Riigi Teataja I nr 24 14. märts 1995 art 340

Mereleksikon. 1996. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus

Merepääste plaan. Siseminister 20 detsember 2006 käskkirja nr 574

Otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse (SRU) metoodiline juhis. Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori 03 mai 2011 käskkirjaga nr 179

Piirivalve päevik 1990-2000. 2000. Piirivalveamet

Piirivalve ujuvvahendite ja merkordonite varustusnormid pürotehnikale, esmaabi-, pääste- ja tuletõrjevahenditele ning avariivarustusele. Piirivalveameti peadirektori 29. jaanuari 1999 käskkiri nr 19

Politsei- ja Piirivalveameti põhimäärus 22.12.2011., jõustunud 01.01.2012. – RT I 29.12.2011, 70

Politsei- ja Piirivalve seadus 6.05.2009, jõustunud 1.01.2010, osaliselt 01.01.2012 - RT I 2009, 26, 159... RT I 2013, 12

Päästevõimekuse kaardistamine kordonites. Politsei- ja Piirivalveameti piirivalveosakonna mereturvalisusetalituse juht mereoperatsioonidebüroo juhi ülesannetes Kalmer Sütt 19 november 2010 Memo nr 4.1-19

Tallinna kordoni iseloomustus 2010

Tallinna kordoni iseloomustus 2012

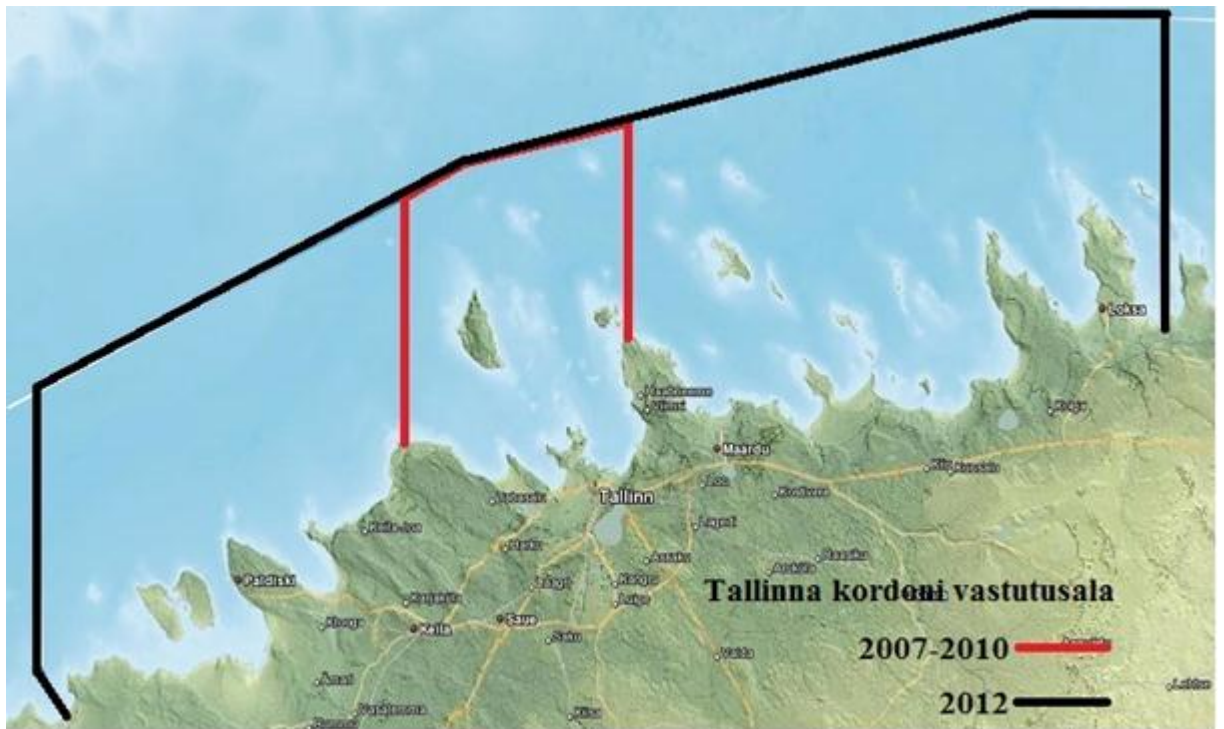
Timusk, E. 2008 Otsingu- ja päästetööde analüüs Lääne Piirivalvepiirkonna tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007. Sisekaitseakadeemia Piirivalvekolledž. Publitseerimata lõputöö. Sisekaitseakadeemia, Tallinn

Vainjärv, A. 2011 Pinnaltpääste võimekusega komandode riskipõhine paiknemine  
Sisekaitseakadeemia Päästekolledži Päästekool. Publitseerimata lõputöö.  
Sisekaitseakadeemia, Tallinn

## TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Tallinna piirivalvekordoni olemasolev otsingu- ja päästetööde varustus aastatel 2007-2010.....	17
Tabel 2. Tallinna kordoni olemasolev pürotehnika aastatel 2007-2010.....	18
Tabel 3. Piirivalveameti ujuvahendite ja õhusõidukite valmisolek määratakse teenistuskäsuga.....	20
Tabel 4. Hüpotermia etapid.....	22
Joonis 1. Tallinna kordoni struktuur aastal 2012.....	13
Joonis 2. Merepäästejuhtumite arv aastatel 2007-2010 ja aastal 2012.....	28

# LISA 1. Tallinna kordoni tegevuspiirkond



## LISA 2. Päästeülikonnad, päästelaud



### LISA 3. Õhulaev (Arctic airbout)



## LISA 4. MP-15 BOOMERANGER C-1100 RIB



Pikkus	11,10 m
Laius	3,60 m
Tühi mass	4.300 kg
Täis mass	5.700 kg
Mootori võimsus	540 hj
Maksimaalne kiirus	38 sõlme
Küttegaagi suurus	550 l
Maksimaalne inimeste arv	12 (75 kg)

## LISA 5. MP-04 SILLINGER 630



Pikkus	6,3 m
Laius	2,4 m
Kaal	630 kg
Kandejõud	16 inimest
Kiirus	30 sõlme
Rippmootorid	Mariner 2 x 50 hj



## LISA 6. Helikopter AGUSTA WESTLAND AW-139



Maksimaalne stardikaal 6400 kg

Maksimaalne kiirus 300 km/h

Maksimaalne lennukaugus 700 km

Maksimaalne lennukõrgus 6600 m

Reisijakohti 12 või veoseid 2200 kg

Meeskond: 2 pilooti, 1 parameedik- pinnaltpäästja

Väliskandesüsteem, tõstejõuga 2200 kg,

Otsimisprožektor, "SX-16" koos sünkroniseerimismehhanismiga

Päästevints tõstejõuga 270 kg

Öövaatlusseadmed, digitaalne kaart SKY FORCE , digitaalne videokaamera

## LISA 7. Intervjuu küsimused Tallinna kordoni juhtkonnale.

1. Kuidas olete rahul Tallinna kordoni otsingu-ja merepääste korraldamisega?
2. Mis on otsingu-ja merepääste korraldamisel tugevamad küljed?
3. Mis on otsingu-ja merepäästel korraldamisel nõrgemad küljed?
4. Kuidas ja kas olete rahul päästemeeskonna reageerimisega?
5. Mida oleks vaja parandada otsingu-ja merepäästevõimekuse tõstmiseks?
6. Kuidas iseloomustate otsingu- ja merepäästetöödel kasutatavat varustust?
7. Millist otsingu-ja merepäästevarustust vajaksite juurde?
8. Kuidas on korraldatud otsingu-ja merepäästetöödel osaleva isikkoosseisu koolitus?
9. Kes peaks koolitusi korraldama?
10. Millised otsingu-ja päästeoperatsioonid võivad kujuneda probleemseteks?
11. Kas naaberüksuste vahel toimub merepääste alane koostöö?
12. Mis asutustega teete otsingu-ja merepääste alast koostööd?

## LISA 8. Intervjuu küsimused Soome piirivalve Suomenlinna kordoni juhile

1. Kui suur on teie kordoni vastutavala (merel)?
2. Kui palju inimesi tegeleb otsingu-ja merepäästega?
3. Mis koolitust on nad saanud?
4. Mitu meresõidualust on teie kordonis, mis tegelevad otsingu-ja merepäästega?
5. Mis kuulub teie meeskonna varustuse hulka otsingu-ja merepääste töödel (rannas ja merel)?
6. Kui tihti korraldate otsingu-ja merepääste õppusi?
7. Mis on Teie merepääste korraldamisel tugevamad küljed?
8. Mis on Teie merepääste korraldamisel nõrgemad küljed?
9. Millised otsingu-ja päästeoperatsioonid võivad kujuneda probleemseteks? Miks?

LISA 9. 2007-2010 ja 2012 aastatel toimunud otsingu-ja päästeoperatsioonid

		2007	2008	2009	2010	<b>2012</b>
	juhtumite arv	7	5	9	17	<b>32</b>
	hädasolijate arv		12	29	42	<b>62</b>
Kuude lõikes	mai			1	2	<b>3</b>
	juuni	2	1	2	4	<b>11</b>
	juuli	3	2	3	5	<b>9</b>
	august	2	2	2	4	<b>4</b>
	september				1	<b>3</b>
	oktoober			1	1	<b>2</b>
Nädalapäev	esmaspäev				2	<b>2</b>
	teisipäev					<b>3</b>
	kolmapäev	1		1	1	<b>2</b>
	neljapäev				2	<b>4</b>
	reede	2	2	2	4	<b>8</b>
	laupäev	1	1	2	3	<b>9</b>
	pühapäev	3	2	3	5	<b>4</b>
Asukoht	Tallinna sektor	7	5	9	17	<b>22</b>
	Paldiski sektor					<b>2</b>
	Muuga sektor					<b>2</b>
Põhjus abiks	madalikule sõit	2	1	3	4	<b>5</b>
	kadunud inimese otsing	2	1	2	3	<b>5</b>
	ujuvahendi teh.riike	1	2	2	5	<b>1</b>
	reageering punasele raketile	2	1	1	3	<b>8</b>
	triiviva ujuvahendi päästmine			1	2	<b>13</b>
Kasutatav tehnika	maismaasõiduk ja ujuvahend	3	2	3	3	<b>2</b>
	ujuvahend	4	3	5	12	<b>30</b>
	ujuvahend ja helikopter			1	2	<b>-</b>