

Sisekaitseakadeemia  
Piirivalvekolledž

Erki Timusk  
BK050

OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE ANALÜÜS LÄÄNE  
PIIRIVALVEPIIRKONNA TEGEVUSPIIRKONNAS  
AASTATEL 1998-2007

Lõputöö

Juhendaja:

Maiko Martsik, MA

Tallinn 2008

ANNOTATSIOON  
SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Piirivalvekollidž	Kuu ja aasta: Mai 2008
Töö pealkiri: Otsingu- ja päästetööde analüüs Lääne Piirivalvepiirkonna tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007	
Töö autor: Erki Timusk	allkiri:
Referaat	
<p>Käesolev lõputöö sisaldab 40 lehekülge. Lõputöös on esitatud 3 lisa. Viidatud allikate nimekirja kuulub 21 nimetust. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning resümee on esitatud inglise keeles.</p> <p>Uurimustöö probleem: kuidas on Lääne Piirivalvepiirkonnas otsingu- ja päästeoperatsioone teostatud ning kuidas neid edaspidi efektiivsemalt teostada?</p> <p>Lõputöö eesmärgiks on hinnata Lääne Piirivalvepiirkonna üldist merepäästevõimekust, aastatel 1998 – 2007. Eesmärkide saavutamiseks uuris autor teemakohaseid kirjandusallikaid ja normdokumente, intervjueris merepääste spetsialiste ja analüüsis tekste ning võrdles merepäästeoperatsioonide aruandeid.</p> <p>Lõputöö uurimisobjektiks on Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite päästeüksuste merepäästevõimekus, reageerimiskiirus ja tegutsemisvõimekus. Uurimisaineks on päästeüksuste tegutsemine otsingu- ja päästeoperatsioonidel.</p> <p>Uurimistulemuste põhjal selgus, et üle 30% piirivalvekordonite isikkoosseisust on ilma merepäästealase ettevalmistuseta, piirivalvepiirkondade ja kordonite vastutusalade määramisel ei ole lähtunud merepääste seisukohtadest, päästeüksuste väljasõidu aeg ja hädasolijani sõitmise aeg on liiga pikk, et jõuda oma vastutusalal ühe tunniga hädasolijani. Kasutatav tehnika on vananenud ning talvine päästevarustus praktiliselt puudub.</p> <p>Uurimustöö aktuaalsus seisneb selles, et merepääste koordineerijate ja päästeüksuse kiire ja oskusliku tegevuse tulemusena on võimalik päästa merel ohuolukorda sattunud inimesi.</p> <p>Uurimustöö tulemuste põhjal esitab autor võimalikud lahendused kuidas piirivalvepiirkonnas merepäästevõimekust parandada.</p>	
Võtmesõnad: merepääste, päästeüksus, koolitus, reageerimiskiirus, tegutsemisvõimekus, teenistuspaik.	
Keywords: <i>Search and Rescue, Rescue Unit, training, reaction time, ability to operate, service place.</i>	
Kaitsmisele lubatud:	
Juhendaja allkiri : Maiko Martsik	

## SISUKORD

ANNOTATSIOON .....	2
SISUKORD .....	3
MÕISTED JA LÜHENDID .....	4
SISSEJUHATUS .....	5
1. MEREPEÄASTE KORRALDUS .....	7
1.1. Merepääste areng Eestis ja maailmas .....	7
1.2. Merepääste korraldus .....	8
1.3. Õiguslikud alused .....	9
1.4. Vastutusala määratlemine .....	11
1.5. Vastutusala iseloomustus .....	11
1.6. Otsingu- ja päästetöödel osaleva isikkoosseisu koolitus .....	12
1.7. Merepäästevarustuse kirjeldus .....	14
2. TEEMAINTE RVJUUDE KOKKUVÕTE .....	15
2.1. Teemaintervjuu kokkuvõte Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite ülematega .....	15
2.2. Teemaintervjuu kokkuvõte otsingu- ja päästeoperatsioone korraldavate ja koordineerivate isikutega .....	19
3. LÄÄNE PIIRIVALVEPIIRKONNA VASTUTUSALAL, AASTATEL 1998 – 2007 TEOSTATUD OTSINGU- JA PÄÄSTEOPERATSIOONIDE ANALÜÜS .....	24
3.1. Hiiu maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid .....	24
3.2. Lääne maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid .....	27
3.3. Pärnu maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid .....	29
3.4. Saare maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid .....	32
KOKKUVÕTE .....	36
RESÜMEE .....	38
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU .....	39
LISAD .....	41
LISA 1. Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusala kaart .....	41
LISA 2. Teemaintervjuu küsimused Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite ülematele .....	42
LISA 3. Teemaintervjuu küsimused otsingu- ja päästeoperatsioone korraldavatele ja koordineerivatele isikutele .....	44

## MÕISTED JA LÜHENDID

Otsingu- ja päästepiirkond (Rahvusvaheline termin ja lühend - *Search and Rescue Region - SRR*) – riikidevaheliste lepingutega kindlaksmääratud suurusega ala, mille piires osutatakse otsingu- ja päästeteenuseid.

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

Otsingu- ja pääste koordinatsioonikeskus (Rahvusvaheline termin ja lühend - *Joint Rescue Coordination Centre - JRCC Tallinn*) – üksus, mis vastutab SAR teenistuse tõhusa korralduse edendamise eest ning SAR operatsioonide koordineerimise eest kogu SRR ulatuses.

Otsingu- ja pääste allkeskus (Rahvusvaheline termin ja lühend - *Maritime Rescue Subcentre - MRSC*) – üksus, mis allub otsingu- ja pääste koordinatsioonikeskusele ning mille ülesandeks on täiendada keskuse tegevust SRR kindlaksmääratud rajoonis (vastutusosalal).

Otsingu- ja päästetööde juhtumi koordinaator (Rahvusvaheline termin ja lühend - *Search and Rescue Mission Coordinator - SMC*) – vastava koolituse saanud isik, kes on määratud juhtima konkreetse juhtumi SAR operatsioone otsingu- ja päästepiirkonnas.

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

Päästetööde koordinaator tegevuspaigal (Rahvusvaheline termin ja lühend - *On Scene Coordinator - OSC*) – vastava koolituse saanud isik, kes on määratud juhtima SAR operatsioone kindlaksmääratud otsingurajoonis.

Ohuolukord (Rahvusvaheline termin - *Emergency Phase*) - üldmõiste, mis tähendab olukorrast lähtuvalt, kas määramatuse-, häire- ja õnnetusseisundit. (Merepääste plaan. Siseministri 20.12.06 käskkiri nr 574).

## SISSEJUHATUS

Eesti on mereriik. Okupatsiooniaastad piirasid eestlaste merelkäimisi ja traditsioone. Vanemad põlvkonnad ei andnud noorematele oma merealaseid teadmisi edasi, sest neid ei saanud kusagil kasutada. Seetõttu hakkas kaduma austus mere vastu ja tekkima arusaam, et merel saab hakkama igaüks.

Kiire majandusarengu tulemusena ja reisimisvõimaluste suurenemisega on inimesed hakanud ostma uusi kaatreid ja jahte, kuid nende sõiduoskused ja üldteadmised merest ei ole veel sellisel tasemel, et ohutult sõita. Tänu tööpuudusele ja madalatele sissetulekutele ei võimalda maapiirkondade inimeste elatustase neil uusi veesõidukeid osta ning seetõttu kalastatakse vanade ja ohtlike paatidega. Sageli on kalurid ka alkoholihoobes, mis on järjekordne ohuallikas.

Tänu avanenud piiridele külastavad Eesti sadamaid teiste maade veesõidukid, mille kaptenid ei tunne siinseid laevateid ja rannikut piisavalt. Sellest tulenevalt võivad need veesõidukid ning seal viibivad inimesed sattuda ohuolukorda.

Päästeseaduse § 19<sup>1</sup> lg 1 sätestab, et otsingu- ja päästetöid, sealhulgas merereostuse avastamist ning likvideerimist, Eesti merealal, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel teostab piirivalve. Eduka merepäästeoperatsiooni läbiviimise eelduseks on reageerimis- ja tegutsemiskiirus ning päästeüksuste oskuslik tegutsemine. Autorile teadaolevalt ei ole Lääne Piirivalvepiirkonnas toimunud otsingu- ja päästeoperatsioone uuritud. Seetõttu on oluline analüüsida eelnevaid sündmusi, et vältida edaspidises tegevuses juba tehtud vigu. Uurimustöö aktuaalsus seisneb selles, et merepääste koordineerijate ja päästeüksuse kiire ja oskusliku tegevuse tulemusena on võimalik päästa merel ohuolukorda sattunud inimesi.

Merepäästeteema aktuaalsust näitab fakt, et Siseministri 17.01.2008 käskkiri nr 4 "Siseministeeriumi valitsemisala hädaolukordade riskianalüüs 2007" hindab inimeste massilist hukkamist jää lagunemisel ja laevahukku/lennuõnnetust või selle ohtu suure tõenäosuse (üks kord 1-10 a. jooksul) ning raskete tagajärgedega (tingitud ennekõike

rasketest tagajärgedest inimeste elule ja tervisele otseselt või keskkonna ja varalise kahju kaudu) hädaolukorraks.

Eeltoodust tulenevalt püstitas autor uurimustööle järgmise probleemi: kuidas on Lääne Piirivalvepiirkonnas otsingu- ja päästeoperatsioone läbi viidud ning kuidas neid edaspidi efektiivsemalt teostada?

Lõputöö eesmärgiks on hinnata Lääne Piirivalvepiirkonna üldist merepäästevõimekust, aastatel 1998 – 2007.

Lõputöö uurimisobjektiks on Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite päästeüksuste merepäästevõimekus, päästeüksuste reageerimiskiirus ja tegutsemisvõimekus. Uurimisaineks on päästeüksuste tegutsemine otsingu- ja päästeoperatsioonidel.

Töö eesmärkide saavutamiseks on autor uurimuse käigus püstitanud järgmised ülesanded:

- uurida teemakohaseid kirjandusallikaid ja normdokumente;
- uurida päästeüksuste reageerimiskiirust ja tegutsemisvõimekust;
- uurida põhilisi ohuolukorda sattumise põhjuseid, aegu ja kohti;
- analüüsida ja võrrelda uurimistulemusi;
- teha järeldusi ja ettepanekuid merepäästevõimekuse tõstmiseks.

Uurimistöö andmekogumismeetodina kasutab autor: 1) intervjuud: küsitledes Lääne Piirivalvepiirkonna, Põhja Piirivalvepiirkonna ning Piirivalveameti merepääste spetsialiste; intervjuu tekstide analüüs 2) õigusaktide, juhendmaterjalide, ametiseste käskkirjade ning erinevate merepäästeoperatsioonide aruannete dokumentaalvaatlust.

# 1. MEREPÄÄSTE KORRALDUS

## 1.1. Merepääste areng Eestis ja maailmas

1872. aastal asutati “Venemaa Jõgedel, Järvedel ja Meredel Uppumise Ohtu Sattunute Abistamise Ühingu Eestimaa osakond”. 1921.a alustas Eestis tegevust Merepääste ühisus “Poseidon”, 1930.a moodustati Eesti Punase Risti Seltsi juurde vetelpäästekolonnid, mille tegevus lakkas II maailmasõja ajal. (Eesti ... 1996: 66).

Esimesed mere kaldal asuvad tegutsemisvalmis päästevahenditega (päästepaat, jääpaat, päästeliiniseade) ja sellekohaste rajatistega (paadikuur, slipp, randumissild) vaatluspunktid merehädaliste avastamiseks ja päästmiseks 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 (seal olid päästepaadid ja päästeliiniseadmed), päästepaadijaamadeks ja päästeliinijaamadeks. Väljaspool Euroopat olid päästejaamad sel ajal USA-s (61), Briti kolooniates, Alžeerias ja Lõuna-Ameerikas. 19. sajandi lõpuks oli Eesti rannikul ja saartel ligi 30 päästejaama, kus olid õhukastidega päästepaadid ning osal neist jääpaadid ja päästeliiniseadmed. Jääpaadid olid elava jääliiklusega kohtades asuva is 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, 1927. aastal anti päästejaamad Eesti Punase Risti haldusse. 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 Riiast juhitud riiklikud päästeteenistused. (Päästejaam 1996: 346).

Päästeliini jaamad olid varustatud lisaks hariliku päästejaama varustusele ka raketijaamaseadega. Kui tormi mõjul lained on nii suured, et päästepaati ei saa kasutada ja laev on randunud võrdlemisi lähedal kaldale (kuni 300 meetrit), siis raketiseadme abil visatakse laevale peenike tugev nõör. Nimetatud sidemenööriga tõmmatakse laeva juurde üks jämedam tross, mida mööda pannakse erilise ploki abil sidemenööri abil edasi-tagasi käima päästetool. (Tõnissoo 1938: 101).

## 1.2. Merepääste korraldus

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

Merepääste eesmärkideks on Siseministri 20.12.2006 käskkirjaga nr 574 kinnitatud "Merepääste plaani" kohaselt:

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.

Piirivalveametile pandi merepäästetööde korraldamine kohustuseks Vabariigi Valitsuse 28. veebruari 1995 määrusega nr 85 "Mereotsingute ja merepäästetööde ning mereotsingute avastamise ja likvideerimise ülesannete täitmise korrastamine". Määruses sätestati, et „Killustatuse ja dubleerimise vältimiseks mereotsingute ja merepäästetööde ning merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamisel Vabariigi Valitsus määrab: panna Piirivalveametile mereotsingute ja merepäästetööde ning merereostuse avastamise korraldamine sise- ja territoriaalmeres ning majandusvööndis, samuti otsingu ja päästetööde ning reostuse avastamise korraldamine Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel, vabastades nendest ülesannetest Veeteede Ameti.“

USA Rannakaitses on merepääste eesmärgid konkreetselt kirjeldatud. USA Rannavalve eesmärgid on: päästa oma vastutusallas vähemalt 90% inimestest, kes on eluohtlikku olukorda sattunud; vältida varalisi kahjustusi vähemalt 70% ulatuses; olla 30 minuti jooksul tegutemisvalmis reageerima ohuolukorrale ja jõuda sündmuspaigale 90 minutiga. (kpt-mjr Bruening jt 1999).

Ministeeriumide ja nende valitsemisala riigiasutuste 2008. aasta tegevuskavas, mis on kinnitatud Vabariigi Valitsuse 10.01.2008 korraldusega nr 11 "Valitsusasutustele ja valitsusasutuste hallatavatele riigiasutustele 2008. aastaks määratud tegevuskulude jaotus,



materiaalsete ja immateriaalsete varade soetamise ja renoveerimise kulude ning sihtotstarbeliste eraldiste põhivara soetamise kulude objektiline liigendus ning ministeeriumide ja nende valitsemisala riigiasutuste 2008. aasta tegevuskavad" on sätestatud Siseministeeriumi valitsemisala sisejulgeoleku strateegilise eesmärgina 2011. aastaks piirivalve arvestuslik sündmuskohale jõudmise aeg minutites: „Piirivalve kahe kopteriga (Mi-8, AW-139) on tagatud pääste valmisolek 15 minutit tööajal ja üks tund töövälisel ajal väljalennuga Tallinnast, mis võimaldab jõuda 1,45 tunni jooksul abivajajani kogu Eesti päästepiirkonna ulatuses ning Tallinna piirkonnas 30 minuti jooksul. Alates 2008. a oktoobrist on võimalik Tallinnas teha 2-3 väljalendu üheaegselt. Ujuvahenditega on tagatud merepäästevõimekus jõuda abivajajani suvel ühe tunni jooksul, talvel kahe tunni jooksul, Peipsi järvel ühe tunni jooksul kõigil aastaegadel.“.

Siseministeerium seab “Siseministeeriumi valitsemisala arengukava 2009-2012” alusel piirivalvele eesmärgiks merealal päästa 2009 aastal – 80%; 2010 aastal - 80%; 2011 aastal - 100% ning 2012 aastal – 100% abivajajatest ning aastaks 2012 tagatakse suurõnnetuse korral (reisilaeva õnnetus) oma lennupäästega kuni 30 inimese päästmine 2 tunni jooksul.

Merepääste korraldamisel peab arvestama inimese suutlikkusega ilma kõrvalise abita vees elus püsida. Vähem kui 2°C vees püsib inimene elus vähem kui 15 minutit, 2°- 4°C vees suudab inimene elus püsida mitte kauem kui 1,5 tundi, 4°- 10°C vees suudab inimene elus püsida mitte kauem kui 3 tundi, 10°- 16°C vees suudab inimene elus püsida mitte kauem kui 6 tundi. Alla 16°C vees olles tekivad inimesel koheselt sisemised valud ning lihaskrambid. Paanikahood tekivad ja orienteerumisvõime kaob 10°C juures. 16°- 20°C vees suudab inimene elus püsida mitte kauem kui 12 tundi, kusjuures kehatemperatuur langeb 10 minutiga veetemperatuuriga lähedasele temperatuurile. (*Rajavartiolaitoksen ...* 1996).

### 1.3. Õiguslikud alused

Rahvusvahelised konventsioonid ja siseriiklikud õigusaktid mis merepääste valdkonda reguleerivad on Siseministri 20.12.2006 käskkirjaga nr 574 kinnitatud “Merepääste plaan” alusel:

- 1) Rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste 1979. aasta konventsioon (*International Convention on Maritime Search and Rescue*, 1979), (RTII 16.04.2001, 11, 56 )

- 2) Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS – 1974/78), (RTII 27.07.2001, 22, 117)
- 3) Rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon (RTII 02.03.2000, 2, 12)
- 4) Päästeseadus (RT I 1994, 28, 424)
- 5) Piirivalveseadus (RT I 1994, 54, 903)
- 6) Hädaolukorraks valmisoleku seadus ( RT I 2000, 95, 613)
- 7) Vabariigi Valitsuse 23. juuli 2002 määrus nr 237 “Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel” (RT I 2006, 33, 257)
- 8) Vabariigi Valitsuse 20. mai 2002 määrus nr 166 “Hädaolukorrast teavitamise kord ja nõuded edastatavale teabele” (RT I 2002, 43, 279)
- 9) Rahvusvaheline Lennu- ja Merepääste, Otsingute ja Päästetööde Käsiraamat (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual*).

Rahvusvaheline Lennu- ja Merepääste, Otsingute ja Päästetööde Käsiraamat (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual - IAMSAR Manual*) koosneb kolmest osast. Iga *IAMSAR Manuali* osa on kirjutatud spetsiifilist SAR süsteemi kohustust silmas pidades ning võidakse kasutada kui iseseisvat dokumenti või koos teiste osadega, et aru saada kogu SAR süsteemist.

Osa I - Organisatsioon ja juhtimine, käsitleb üldist SAR süsteemi kontseptsiooni, rahvusliku ja regionaalse SAR süsteemi asutamist ja täiendamist ning koostööd naaberriikidega tagamaks efektiivset ja ökonoomset SAR teenistust.

Osa II – Koordineerimine, sisaldab SAR operatsioonide planeerimist, koordineerimist ning ettevalmistust.

Osa III – Mobiilsed vahendid, sisaldab juhiseid lennukitele ja laevadele, mis on mõeldud otsingu- ja päästeoperatsioonide läbiviimiseks või kohapealseks koordineerimiseks ning juhiseid nende endi hädaolukorda sattumisel. (*International ... 2007:3*).

## 1.4. Vastutusala määratlemine

Merepääste plaani üldosa II peatüki alusel on Eesti otsingu- ja päästepiirkond (SRR) jaotatud vastutusaladeks merevalvekeskuse ja merepääste koordinatsiooni allkeskuste vahel ja lõige 2 sätestab, et Kuressaare MRSC vastutab SAR operatsioonide juhtimise ja koordineerimise eest Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusosalal territoriaal- ja sisemeres ning majandusvööndis.

Siseministri 03.12.2004 määrusega nr 73 kinnitatud Lääne Piirivalvepiirkonna põhimääruse § 2 lõige 2 sätestab, et tegevuspiirkond hõlmab ka tegevuspiirkonnas olevate valdade ja linnadega piirnevat territoriaal- ja sisemerd ning majandusvööndit. Piirivalveameti peadirektori 01.06.2005 käskkirjaga nr 166 on kinnitatud piirivalvepiirkondade omavahelised piirid alates 01.06.2006 ja määratud Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusala, kus Kuressaare MRSC vastutab SAR operatsioonide juhtimise ja koordineerimise eest. Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusala kaart on lisas 1.

Lääne Piirivalvepiirkonna ülema 18.01.2005 käskkirjaga nr 7 “Piirivalvekordonite tegevuspiirkonnad” on määratud piirivalvekordonite omavahelised piirid ja jaotatud vastutusalad piirivalvekordonite vahel, kus teostakse vahetult otsingu- ja päästetöid.

## 1.5. Vastutusala iseloomustus

Saaremaast ja Hiiumaast avamere poole jääv meri peidab endas rohkesti laevasõidule ohtlikke rahusid ja madalaid. Hästi teatakse Hiiumaast 15 km kaugusel loodes Soome lahte viiva mereteede lähedal paiknevat Hiiumadalat. Suurtele laevadele liiga madalaid kohti on ka Saaremaast ja Vilsandist 15-20 km kaugusel läänes. Vee pinnatemperatuur on talvel mere keskosas 1-2°C, jääga kaetud lahtedes ja rannavetes veidi alla 0°C. Maksimumi saavutab veetemperatuur juulis-augustis, mil see on saartest läänes ja Soome lahe suus 16-17°C. Eesti rannikumeri jääb igal talvel. Mõnel aastal on Eesti kõige karmimate jääoludega läänerranniku lähed osaliselt jäätunud juba oktoobri lõpul või novembri algul, väga sooja sügise järel aga alles jaanuari lõpul, Vilsandil ja Ruhnus isegi märtsi algul. Ainult külmadel talvedel kaanetub avameri rannast 5–10 km kauguseni. Jää hakkab lagunema tavaliselt märtsis ja kaob Eesti rannikuvetest aprilli lõpuks. Lainekõrgus on enamasti 1–2 m, maru ajal küünib see avamerel 10 ja Liivi lahes 3–4 meetrini. (Läänemeri 06.04.2008)

Liivi laht külgnub Eestis loodes Saaremaa ja kirdes Pärnumaa rannikuga. Avamerest eraldab lahte Lääne-Eesti saarestik. Ühendus avamerega on Kura kurgu ja Väinameriga. Liivi lahe põhjarannik on liigestunud ja madal, rannikumeres kulgeb 5 meetri sügavusjoon rannast keskmiselt 10-15 km kaugusel. Suurim sügavus on 67 meetrit. Vee temperatuur on suvel 17-18°C, madalates lahtedes 19°C, talvel keskmiselt 0°C. Jääkate esineb jaanuarist aprillini, üleni jäätub laht 30% talvedest, 28% talvedest lehe keskosa ei külmu. Suurimad saared on Kihnu, Ruhnu ja Abruka. Peasadam on Riia, olulised kaubasadamad Pärnu, Roomassaare, kohalikud kala- ja jahisadamad Mõntu, Nasva, Kärša, Kõiguste, Tõstamaa, Liu, Võiste, Treimani. (Riia ...1995:128)

Väinamerena käsitletakse Muhu, Saaremaa, Hiiumaa, Vormsi ja mandri vahelist mereala, millest väljuvad Suur ja Väike väin, Soela väin ning Hari ja Voosi kurk. Keskmise sügavus on 4,9 meetrit ja suurim sügavus 24 meetrit. Väinameri on jääkattes harilikult detsembri keskpaigast aprilli lõpuni. Üle Väinamere kulgevad Virtsu-Kuivastu, Rohuküla-Heltermaa, Rohuküla-Sviby ja Orjaku-Triigi parvlaevaliin. Jahisadamatena kasutatakse Haapsalu ja Orissaaret. Väiksema süvisega alustele on läbitav Muhu väina laevatee. Karmidel talvedel rajatakse üle Väinamere jääteed. (Väinameri 1998:547-548)

## 1.6. Otsingu- ja päästetöödel osaleva isikkoosseisu koolitatus

Pärnu piirivalvekordonis on seisuga 01.04.2008 teenistuses 57 piirivalveametnikku. 14 piirivalveametnikku on läbinud 1998-1999. aastal ÕTL "Arzamas" toimunud enesepäästevõtteid sisaldanud viiepäevase kursuse. 5 piirivalveametnikku on läbinud Piirivalvekooli merepiirivalvamise kursuse. 20 piirivalveametnikku omavad väikelaevajuhi tunnistust. 27 piirivalveametnikku ei ole väljaspool piirivalvekordoni merepääste kursustel ja koolitustel osalenud. Ilma erialase ettevalmistuseta on seega 47% isikkoosseisust. Ilma koolitusega piirivalveametnike suur arv on tingitud endise Ikla piirivalvekordoni isikkoosseisu määramisest Pärnu piirivalvekordoni nimekirja 2008. aasta jaanuarist.

Kärdla piirivalvekordonis on seisuga 01.04.2008.a teenistuses 38 piirivalveametnikku. Üks piirivalveametnik on läbinud 1998-1999. aastal ÕTL "Arzamas" toimunud enesepääste võtteid sisaldanud viiepäevase kursuse. 14 piirivalveametnikku on läbinud Piirivalvekooli

merepiirivalvamise kursuse. 29 piirivalveametnikku omavad väikelaevajuhi tunnistust. 16 piirivalveametnikku ei ole väljaspool piirivalvekordonit merepääste kursustel ja koolitustel osalenud. Ilma erialase ettevalmistuseta on seega 42% isikkoosseisust.

Kuressaare piirivalvekordonis on seisuga 01.04.2008 teenistuses 31 piirivalveametnikku. 8 piirivalveametnikku on läbinud 1998-1999. aastal ÕTL "Arzamas" toimunud enesepääste võtteid sisaldanud viiepäevase kursuse. 9 piirivalveametnikku on läbinud Piirivalvekooli merepiirivalvamise kursuse. 21 piirivalveametnikku omavad väikelaevajuhi tunnistust. 3 piirivalveametnikku ei ole väljaspool piirivalvekordonit merepääste kursustel ja koolitustel osalenud. Ilma erialase ettevalmistuseta on seega 10% isikkoosseisust.

Haapsalu piirivalvekordonis on seisuga 01.04.2008 teenistuses 30 piirivalveametnikku. 12 piirivalveametnikku on läbinud 1998-1999. aastal ÕTL "Arzamas" toimunud enesepääste võtteid sisaldanud viiepäevase kursuse. 5 piirivalveametnikku on läbinud Piirivalvekooli merepiirivalvamise kursuse. 14 piirivalveametnikku omavad väikelaevajuhi tunnistust. 6 piirivalveametnikku ei ole väljaspool piirivalvekordonit merepääste kursustel ja koolitustel osalenud. Ilma erialase ettevalmistuseta on seega 20% isikkoosseisust.

Ruhnu piirivalvekordonis on seisuga 01.04.2008 teenistuses 10 piirivalveametnikku. 2 piirivalveametnikku on läbinud 1998-1999. aastal ÕTL "Arzamas" toimunud enesepääste võtteid sisaldanud viiepäevase kursuse. Üks piirivalveametnik on läbinud Piirivalvekooli merepiirivalvamise kursuse. 4 piirivalveametnikku omavad väikelaevajuhi tunnistust. 3 piirivalveametnikku ei ole väljaspool piirivalvekordonit merepääste kursustel ja koolitustel osalenud. Ilma erialase ettevalmistuseta on seega 30% isikkoosseisust.

Piirivalvekordonites teenivatest piirivalveametnikest ei ole keegi läbinud koolitust "Päästetööde koordinaator tegevuspaigal" (OSC) ja kõiki seniseid juhtumeid on lahendanud selleks ettevalmistust mittesaanud inimene. Piirivalvekordonites teostavad otsingu- ja päästeoperatsioone päästeüksused, mis koostatakse teenistuses olevatest piirivalveametnikest.

Kuressaare merepääste allkeskuses on seisuga 01.04.2008 teenistuses 11 piirivalveametnikku. Merevalvekeskuse ülem on läbinud kursuse "Päästetööde koordinaator tegevuspaigal" (OSC), aga ükski piirivalveametnik ei ole läbinud koolitust "Otsingu – ja päästetööde juhtumi koordinaator" (SMC). Kõiki seniseid juhtumeid on

koordineerinud selleks ettevalmistust mittesaanud inimene. Merevalvekeskus on korraldanud sisekoolitusi kõikidele teenistujatele.

## 1.7. Merepäästevarustuse kirjeldus

Piirivalveameti peadirektori käskkirjaga 29.01.1999 nr 19 on kinnitatud "Piirivalve ujuvvhendite ja merekordonite varustusnormid pürotehnikale, esmaabi-, pääste-, ja tuletõrjevahenditele ning avariivarustusele". Lääne Piirivalvepiirkonna ülema käskkirja 23.01.2008 nr 3 "Lääne Piirivalvepiirkonna 2007.aasta kokkuvõtte" alusel saab ülevaate piirivalvekordonitele väljastatud päästevahenditest.

Tabel 1. Päästevahendite jaotus piirivalvekordonite kaupa

	Jäanaaskel	Jäätallad	Hüdrotermokostüüm	Pritsimiskindel ülikond	Pinnaltpäästeülikond	Katastroofipakend	Päästevõrk	Liiniheitja	Viskeiin	Päästerõngas	Termokott	Sõudepaat "Kasse"
Sõru TP	-	-	2	5	9	-	1	-	-	3	5	
Kärdla	-	-	1	5	14	1	-	-	-	2	4	3
Haapsalu	-	-	-	4	6	1	-	1	-	3	2	2
Pärnu	3	3	7	1	7	-	1	1	1	6	4	3
Ikla	3	3	4	1	2	1	-	1	1	2	1	
Ruhnu	3	-	-	2	1	2	-	-	-	1	-	1
Kuressaare	6	-	3	2	7	2	-	-	-	1	-	1
<b>Kokku</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>46</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>10</b>

Otsingu- ja päästetöödel võimalik kasutada alljärgnevaid kaatreid ja mootorpaate:

- PVK-025, MP-07, MP-24, MP-40 Kuressaare piirivalvekordoni käsutuses;
- PVK-002, PVK-006, PVK-023, MP-20, MP-21, MP-42 Kärdla piirivalvekordoni käsutuses;
- PVK-008, PVK-020, MP-05, MP-16 Haapsalu piirivalvekordoni käsutuses;
- MP-36 Pärnu piirivalvekordoni käsutuses.

Lisaks oli Piirivalveameti peadirektori 30.05.2007 käskkirja nr 124 alusel võimalus kasutada Põhja Piirivalvepiirkonnast Lääne Piirivalvepiirkonna operatiivalluvusse antud laeva PVL- 106 Maru.

## 2. TEEMAINTERVJUUDE KOKKUVÕTE

Merepääste hetkeolukorra paremaks analüüsimiseks viis autor läbi viis teemaintervjuud Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite ülematega ning viis teemaintervjuud otsingu- ja päästeoperatsioone korraldavate ja koordineerivate isikutega. Kõik intervjuud lindistati. Küsimustikud on lisa 2 ja lisa 3.

### 2.1. Teemaintervjuu kokkuvõte Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite ülematega

Piirivalvekordonite ülemate ühine arvamus on, et merepääste korraldamisele tuleb senisest rohkem tähelepanu pöörata. Senini on eelistatud valdkondadeks olnud piirikontroll ja piiride valve ning merepäästele on vähem tähelepanu pööratud. Piirivalvepiirkonna juhtkonna poolt ei ole antud täpsemaid juhiseid, mis reguleeriksid ja juhendaksid merepääste valdkonnaga seonduvat. Teenistuspaikades ja ujuvvahenditel ei ole tagatud vajalikke elamistingimusi. Hiiumaal ja Saaremaal paiknevad ujuvvahendid on alakomplekteeritud ja piirivalvekordonites on vähe merepääste koolitusi saanud piirivalveametnikke. Ei olda rahul piirivalvekordonites olemasoleva ja merepäästeoperatsioonidel kasutatava varustusega. Varustust ei ole piisavalt ning see on enamuses vananenud.

Merepääste korralduse tugevamate külgedena toovad kordoniülemad välja: isikkoosseisu kõrge motivatsioon; piisav arv piirivalveametnikke, kes on alalises valmiduses merepäästeoperatsioonideks; kohalike olude head tundmine; head suhted kohalike sadamate ja Päästeameti komandodega, kes vajadusel abistavad piirivalvet oma tehnikavahenditega; kvaliteetsete päästepaatide (piirivalvepiirkonna kaks “Boomeranger” tüüpi mootorpaati) kasutamine suvisel navigatsioonihooajal; reageerimine igale saadud teatele.

Reageerimisvõimekusega on piirivalvekordonite ülemad rahul, päästeüksuse väljasõit kordonist toimub üldjuhul 15 minuti jooksul peale esmase teate saamist. Tänu suurele tegevuspiirkonnale võtab aga sündmuskohale jõudmine palju aega. Erinevalt Päästeameti komandodest ei ole piirivalvekordonites, alalises valmisolekus päästeüksusi ja sellest tuleneb ka pikem aeg kordonist väljasõiduks. Tegutsemisvõimekusega ei ole

piirivalvekordonite ülemad rahul. Soovitakse paremaid tehnikavahendeid, millega saaks merepäästeoperatsioone teostada igal aastaajal ja igasuguse ilmaga.

Piirivalvekordonite ülemad arvavad ühistelt, et merepääste korraldamisel on nõrgimaks küljeks päästeüksuste koolituste puudumine. Intervjueeritute arvates ei ole nii päästeüksuse liikmete kui päästeoperatsiooni koordineerivate isikute ettevalmistus piisav. Koolitusi viiakse läbi ainult piirivalvekordoni siseselt. Merepäästeoperatsioone toimub suhteliselt vähe selleks et isikkoosseis saaks oma oskusi ja vilumusi säilitada ning parandada. Soovitakse rohkem juhendamist piirivalvepiirkonna ja Piirivalveameti poolt. Samuti loetakse ebarahuldavaks amortiseerunud ja tehniliselt vananenud tehnikat, mida saab kasutada ainult suvisel navigatsioonihooajal.

Kordoniülemad leiavad, et merepäästevõimekuse tõstmiseks on vaja läbi viia isikkoosseisu koolitusi. Koolitama peaks nii päästjaid kui merepäästeoperatsioone juhtivaid isikuid. Vajalik on hankida rohkem kaasaegset tehnikat, et merepäästevõimekus oleks tagatud igal aastaajal ning vastavalt merepääste riskianalüüsile tuleb luua komplekteeritud teenistuspaigad.

Piirivalvekordonite vastutusala jagamise põhimõtted on intervjueeritavatele ebaselged., Vastutusala on määratud piirkonnaülema käskkirja alusel, arvestades maakondade piire, piirivalvekordonite ülemate arvamus ei ole küsitud. 2005. aastal välja antud käskkirja ei ole uuendatud, kuigi piirivalvepiirkonna struktuurüksustest on neli piirivalvekordonit likvideeritud. Üldine arvamus on, et merepääste valdkonnaga ei ole vastutusala jagamisel arvestatud.

Piirivalvekordonite ülemad leiavad, et merepäästeoperatsioonide läbiviimiseks olemasolevate vahenditega suvisel navigatsioonihooajal soodsa ilma korral oleks piirivalvekordoni optimaalne mereala suurusega kuni 10 meremiili kaldast ja kuni 20 meremiili teenistuspaigast. Praegusel hetkel, kui puuduvad teenistuspaigad, on piirivalvekordonite vastutusala liiga suured selleks, et tagada hädasolijani jõudmine ühe tunni jooksul. Piirivalvekordoni vastutusala suurus sõltub teenistuspaikade asukohast, ujuvvahenditest ja teistest päästevahenditest ning isikkoosseisust.



Piirivalvekordonite ülemad töid esile hajutatud teenistuskohad Hiiumaal (Sõru, Lehtma ja Kõpu) ning Läänemaal (Tuksi ja Dirhami). Kuressaares ja Pärnus on üks teenistukoht (piirivalvekordon) ja see asub kõige intensiivsemas laevasõidu piirkonnas.

Merepäästeüksuste paiknemisel ei ole arvesse võetud juhtunud õnnetusi ja laevaliikluse intensiivsust. Piirkonna vastutusala on ebaühtlaselt kaetud. Päästeüksusi ei ole Sõrve poolsaarel, Lääne-Saaremaal, Lääne-Hiiumaal, Liivi lahe põhja- ning idaosas. Vastutusala on liiga suured ja päästeüksustel kulub sündmuskohale sõiduks palju aega. Pärnu piirivalvekordon asub merest kaugel ja mereala, kus piirivalvekordon on võimeline merepäästeoperatsioone läbi viima, on ainult u 15%. Merepääste üksuste paigutamisel on lähtunud piirivalvamise seisukohast, aga mitte merepääste riskianalüüsist. Kui oleks rohkem teenistuskohasid, tekiks probleem isikkoosseisu ja tehnikaga.

Intervjueeritavad pidasid põhilisteks vahenditeks merepäästeoperatsioonide teostamisel mootorpaate, kaatreid ja päästeülikondasid ning talvel mootorkelke ja kergepaate. Viimastel aastatel on hangitud uut kergetehnikat, nagu päästeülikonnad ja "Kasse" tüüpi kergepaadid, kuid päästevahendeid ei ole piirivalvekordonites veel piisavalt ja neid kontrollitakse ebaregulaarselt. Kõik kaatrid ja mootorpaadid (välja arvatud piirkonna kaks "Boomeranger" tüüpi mootorpaati) on tehniliselt vananenud. Suurema merepäästeoperatsiooni korral on piirivalvekordonid võimetud ja peavad abi paluma kohalikelt koostööpartneritelt.

Piirivalvekordonite ülemad sooviksid jääklassiga kaatreid saavutamaks talvist merepäästevõimekust ja mobiilseid treileril veetavaid kaatreid, mis mahutaksid 4-6 inimest. Samuti soovivad piirivalvekordonite ülemad hankida hõljukeid, piisaval arvul isiklike päästevahendeid ja liiniheitjaid. Soovitakse kogu vananenud tehnika väljavahetamist ja selle edaspidist regulaarset uuendamist, samuti seda, et piirivalvepiirkonnas oleks reservis ujuvvahend, mida saaks suunata piirivalvekordonisse, kus ujuvvahend on hetkel remondis. Struktuuriüksuste ülemad ei oma ülevaadet kõikidest võimalikest päästevahenditest.

Merepäästealaseid koolitusi korraldatakse ainult kordoni sisestel õppustel. Piirivalvepiirkonnas ja piirivalvekordonites on viimastel aastatel toimunud kuni kaks õppust aastas. Väljaspool piirivalvekordonit ei ole viimastel aastatel täiendkoolitusi

korraldatud. Piirivalvekordonite ülemad leiavad, et päästeüksuste koolitused on korraldamata valdkond, kuna keegi konkreetselt sellega ei tegele.

Intervjueeritavad arvavad ühiselt, et koolitusi peavad pakkuma oma ala asjatundjad, näiteks merekoolid. Koolitusi peaks korraldama Piirivalveameti personali- ja dokumendihalduse osakonna koolitus- ja arendusjaoskond koos piiriturvalisuse osakonna merepääste jaoskonnaga. Päästeüksuste vilumuste ja taseme säilitamist ning reageerimiskiirust peab piirivalvekordon iseseisvalt harjutama.

Piirivalvekordonid on harjutanud reageerimiskiirust ja kordonist väljasõitu, isikkooseisule on tutvustatud päästevahendeid. Haapsalu piirivalvekordonil on 2008 aasta kevad-suvel plaanis läbi viia koolitus koos päästeametnikega. Merepääste seisukohalt ei oska intervjueeritavad rohkem koolitusi esile tuua. Piirivalvekordonites ei ole pädevaid inimesi, kes merepäästealaseid oskusi teistele suudaks edasi anda.

Piirivalvekordonite ülemad leiavad, et olemasolevate tehnikavahendite ja ettevalmistuse baasil saavad päästeüksused rahuldavalt hakkama. Lõbusõiduluste ja kalapaatidega seotud päästmistega tulevad kordonid toime. Kuna intervjueeritavatel ei ole merepäästealaseid koolitusi ja teadmisi ei osata päästeüksuse pädevust adekvaatselt hinnata.

Kõikides piirivalvekordonites on merepäästeoperatsiooni juhtimine sündmuskohal korraldatud selliselt, et sündmuskoha juhiks hakkab esimesena kohalejõudnud üksuse piirivalvekaatri toimkonna vanem. Kaatrijuhid ei ole OSC koolitust läbinud ning seetõttu ei ole nad kvalifitseeritud päästeoperatsioone juhtima.

Mobiilsete päästeüksuste liikmed peaksid piirivalvekordonite ülemate arvates ennekõike oskama ennast päästa, kasutama efektiivselt päästevarustust, olema heas füüsilises vormis, tundma oma tegevuspiirkonda – kõike, mis on sätestatud merepäästeplaanis.

Suveperioodil loodavad intervjueeritavad soodsa ilma korral oma vastutusalades hädasolijani jõuda kahe ja poole kuni kolme tunni jooksul. Talveperioodil on piirivalvekordonite merepäästealane võimekus oluliselt madalam ja oma vahenditega tõenäoliselt hädasolijani ei jõuta.

Piirivalvekordonite ülemad leiavad, et ranniku lähedal, 5-7 meremiili kaugusel, peab merepäästetöid teostama piirivalvekordon, majandusvööndis suuremad laevad ja kui piirivalvekordoni võimekusest ei piisa, siis kopterid kogu vastutusala ulatuses. Kui sündmuskoht on teada, peab tegutsema kordon, aga otsinguid teostama kopter.

Intervjueeritavad leiavad, et praeguste vahendite ja päästeüksuste asukohtadega ei ole soovitatav merepäästevõimekus, ühe tunni jooksul hädasolijani jõudmine, piirivalvekordonitele siseselt praktiliselt saavutatav. Merepäästevõimekuse parandamiseks on vaja luua ja komplekteerida teenistuspaigad ning komplekteerida ujuvahendite meeskonnad.

Piirivalvekordonite ülemad leiavad, et potentsiaalsed õnnetuspiirkonnad on Hiiumaal Hiiumadal ja Väinameri; Läänemaal Voosi kurk; Saaremaal Vilsandi ja Abruca saarte ümbrus, Sääre madalik ja Kõiguste sadama piirkond ning Pärnumaal Pärnu laht ja Kihnu saare ümbrus.

Probleemseteks arvavad kordoniülemad kujunevat kõik sündmused rasketes ilmastikutingimustes, paljude ohvritega õnnetused, nõrgalt jäält päästmised ning mitme üheaegse sündmuse toimumist .

## 2.2. Teemaintervjuu kokkuvõtte otsingu- ja päästeoperatsioone korraldavate ja koordineerivate isikutega

Intervjueeritavate arvamusel Lääne Piirivalvepiirkonna merepääste korraldatuse kohta on erinevad. Neli intervjueeritavat leiavad, et struktuur toimib ja isikkoosseisul on pikaajaline staaž, aga puudub SMC kvalifikatsiooniga merepääste allkeskuse personal, kes oleks pädev päästeoperatsioone koordineerima. Üks intervjueeritav ei ole merepääste korraldusega rahul, kuna merepääste allkeskuste isikkoosseis ei ole mereharidusega, piirivalve organisatsioon on keskendunud piirivalvamisele ja merepääste on nende jaoks teisejärguline. Piirivalve juhtkond ei ole teadlik Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõuetest ja soovitudest.

Merepääste korralduses loevad intervjueeritavad tugevamateks külgedeks järgmised asjaolud: aastatepikkuse töökogemusega piirivalveametnikud, toimiv mereseiresüsteem ja

ülemaailmse merehäda ja -ohutuse süsteemi rajoon A2. Esile tuuakse olemasolevad head mootorpaadid piirivalvekordonites ning Tallinnas paiknevad lennuvahendid.

Intervjueeritavad leidsid, et ohuolukorrale reageerimise aeg saab olla parem kui see hetkel on. Maksimaalne väljasõiduaeg kordonist ei tohi olla rohkem kui 15 minutit, kuid hetkel sellist võimekust veel ei ole. Päästeüksuste tegutsemisvõimekust mõjutavad oluliselt ilmastikutingimused. Ilmast sõltub nii ujuvvahendite päästevõimekus kui sündmuskohale jõudmise aeg. Piirivalvepiirkond ja kordonid peavad hoolitsema selle eest, et päästjad ja varustus oleksid komplekteeritud ja ühes kohas.

Intervjueeritavad leiavad, et merepääste korralduse nõrgaks küljeks on juhtimine ja koordineerimine, sest piirivalveametnikud on kinni sõjaväelises käsuõiguses ja eiratakse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni struktuure ja käsuliine. Samuti on ebamäärane koordinaatorite otsustusõigus. Suur probleem on kõigi arvates kvalifitseeritud personaliga. Merepäästkeskustes peaksid olema teenistuses SMC koolituse läbinud laevajuhid või tüürimehed. Koolituste tarvis on vaja muretseda merepääste koolituse tarkvara. Lisaks JRCC-le peab olema kõrgem instants - NCC, kes projektirühmana korraldaks merepäästet. Puudusena toodi esile ka lennukite Tallinna-keskne baseerumine, mitte hajutatus üle päästepiirkonna. Piirivalvekordonite teenistuspaikade puudumist nimetati samuti merepääste korralduse nõrgemaks küljeks.

Merepäästevõimekuse tõstmiseks peab intervjueeritavate arvates valima ja põhjalikult koolitama sobivate isikuomadustega koordinaatorid ja planeerijad. Tuleb määrata üksustele täpsed ülesanded ja määratleda täpne valmisoleku aeg. Tuleb muretseda piisaval arvul päästevarustust ja -tehnikat ning see planeeritult paigutada teenistuspaikadesse. Soovitava kohalejõudmisaja, üks tund kogu vastutusala piires, saavutamiseks on vajalik rajada Kuressaare kopteribaas ja tagada õhusõidukite alaline 15-minutiline valmisolek väljalennuks.

Intervjueeritavate arvates on vastutusalad piirivalvepiirkondade vahel jagatud maakonna piiridest ja piirivalvekordonitel valdade piiridest lähtuvalt. Merepääste seisukohtadega ei ole arvestatud.

Piirivalvekordoni (teenistuspaiga) vastutusala peaks olema intervjueeritavate arvates selline, et mootorpaat ühe tunniga selle ala kataks. Majandusvöönd ja teenistuspaikadest kaugemal kui 20 miili olevad merealad peaksid jääma väljapoole kordoni vastutusala, laevade ja lennuvahendite vastutusalasse.

Positiivsena toodi merepäästeüksuste paigutuses esile, et piirivalvekordonid on maakonnakeskustes, seal kus on kõige intensiivsem mereliiklus. Positiivsena nähti veel mõnede konkreetsete teenistuspaikade (Sõru, Dirhami) säilitamist. Merepääste allkeskus asub sealsamas, kus on piirivalvepiirkonna staap ja info edastamine piirkonna juhtkonnale on seetõttu operatiivne.

Puudustena toodi esile see, et päästeüksuste paigutuses ei ole lähtutud merepääste seisukohast. Viis päästeüksust nelja maakonna peale on ebapiisav ja vahemaad jõudmaks õnnetuspiirkonda on väga pikad. Päästeüksuste asukoht peab olema mere ääres ja seal, kus õnnetused sagedamini juhtuvad. Päästeüksuste baseerumisel ei tohi arvestada piirivalvamise vajadusi. Suurim puudus on lennuvahendite Tallinna-keskne baseerumine.

Intervjueeritavate arvamusel merepäästetöödel kasutatava varustuse kohta olid positiivsed. Parimateks vahendiks nimetati kahte piirivalvepiirkonda hangitud Boomeranger mootorpaati. Kiideti piirivalvepiirkonna poolt hangitud päästeülikondasid ja avaldati arvamust, et esmavajadused varustatuse osas on täidetud. Piirivalvekordonitel on ka järelveetavad paadid. Teiste piirivalvepiirkondadega võrreldes on Lääne Piirivalvepiirkond päästevarustusega paremini varustatud.

Juurde soovitati hankida järelkärul veetavaid mootorpaate 4-5 inimese jaoks. Samuti soovitasid intervjueeritavad hankida navigatsiooni- ja valgustusseadmeid, päästeülikondasid ja talvist päästevarustust. Varustuse hankimine ja vahetamine peab olema planeeritud tegevus. Initsiatiiv uue varustuse hankimiseks peab tulema piirivalvekordonist piirivalvepiirkonda.

Koolituste korraldamise osas toodi esile valikainena piirivalvekolledžis toimuvad merepääste koolitused, Mereakadeemiaga koostöös toimuv keeleõpe ning Soome piirivalve poolt võimaldatavad OSC koolitused. Samuti toodi esile toimivaid hooajalisi operatiiv-taktikalisi harjutusi piirivalvekordonites. Kõige suurem probleem on SMC koolitustega,

kuna seda naaberriikides igal aastal ei korraldata. Üldine seisukoht on, et päästeüksuste ettevalmistus on koolitajate puudumise tõttu ebapiisav.

Intervjueeritavate ühine seisukoht koolituste korraldamise kohta on, et piirivalve merepäästekoolitused peab planeerima Piirivalveameti personali- ja dokumendihalduse osakonna koolitus- ja arendusjaoskond koostöös piiriturvalisuse osakonna merepääste jaoskonnaga. Koolituse läbiviija peaks Piirivalveameti tellimuse alusel olema piirivalvekolledž. Sellisel viisil on tagatud kõigile ühesugune ja kvaliteetne ettevalmistus. Merepäästejaoskond ja piirivalvepiirkonnad peavad korraldama asutusesiseseid õppusi oskuste ja teadmiste säilitamiseks. Merepäästejaoskond suudab korraldada ainult rahvusvahelisi ühisõppusi.

Lääne Piirivalvepiirkond on korraldanud viimasel kahel aastal neli merepäästealast õppust, kuhu on kaasatud mitu piirivalvekordonit. Piirivalveamet on korraldanud OSC koolitusi Soome Vabariigis, 2007. aastal läbis koolituse seitse inimest. Igal aastal toimuvad rahvusvahelised ühisõppused. 2008. aastal on plaanis Liivi lahel korraldada ühisõppus Läti Mereväega, kuhu on kaasatud Lääne Piirivalvepiirkond. Ühisõppusi korraldatakse kõikide Eesti naaberriikidaga.

Päästeüksuste pädevuse kohta avaldati arvamust, et päästeüksuste liikmetel on pikaajaline staaž ja sealt tulenev kogemus. Üksuste reageerimisaeg on liiga pikk, päästeüksused ei ole kaardistatud ning nende abistamise võimalus on küsitav. Merevalvekeskuste personalil peab olema rohkem initsiatiivi ja nad peavad päästeoperatsiooni juhtima, mitte ootama piirivalvepiirkonna juhtkonna sekkumist.

Intervjueeritavate ühine seisukoht on, et merepäästeoperatsiooni juhtimine ei vasta nõuetele. Kaatrijuhid ja kordonite ülemad ei ole läbinud OSC koolitusi, merevalvekeskuse personal ei ole läbinud SMC koolitusi. Juhtimine on käsuliinides kinni, juhivad ülemad mitte ettevalmistuse saanud spetsialistid. Probleeme on ka sidepidamisega päästeoperatsioonidel.

Päästeüksuse liikmele vajalikest oskustest toodi välja: pinnaltpääste ning enesepääste oskus, ujuvvahendite paigutuse planeerimise oskus, meresõiduoskus, planeerimisoskus, esmaabi andmise oskus, hea füüsiline ettevalmistus, oskus kasutada kõiki sidevahendeid,

päästevahendite kasutamine, otsustusjulgus, suhtlusoskus ning kõik merepäästeplaanis sätestatud oskused.

Hädasolijani jõudmise aeg sõltub intervjueeritavate arvates sellest, kuidas suudetakse teha koostööd partnerite ja tsiviillaevadega. Navigatsiooniperioodil on selleks piirkonna vahenditega ligikaudu 2,5 tundi, aga talvel piirkonnal võimekus puudub.

Spetsialistide ühine arvamus hädasolijani jõudmise maksimaalse aja kohta on järgmine: kopteri valmisolekuga väljaspool tööaega kulub stardini 1 tund ja lennukiirusel 200km/h jõutakse Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusala kaugeimasse punkti 2,5 tunniga.

Milliste ressurssidega päästetöid teostada, milliseid päästeüksusi on vaja otsingu- ja päästetöödele kaasata, peavad otsustama pädevad SMCd. Intervjueeritavad avaldasid arvamust, et piirivalvekordonite mootorpaadid sobivad päästma kuni 10 miili kaugusel kaldast, eelkõige aga ranniku lähedal. Kopter tuleb kaasata, kui on vaja otsida suurelt alal või kui kopteri sündmuskohale jõudmine on kõige kiirem.

Intervjueeritavad leidsid ühiselt, et ühe tunniga suudab hädasolijani jõuda vaid Kuressaares baseeruv kopter, mis on 15-minutilises väljasõiduvalmiduses. Mobiilsetele üksustele peab korraldama õppusi ja harjutusi, planeerima vahendite paigutust ja koolitama koordinaatoreid.

Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusalas loeti potentsiaalsemateks õnnetuspiirkondadeks laevadega Hiiumaast põhjas/loodes olev laevaliiklusala ja kaubalaevade ning parvlaevade ristiliiklus Väinameres. Lõbusõidualustele loeti ohtlikeks Hari kurk, Kuressaare, Pärnu ja Haapsalu ümbrus.

Probleemseteks päästeoperatsioonideks arvasid spetsialistid kujunevat õised juhtumid keset Läänemerd, mis on maismaast kaugel. Samuti kujuneb probleemseks paljude ohtusattunud inimestega õnnetus ning õnnetused, kus on vaja kasutada abijõude või kui tekib reostus.

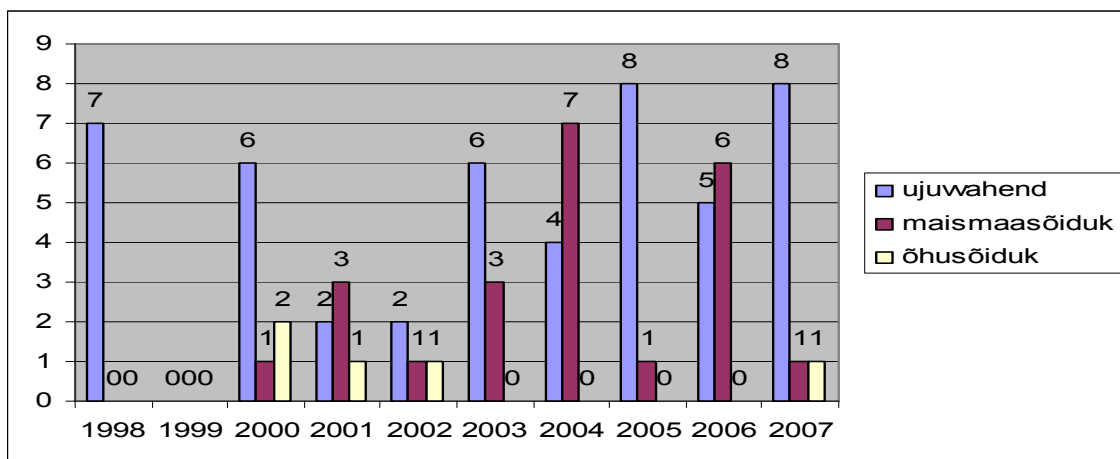
Intervjueeritavate arvates rahuldab seadusandlus piirivalve vajadusi ja võimaldab merepäästetöid efektiivselt teostada.

### 3. LÄÄNE PIIRIVALVEPIIRKONNA VASTUTUSALAL, AASTATEL 1998 – 2007 TEOSTATUD OTSINGU- JA PÄÄSTEOPERATSIOONIDE ANALÜÜS

Uurimustöö autor kasutas analüüsidest päästeüksuste poolt koostatud merepäästeoperatsioonide aruandeid ning Lääne Piirivalvepiirkonna poolt koostatud statistilisi aruandeid.

#### 3.1. Hiiu maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid

Analüüsitaval perioodil, aastatel 1998-2007, osalesid Kärkla piirivalvekordoni päästeüksused 71 otsingu- ja päästeoperatsioonil. Kärkla piirivalvekordoni erinevate päästeüksuste poolt teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonidest analüüsitaval perioodil annab ülevaate joonis 1.



Joonis 1. Otsingu- ja päästeoperatsioonid Kärkla piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007.

Kuude lõikes on juhtumeid olnud alljärgnevalt: jaanuar – 3; veebruar – 5; märts – 4; aprill – 2; mai – 3; juuni - 10, juuli – 17; august – 13; september – 7; oktoober – 3; november – 3 ning detsember – 1. Suvisel puhkuseperioodil juunist augustini toimub seega 56% merepäästeoperatsioonidest.

Kärkla piirivalvekordoni piirivalveametnike abi on vajatud merepäästeoperatsioonide läbiviimisel ühel korral Luidja, Kassari ja Heltermaa piirkonnas; 2 korral Hiiu madalal ja Vinkovi madalal; 3 korral Apollo madalal, Kõrgessaare lähistel ja Läänemerel Kõpu



poolsaarest läänes ja kagus merepiiri läheduses; 4 korral Kärkla piirkonnas; 8 korral Kõpu poolsaare ümbruses ja Suursadama – Hellamaa piirkonnas; 15 korral Lehtma lähistel ning 18 korral Sõru – Emmaste piirkonnas. Kaugemal kui 10 meremiili kaldast on analüüsitava perioodil toimunud kaheksa otsingu- ja päästeoperatsiooni.

Nädalapäevade arvestuses on otsingu- ja päästetööd jagunenud järgnevalt: esmaspäev - 5; teisipäev – 9; kolmapäev – 9; neljapäev - 7; reede - 12; laupäev - 13; pühapäev - 16. Kõige rohkem on seega otsingu- ja päästeoperatsioone toimunud pühapäeval, mil on toimunud 22% ja kõige vähem neljapäeval, mil on toimunud 7% päästeoperatsioonidest.

Kärkla piirivalvekordoni piirivalveametnike poolt osaletud 71 päästeoperatsioonist 19 on toimunud pimedal ajal ja ülejäänud 52 valgel ajal. Esmase ohuolukorra teate saamise keskmine kellaeg on 13:26. Päästeüksus sõitis teenistuspäigast välja keskmiselt 34 minutit pärast ohuolukorra teate saabumist korrapidajale. Kõige kiiremini on päästeüksus kordonist sündmuskohale suundunud 4 minutit pärast teate saamist ja kõige rohkem on aega läinud 190 minutit. 30-60 minutit on ohuteatele reageerimiseks kulunud 13 korral ning üle 60 minuti on läinud kordonist lahkumiseks 6 korral. Keskmine otsingupiirkonda kohalejõudmise aeg on olnud 85 minutit peale esmase teate saamist. Kõige lühem aeg hädasolijateni jõudmiseks on olnud 8 minutit ja kõige pikem aeg otsingupiirkonda jõudmiseks on olnud 340 minutit peale esmase ohuolukorra teate saamisest. Vähem kui 60 minutiga on otsingute rajooni saabus 50% juhtumitest; 60- 90 minutiga 23% juhtumitest; 90 –120 minutiga 8% juhtumitest; 120 – 240 minutiga 13% juhtumitest ning üle 240 minuti kulus sündmuskohale saabumiseks 6% juhtudest. Kuuel korral pääsesid ohuolukorda sattunud inimesed iseseisvalt, või päästeti teiste inimeste poolt enne päästeüksuse saabumist.

Piirivalvekordonist sündmuskohale sõiduks on analüüsitava perioodil kulunud keskmiselt 45 minutit. Vähem kui 30 minutiga on sündmuskohale sõidetud 53% juhtudest; 30 - 45 minutiga 19% juhtudest; 45 – 60 minutiga 11% juhtudest; 60 –90 minutiga on sündmuskohale sõidetud 6% juhtudest ning üle 120 minutiga 11% juhtudest. Kõige pikem aeg sündmuskohale sõiduks on olnud 255 minutit, kui PVL-106 sõitis Saaremaa sadamast Tahkuna majakast 14,5 miili NW asuva tankeri SKY STAR tulekahju teatele reageerima. Keskmiselt on otsingu- ja päästeoperatsioonid kestnud 187 minutit.

Kõige vähem on päästeoperatsioon kestnud 28 minutit ja kõige kauem on päästeoperatsioonid kestnud 20 ning 34 tundi. Kuni 120 minutit kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud 37% juhtudest, 120 - 240 minutit kestvaid operatsioone on olnud 37% juhtudest, 240 - 360 minutit kestvaid operatsioone 9% juhtumitest ning üle 360 minuti kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud analüüsitaval perioodil 17% juhtudest.

Kokku on Kärjala piirivalvekordoni päästeüksused päästnud 113 inimest, hukkunud on 11 inimest. Põhjused, miks päästeüksuste abi vajati, olid alljärgnevad: 5 korral inimesed või transpordivahend jääl ohuolukorras; 8 korral kadunud inimene või ujuvvahend; triiviva ujuvvahendi päästmine 3 korral; 4 korral oli laev uppumas või lekkis; tehniline rike 21 korda; madalikule on sõidetud 22 korda; piirivalve tegevuspiirkonnas lastud punasele raketile reageeriti 3 korral ja ühel korral oli lennuõnnetus ning ühel korral tulekahju tankeril. 13 korral on ohuolukorda sattunud kala- või kaubalaevad ja 39 juhul on abistatud lõbusõidualuseid. Kolmel juhul osalesid otsingu- ja päästeoperatsioonis nii ujuvvahend kui maismaasõiduk ning kahel juhul ujuvvahend ja kopter.

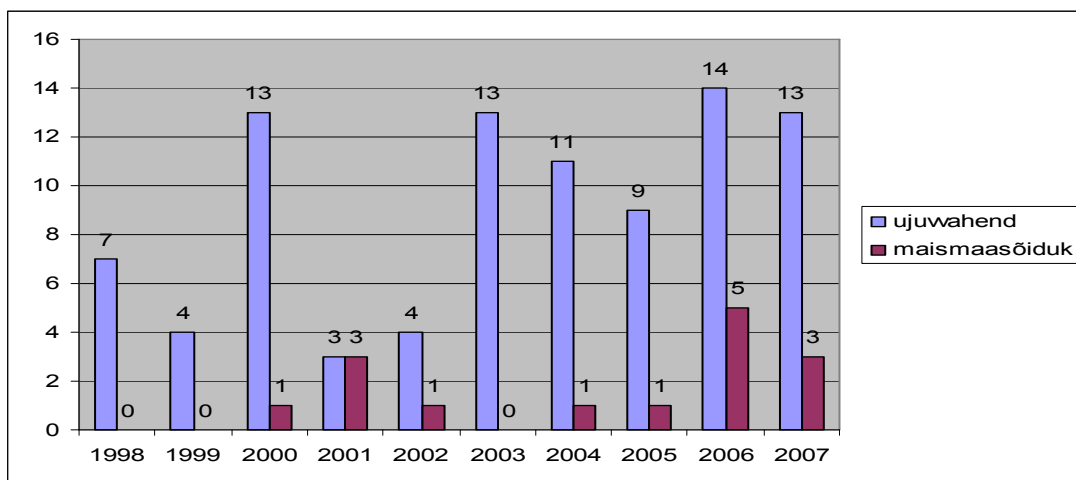
Maismaasõidukitega on otsingu- ja päästeoperatsioone teostatud 23 korda, neist 7 korda talvisel perioodil – jääkatte olemasolul ja 16 korda suvisel perioodil. Maismaasõidukid on piirivalvekordonist sündmuskohale suundunud analüüsitaval perioodil keskmiselt 26 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg on olnud keskmiselt 28 minutit ja sündmuskohale on jõutud keskmiselt 58 minutit peale esmase teate saamist. Esmase teatamise keskmine kellaeg, kui maismaasõidukid on sündmusele reageerinud, on olnud 14:07. Maismaasõidukitel päästeüksusi on kasutatud otsingu- ja päästeoperatsioonil kui nende tegevus on efektiivsem ja kiirem.

Aastatel 1998 – 2007 on viiel korral Kärjala piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas otsingu- ja päästetöid teostanud õhusõiduk. Neljal korral toestati merepäästeoperatsioone rannikust kaugel olevatel ujuvvahenditel ja ühel korral otsiti merejäält kadunud inimesi. Kahel korral on päästeoperatsioone teostatud tööajal ja kolmel korral väljaspool tööaega või nädalavahetustel. Kopter sõitis töövälisel ajal välja 93 minutit peale esmase teate saamist ja tööajal toimus väljasõit 27 minutit peale esmase teate saamist. Kopteri keskmine sõiduaeg sündmuskohale on olnud 47 minutit.

Ujuvvahenditega on otsingu- ja päästeoperatsioonides osaletud analüüsitaval perioodil 48 korda. Ujuvvahend sõitis teenistuspaigast välja keskmiselt 32 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg oli keskmiselt 55 minutit ja sündmuskohale jõuti 87 minutit peale esmase teate saamist.

### 3.2. Lääne maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid

Analüüsitaval perioodil, aastatel 1998-2007 osalesid Haapsalu piirivalvekordoni päästeüksused 105 otsingu- ja päästeoperatsioonil. Haapsalu piirivalvekordoni erinevate päästeüksuste poolt teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonidest analüüsitaval perioodil annab ülevaate joonis 2.



Joonis 2. Otsingu- ja päästeoperatsioonid Haapsalu piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007.

Kuude lõikes on juhtumeid olnud alljärgnevalt: veebruar – 6; märts – 2; mai - 6; juuni - 23; juuli – 29; august – 23; september – 9; oktoober – 4 ning november - 3. Jaanuaris ja märtsis otsingu- ja päästeoperatsioone ei ole toimunud. Suvisel puhkuseperioodil juunist augustini toimub seega 71% merepäästeoperatsioonidest.

Haapsalu piirivalvekordoni piirivalveametnike abi on vajatud merepäästeoperatsioonide läbiviimisel 16 korral Dirhami ja Osmussaare ümbruses; ühel korral Virtsu lähistel; kahel korral Kumari saare lähedal; 34 korral Rohuküla – Rukkirahu – Hobulaiu ümbruses; Sõmeri saare ümbruses 3 korral; 24 korral Haapsalu lähel ning 25 korral Voosi kurgus. Nädalapäevade arvestuses on otsingu- ja päästetööd jagunenud järgnevalt: esmaspäev - 15; teisipäev – 14; kolmapäev – 16; neljapäev - 10; reede - 13; laupäev - 23; pühapäev - 15.

Kõige rohkem on seega otsingu- ja päästeoperatsioone toimunud laupäeval, mil on toimunud 21% ja kõige vähem neljapäeval, mil on toimunud 9% päästeoperatsioonidest.

Haapsalu piirivalvekordoni piirivalveametnike poolt osaletud 105 päästeoperatsioonist 23 on toimunud pimedal ajal ja ülejäänud 82 valgel ajal. Esmase ohuolukorra teate saamise keskmine kellaaeg on 13:57. Päästeüksus sõitis piirivalvekordonist välja keskmiselt 23 minutit pärast ohuolukorra teate saabumist korrapidajale. Kõige kiiremini on päästeüksus kordonist sündmuskohale suundunud 1 minut pärast teate saamist ja kõige rohkem on aega läinud 190 minutit. 30-60 minutit on ohuteatele reageerimiseks kulunud seitsmel korral ning üle 60 minuti on läinud kordonist lahkumiseks kahel korral. Keskmine otsingupiirkonda kohalejõudmise aeg on olnud 59 minutit peale esmase teate saamist. Kõige lühem aeg hädasolijateni jõudmiseks on olnud 2 minutit ja kõige pikem aeg otsingupiirkonda jõudmiseks on olnud 240 minutit peale esmase ohuolukorra teate saamisest. Vähem kui 60 minutiga on otsingute rajooni saabunud 86 korda ja 60- 120 minutiga 12 korda. Üle 120 minuti peale esmase teate saamist on analüüsitaval perioodil sündmuskohale jõutud 7 korral. Üheteistkümmel korral pääsesid ohuolukorda sattunud inimesed iseseisvalt, või päästeti teiste inimeste poolt enne päästeüksuse saabumist.

Piirivalvekordonist sündmuskohale sõiduks on analüüsitaval perioodil kulunud keskmiselt 31 minutit. 60 –90 minutit on sündmuskohale sõidetud viiel korral ning üle 90 minuti neljal korral. Kõige pikem aeg sündmuskohale sõiduks on olnud 150 minutit kui sõideti Virtsu. Keskmiselt on otsingu- ja päästeoperatsioonid kestnud 113 minutit. Kõige vähem on operatsioon kestnud 2 minutit ja kõige kauem 450 minutit. Kuni 120 minutit kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud 73, 120- 240 minutit kestvaid operatsioone on olnud 26, üle 240 minutit kestvaid operatsioone 6.

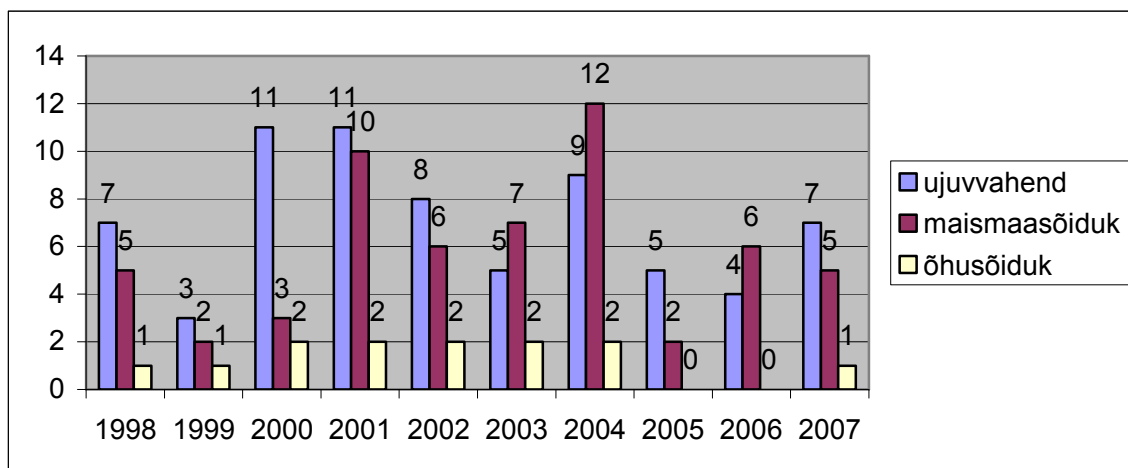
Kokku on Haapsalu piirivalvekordoni päästeüksused päästnud 220 inimest, hukkunud on 7 inimest. Põhjused, miks päästeüksuste abi vajati, olid alljärgnevad: inimesed või transpordivahend jääl ohuolukorras 6 korral; kadunud inimene või ujuvvahend 7 korral; triiviva ujuvvahendi päästmine 3 korral; ümber läinud või lekkiv ujuvvahend 13 korral; tehniline rike 30 korral; madalikule on sõidetud 44 korda ning ühel korral päästeti ujujat ja toimetati maale haigestunud inimene. Kahel korral on ohuolukorda sattunud kalalaevad, ülejäänud juhtudel on tegemist olnud lõbusõidulustega.

Ühel juhul osalesid otsingu- ja päästeoperatsioonis nii ujuvvahend kui maismaasõiduk ning ühel juhul ujuvvahend ja kopter. Ujuvvahenditega on kõik otsingu- ja päästeoperatsioonid Haapsalu piirivalvekordoni vastutusalal teostatud navigatsiooniperioodil, jääkatte puudumisel. Jääklassiga aluseid piirivalvekordonil kasutada ei ole.

Maismaasõidukitega on otsingu- ja päästeoperatsioone teostatud 15 korda, neist 7 korda talvisel perioodil – jääkatte olemasolul ja 8 korda suvisel perioodil. Maismaasõidukid on piirivalvekordonist sündmuskohale suundunud analüüsitaval perioodil keskmiselt 18 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg on olnud keskmiselt 19 minutit ja sündmuskohale on jõutud keskmiselt 37 minutit peale esmase teate saamist. Esmase teatamise keskmine kellaeg, kui maismaasõidukid on sündmusele reageerinud, on olnud 20:38. Maismaasõidukitel päästeüksusi on kasutatud otsingu- ja päästeoperatsioonil juhul kui nende tegevus on efektiivsem ja kiirem.

### 3.3. Pärnu maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid

Analüüsitaval perioodil, aastatel 1998-2007 osalesid Pärnu piirivalvekordoni päästeüksused 109 otsingu- ja päästeoperatsioonil. Pärnu piirivalvekordoni erinevate päästeüksuste poolt teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonidest analüüsitaval perioodil annab ülevaate joonis 3.



Joonis 3. Otsingu- ja päästeoperatsioonid Pärnu piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007.

Kuude lõikes on juhtumeid olnud alljärgnevalt: jaanuar – 12; veebruar – 11; märts – 11; aprill – 4; mai - 8; juuni - 17; juuli – 16; august – 9; september – 4; oktoober – 7; november – 6 ning detsember - 5. Suvisel puhkuseperioodil juunist augustini toimub seega

39% merepäästeoperatsioonidest ja talvisel perioodil, jääkatte olemasolul 35% merepäästeoperatsioonidest.

Pärnu piirivalvekordoni piirivalveametnike abi on vajatud merepäästeoperatsioonide läbiviimisel Paatsalu ja Treimani piirkonnas 1 juhul; Vaiste – Saulepi piirkonnas 3 korral; Varbla lähistel 4 korral; Munalaiu piirkonnas 7 korral; Häädemeeste, Värati ja Võiste ümbruses 8 juhul; Liu ümbruses 11 korral; Kihnu ümbruses 14 korral ning Pärnu lahes 44 juhul. Kaugemal kui 10 meremiili kaldast ei ole analüüsitava perioodil toimunud ühtegi otsingu- ja päästeoperatsiooni. Nädalapäevade arvestuses on otsingu- ja päästetööd jagunenud järgnevalt: esmaspäev - 10; teisipäev – 9; kolmapäev – 16; neljapäev - 12; reede - 12; laupäev - 24; pühapäev - 26. Kõige rohkem on seega otsingu- ja päästeoperatsioone toimunud laupäeval - pühapäeval, mil on toimunud 46% ja kõige vähem teisipäeval, mil on toimunud 8% päästeoperatsioonidest.

Pärnu piirivalvekordoni piirivalveametnike poolt osaletud 109 päästeoperatsioonist 49 on toimunud pimedal ajal ja ülejäänud 60 valgel ajal. Esmase ohuolukorra teate saamise keskmine kellaeg on 15:51. Päästeüksus sõitis teenistuspaiigast välja keskmiselt 29 minutit pärast ohuolukorra teate saabumist korrapidajale. Kõige kiiremini on päästeüksus kordonist sündmuskohale suundunud 3 minutit pärast teate saamist ja kõige rohkem on aega läinud 240 minutit, kui oodati ilma valgenemist, et otsingutega alustada. Vähem kui 30 minutiga on teenistuspaiigast sündmuskohale suundunud 75% juhtudest, 30 - 45 minutit on ohuteatele reageerimiseks kulunud 12% juhtudest, 45 – 60 minutit on reageerimiseks kulunud 5% juhtudest, 60 –90 minutit 3% juhtudest, 90 – 120 minutit on väljasõiduks kulunud 3% juhtudest ning 2% juhtudest on väljasõiduks kulunud rohkem kui 120 minutit. Keskmine otsingupiirkonda kohalejõudmise aeg on olnud 80 minutit peale esmase teate saamist. Kõige lühem aeg hädasolijateni jõudmiseks on olnud 5 minutit ja kõige pikem aeg hädasolijani jõudmiseks on olnud 730 minutit peale esmase ohuolukorra teate saamisest. Vähem kui 60 minutiga on otsingute rajooni saabunud 48% juhtumitest; 60- 90 minutiga 23% juhtumitest; 90 –120 minutiga 10% juhtumitest; 120 – 240 minutiga 15% juhtumitest ning üle 240 minuti kulus sündmuskohale saabumiseks 4% juhtudest. Inimesed pääsesid ise või päästeti teiste isikute poolt enne piirivalve tulekut 33 korral, 7 korral olid inimesed piirivalve saabudes hukkunud ning 16 korral ei avastanud piirivalve päästeüksus võimalikke hädasolijaid.

Piirivalvekordonist sündmuskohale sõiduks on analüüsitaval perioodil kulunud keskmiselt 51 minutit. Vähem kui 30 minutit on sündmuskohale sõidetud 42% juhtudest; 30 - 45 minutiga 20% juhtudest; 45 – 60 minutiga 17% juhtudest; 60 –90 minutiga on sündmuskohale sõidetud 11% juhtudest, 90 – 120 minutiga 5% juhtudest ning üle 120 minuti 5% kordadest. Kõige pikem aeg sündmuskohale sõiduks on olnud 178 minutit, kui piirivalvekaater sõitis päästeoperatsioonile Pärnust Kihnu lähistele. Keskmiselt on otsingu- ja päästeoperatsioonid kestnud 189 minutit. Kõige vähem on päästeoperatsioon kestnud 10 minutit ja kõige kauem on päästeoperatsioon kestnud üle 22 tunni. Kuni 120 minutit kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud 47% juhtudest, 120 - 240 minutit kestvaid operatsioone on olnud 30% juhtudest, 240 - 360 minutit kestvaid operatsioone 13% juhtumitest ning üle 360 minuti kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud analüüsitaval perioodil 10% juhtudest.

Kokku on Pärnu piirivalvekordoni päästeüksused päästnud 375 inimest, hukkunud on 14 inimest. Põhjused, miks päästeüksuste abi vajati, olid alljärgnevad: inimesed või transpordivahend jääl ohuolukorras 38 korda; kadunud inimene või ujuvvahend 8 korda; ujuvvahend uppumas või lekkiv 9 juhul; tehniline rike 23 korral; madalikule või kalurite võrkudesse on sõidetud 18 korda; piirivalve tegevuspiirkonnas lastud punasele raketile reageeriti 13 korral. Kala- ja kaubalaevad ei ole analüüsitaval perioodil piirivalve abi vajanud. 50 korral on abistatud lõbusõidualuseid või kalurite paate. Rohkem kui üks päästeüksus osales 25 otsingu- ja päästeoperatsioonil.

Maismaasõidukitega on otsingu- ja päästeoperatsioone teostatud 58 korda, neist 38 korda talvisel perioodil – jääkatte olemasolul. Maismaasõidukid on piirivalvekordonist sündmuskohale suundunud analüüsitaval perioodil keskmiselt 24 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg on olnud keskmiselt 35 minutit ja sündmuskohale on jõutud keskmiselt 59 minutit peale esmase teate saamist. Esmase teatamise keskmine kellaaeg, kui maismaasõidukid on sündmusele reageerinud, on olnud 16:26.

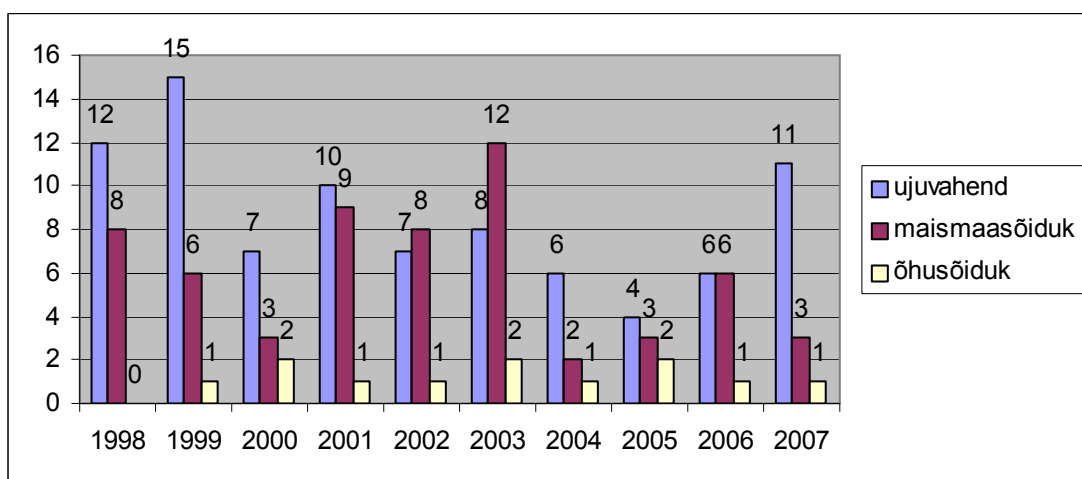
Aastatel 1998 – 2007 on 13 korda Pärnu piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas otsingu- ja päästetöid teostanud õhusõiduk. Viiel korral otsiti või päästeti inimesi merejäält; kuuel korral otsiti kadunud inimesi ja ujuvvahendeid ning kahel korral päästeti merel hädasolijaid.. Viiel korral on päästeoperatsioone teostatud tööajal ja kaheksal korral väljaspool tööaega või nädalavahetustel. Kopter sõitis töövälisel ajal välja 129 minutit ja

tööajal keskmiselt 36 minutit peale esmase teate saamist. Kopteri keskmine sõiduaeg sündmuskohale on olnud 48 minutit. Kopteriga on päästetud analüüsitaval perioodil 10 inimest.

Ujuvahenditega on otsingu- ja päästeoperatsioonides osaletud analüüsitaval perioodil 70 korda. Ujuvahend sõitis teenistuspaigast välja keskmiselt 30 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg oli keskmiselt 54 minutit ja sündmuskohale jõuti 84 minutit peale esmase teate saamist.

### 3.4. Saare maakonnas teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonid

Analüüsitaval perioodil, aastatel 1998-2007 osalesid Kuressaare piirivalvekordoni päästeüksused 146 otsingu- ja päästeoperatsioonil. Kuressaare piirivalvekordoni erinevate päästeüksuste poolt teostatud otsingu- ja päästeoperatsioonidest analüüsitaval perioodil annab ülevaate joonis 4.



Joonis 4. Otsingu- ja päästeoperatsioonid Kuressaare piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas aastatel 1998 – 2007.

Kuude lõikes on juhtumeid olnud alljärgnevalt: jaanuar – 8; veebruar – 4; märts – 5; aprill – 3; mai - 5; juuni - 21; juuli – 50; august – 25; september – 11; oktoober – 8; november – 4 ning detsember - 2. Suvisel puhkuseperioodil juunist augustini toimub seega 66% merepäästeoperatsioonidest.

Kuressaare piirivalvekordoni piirivalveametnike abi on vajatud merepäästeoperatsioonide läbiviimisel Pivarootsi – Paatsalu (Pärnu maakond) piirkonnas ja Vätta poolsaare lähistel 2



korral; Türju – Jämaja piirkonnas 3 korral; Allirahu, Orissaare, ja Kihnust ida pool Liivi lahel 4 korral; Karala lähistel ja Saaremaast läänes merepiiri lähistel 5 korral; Triigi ja Kübassaare poolsaare ümbruses 6 korral; Vilsandi ja Nasva – Salme piirkonnas 7 korral; Kõiguste, Kuivastu ja Panga ümbruses 8 korral; Undva – Veere piirkonnas 12 korral; Ruhnu lähistel 13 korral; Kuressaare – Roomassaare lähistel, Sõrve sääre – Mõntu piirkonnas ja Abruca ümbruses 14 korral. Kaugemal kui 10 meremiili kaldast on analüüsitaval perioodil toimunud 10 otsingu- ja päästeoperatsiooni.

Nädalapäevade arvestuses on otsingu- ja päästetööd jagunenud järgnevalt: esmaspäev - 17; teisipäev – 24; kolmapäev – 13; neljapäev - 19; reede - 9; laupäev - 39; pühapäev - 25. Kõige rohkem on seega otsingu- ja päästeoperatsioone toimunud laupäeval, mil on toimunud 27% ja kõige vähem reedel, mil on toimunud 6% päästeoperatsioonidest. Kuressaare piirivalvekordoni piirivalveametnike poolt osaletud 146 päästeoperatsioonist 70 on toimunud pimedal ajal ja ülejäänud 76 valgel ajal. Esmase ohuolukorra teate saamise keskmine kellaeg on 14:16. Päästeüksus sõitis teenistuspäigast välja keskmiselt 37 minutit pärast ohuolukorra teate saabumist korrapidajale. Kõige kiiremini on päästeüksus kordonist sündmuskohale suundunud 3 minutit pärast teate saamist ja kõige rohkem on aega läinud 390 minutit, kui oodati ilma valgenemist, et otsingutega alustada. Vähem kui 30 minutiga on teenistuspäigast sündmuskohale suundunud 67% juhtudest, 30 - 45 minutit on ohuteatele reageerimiseks kulunud 15% juhtudest, 45 – 60 minutit on reageerimiseks kulunud 6% juhtudest, 60 –90 minutit 5% juhtudest, 90 – 120 minutit on väljasõiduks kulunud 4% juhtudest ning 4% juhtudest on väljasõiduks kulunud rohkem kui 120 minutit. Keskmine otsingupiirkonda kohalejõudmise aeg on olnud 92 minutit peale esmase teate saamist. Kõige lühem aeg hädasolijateni jõudmiseks on olnud 10 minutit ja kõige pikem aeg otsingupiirkonda jõudmiseks on olnud 454 minutit peale esmase ohuolukorra teate saamisest. Vähem kui 60 minutiga on otsingute rajooni saabunud 37% juhtumitest; 60- 90 minutiga 25% juhtumitest; 90 –120 minutiga 13% juhtumitest; 120 – 240 minutiga 20% juhtumitest ning üle 240 minuti kulus sündmuskohale saabumiseks 5% juhtudest. Inimesed pääsesid ise või päästeti teiste isikute poolt enne piirivalve tulekut 25 korral, 13 korral olid inimesed piirivalve saabudes hukkunud ning 42 korral ei avastanud piirivalve päästeüksus võimalikke hädasolijaid.

Piirivalvekordonist sündmuskohale sõiduks on analüüsitaval perioodil kulunud keskmiselt 58 minutit. Vähem kui 30 minutit on sündmuskohale sõidetud 29% juhtudest; 30 - 45

minutiga 24% juhtudest; 45 – 60 minutiga 14% juhtudest; 60 –90 minutiga on sündmuskohale sõidetud 14% juhtudest, 90 – 120 minutiga 8% juhtudest ning üle 120 minuti 11% kordadest. Kõige pikem aeg sündmuskohale sõiduks on olnud 235 minutit, kui piirivalvekaater sõitis 13.08.2003 mootoririkkega kalalaeva päästma, mis asus 10 miili Sõrve säärest läänes.

Keskmiselt on otsingu- ja päästeoperatsioonid kestnud 186 minutit. Kõige vähem on päästeoperatsioon kestnud 23 minutit ja kõige kauem on päästeoperatsioon kestnud üle 36 tunni. Kuni 120 minutit kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud 42% juhtudest, 120-240 minutit kestvaid operatsioone on olnud 28% juhtudest, 240 - 360 minutit kestvaid operatsioone 19% juhtumitest ning üle 360 minuti kestvaid merepäästeoperatsioone on olnud analüüsitaval perioodil 11% juhtudest.

Kokku on Kuressaare piirivalvekordoni päästeüksused päästnud 140 inimest, hukkunud on 21 inimest. Põhjused, miks päästeüksuste abi vajati, olid alljärgnevad: ujuja päästmine 2 korda; inimesed või transpordivahend jääl ohuolukorras 6 korda; kadunud inimene või ujuvvahend 31 korda; triiviva ujuvvahendi päästmine 7 korda; laev uppumas või lekkiv 7 juhul; tehniline rike 24 korda; madalikule on sõidetud 31 korda; piirivalve tegevuspiirkonnas lastud punasele raketile reageeriti 28 korda; 9 korral sõideti välja Cospas/Sarsat signaali edastava avariipoi teatele reageerima ja ühel korral oli lennuõnnetus. Kaheksal korral on ohuolukorda sattunud kala- või kaubalaevad ja 64 korral on abistatud lõbusõiduluseid.

Kolmel juhul osalesid otsingu- ja päästeoperatsioonis nii ujuvvahend kui maismaasõiduk; kolmel juhul ujuvvahend ja õhusõiduk; neljal juhul maismaasõiduk ja õhusõiduk; kolmel korral mitmest erinevast teenistuspäigast tulnud maismaasõidukid ning ühel korral osalesid merepäästeoperatsioonis õhusõiduk, ujuvvahend ja maismaasõiduk koos. Maismaasõidukitega on otsingu- ja päästeoperatsioone teostatud 60 korda, neist 9 korda talvisel perioodil – jääkatte olemasolul. Maismaasõidukid on piirivalvekordonist sündmuskohale suundunud analüüsitaval perioodil keskmiselt 27 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg on olnud keskmiselt 34 minutit ja sündmuskohale on jõutud keskmiselt 61 minutit peale esmase teate saamist. Esmase teatamise keskmine kellaeg, kui maismaasõidukid on sündmusele reageerinud on olnud 17:26. Maismaasõidukitel

päästeüksusi on kasutatud otsingu- ja päästeoperatsioonil kui nende tegevus on efektiivsem ja kiirem.

Aastatel 1998 – 2007 on 12 korral Kuressaare piirivalvekordoni tegevuspiirkonnas otsingu- ja päästetöid teostanud õhusõiduk. Kolmel korral toestati merepäästeoperatsioone rannikust kaugel olevatel ujuvvahenditel; kahel korral päästeti inimesi merejäält; ühel juhul reageeris rannikust eemal nähtud punasele raketile ja kuuel korral otsiti kadunud inimesi ja ujuvvahendeid. Viiel korral on kopter päästeoperatsioone teostatud tööajal ja seitsmel korral väljaspool tööaega või nädalavahetustel. Kopter sõitis töövälisel ajal välja 98 minutit peale esmase teate saamist. Kopteri keskmine sõiduaeg sündmuskohale on olnud 72 minutit.

Ujuvvahenditega on otsingu- ja päästeoperatsioonides osaletud analüüsitaval perioodil 86 korda. Ujuvvahend sõitis teenistuspaigast välja keskmiselt 35 minutit peale esmase teate saamist, sõiduaeg oli keskmiselt 76 minutit ja sündmuskohale jõuti 111 minutit peale esmase teate saamist.

## KOKKUVÕTE

Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite tegevuspiirkonna merealadel on analüüsitaval perioodil kokku hukkunud 53 inimest. Analüüsist selgub, et inimesed on hukkunud, kuna hädaolukorra teated on saanud piirivalvekordonisse liiga hilja. Sisuliselt otsitakse otsingu- ja päästeoperatsioone alustades juba surnud inimest. Individuaalsete päästevahendite puudumine või nende mittekandmine on olnud põhiline põhjus miks inimesed hukkusid.

Analüüsist selgub, et hädasolijad pääsesid ise või päästeti teiste isikute poolt enne piirivalve päästeüksuse saabumist 431 juhust 75 korral ehk 17% juhtudest. Inimesed pääsesid ise või päästeti teiste isikute poolt enne päästeüksuse saabumist, sest päästeüksuse reageerimisaeg ja sündmuskohale sõitmise aeg on liiga pikk. Sõiduaja pikk kestvus sündmuskohale on tingitud suurest vastutusalaast ja tehniliselt vananenud varustuse kasutamisest päästetöödel. Piirivalvekordonite likvideerimisega viimastel aastatel on sündmuskohale sõitmise aeg veelgi pikenenud.

Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite tegevuspiirkonna analüüsist selgub, et Lääne Piirivalvepiirkonna põhimäärus, mis on kinnitatud siseministri 3. detsembri 2004. a määrusega nr 73, Piirivalveameti peadirektori 01.06.2005 käskkiri nr 166 "Piirivalvepiirkondade tegevuspiirkondade kinnitamine. Piirivalveameti peadirektori 29.12.2004 käskkirja 331 kehtetuks tunnistamine" ja Lääne Piirivalvepiirkonna ülema käskkiri 18.01.2005 nr 7 "Piirivalvekordonite tegevuspiirkonnad" ei ole omavahelises seoses ja vajavad kohest muutmist. Alates 14.07.2007 on Lääne Piirivalvepiirkonna põhimääruse alusel tegevuspiirkonda lisandunud Oru, Noarootsi ja Nõva vald Läänemaal. Lääne Piirivalvepiirkonna struktuurüksustest on 01.01.2007 seisuga likvideeritud Sääre, Undva, Sõru ja Kõpu piirivalvekordonid ning 01.01.2008 seisuga likvideeritud Ikla piirivalvekordon. Nimetatud piirivalvekordonite tegevuspiirkondasid ei ole olemasolevate piirivalvekordonite vahel ära jagatud. Käesoleva lõputöö autor teeb ettepaneku muuta tegevuspiirkonnad olukorrale vastavaks ning arvestada tegevuspiirkondade määramisel merepääste riskianalüüsi, mitte valdade/maakondade piire.

Piirivalvekordonite isikkoosseisu koolituste ja oskuste analüüsist selgus, et 166 piirivalveametnikust on 55 ehk 33% ilma merepäästealase ettevalmistuseta. Ilma vastava ettevalmistuseta inimeste kaasamine otsingu- ja päästeoperatsioonidesse ei ole otstarbekas ja efektiivne, kuna nad võivad oma oskamatu käitumisega ohtu seada enda ja teiste elud. Piirivalvekordonites teenivatest piirivalveametnikest ei ole keegi läbinud OSC koolitust ja seetõttu ei ole tagatud pädev päästetööde juhtimine sündmuskohal. Kuressaare merepääste allkeskuse isikkoosseis ei ole läbinud SMC koolitust ja seetõttu ei ole tagatud igakordne otsingu- ja päästetööde pädev koordineerimine. Koolituste eest vastutavad ametnikud peavad leidma võimalused, et kõik piirivalvekordonites merepäästet teostavad ja merepääste allkeskuse piirivalveametnikud oleksid läbinud vastava ettevalmistuse.

Analüüsides Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite poolt läbiviidud otsingu- ja päästeoperatsioone aastatel 1998 -2007 ja läbiviidud intervjuusid selgub, et piirivalve peab merepäästevõimekuse tõstmiseks ja soovitava tulemuse, päästeüksuse hädasolijani jõudmine ühe tunni jooksul alates teate saamisest, saavutamiseks looma tingimused kopteri alaliseks baseerumiseks Kuressaares reageerimisajaga 15 minutit. Samuti peab looma ja komplekteerima teenistuspaiad päästeüksustele, lisaks olemasolevatele veel Kihnu, Virtsu, Mõntu, Karalasse, Veerele ja Kalanasse. Oluliselt peab suurenema informatsiooni liikumise kiirus päästeüksuse (*RU*) ja otsingu- ja päästetööde juhtimise struktuuride (*JRCC Tallinn*) vahel ning vähenema päästeüksuste sündmuskohale väljasõidu aeg, et päästeüksus jõuaks kiiremini otsingu- ja päästepiirkonda. Väljasõiduks teenistuskohast ei tohi päästeüksustel maismaasõidukitega kuluda rohkem kui 10 minutit ja mootorpaatidega rohkem kui 15 minutit. Teenistuspaiast kaugemal toimuvatest sündmustest tuleb koheselt teavitada päästekopteri meeskonda, kui kiireimat ja efektiivseimat päästeüksust. Tuleb välja vahetada vananenud tehnika ja muretseda vahendeid päästeoperatsioonide läbiviimiseks talvisel perioodil.

Otsingu- ja päästeoperatsioonide analüüsist ja läbiviidud intervjuudest selgus, et lõbusõidulaste ohtulukorda sattumisel saavad Lääne Piirivalvepiirkonna päästeüksused iseseisvalt tegutseda. Talvisel ajal, rannikust kaugel ning paljude ohtulukorda sattunud inimestega õnnetused võivad aga kujuneda probleemseteks.

## RESÜMEE

College: Border Guard College	Month and year: may 2008
Title of the thesis: Analysis of search- and rescue operations in West border guard region in years 1998 to 2007.	
Author of the thesis: Erki Timusk	Signature:
<p>Current thesis consists of 40 pages. The thesis has 3 annex. Reference list consists of 21 designations. Thesis is written in Estonian and the abstract in English.</p> <p>Problem of the thesis: how are search and rescue operations conducted in West Border guard region and in the future how can it be done more effectively?</p> <p>The goal of the thesis was to evaluate West Border guards overall capability of sea rescue in the years 1998 to 2007. To achieve the goals the author researched relevant literature and norm documents, interviewed sea rescue specialists and analyzed texts and compared sea rescue operation reports.</p> <p>The object of the study in thesis is West Border guard border guard stations rescue units sea rescue capability, reaction velocity and capability to act. The subject of the study is how rescue units act on search- and rescue operations.</p> <p>As the result of the study it turned out that over 30 % of border guard stations personnel don't have any kind of preparation in the field of sea rescue, when assigning border guard regions and border guard stations area of responsibility the viewpoint of sea rescue was not taken into account, rescue units time to respond and to get to the castaway is too long, in the area of responsibility to get to the castaway in one hour. The equipment in use is outdated and wintertime rescue equipment is practically missing.</p> <p>The actuality of the study consist in that, that the fast and skilled acting of coordinators and rescue units enables to save people that are in dangerous situations at sea.</p> <p>Based on the results of the study the author will present possible solutions, how to improve sea rescue capability in border guard region.</p>	
Keywords: <i>Search and Rescue, Rescue Unit, training, reaction time, ability to operate, service place.</i>	
Place of the preservation: Estonian Public Service Academy	

## VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

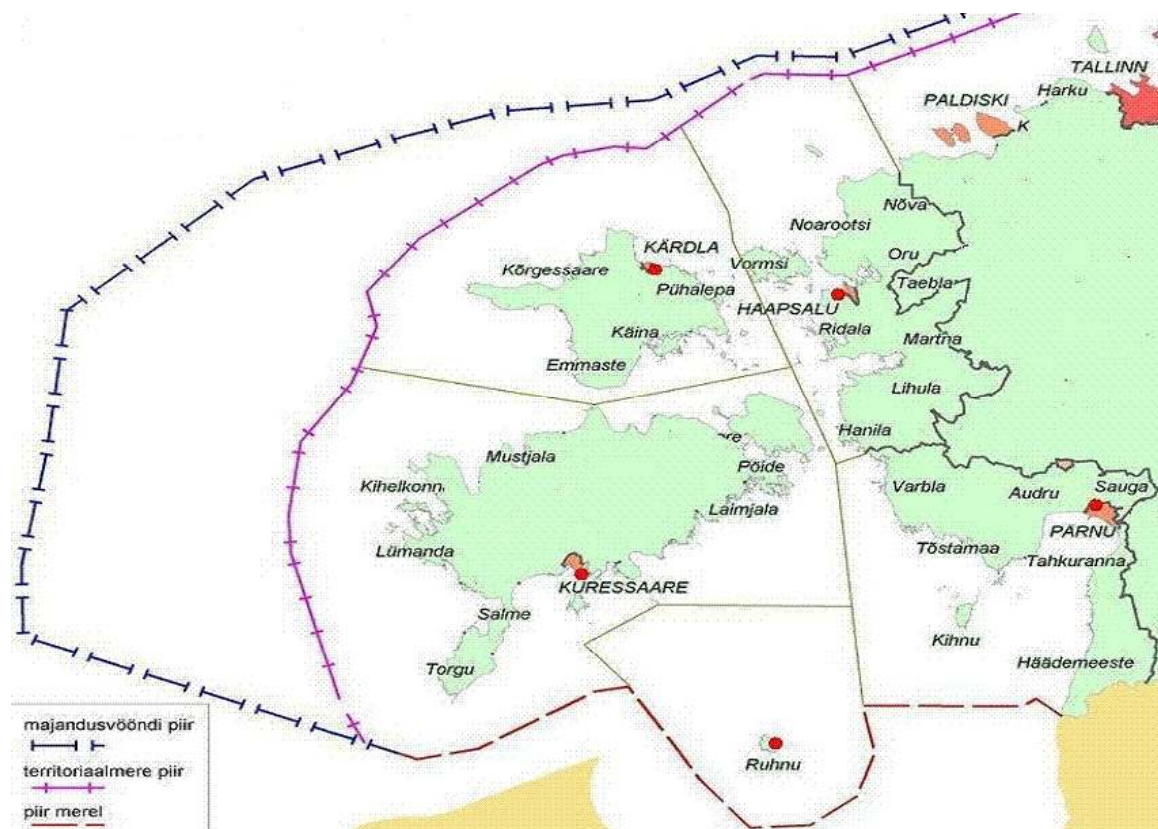
1. 2007.aasta kokkuvõtte kinnitamine. Lääne Piirivalvepiirkonna ülema 23. jaanuari 2008 käskkiri nr 3
2. kpt-mjr Bruening, kpt-ltn Harkins. 1999. Otsingu- päästeoperatsioonide läbiviimine. [Loengukonspekt] Tallinn: USA Rannakaitse
3. Eesti Vetelpäästeühing. 1996. Mereleksikon. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus. 66.
4. *International Maritime Organization and International Civil Aviation Organization*. 2007. *International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual Volume I*. London/Montreal: IMO/ICAO.
5. Lääne Piirivalvepiirkonna põhimäärus. 03.12.2004. - RTL 2004, 153, 2319, RTL 2007, 96, 1610.
6. Läänemeri.  
[http://www.estonica.org/est/lugu.html?menyy\\_id=488&kateg=2&nimi=&alam=69&tekst\\_id=489](http://www.estonica.org/est/lugu.html?menyy_id=488&kateg=2&nimi=&alam=69&tekst_id=489) 06.04.2008
7. 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
8. Merepääste plaan. Siseministri 20. detsembri 2006 käskkiri nr 574
9. Piirivalve ujuvahendite ja merekordonite varustusnormid pürotehnikale, esmaabi-, pääste- ja tuletõrjevahenditele ning avariivarustusele. Piirivalveameti peadirektori 29. jaanuari 1999 käskkiri nr 19
10. Piirivalvekordonite tegevuspiirkonnad. Lääne Piirivalvepiirkonna ülema 18. jaanuari 2005 käskkiri nr 7
11. Piirivalvepiirkondade tegevuspiirkondade kinnitamine. Piirivalveameti peadirektori 29.12.2004 käskkirja 331 kehtetuks tunnistamine. Piirivalveameti peadirektori 01. juuni 2005 käskkiri nr 166
12. PVL-106 Maru määramine Lääne Piirivalvepiirkonna alluvusse. Piirivalveameti peadirektori 30. mai 2007 käskkiri nr 124
13. Päästejaam. 1996. Mereleksikon. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus. 346
14. Päästeseadus. 23. 03. 1994. - RT I 1994, 28, 424, RT I 2008, 8, 57.
15. *Rajavartiolaitoksen meripelastusopas* 1996 osa II, C *Pelastaminein* 2.3 lk 3-4

16. Riia laht. 1995. Eesti Entsüklopeedia 8. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus 128.
17. Siseministeerium. Siseministeeriumi valitsemisala arengukava 2009-2012.  
<http://www.siseministeerium.ee/17410> 02.04.2008
18. Siseministeeriumi valitsemisala riskianalüüs 2007 kinnitamine. Siseministri 17. jaanuari 2008 käskkiri nr 4
19. Tõnissoo, H. 1938. Päästejaamad. – Rmt: Eesti Laevanduse Aastaraamat 1938. Toimetajad: A. Gustavson & E. Past. Tallinn: Tallinna Merekooli Lõpetanud Kaugesõidukaptenite Ühingu Kirjastus, 101-102.
20. Valitsusasutustele ja valitsusasutuste hallatavatele riigiasutustele 2008. aastaks määratud tegevuskulude jaotus, materiaalsete ja immateriaalsete varade soetamise ja renoveerimise kulude ning põhivara soetamise ja renoveerimise kuludeks ettenähtud sihtotstarbeliste eraldiste objektiline liigendus ning ministeeriumide ja nende valitsemisala riigiasutuste 2008. aasta tegevuskavad. 10.01.2008. - RTL 2008, 5, 59, RTL 2008, 26, 389.
21. Väinameri. 1998. Eesti Entsüklopeedia 10. Tallinn: Eesti Entsüklopeediakirjastus 547-548.



# LISAD

## LISA 1. Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusala kaart



## LISA 2. Teemaintervjuu küsimused Lääne Piirivalvepiirkonna piirivalvekordonite ülematele

Töö teema: Otsingu- ja päästetööde analüüs Lääne Piirivalvepiirkonna tegevuspiirkonnas aastatel 1998-2007.

Informatsioon uuritavale: Minu nimi on Erki Timusk, olen Sisekaitseakadeemia piirivalvekollidži III kursuse üliõpilane. Lõputöö eesmärgiks on hinnata Lääne Piirivalvepiirkonna üldist merepäästevõimekust, aastatel 1998 – 2007. Intervjuus antud vastuseid analüüsitakse ja tulemused esitatakse lõputöös.

Teemaintervjuud isikutega kes tegelevad otsingu- ja päästetöödega kohalikul – piirivalvekordoni tasandil. Intervjuu lindistatakse ja jäävad uuringu läbiviija erakogusse.

Pärnu piirivalvekordoni ülem pv-kpt Margus Toomsalu

Kärdla piirivalvekordoni ülem pv-kpt Veigo Klee

Kuressaare piirivalvekordoni ülem pv-ltn Almer Lopp

Haapsalu piirivalvekordoni ülem pv-ltn Kaido Reede

Ruhnu piirivalvekordoni ülem pv-vbl Rainer Sosi

1. Kuidas olete rahul piirivalvekordoni merepääste korraldusega? Miks?
2. Mis on merepääste korraldamisel tugevamad küljed?
3. Kuidas olete rahul päästeüksuste reageerimis- ja tegutsemisvõimekusega?
4. Mis on merepääste korraldamisel nõrgemad küljed?
5. Mida oleks vaja parandada merepäästevõimekuse tõstmiseks?
6. Mis põhimõtte alusel on jagatud vastutusala piirivalvekordonite vahel?
7. Mis oleks optimaalse suurusega mereala, kus piirivalvekordon on võimeline merepäästeoperatsioone läbi viima?
8. Mis teile meeldib merepäästeüksuste praeguses paigutuses?
9. Mis Teile ei meeldi merepäästeüksuste praeguses paigutuses?
10. Kuidas iseloomustate merepäästetöödel kasutatavat varustust?
11. Millist merepäästevarustust vajaksite juurde?
12. Millised on põhilised vahendid millega merepäästeoperatsioone teostate?
13. Kuidas on korraldatud merepäästetöödel osaleva isikkoosseisu koolitus?

14. Kes peaks koolitusi korraldama?
15. Milliseid koolitusi on korraldatud ja mida on plaanis teha?
16. Milline on Teie arvamus mobiilsete päästeüksuste pädevuse kohta?
17. Kuidas on korraldatud merepäästepäästeoperatsiooni juhtimine sündmuskohal?
18. Missugused oskused peavad mobiilsete päästeüksuste liikmetel olema?
19. Milline on hetkel merepäästevõimekus piirivalvekordonis- kui kiiresti jõutakse vastutusalas hädasolijani?
20. Kus ja millal peaks otsingu- ja päästetöid tegema piirivalvekordon, kopterid, suuremad laevad?
21. Kuidas saavutatakse piirivalvekordonis soovitud merepääste võimekus- hädasolijani jõudmine 1 tunni jooksul?
22. Millised on potentsiaalsemad õnnetuspiirkonnad piirivalvekordonis?
23. Millised päästeoperatsioonid võivad kujuneda probleemseteks?

### LISA 3. Teemaintervjuu küsimused otsingu- ja päästeoperatsioone korraldavatele ja koordineerivatele isikutele

Töö teema: Otsingu- ja päästetööde analüüs Lääne Piirivalvepiirkonna tegevuspiirkonnas aastatel 1998-2007.

Informatsioon uuritavale: Minu nimi on Erki Timusk, olen Sisekaitseakadeemia piirivalvekolledži III kursuse üliõpilane. Lõputöö eesmärgiks on hinnata Lääne Piirivalvepiirkonna üldist merepäästevõimekust, aastatel 1998 – 2007. Intervjuus antud vastuseid analüüsitakse ja tulemused esitatakse lõputöös.

Intervjuu lindistatakse ja jäävad uuringu läbiviija erakogusse.

Põhja Piirivalvepiirkonna staabiülem pv-kpt Mati Terve

Operatiivinformatsiooni- ja mereseirekeskuse ülem pv-kol-ltn Aleksandr Mamajev

Piirivalve Lennusalga ülem pv-kpt Allan Oksmann

Piiriturvalisuse osakonna Merepääste jaoskonna ülem pv-kpt Viljar Rõõm

Kuressaare Merevalvekeskuse ülem pv-n-ltn Heikki Hallist

1. Kuidas olete rahul Lääne Piirivalvepiirkonna merepääste korraldusega? Miks?
2. Mis on merepääste korraldamisel tugevamad küljed?
3. Kuidas olete rahul päästeüksuste reageerimis- ja tegutsemisvõimekusega?
4. Mis on merepääste korraldamisel nõrgemad küljed?
5. Mida oleks vaja parandada merepäästevõimekuse tõstmiseks?
6. Mis põhimõtte alusel on jagatud vastutusosalad piirivalvekordonite ja piirivalvepiirkondade vahel?
7. Mis oleks optimaalse suurusega mereala, kus piirivalvekordon on võimeline merepäästeoperatsioone läbi viima?
8. Mis teile meeldib merepäästeüksuste praeguses paigutuses?
9. Mis Teile ei meeldi merepäästeüksuste praeguses paigutuses?
10. Kuidas iseloomustate piirivalvepiirkonna poolt merepäästetöödel kasutatavat varustust?
11. Millist merepäästevarustust soovitate juurde hankida?
12. Kuidas on korraldatud merepäästetöödel osaleva isikkoosseisu koolitused?

13. Kes peaks koolitusi korraldama?
14. Milliseid koolitusi on korraldatud ja mida on plaanis teha?
15. Teie arvamus mobiilsete päästeüksuste pädevuse kohta?
16. Kuidas olete rahul merepäästepäästeoperatsiooni juhtimisega sündmuskohal?
17. Missugused oskused peavad mobiilsete päästeüksuste liikmetel olema?
18. Milline on hetkel merepääste võimekus piirivalvepiirkonnas- kui kiiresti jõutakse vastutusalas hädasolijani oma jõududega?
19. Kui kiiresti jõutakse Lääne Piirivalvepiirkonna vastutusalas hädasolijani tsentraalsete jõududega?
20. Kus ja millal peaks otsingu- ja päästetöid tegema piirivalvekordon, kopterid, suuremad laevad?
21. Kuidas saavutatakse piirivalvepiirkonnas soovitud merepääste võimekus- hädasolijani jõudmine 1 tunni jooksul?
22. Millised on potentsiaalsemad õnnetuspiirkonnad Lääne Piirivalvepiirkonnas?
23. Millised päästeoperatsioonid võivad kujuneda probleemseteks?
24. Kas seadusandlus võimaldab piirivalvel efektiivselt merepäästetöid teostada?