

Sisekaitseakadeemia

Päästekolledž

Leonid Pahhutši

RK030

**KOOSTÖÖ KORRALDUS LAEVA MEESKONNA NING
PÄÄSTETEENISTUSE VAHEL SADAMAS SEISVA LAEVA
KUSTUTAMISEL**

The management of co-operation between the vessels crew and a rescue team while extinguishing a vessel standing in a harbour.

Lõputöö

Juhendaja:

Dmitri Tkatsenko

Konsultant:

A.Muna

Tallinn 2007

ANNOTATSIOON

Antud lõputöö on kirjutatud teemal „Koostöö korraldus laeva meeskonna ja Päästeteenistuse vahel sadamas seisva laeva kustutamisel”.

Lõputöö on kirjutatud eesti keeles, eesti ja venekeelse kokkuvõttega. Töö on kirjutatud kokku 53 lehel, millest põhitöö osa on 46 lehekülge.

Lõputöö koostamisel kasutas autor kokku 37 erinevat allikat eesti, inglise ja vene keeltes. Kasutatud allikate loetelu on äratoodud käesoleva lõputöö 45 -ndal leheküljel. Lõputöö põhiosa koosneb kolmest peatükist ning sisaldab viit tabelit ning ühte joonist. Lisades on äratoodud kokku 4 lisa.

Uurimismeetodina kasutas autor teoreetilisi ning praktilisi (koostööõppus VICTORIA 2006) meetodeid.

Uuritava valdkonna põhilisteks märksõnadeks on lõputöös kajastatud järgnevad: laeva tulekahju iseloomustus ning selle kustutamisel tekkida võivate probleemide kirjeldus, sadamas läbiviidavate päästetööde juhtimisstruktuuri iseärasused ning pädevuse jaotus, päästetöödest osavõtvate ametkondade rollid ning koostöö avaldusvormid laeva meeskonna ja maismaa päästeteenistuse vahel sadamas, kai ääres seisva laeva tulekahju kustutamisel.

Antud lõputöö põhieesmärk on selgitada välja, kes ja millistel õiguslikel alustel on päästetööde juht (kas laeva kapten või päästeametnik) laeval kustutamisel ning lähtudes mõlemate osapoolte potentsiaalset pakkuda välja päästetööde paremaks juhtimiseks toimiva koostöökorraldamise skeemi.

Läbiviidud uurimistöö tulemuseks olid autoripoolsed järeldused päästetööde korraldamist reglementeeriva seadusandluse puudulikkusest ning sadamas läbiviidavate päästetööde kohta regulatsiooni väljatöötamise vajadusest. Ettepanekute näol esitas autor puuduva regulatsiooni väljatöötamise vajadust, mille aluseks tuleb võtta autori poolt välja pakutud juhtimisstruktuuri, mis arvestab laeva meeskonna ning päästeteenistuse potentsiaalidega päästetööde läbiviimisel sadamas.

Nimetatud juhendi rakendamine päästetöödel ning õppustel peab autori arvates abistama päästjaid ning meremehi üksteisemõistmise leidmisel ja koostöö arendamisel.

SISUKORD

ANNOTATSIOON.....	3
SISUKORD	4
MÕISTED	5
TABELITE JA JOONISTE LOETELU	6
SISSEJUHATUS	7
1. ÜLEVAADE TULEKAHJUDEST LAEVADEL.....	9
1.1. Ülevaade laevapääste spetsiifikast.....	9
1.2. Ülevaade sadamapääste spetsiifikast.....	12
2. ÜLEVAADE PÄÄSTETÖÖDE KORRALDUSEST SADAMAS.....	20
2.1. Sadama akvatooriumi territoriaal-õiguslik seisund ning selle mõju päästetööde korraldamisele	20
2.2. Laeva lipuriikkondsus.....	25
2.3. Ülevaade laeva kapteni pädevusest päästetööde juhtimiseks	27
2.4. Pädevuse jaotus päästetöödel sadamas	29
3. ETTEPANEKUD PÄÄSTETÖÖDE KORRALDAMISEKS.....	32
3.1. Õigusaktide muudatusettepanekud	32
3.2. Töökorralduse muudatusettepanekud	34
3.3. Ettepanekud koostöö arendamiseks ning seadmete kasutuselevõtuks	40
KOKKUVÖTTE.....	43
PEZIOME	45
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	46
LISAD	48

MÕISTED

Riigi suveräänsus - riigi poliitiline iseseisvus, riigi täielik sise- ja välispoliitiline sõltumatus teistest riikidest ja rahvusvahelistest organisatsioonidest (33).

Jurisdiktsioon (lat. *jurisdictio* - kohtumenetlus) on vastavate riigiorganite seadusega (või teiste õigusaktidega) sätestatud volituste kogum lahendada õigusvaidlused ning õigusrikkumistega seotud asjad, ehk hinnata isiku või teise õigussubjekti tegevust nende õiguspärasuse seisukohalt, rakendada juriidilisi sanktsioone õigusrikkujate suhtes (34).

Reeder – ettevõtja, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel ning on kantud vastavasse laevaregistrisse. Reederina käsitletakse ka isikut, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutuse alase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (edaspidi: ISM koodeks) (25);

IMO – International Maritime Organisation (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon);

SOLAS74 – 1974 aasta Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel;

PTJ – Päästetööde juht;

PEPK – Põhja - Eesti Päästekeskus;

JRCC - Põhja Piirivalvepiirkonna operatiivinformatsiooni- ja mereseire keskus;

Sadama eeskiri – dokument, mis lähtudes Sadamaseaduse §9 lg 1 sõnastusest koostab ning kinnitab sadama valdaja ning milles sisalduvad nõuded on kohustuslikud kõigile sadamas tegutsevatele või viibivatele isikutele (23: §9 lg 4).

Lahinghargnemine – ülesande täitmiseks teostatavad toimingud jõudude ning vahendite valmisolekusse seadmiseks;

Põhiauto – päästeteenistuse alarmsõiduk, millel on vähemalt 4 istekohta meeskonna liikmetele ning teatud kogus vett

TABELITE JA JOONISTE LOETELU

Tabel 1. Ülesannete jaotus laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel.....	13
Tabel 2. SWOT analüüs.....	34
Joonis 1.....	35
Tabel 4. Koostööõppuse organiseerimine	41
Tabel 3. Joonise 1. selgitus ülesannete jaotamisel.....	48
Tabel 5. Arvestamist vajavate aspektide loetelu ning nende mõju pädevuse jaotusele	54

SISSEJUHATUS

Tallinna linna territooriumil paiknevate sadamate arv ning võimas laevaremonditehas teevad temast suurima sadamalinna Eesti Vabariigis. Kuid lisaks suurele majanduslikule kasule linna ning kogu riigi eelarvele omab linn sadamate näol kõrgendatud ohtudega objekte. Ohtude kandjaks on mitte ainult Paljassaare sadamas olevad tankerid nendele iseloomuliku tule- ja plahvatusohuga, vaid ka suure inimeste hulgaga reisisadamas viibivad laevad. Selline olukord nõuab päästeteenistusest pidevat valmisolekut eesmärgiga tagada võimalikult kiire reageerimine laevadega seonduvatele õnnetustele sadamas. Statistika andmetel ligi 65% kogu laevade tulekahjude arvust puhkeb sadamas (8:341). Põhja - Eesti Päästkeskuse (endine Tallinna Tuletõrje- ja Päästeamet) statistika andmetel aastatel 2003-2006 oli registreeritud kokku 18 laeva tulekahju. Nendest 13 leidsid aset Tallinna linnas (7).

Andes endale aru ohu suurusest korraldas päästeteenistus 2006 aastal eesmärgiga hinnata oma ning teiste ametkondade valmisolekut laevade kustutamiseks koostöös laeva meeskonnaga koostööõppuse VICTORIA 2006. Tuginedes õppuse osavõtjatega (Lisa 3,4) intervjuerimise käigus saadud informatsioonile järeldas autor, et praeguseks ei ole alust rääkida toimiva koostöö toimimisest, mille peamiseks põhjuseks on ühtse arusaama puudumine pädevuse jaotusest laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel ning koostöö korraldamise alusest. Nimelt päästetööde korraldamisel ei ole selge, kuidas on jaotatud pädevus ning ülesanded koostöö osapoolte vahel.

Tuginedes sellele otsustas autor kirjutada lõputöö just sellel teemal eesmärgiga selgitada välja koostöö korraldamise võimalused laeva meeskonna ning maismaa päästeteenistuse vahel sadamas seisva laeva kustutamisel, hinnata taoliste päästetööde õiguslikku regulatsiooni ning vajadusel pakkuda välja probleemi lahendust, mis on kooskõlas üldtunnustatud õiguspõhimõttega.

Lõputöö temaatikat arvestades kasutas autor uurimistöös peamiselt mereõigusevaldkonda puudutavaid õigusakte. Eesmärgiga uurida osapooltevahelise koostöö vajadust ning selle avaldusvormi kasutas autor erialast kirjandust (8: 47-87; 9:353-362), mis sisaldas endas laevade tulekahjude kustutamise analüüse.

Kirjutades antud tööd lähtus autor hüpoteesist, et sadamas teostatavate päästetööde korraldamist raskendab päästetööde korda reglementeeriva seadusandluse puudulikkus.

Lõputöö esimeses peatükis iseloomustatakse laeva tulekahju olemust pöörates tähelepanu kustutamist raskendavatele faktoritele ning andes peatüki lõpus ülevaate mitmetest sadamas seisnud laevade tulekahjust ning nende kustutamisel ilmnunud probleemidest. Lõputöö esimese peatüki eesmärk on tõestada koostöö vajadust, rõhutada osapoolte koostöös vajaminevaid aspekte ning selgitada välja koostöö korraldamist segavad asjaolud. Lõputöö teine peatükk annab ülevaate sadama akvatooriumis päästetööde korraldamist reglementeerivast seadusandlusest ning toob välja päästetööde juhi määramise õigusliku aluse. Kolmas peatükk sisaldab autori ettepanekuid päästetööde paremaks korraldamiseks.

Lõputöö kokkuvõttes on äratoodud uurimise tulemused, järeldused ning autori hinnang lõputöö eesmärgi täitmisele.

1. ÜLEVAADE TULEKAHJUDEST LAEVADEL

1.1. Ülevaade laevapääste spetsiifikast

Antud peatüki eesmärk on selgitada välja, milles seisneb maismaa ja laevade tulekahjude erinevus ning kuidas see mõjutab laeva peal teostatavaid päästetöid.

Lisaks sellele vaatles autor ka laevade kustutamist raskendavaid faktoreid eesmärgiga eristada nende hulgast sellised, mille kahjulikku mõju saab leevendada kaasates päästetöödele ka laeva meeskonna.

Selleks otstarbeks kasutas autor oma uurimistöös erialast kirjandust ((8:251-289; 9:241-259; 5:133-171; 10), mis on pühendatud mõlemate tulekahjutüüpide iseloomustamisele ning nende kustutamistaktika kirjeldamisele.

Selle abil leidis autor, et nii maismaal kui ka laevadel omab tulekahju sarnaseid tunnuseid ning ohtlikke faktoreid: suits, temperatuur. Seega protsessina tulekahjud ei erine üksteisest, kuigi sellele vaatamata ... „praktika näitab, et ei ole olemas kaht absoluutselt identset tulekahju” (2:7).

Seega iga tulekahju on kordumatu ja ainulaadne ning just sellel põhjusel ei ole võimalik koostada kustutamiskava, mis oleks kõikide tulekahjude kohta 100% rakendatav, mis omakorda nõuab individuaalset lähenemist iga tulekahju kustutamisele.

Siinkohal on tähtis teada, et iga tulekahju tüüp omab just temale iseloomulikke jooni, mis määravad olukorra ja tegutsemisviisi tulekahju kohal. Nende tundmine päästeteenistuse juhtivkoosseisu poolt on väga oluline, kuna kergendab otsustamisprotsessi. Vahepeal juba ainult selle põhjal, et on kindlalt teada põleva objekti liik ehk **Mis põleb**, saab prognoosida vajalike ressursside kogust, päästemeeskondade tegutsemisviisi ning arvestada võimalike ohtudega ehk on teada **Mida on oodata**.

Just sellele rajanevad meetodilised soovitused tulekahju kustutamiseks – lähtuvalt põleva objekti iseloomustusest.

Antud järeldus on sisuliselt triviaalne ning prognoositav ka ilma täiendava uurimiseta, kuid tema tähtsust saab hinnata ainult siis, kui vaadelda teda koos rohkete laevatüüpidega: reisilaev, kaubalaev, RO-RO tüüpi parvlaev, tanker, konteineriveoks ettenähtud laev jne (9:60).

Nimetatud laeva liigid erinevad üksteisest konstruktsiooni ning kasutatud ehitusmaterjalide poolest. Arvestades laevatüüpide rohkust erialase kirjanduse poolt (5:154-171; 8:253-261; 10:39-40) välja pakutud tulekahjude kustutamise lahendamisevariandid võivad kahjuks jääda väga

üldiseks. Selle põhjuseks on asjaolu, et mida suurem laev, seda keerulisemaks ta muutub päästetööde läbiviimise vaatenurgast, sundides arvestama aina rohkemaid erinevaid tulekahju arenemise variante.

Tänapäeva laevadel on olemas palju eriotstarbelisi ruume: autotekk – maismaa mõistes autode garaaž, mille pindala võib olla mitu tuhat ruutmeetrit, masinaruum elektrigeneraatoritega, mis oma võimsusega on võimelised rahuldama Eesti keskmise linna energia vajadusi, meelelahutusruumid - diskoteegid, kasiinod, kinod. Ehk kui lähtuda sellest, et laev on objekt (siin: päästeteenistuse mõistes), siis pole välistatud, et tulekahju korral tuleb arvestada selliste tingimustega, mis on iseloomulikud nii garaaži tulekahjudele (kõrge temperatuur, plahvatused), elektri jaamade (pingestatud seadmed, kustutusvahendite hoolikas valik) kui ka meelelahutuskeskuste tulekahjudele (eeskätt inimeste suur hulk, evakuatsiooni läbiviimise raskused) iseloomuliku joontega, mis jällegi tingib individuaalset lähenemist kustutustaktika valimisel, mille eelduseks aga on objektiivse informatsiooni omamine põleva laeva kohta.

Seega laeva tulekahjude esimene spetsiifiline erinevus seisneb tema arengu prognoosimisega seostud raskustes ning objektiivse informatsiooni olemasolu vajaduses kustutustaktika valikul.

Teatud määral laeva käsitlemine komplitseeritud objektina annab samuti ettekujutuse laeva tulekahju keerukusest. Kuid selleks, et luua täiuslikumat pilti laeva tulekahjude spetsiifikast, uuris autor erialast kirjandust (5:23-24; 8:99-100) eesmärgiga selgitada välja just need laeva tulekahjudele ning nende kustutamisele iseloomulikud raskendatavad faktorid, mis reeglina esinevad olenemata laeva tüübist ning kasutamisotstarbest.

Uuritud kirjanduse alusel (5; 8; 9; 10) selgus, et laevade tulekahjude kirjeldamisel kõige enam mainitakse järgnevatid faktoreid, mis raskendatavad päästetööde tegemist: 1) kõrge temperatuur ning selle kiire tõus, 2) suur suitsutihedus ja selle kiire tõus.

Tuginedes samale kirjandusele järeltab autor, et nimetatud faktorite ohtlikkust ning mõju on uuritud väga põhjalikult. Võrreldes nendega aga palju vähesemal määral käsitletakse psüühilise surve olemust ning selle ilminguid maismaa päästeteenistujatele.

Olles veendumusel, et päästja töö on pingeline ning nõuab tööülesannete täitmisel keskendumist, arvab autor, et nimetatud faktori puudulik valgustamine vajab parandamist ning seega järgnevalt juhib autor tähelepanu just psüühilisele survele ning selle ilmingutele.

Faktori uurimisel kasutas autor ühe psühholoogilise katse tulemusi, mida viis läbi ameerika psühholoog dr Elizabeth Jordan. Katsega uuriti psühholoogilist mõju, mida avaldab päästjatele laeva tulekahju ning selle mõju avaldusvorme.

Osalejad (41 päästetöötajat) jaotati rühmadesse, püstitati nendele ülesanne (laeva tulekahju kustutamine) ning küsitleti identsete küsimuste põhjal.

Saadud vastuste põhjal eristati päästjate tegevuse algoritmi: kõigepealt nemad reageerisid ainult laeva tulekahjudega seonduvatele ohtudele, seejärel teatud aja möödudes nende vastused muutusid ratsionaalsemaks ning alles peale grupikaaslastega diskussiooni teostamisest suutsid nemad anda korrektse ning põhjendatud vastuse küsimusele: „Kuidas Te reageerite laeva tulekahjule?” (32)

Erilist tähelepanu siinkohal väärivad järgmised tähelepanekud ning väljavõtted küsitluslehtedest:

- maismaa päästjad kontsentreeruvad pisidetailidele püüdes aru saada keskkonna (siin: laeva) erinevusest „...moonutab Teie tundeid, Teie ei suuda tunnetada lõhnu või kuulda..., isegi aistingud on erinevad”;
- riskide kõrgendatud tajumine, mis on iseloomulikud laeva keskkonnale „Minu kõige suurem hirm on see, et ükskord ei saa välja, Te olete desorienteerunud, erinev struktuur kõrgete, kasvavate temperatuuridega, Teil pole aimu, kus on tulekahju”;
- nõudlus koordineeritud pingutuste järele. (32)

Antud uuringu tulemused rõhutavad vaimseid muutusi, mis toimivad päästjate mõtteviisis olukordades, kui on tegemist neile võõra keskkonnaga. Uute tingimustega adopteerimiseks vajatakse lisa-aega, mida päästjad paraku ei tohi endale sündmuskohal lubada. (32)

Käesoleva lõputöö autor nõustub uuringu käigus saadud järeldustega, tuginedes oma töökohas läbiviidud samalaadse katse tulemustele.

Põhilised kokkulangemised olid seotud eelkõige ohtude kõrgendatud tajumisega, mis omakorda põhjustas reaktsioonide ning kogu sooritatava tegevuse (liikumine, suhtlemine paarilistega) aeglustumist ning tugevat desorienteerumist tiheda suitsu ja keskkonna tundmatuse tõttu. Reaktsioonide taastamiseks kulus teatud ajaperiood ning alles peale adopteerimist oli päästja võimeline jätkama tööd seisundis, mis võimaldab temal adekvaatselt reageerida ümbritsevas keskkonnas toimuvale ning tagades nii enda kui paarilise ohutuse.

Lähtudes eeltoodust teiseks laeva tulekahju kustutamise erinevuseks võib nimetada spetsiifiliste raskendatavate faktorite olemasolu.

Uurides meresõiduohutuse tagamist reglementeerivat seadusandlust (Meresõiduohutuse seadus, SOLAS-74 jne) tuvastas autor laeva meeskonna võimekust iseseisvaks võitlemiseks tulekahjudega. Kooskõlas rahvusvahelise resolutsiooniga A.437 (XI) kõik meremehed, olenemata nende töötamise kohast, peavad läbima ettevalmistuskursused, mille eesmärk on anda vajalikud teadmised tulekahju korral tegutsemiseks. Lisaks sellele SOLAS-74 näeb ette kapteni kohustust korraldada ning viia läbi tuletõrjeõppuseid, mille eesmärk on meeskonna valmisoleku kontroll ning selle tugevdamine. Samuti nähakse ette kohustusliku tuletõrje- ja päästevarustuse olemasolu laeval sõltuvalt tema tüübist ning suurusest. Tulekahjudega võitlemiseks laeva peal on moodustatud tuletõrjerühmad, kes päästetööde teostamisel tegutsevad laeva kapteni korralduste kohaselt.

Järelikult kolmas spetsiifiline erinevus, mis iseloomustab laeva tulekahjude kustutamist seisneb ka tuletõrje- ja päästevahenditega varustatud ja tasemel väljaõpet saanud kohaliku tuletõrjemeeskonna olemasolus, kelle tööd juhib laeva kapten ning kelle poolt teostatavad päästetööd omavad samasid prioriteete kui ka maismaa päästeteenistusel - inimeste ja vara päästmine, keskkonna kaitse.

Lisaks selle laevapääste spetsiifika seisneb põleva laeva geograafilise asukoha tähtsuses, mis määrab õnnetusele reageerivaid jõud, nende hulga ning kahalejõudmise aja. Juhul, kui laev on avamerel, siis puhkenud tulekahju likvideerimine kuni abi saabumiseni jääb eranditult laeva meeskonna ülesandeks, sadamas olles aga laeva meeskond saab arvestada maismaa päästeteenistuse kiire reageerimisega.

Sellisel juhul kaks organisatsiooni teevad koostööd jaotades omavahel pädevust.

Päästetööde spetsiifikast lähtudes tähtsamad küsimused pädevuse jaotamisel on: 1) kes juhib päästetööd, 2) milles seisneb koostöö laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel.

Antud loetelu ei pruugi olla lõplik, kuid on koostatud autori poolt pingerea põhimõttel rõhutades päästetööde juhi tähtsust.

Järgmises alapeatükis kirjeldab autor praktiliste näidete põhjal koostöö võimalikke avaldusvorme ning uurib põhilisi probleeme, mis esinesid vaadeldud päästetööde käigus. Samuti antakse ülevaade nende probleemide mittelahendamisele järgnenud tagajärgedest.

1.2. Ülevaade sadamapääste spetsiifikast

Antud alapeatüki eesmärk on uurida, milles seisneb koostöö laeva meeskonna ning maismaa päästeteenistuse vahel sadamas kai ääres seisva laeva kustutamisel ning millised on selle koostöö

avaldusvormid. Uurimisel kasutas autor ainult reaalseid näiteid, mis on aset leitud erinevatel aastaegadel nii Eestis kui ka välismaal.

Need juhtumid, mille käigus tulekahjud puhkesid avamerel olevatel laevadel ei kuulu antud lõputöös vaatlusele kahel peamisel põhjusel:

- lõputöö eesmärgiks on vaadelda koostöövõimalusi sadamas oleva laeva kustutamisel;
- valdkonna aktuaalsus - statistika andmetel ligi 65% kogu tulekahjude arvust laevadel puhkeb sadamas (9: 341).

Oma uuringut alustab autor 2006 aastal Tallinna Vanasadama territooriumil läbiviidud koostööõppusest VICTORIA 2006.

Selle õppuse legendi järgi oli tegemist mitmete süütamistega laeva erinevates kohtades, mis kokkuvõttes põhjustasid võimsa tulekahju, mille likvideerimiseks laeva meeskonnal ei olnud piisavalt ressursse. Lähtuvalt tulekahju olemusest piirdus laeva meeskond oma tegevuses tule leviku tõkestamisega ning põlevast piirkonnast inimeste päästmisega.

Laeva peal olevad reisijaid oli teavitatud tulekahjust ning ettevalmistatud evakuatsiooniks.

Toetudes õppuse legendile (37) ning sündmuskohal toimunud tegevustele on koostatud tabel 1, mis ajaliselt näitab osapoolte ülesannete jaotust.

Tabel 1. Ülesannete jaotus laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel

Aeg	Laeva meeskond	Probleem	Maismaa päästeteenistus
x+1	alustab inimeste päästmist ja tulekahju kustutamist		
x+2	teavitab juhtunust Häirekeskust, sadama teenistust, laeva reederit		
x+4	teostab päästetöid laeva kapteni juhtimisel	ressursside puudus	meeskonnad sõidavad välja
x+8	teostab päästetöid laeva kapteni juhtimisel		saabub sündmuskohale, võtab ühendust laeva kapteniga
x+20	teeb koostööd päästeteenistusega	Kuidas toimub ülesannete jaotus, mille alusel. Kes on PTJ?	alustab tulekahju kustutamist ning inimeste otsimist ja päästmist

Allikas: Lõputöö autor

Nagu tabelist selgub täidab tulekahju alguses laeva meeskond kahte ülesannet - teavitab juhtunust huvitatuid isikuid ning alustab päästetööde teostamist. Päästetöid korraldab ning juhib laeva kapten.

Peale maismaa päästeteenistuse sündmuskohale saabumist võtsid ka nemad kustutustööde teostamise laeva meeskonnalt üle. Sisuliselt kahekümnendal minutil algab koostöö laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel.

Kuid milles seisneb koostöö ning mille alusel toimub ülesannete jaotus, kes on PTJ?

Need on peamised uurimisprobleemid, mille lahendamiseks autor vaatleb kahte ajaloolist sündmust, mis tema arvates kõige paremini vastavad sellele otstarbele.

Tulekahjude analüüsimisel rõhutab autor just päästetööde käigu kirjeldamist eesmärgiga tuua esile:

- põhilised probleemid, mis oluliselt raskendasid päästetööd negatiivselt mõjutades selle kvaliteeti;
- laeva meeskonna ning maismaa päästeteenistuse vahel tehtava koostöö näited;
- päästetööde juhi määramise korra.

Esimesena töös äratoodud laeva tulekahju näide on negatiivse, teine aga positiivse tulemusega, mida suurel määral mõjutas just koostöö olemasolu ning selle tõhusus osapoolte vahel.

Alustatakse sündmusega, mis pärineb II Maailmasõja ajast ning on kahtlemata väga tuntud, kuna tegemist on Normandia laeva tulekahjuga, mis toimus remonditööde käigus 9 veebruaril 1942 aastal ning suutis 12 tunniga hävitada selle laeva.

Nimetatud sündmus on valitud eesmärgiga tuua esile nn inimliku faktori tähtsust päästetöödel ning selle aegumatust.

Laeva andmed: kogumahutavus 83 400 reg tonn, pikkus 330 meetrit, maksimaalne kiirus kuni 30 sõlme, meeskonna suurus kuni 1300 liiget, võimalike reisijate arv on 2000.

Laeval oli kokku 11 tekki, nendest 7 olid allpool peatekki ning 3 olid sellest kõrgemal.

9 veebruaril 1942 aastal kell 14:30 märkasid ehitustöölised laeva kesksalongis tulekahju. Juhtunust teavitas laeva pardal olev tuletõrje patrull New-Yorki linna päästeteenistust. Tulekahju teade oli vastuvõetud kell 14:49 ning mõne minutiga sündmuskohale saabudes alustasid päästemeeskonnad koheselt tulekahju kustutamist.

Kustutusvett anti suurtes kogustes nii käsijoatorude kui ka laffetide abil, millega olid varustatud tulekahju kustutamisest osa võtnud tuletõrjekaatriid. Kell 18:30 tulekahju oli likvideeritud.

Kuid kahjuks mõjutas kustutusaja jooksul laeva peale sattunud kustutusvesi negatiivselt tema püstuvust - laev sai kreeni 10⁰ vasaku parda poole. Kreen aga jätkuvalt kasvas suure kiirusega - kell 21:30 oli see 17⁰, kell 23:30 juba 40⁰. Vesi jätkas pardale voolamist avatud avauste ning prügikäigu kaudu.

10 veebruaril 1942 aastal kell 02:45 laev vajus ümber vasaku parda peale ning läks põhja. (8:53)

Uurides teavet (8:51-54; 31) nimetatud tulekahju kohta märkas autor kahte päästetööde käigus tehtud viga, mis kokkuvõttes negatiivselt mõjutasid läbiviidavate tööde kvaliteeti.

1. Päästeteenistus ei arvestanud kustutusvee kogunemise poolt tingitud ohtudega

Nagu varem oli mainitud tulekahju intensiivse leviku tõkestamiseks päästeteenistuse poolt olid antud kustutamiseks käsijoatorud ning lafetid (kolme tuletõrjekaatri pealt). Vett kustutamiseks anti läbimõtle mata (1:52). Need laeva süsteemid, mis olid ettenähtud vee eemaldamiseks ei töötanud, kuna vee väljalaskeavad olid ummistatud prügiga. Sellel põhjusel kustutusvesi ei saanud liikuda laeva madalamatesse sektsioonidesse, kus tema mõju laeva püstuvusele on väiksem, vaid kogunes laeva ülemistel tasanditel ohustades seega tema püstuvust. Päästemeeskonnad ei olnud teadlikud sellest, millistes kogustes ning kuidas võib kasutada kustutamiseks vett, ohustades sellega laeva võimalikult vähesel määral.

Laeva projekteerija vene inseneri V. Jurkevitsi hoiatused, millega tema püüdis takistada laeva kustutusveega uputamist, ei mõjunud ameeriklastele, millega hiljem kaasnes laeva uppumine nn vaba pinna efekti mõjul. (31)

2. Juhtimisstruktuur oli puudulik

Ulatuslikel päästetöödel tööde paremaks läbiviimiseks peab olema moodustatud juhtimisstruktuur. Struktuuri suurus ning koosseis võivad olla erinevad vastavalt konkreetsele õnnetusele. Kuid sellele vaatamata ühiseks jooneks kõikide juhtumistruktuuride puhul jääb aga ühe kindlaksmääratud juhi ehk päästetööde juhi olemasolu.

Vastasel juhul tekib olukord, kus pole selge kes on päästetööde juht ning millised on osapoolte vahelised alluvussuhted, mis on lubamatu, kuna pärsib päästetööde käiku ning raskendab ressursside käsutamist.

Järgnevalt toob autor tulekahju kustutamise seotud nn võtmeisikute loetelu, kes olid võimelised teostama päästetööde juhtimist päästetööde erinevatel etappidel, kuid ei teinud seda koos argumentidega, millega nemad põhjendasid oma mitteosalemist päästetööde juhtimises:

- Rekonstrueeritava Normandia laeva peal oli USA Coast Guard tuletõrje brigaad, mille juht, kapten-leitnant, lähtus sellest, et tema allub sadama kaptenile ning täidab ainult tema kui kõrgemalseisva pädeva organi korraldusi. Seega ei võtnud tema enda peale päästetööde juhtimist;
- Sadama kapten. Oli seisukohal, et kõik otsused peab tegema US Navy (Ühendriikide Merevägi) juhtkond, kelle vastutusalasse oli laev üleantud. Seega ei võtnud enda peale päästetööde juhtimist;
- Laeva kapten. Lähtus sellest, et kuna laeva rekonstrueerimistööd pole veel lõpule viidud, ei pea tema võtma päästetööde juhtimist enda peale.

Mõne aja pärast päästetööde juhiks osutus admiral Endews (31). Siinkohal on oluline märkida, et admiral ei võtnud enda peale juhtimist kohe. Tulekahju algstaadiumis palus laeva kapten admiralilt käest luba avada kingstonid ning uputada laev, kuid admiral ütles, et antud küsimus kuulub juhtkonna pädevusse. Antud tulekahju kustutamise moodusest sellel etapil keelduti ning hinnaline aeg oli kaotatud.

Nimetatud tulekahju kustutamise käigus tekkinud probleemide põhjal võib teha järgnevad järeldused:

1. Päästemeeskonnad ei oma erialaseid teadmisi ning varustust hindamaks laevale kustutusveest avaldatud mõju ning selle suurust. Seega peavad päästjad tegema koostööd laeva meeskonnaga, kelle valduses on olemas vastav varustus, süsteemid ning kes omavad erialaseid teadmisi laeva püstuvuse jälgimiseks ja vastavate prognooside tegemiseks. Päästjad peavad arvestama nõuannetega ning kustutusvee kasutamisega seotud juhistega, mida neile annavad pädevad isikud;
2. On väga oluline, et tulekahju avastamise hetkest alates päästetöid korraldatakse ning viiakse läbi organiseeritult ning ühise juhtimise all. Töökorraldus peab olema selge ning objektiivne andes igale päästetöödest osjavõtjale ettekujutuse tema vastutusalast ning talle eraldatud ressurssidest. Kõigile peavad olema selged: eesmärk, selle saavutamise viis ja vahendid ning juhtivorgan, kellele päästetöödel kuulub ülim korralduslik võim ning vastutus.

Mõlemad kirjeldatud vead on tingitud nn inimliku faktori poolt ehk nende põhjuseks inimeste tegevus või tegevusetus. Vigade iseloom annavad autorile alust oletada, et need ei ole kaotanud oma aktuaalsust ka tänapäeval - seega on tähtis, et kõik huvitatud isikud, kelleks on sadamas seisva laeva kustutamisel laeva kapten, Pääseteenistus, sadama kapten, reeder jne peavad nendest

olema teadlikud ning tegema kõik võimaliku nende riskide arvestamiseks ja realiseerumise vältimiseks.

Järgnevalt antakse ülevaade „Rio Hachal” pardal puhkenud tulekahjust, mille likvideerimisel laeva meeskond ning maismaa päästeteenistus suutsid edukalt leida ühise keele.

Laeva andmed ja otstarve: reisijate ning kaubavedu, laeva pikkus: 178m, laius: 22m, tekkide arv: 6. (8:56)

Tulekahju areng ning meeskonna tegevus selle likvideerimisel

Tulekahju puhkes kajutis. Tulekahju avastanud meeskonna liikmed asusid koheselt kustutama - algselt tulekustutite ning seejärel juba tuletõrjevoolikutega abil. Nende pingutusele vaatamata jätkas tulekahju oma levikut, mida soodustas põlevmaterjali rohkus nii kajutites kui ka koridoris. Põleng hävitas kaptenisilla, mille tagajärjel läksid rivist välja mootorite-, pumpade- ning kütuse ümberpumpamise juhtimissüsteemid.

Koostöötegevus laeva meeskonna ning maismaa päästeteenistuse vahel tulekahju kustutamisel

Päästeteenistuse kohalesaandumise ajaks olid kõik kuus tekki laeva keskosas haaratud tulest. Laevale saabunud tuletõrjet võttis vastu laeva kapten, juhtiv- ning reakoosseisu liikmed. Suhtlemist raskendas keelebarjäär, õnneks üks tuletõrjujatest oskas hispaania keelt ning suutis täita tõlgi ülesandeid.

Arvestades olukorda tulekahju kohal kutsusid päästjad kohale lisajõud ning teostasid lahinhargnemise suure hulga joatorudega selleks, et tagada vajaliku veeandmise intensiivsuse arenenud tulekahju kustutamiseks seestpoolt laeva. Paralleelselt sellega põleva laeva läheduses olid kontsentreeritud kokku kolm tuletõrjekaatrit, mis olid valmis võtma osa tulekahju kustutamisest. Sellest olenemata kasutati neid väga vähesel määral (ainult süttinud päästepaatide kustutamiseks väljastpoolt), mis võimaldas vältida põleva laeva ülemiste tekkide uputamist kustutusveega. Vaatamata ratsionaalsele kustutusvee kasutamisele hakkas vesi ülemistel tekkidel tonnide viisi kogunema ning laev hakkas kalduma paremale pardale.

Tulekahju lokaliseerimise hetkeks jõudis kreen juba 15⁰ kraadini.

Laeva kaptenile ning päästjatele oli selge, et lokaliseeritud tulekahju tuleb lõplikult kustutada vältimaks tema taassüttimist, samas aga jätkuv vee kasutamine võis põhjustada laeva ümberminekut ning hukku.

Hinnates olukorda võeti kasutusele järgmised meetmed:

- 1) ajutiselt peatati veeandmine tule kustutamiseks;

- 2) kõik inimesed ohutuse mõttes lahkusid laeva pealt;
- 3) tulekahju leviku tõkestamiseks laevale suunati ainult paar inimest eelnevalt instrueerides neid kasutada vett minimaalsetes kogustes;
- 4) laeva masinaruumi olid suunatud kolm laeva meeskonna liiget ning kuus tuletõrjujat eesmärgiga ühtlustada kreeni.

Peale seda alustati kustutusvee eemaldamisega laeva ülemistel tekkidelt, milleks olid purustatud aknad paremal pardal ning tekkidele olid paigutatud vee ejektorid. Samal ajal tuletõrjujad tulid tagasi oma positsioonidele ning kiiresti likvideerisid tulekahju. Tulekahju oli võetud kontrolli alla 2 tunni jooksul peale häireteate andmist. (8:56-60)

Autori arvates niivõrd kiiret tulekahju likvideerimist soodustasid järgmised asjaolud:

1. laeva meeskond alustas koheselt tulekahju kustutamist ning teatud aja jooksul suutis ära hoida selle edasist levikut;
2. kustutusvee ratsionaalne kasutamine võimaldas vältida laeva ümberminekut;
3. päästetööd viidi läbi tihedas koostöös laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel, mis seisnes;
 - a. laeva meeskonna poolt pidevalt teostatavas kontrollis laeva püstivuse üle;
 - b. laeva meeskonna liikmete osavõtus saatja rollis, mis võimaldas päästjatele paremini orienteeruda tundmatus piirkonnas.

Antud peatükis vaadeldud juhtumid näitasid selgelt sadamates teostatavate päästetööde spetsiifikat, mis lähtudes kahe erineva päästeorganisatsiooni iseloomust seisneb koostöö vajaduses - laeva meeskond saab päästeteenistuse näol juurde palju suurema inimressursi, päästeteenistus aga saab laeva meeskonnalt vajaliku informatsiooni laeva kohta ning vajalikke nõuandeid kustutusvee kasutamise osas.

Samuti laeva meeskonna liikmete kasutamine päästjate saatjatena laeva peal täidab korraga mitu eesmärki: esiteks sellega tagatakse suurem ohutus töötavale meeskonnale ja minimiseeritakse saabumisaega määratud kohta ning teiseks laeva personal on paremini kohandunud oma töökoha keskkonnale ja on soodsamas positsioonis võrreldes maismaa päästjatega ning oma enesekindla ja koordineeritud tegevusega on võimeline vähendama psühholoogilist survet päästjatele ehk neile, kes otseselt peavad puhkenud tulekahju likvideerima.

Kolme juhtumi kohta uuritud allikad (8: 51-54, 56-61; 31; Lisa 3,4) ei anna selget vastust, kes teostas päästetööde juhtimist - kas laeva kapten või päästeteenistus. Samas ei sisaldanud need ka soovitusi selle isiku määramise kohta.

Edaspidises töös vaatleb autor kahte seisukohta PTJ isiku kohta - laeva kaptenit ning päästeametnikku. Selle eesmärgiga otsustas autor vastavateemalise uuringu läbiviimise raames keskenduda õigusaktidele, mis reglementeerivad päästetööde läbiviimist sadamas ja mõlemate esindajate õiguslikku seisundit.

2. ÜLEVAADE PÄÄSTETÖÖDE KORRALDUSEST SADAMAS

2.1. Sadama akvatooriumi territoriaal-õiguslik seisund ning selle mõju päästetööde korraldamisele

Oma lõputöös kitsendab autor uurimisvaldkonda nii isikuliselt - uurides, kes on päästetöödejuht kui ka geograafiliselt – vaadeldes ainult sadamas põlevate laevade kustutamist.

Geograafilise kriteeriumi tähtsuse ning selle mõju päästetööde korraldamisele uurimisel kasutas autor õigusakte rahvusvahelisest mereõiguse valdkonnast (12; 13; 15; 16; 26; 27). Tulenevalt nende hierarhiast oli aluseks võetud Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (edaspidi: ÜRO) 1982. aasta 10. detsembril vastuvõetud Mereõiguse konventsioon ja selle XI osa rakenduskokkuleppega ühinemise seadus (Eestis vastu võetud 31 mail 2005 a).

Vastavalt sellele dokumendile kehtib Eestis merealade rahvusvaheline klassifitseerimine, mille järgi on olemas järgmised mereliigid:

- sisemeri;
- territoriaalmeri;
- arhipelaagiveed;
- lähistsoonid;
- kontinentaalmandrilava;
- mere majandustsoonid;
- rahvusvahelised väinveed;
- suletud või poolsuletud meri;
- avamere veed;
- merepõhja rahvusvaheline rajoon.

Käesolevas klassifikatsioonis olevad merealad saab liigitada kahte rühma lähtudes nende laienevast kaldariigi jurisdiktsiooni iseloomust: 1) merealad, millistele laieneb kaldariigi rahvusjurisdiktsioon, 2) merealad, mis asuvad väljaspool kaldariikide rahvusjurisdiktsiooni mõjusfääri (1:68).

Esimese rühma hulka kuuluvad järgmised merealad: sisemeri, territoriaalmeri, arhipelaagiveed, lähistsoonid, kontinentaalmandrilava, mere majandustsoonid.

Riigi jurisdiktsiooni maht on erinev igas konkreetses merealas. Sellest tulenevalt esimene rühm on omakorda jaotud kahte alagruppi:

- a. merealad, millel kaldariigi suveräänõigused realiseeritakse täies mahus (siseveed, territoriaalmeri, arhipelaagiveed);
- b. merealad, millel kaldariigi suveräänõigused on piiratud (lähistsoonid, kontinentaalmandrilava, mere majandustsoonid). (1:68-69)

Järelikult vastavalt kehtivale merendust puudatavale seadusandlusele erinevad merealad üksteisest kaldariigi jurisdiktsiooni olemasoluga ning selle jurisdiktsiooni mahuga.

Nimetatud asjaolu tõestab põleva laeva konkreetse geograafilise paiknemise tähtsust, olles omamoodi lähtekohaks õigussuhete loomisel laeva ning kaldariigi vahel.

Nagu oli varem juba mainitud vaadeldakse antud lõputöös sadamas asuva laeva õiguslikku seisundit. Lähtudes sellest ning arvestades varem mainitud geograafilise asukoha tähtsust arvab autor, et edasise uurimise jätkamiseks vajatakse eeskätt sadamaala täpset defineerimist ning seejärel selle õigusliku seisundi väljaselgitamist.

Otsese definitsiooni annab Eesti Vabariigi (edaspidi: EV) Sadamaseaduse §2 (23):

Sadam on laevade lastimiseks ja lossimiseks, laevaremondiks või harrastuslikuks laevasõiduks või muuks merendusalaseks tegevuseks kohandatud piiritletud alal asuv hoonete ja rajatiste kompleks koos selle juurde kuuluva akvatooriumiga. Käesoleva seaduse nõudeid ei kohaldata sadamale, kus ei osutata sadamateenuseid.

Sadamaala definitsioon tuleneb Sadamaseaduse §3, mille kohaselt sadamaala on sadamateenuste osutamiseks ning muuks laevaliiklusega seotud tegevuseks kasutatav maa ja akvatoorium koos sinna juurde kuuluvate sadamarajatistega (kaid, lainemurdjad, kaldatammid ja muu selline). Nimetatud definitsioonist, arvestades lõputöö teemat, pakub põhilist huvi just sadamakvatooriumi määratlus.

Sadamaakvatoorium on piiritletud, püsivalt veega kaetud ala, mida kasutatakse laevaliikluseks või muuks sadama funktsionaalseks tegevuseks. (23: §4 lg1)

Järgnevalt vajatakse tuvastada sadama akvatooriumi kuuluvust ühe või teise merealale vastavalt olemasolevale rahvusvahelisele klassifitseerimisele eesmärgiga tuvastada konkreetse jurisdiktsiooni ning selle mahu. Selle määramiseks tuleb pöörduda ÜRO 1982 aasta Konventsiooni Artikli 8 juurde, kus antakse „sisevee” definitsioon, mille järgi see on territoriaalmere lähtejoonest maismaa poole jäävad veed. Selle ala sisepiiriks on kaldajoon, mida määratakse vastavalt kohalikele tingimustele. (26)

Omakorda territoriaalmere (kasutusel ka termin: siseveed) välispiir on joon, mille iga punkt asub lähimast lähtejoonepunktist territoriaalmere laiusega võrdsel kaugusel.

Riigil on õigus kehtestada oma territoriaalmere laius konventsiooni kohaselt määratud lähtejoonest mõõdetuna kuni 12 meremiili. Konkreetne kaugus määratakse riigisisese seadusandlusega. (26: Artikkel 3)

Sellest lähtudes tuli autor järeldusele, et sadamaakvatoorium kuulub kaldariigi sisevete hulka ning on ranniku osa. Selle tõendamiseks tuuakse välja täiendavad näited õigusaktidest ning erialasest kirjandusest:

- Eesti siseveed on sadamarajatiste kõige merepoolsemaid punkte ühendavast mõttelisest joonest kalda poole jäävad Eesti sadamate veed (23:§3 lg 2, pt 2);
- sisemere-, sadamate-, meresadamate veed ning muud veed, mis on territoriaalvete sisepiirist eraldatud tänu alaliste sadama hulka kuuluvate või muude hüdrotehniliste rajatiste rajamisele kuuluvad üldjuhul sisevete hulka (1:70).

Tuginedes sellele kuulub sadamaakvatoorium (siin: põleva laeva viibimise asukoht) sisevete hulka ja on ranniku osa, millest tuleneb kohustus vaadelda nimetatud ala sadamariigi siseveena - riigiterritooriumina ning sellest tulenevalt arvestada ka kaldariigi täieliku suveräänsuse kehtestamisega sellele alale.

Lähtudes sellest, et sisevete õiguslik režiim sätestatakse rahvusliku seadusandlusega (1:71) ning teadmisest, et siinkohal õigusliku režiimi all mõeldakse muuhulgas ka meresõiduohutuse tagamist vaatleb autor järgnevalt, kuidas EV rahvusliku seadusandlusega on sätestatud päästetööde korraldus sadama akvatooriumis.

Valdkonna uurimist alustab autor dokumendiga, mis reguleerib päästetööde korraldamist EV territooriumil – Päästeseadus (17) ning selle alusel kehtestatud teiste õigusaktidega. Lõputöö temaatikat arvestades kuuluvad vaatlusele järgmised võtmeküsimused: mis on päästetööd, kes neid teeb ja korraldab ning kellel on pädevus päästetööde juhtimiseks?

Küsimustele vastamisel kasutab autor järgnevat kaasust:

Tallinna Vanasadamas D-terminalis kai ääres seisval X-laeval puhkeb tulekahju. Tegemist on Eesti Riigilipu all sõitva reisilaevaga, mille pardal muuhulgas viibivad ka välisriikide kodanikud. Alustades tulekahju kustutamist ning inimeste evakueerimist laevalt teavitab laeva meeskond juhtunust Merepäästkeskust, Sadamat ning dubleerib õnnetusteate regionaalsele Häirekeskusele. Sündmuskohale saabuvad kohaliku päästeasutuse meeskonnad.

Mis on päästetööd?

Nimetaud seaduse §3 annab mõiste „Päästeala tööd” tähendust. *op.cit* §3 lg 1 järgi: päästetööd - inimeste ja vara päästmiseks ning keskkonna kaitseks tehtavad tööd tulekahjude, loodusõnnetuste, katastroofide, avariide, plahvatuste, liiklusõnnetuste ja muude õnnetuste

(edaspidi õnnetused) korral, samuti õnnetustega kaasnevate ohtude likvideerimiseks tehtavad tööd.

Järelikult tulekahju kustutamine sadamas seisva laeva peal on päästetööd.

Kes teeb ja korraldab päästetöid?

op. cit §4 lg1 sätestab, et päästeala töid (sh päästetöid) teevad ja korraldavad riigipäästeasutused.

op. cit §4¹ lg1 pn2 kohaselt Päästeameti kohalikud päästeasutused on riigipäästeasutus.

op. cit §4¹ lg4 kohaselt Päästeameti kohalik päästeasutus on Päästeameti kohalik täidesaatva riigivõimu volitusi omav asutus, mis korraldab ja teeb talle kinnitatud territooriumil päästeala töid ja täidab muid seadusega või seaduse alusel antud õigusaktidega pandud ülesandeid.

op. cit §4 lg 2 sätestab, et päästetöid võivad teha ning korraldada ka muud riigi ja kohaliku omavalitsuse asutused ning isikud seadusega või seaduse alusel antud õigusaktidega ettenähtud juhtudel.

Sama seaduse §19¹ lg 1 sätestab, et otsingu- ja päästetöid, sealhulgas merereostuse avastamist ning likvideerimist Eesti merealal, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel teeb piirivalve.

op. cit §19¹ lg 2 viitab Vabariigi Valitsuse 23. juuli 2002. a määrusele nr 237 Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel (22).

Siinkohal peab autor vajalikuks pöörata tähelepanu terminile Eesti mereala. Varem kehtiva VV määruse nr 237 Eesti sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel otsingu- ja päästetööde tegemise, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Vabariigi Valitsuse 23. juuli 2002. a §1 kohaselt on kolm mereala liiki:

- 1) sisemeri,
- 2) territoriaalmeri;
- 3) majandusvöönd ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järve Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluv ala

moodustas endast ühtse tervikliku regiooni, mille nimetuseks oli „Eesti päästepiirkond”.

Hilisem määruse redaktsioon selle asemel piirdub vaid mõiste „Eesti mereala” kasutamisega, mis on autori arvetes puudulik ning korrigeerimist vajav territoriaalne kirjeldus.

Päästetöid korraldavaks organiks antud piirkonnas on Põhja Piirivalvepiirkonna operatiivinformatsiooni- ja mereseire keskus (edaspidi: JRCC). (22: §3 lg 1,2)

Kuid võttes arvesse asjaolu, et JRCC ei ole riigi ja kohaliku omavalitsuse päästeasutus või ettevõtte päästeallüksus (vaata: Päästeseadus §4¹ lg1) jäeldab autor, et JRCC puudub õiguslik alus päästetööde juhtimiseks sadamas laeva tulekahju kustutamisel. Sellele vaatamata leiab

autor, et JRCC funktsioonide tundmine on vajalik päästeasutuste operatiivteenistuse juhtivkoosseisule eesmärgiga luua tingimused paremaks koostööks asutuste vahel.

Päästeseadus otseselt ei reglementeeri päästetööde korraldamist territoriaalselt vaid §4¹ lg 5 abil viitab 24. detsembri 2004. a VV määrusele nr 369 Päästeameti kohalike asutuste tegevuspiirkonnad, millega kehtestatakse kohalike asutuste tegevuspiirkonnad (19).

Näide:

Põhja Eesti Päästkeskuse (edaspidi: PEPK) tegevuspiirkond on Harju maakond. (12:§1 lg1 pn1) Kesklinna keskkomando (edaspidi: KL) on PEPK Ida-Harju päästeosakonna päästekomando. Lähtudes Päästeameti peadirektori käskkirjast nr 37 Tallinna Vanasadam (Aadress: Sadama 25, 15051 Tallinn) kuulub KL väljasõidupiirkonda - Väljasõidupiir algab Tallinna lahe rannajoonelt, kulgeb mööda Kalasadam tn parempoolset kõnnitee serva (kõik meresõidukid antud basseinis, sõidutee ja vasakule jääv hoonestus jääb Kesklinnale) kuni ristumiseni Põhja pst-ga, kust piir läheb edasi kuni trammiteeni. (20:2.1.1)

Järelikult Kesklinna keskkomando Päästeameti kohaliku päästeasutuse struktuurüksusena on pädev teostama päästetöid oma ning vajaduse korral ka teistes (19: §1 lg 2) rajoonides.

Kes juhib päästetööd?

Päästetöid juhib päästetööde juht (edaspidi: PTJ), kelle definitsiooni annab meile PääS §15 lg 1, Päästetööde üldeskiri (18: §5 lg 1 ja §11) - Esimesena sündmuskohale jõudnud Päästeameti peadirektori poolt kinnitatud õppekava alusel vastava ettevalmistuse saanud ning Päästeameti poolt kehtestatud korras atesteeritud päästeteenistuja (meeskonna vanem või rühmapealik või operatiivkorrapidaja või Päästeameti kohaliku või kohaliku omavalitsuse päästeasutuse juhi käskkirjaga määratud päästeteenistuja või Päästeameti peadirektori käskkirjaga määratud Päästeameti päästeteenistuja) on Päästetööde juht, kellele alluvad kõik õnnetuskohale saabunud päästemeeskonnad ning lisa- ja abijõud.

Järelikult esimesena sündmuskohale jõudnud päästemeeskonna päästemeeskonnavanem on PTJ.

Tallinna Vanasadam paikneb KL väljasõidurajoonis, kaugus komandost (aadress: Raua tn 2) 1 km 924 m (35). Teine lähim komando on Lilleküla keskkomando (aadress: Paldiski mnt 47), kaugus 3 km 363 m (35).

Järgneva valemi abil teeme kindlaks komandode kohalesaatumise aja:

$\tau_{ks} = 60 \times l/v$ kus:

τ_{ks} – kohalesõidu aeg

l – teepikkus

v – tuletõrjeauto liikumiskiirus (45 km/h) (2:18)

Seega KL jõuab kohale:

$$\tau_{ks} = 60 \times 2/45;$$

$$\tau_{ks} = \text{ca } 3 \text{ min};$$

Lilleküla keskkomando jõuab kohale:

$$\tau_{ks} = 60 \times 3,4/45;$$

$$\tau_{ks} = \text{ca } 4,5 \text{ min};$$

Järelikult suurima tõenäosusega jõuab sadamasse esimesena kohale KL meeskond, kelle päästemeeskonnavanem hakkab täitma PTJ funktsiooni.

Autori arvates, tuginedes EV siseriiklikule seadusandlusele, leiti vastused kolmele nn võtmeküsimustele: mis on päästetööd, kes neid teeb ja korraldab ning kes teostab päästetööde juhtimist. Lisaks sellele on leitud õiguslik alus vaadeldud siseriikliku seadusandluse kohaldamiseks sadama akvatooriumis läbiviidavatele päästetöödele.

Samas õigusriigi üheks tunnuseks on põhiseaduslike (näiteks: õigus riigi kaitsele - Eesti Vabariigi Põhiseadus §13) õiguste tagamine nii enda kui ka välisriigi kodanikele. Põhiseadus muuhulgas aktsepteerib rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtteid ja norme Eesti õigussüsteemi lahutamatu osaga (11:§3) ning seega on mõistetav, et objektiivse ettekujutuse loomiseks sadamas seisva laeva ning rannikuriigi õigussuhetest päästetööde läbiviimisel on vajalik uurida ka teise osapoole ehk laeva õiguslikku seisundit.

2.2. Laeva lipuriikkondsus

Eesmärgiga korrastada õigussuhteid ja üheltpoolt tagada laevale kaitset rünnete vastu ning teiselt poolt sundida riike kontrollima oma laevade tegevust merel on seatud rahvusvahelise mereõigusega lipuriigi erandjurisdiktsiooni printsiip oma laevade üle.(1:193)

Laeva lipp viitab laeva rahvusele ning määrab tema õigusliku seisundi olenemata laeva asukohast – kas avamerel, rahvus- või välisriikide vetes. (1:128)

Laeva lipu küsimus kuulub riigi siseõiguse mõjusfääri, kuid lahendatakse ikka rahvusvahelisel tasandil. See tähendab, et riik oma seadusandlusega määrab tingimused ning eeldused, mille täitmine on kohustuslik laevale lipu õiguse taotlemiseks.

Pädevust lahendada need küsimused saavad riigid rahvusvahelistest ÜRO 1982 Mereõiguse konventsioonist (26).

Artikli 91 kohaselt kehtestab riik laeva oma riikkondsusse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused.

Artikli 92 järgi ühe riigi lipu all sõitvad laevad on avamerel viibides selle riigi ainujurisdiiktsiooni all sinnamaani kuni rahvusvaheliste lepingutega või käesoleva konventsiooniga ei nähta ette teisiti.

Siinkohal peab autor vajalikuks täpsustada mõistet „laeva lipu ainujurisdiiktsioon”, mis on põhjendatud lipuriigi jurisdiktsiooni omadusega mahuliselt muutuma sõltuvalt laeva asukohast ühes või teises merealas.

Nagu varem oli mainitud saab merealad liigitada kahte rühma võttes aluseks kaldariikide mõjusfääri kohaldatavust nendele. Sellest lähtudes laieneb avamerel laevale lipuriigi jurisdiktsioon täiel määral. Juhul aga, kui laev viibib kaldariigi territoriaal- või sisevetes, kitsendatakse lipuriigi jurisdiktsiooni kaldariigi omaga.

Rahvusvahelist mereõigust puudutavas erialakirjanduses võib leida erinevate jurisdiktsioonide liigid:

- laeva lipuriigi jurisdiktsioon, mille järgi laeva võrdsustatakse lipuriigi territooriumiga. Siinkohal tuleb märkida, et antud juhul on tegemist kvaziterritoriaalse jurisdiktsiooniga, kuna antud võrdsustamine omab eeskätt tinglikku iseloomu (1:192);
- kaldariigi territoriaalne jurisdiktsioon, mille territoriaal- või sisevetes viibib laev.

Antud juhul autori arvates võib olla tegemist õiguslike aluste konfliktiga, mille lahendamiseks on eeskätt vaja välja selgitada laeva kapteni õiguslik seisund, mis tuleneb teadmisest, et oma suveräänsust laeva üle teostavad lipuriigid läbi laeva kapteni, keda sellest lähtudes tuleb käsitleda riigi esindajaga. (1:133)

Sellest tulenevalt võib teha järgmised järeldused: esiteks - päästetööde läbiviimisel laeva peal on tähtis arvestada, et välisriigi lipu all sõitvad laevad on välisriigi territoorium, millele pääsemiseks tuleb järgida teatud reegleid ning rahvusvahelises õigussfääris üldtunnustatudid põhimõtteid; teiseks - laeva kapten on lipuriigi esindaja ning sellest tulenevalt on nõ ühenduslülis õigussuheteskeemis laeva ning kaldariigi vahel.

Lähtudes sellest teadmisest ning eesmärgiga tuvastada kapteni pädevust sadama akvatooriumis läbiviidavatel päästetöödel uurib autor järgnevalt tema õiguslikku seisundit, kasutades selleks otstarbeks rahvusvahelist ning siseriiklikku seadusandlust.

2.3. Ülevaade laeva kapteni pädevusest päästetööde juhtimiseks

Laeva kapten on koondkuju, kelle olemuse täpsemaks defineerimiseks tuleb pöörduda õigusaktide poole, mille alusel võib oletada, et laeva kapten on laeva munsterrolli kantud vanem juhtivkoosseisu kuuluv laevapeere liige, kellega on sõlmitud meretööleping. (25: §3 lg 1 ja 3)

Laeva kapten on laeva reederi volitatud esindaja, kes tegutseb meretöölepingu alusel. Oma õigusliku seisundi poolest ei ole kapten laeva lipuriigi ametlik esindaja, kuid sellele vaatamata ebasõbraliku käitumise akte tema suhtes vaadeldakse rahvusvahelises praktikas nagu ebasõbralikkust ning diskrimineerimist laeva lipuriigi suhtes. (4:45)

Mereõigust reguleerivate rahvusvaheliste õigusaktidega, millel on prioriteet siseriikliku seadusandluse üle (36), on sätestatud kapteni katkematu vastutus laeva, meeskonna, reisijate ning veetava kauba ohutuse ja säilimise eest, ülimuslik korraldusvõim oma funktsioonide ning kohustuste täitmisel.

Näide:

Rahvusvaheline laevade ja sadamaalade turvalisuse koodeks (ISPS koodeks) on Eesti Vabariigis kohustuslik täitmiseks.

Reederi kohustused

Reeder tagab, et laeva turvaplaanis rõhutatakse selgesti kapteni pädevust. Reeder sätestab laeva turvaplaanis, et kaptenil on ülimuslik võim ja vastutus teha otsuseid laeva ohutuse ja turvalisuse kohta ning paluda vastavalt vajadusele abi reederilt või osalisriigilt. (15:6 peatükk pn 6.1.)

Turvataseme seadmine

Laeva kaptenil on igal ajal lõplik vastutus laeva ohutuse ja turvalisuse eest. Isegi turvatasemel 3 võib kapten taotleda turvavahejuhtumile või selle ohule reageerijate poolt väljaantud juhendi selgitamist või muutmist, kui on põhjust uskuda, et juhendi mistahes punkti täitmine võib ohustada laeva ohutust. (15: pn 4.10)

Lähtudes sellest, et mereõigust reguleerivatel rahvusvahelistel õigusaktidel on prevaleeriv tähtsus maismaa seadusandluse üle ning asjaolu, et nende mõju laieneb nendega ühinenud liikmesriikide lipu all sõitvatele laevadele ning arvestades seda fakti, et EV on liitunud IMO Mereõiguse 1982 aasta mereõiguse konventsiooniga ja tuginedes ISPS koodeksis sätestatud laeva kapteni õigusele teha laeva ohutusega seonduvad otsuseid järeltab lõputöö autor, et olenemata laeva lipuriikkondsusest (Eesti või teise konventsiooniga ühendunud liikmesriigi oma)

sõltub maismaa päästeteenistuse osalus päästetöodes laeva pardal laeva kapteni otsusest, mille vastuvõtmisel lähtub tema pakutava abi vajadusest.

Juhul, kui päästetööst võtab osa ainult laeva meeskond siis laeva kapten täidab PTJ funktsiooni ainuisikuliselt, käsutades selleks talle allutatud meeskonda. Selline tegevus kuulub tema otsuste töökohustuse hulka ning on suunatud ohutuse tagamisele, inimeste ja vara päästmisele. SOLAS-74 rõhutab selgelt, et inimeste päästmine on laeva kapteni prioriteet number üks.

Päästeseadus annab igaühele õiguse kuni päästeteenistujate saabumiseni teha päästetöid oma algatusel, tekitamata sealjuures oma tegevusega suuremat kahju, kui ära hoitakse (17: §4 lg 3). Järelikult kapteni juhtimistegevus antud juhul ei ole vastuolus EVs kehtiva seadusandlusega. Kuid laeva kustutamise seotud päästetööd oma mastaabi tõttu nõuavad tunduvalt suuremat pädevust, kui Päästeseaduse §4 lg 3 igaühele annab. Seega on oluline tuvastada laeva kapteni pädevuse ulatust päästetööde juhtimiseks selle laiemas mõistes.

Laeva meeskonnale suunatud kapteni korraldused on neile kohustuslikud täitmiseks, mis tuleneb eeskätt töötajate ametijuhendist ja meretöölepingust, mille regulatsioonid pärinevad mitmetest allikatest: rahvusvaheline mereõigus, siseriiklik merendust puudutav seadusandlus, laeva reederi korraldused käskkirjade ning korralduste näol. Just nemad kohustuvad laeva liikmeid kuuletuma laeva kaptenile ning võtma osa avariitöödest.

Järgnevalt hindab autor kapteni pädevust päästetööde juhtimisel anda korraldusi väljaspoole laeva ehk käsutada teisi isikuid ja organisatsioone (siinkohal vaatlusele ei kuulu isikud ning organisatsioonid, mis teevad laeva kapteniga koostööd lepingu alusel).

Uuringus lähtus autor sellest, et konkreetsele isikule, kes pole seotud korraldusteandjaga peab korralduse andmiseks viimasel olema selleks õiguslik pädevus. Siduvate korralduste täitmiseks korralduste andmist reguleerib Haldusmenetluse seadus, mis käsitleb korraldusteandjaid haldusorganina (29:§8), protsessi aga haldusmenetluse teostamisena (29:§2).

Näide:

Päästeteenistus vastab haldusorganile esitatavatele tingimustele nagu asutus, mis on volitatud seadusega teostada avaliku halduse ülesandeid. Asutuse ametnikele on päästetööde läbiviimisel tagatud nende õigused ja volitused, mille loetelu on äratoodud Päästeseaduse §16 lg 1.

Oma õiguste realiseerimisel siduvaid korraldusi ehk haldusakte andes isikutele väljaspoole haldusorganit teostavad nemad haldusmenetlust arvestades Päästeseaduse erisusi.

Järelikult kaptenil on õigus teostada päästetööde juhtimist laeva peal enne maismaa päästeteenistuse kohalesaandumist, kuid lähtudes sellest, et laeva kapten ei vasta haldusorgani tunnusele (ei täida avalike halduse ülesandeid) ei saa vaadelda teda nagu haldusorganit ning järelikult puudub temal õiguslik alus anda siduvaid korraldusi isikutele ja organisatsioonidele väljaspoole laeva. Seega maismaa päästeteenistus kui väljaspoole laeva kapteni pädevust jääv asutus ei allu tema korraldustele päästetöödel.

Sellele vaatamata tuginedes varem mainitud ISPS koodeksist toodud sätetele kapteni pädevusest teha otsuseid laeva ohutuse kohta arvab autor, et need annavad piisava õigusliku aluse tagasilükkama maismaa päästeteenistuse abi teostamiseks päästetöid laeva peal ainult oma jõudude ja vahenditega.

2.4. Pädevuse jaotus päästetöödel sadamas

Eesmärgiga selgitada välja, kas ning kuidas on reglementeeritud koostöö ja päästetööde juhi määramise kord uuris autor rahvusvahelisi ja EV kohaldatavaid õigusakte (11;12;15;16;17;18; 22;26;27). Uurimise käigus ei suutnud autor leida sätet, mis otseselt määrab koostöö sh ka päästetööde juhi määramise korra maismaa päästeteenistuse (PTJ) ning laeva meeskonna (kapten) vahel päästeoperatsiooni läbiviimisel sadamas. Autor on arvamusel, et mereõiguse hierarhias kõrgemalseisvad ning nende alusel kehtestatud muud õigusaktid ei lasku nii madalale nn tehnilisele tasandile sätestamiseks kes peab juhtima päästetöid - kas laeva kapten või päästeametnik. Nende õigusaktide põhieesmärk on koostöö tegemiseks vajalike tingimuste loomine ning juhiste andmine, mis autori arvates peitub järgmises formuleeringus, mida saab näha lugedes rahvusvahelist mereõigust reguleerivat seadusandlust: „lähtuda heast tavast ning meremeeste praktikast”. Nimetatud printsiipi saab tõlgendada üleskutsena üksteisemõistmise loomiseks osapoolte vahel ühise eesmärgi (siin: elude, vara päästmine) saavutamisel.

Päästestruktuuride ning laeva meeskonna vahel tehtava koostöö korraldamisega seonduvad küsimused on väga aktuaalsed. Selle tõendamiseks toob autor loetelu järgmistest ringkirjadest, mis on välja antud IMO poolt: MSC/Circ. 960; 1000; 1041;1079 ja COMSAR/Circ 31. Nende põhieesmärk on koostööplaanide koostamiseks vajalike juhiste ning nõuannete andmine. Omakorda koostööplaanide eesmärk on efektiivse koostöö korraldamine SAR organisatsioonide ja maismaa päästeteenistuse ning reisilaeva vahel päästetöödel.

Autor on tuvastanud, et rahvusvaheline mereseadusandlus otseselt ei reglementeeri päästetööde juhi valikut sadamas seisva laeva kustutamisel, vaid volitab selleks kaldariiki andes talle õiguse kasutada siseriiklikku seadusandlust ning tuginedes üldtunnustatud rahvusvahelises õiguses sätestatud põhimõtetele ja soovitudele kehtestada päästetööde läbiviimise kord laeva peal.

Eestis kehtiv seadusandlus sisaldab järgmiseid vastavaid norme, mis reglementeerivad päästetööde läbiviimise korra:

Vara merepääste 1989. Aasta rahvusvaheline konventsioon

Riigi juhitud päästeoperatsioon

Konventsiooniga ei ole vastuolus osalusriigi õigus kohaldada riigi juhitud päästeoperatsioonile selle kohta kehtestatud muud rahvusvahelist konventsiooni või siseriiklikku õigusakti. (27: Artikkel 5 lg 1)

Eesti Vabariigi Valitsuse, Läti Vabariigi Valitsuse ja Leedu Vabariigi Valitsuse vaheline kaubandusliku meresõidu kokkulepe

Õnnetused merel

Päästeoperatsioonid ja nende läbiviimine toimuvad kooskõlas rahvusvaheliste konventsioonidega ja vastava lepingupoole siseriiklike õigusaktidega. (12: Artikkel 9 pn 2)

Jurisdiktsioon

pn 1. Teise lepingupoole territoriaalvetes ja sadamates viibimise ajal järgivad teise lepingupoole laevad ja laevapere liikmed kaldariigi õigusakte. (12: Artikkel 10)

Seega võttes arvesse asjaolud, et:

- sadama akvatoorium on rahvusvahelise merealade klassifikatsiooni järgi siseveed;
- sisevete õigusliku režiimi kehtestamine kuulub kaldariigi pädevusse (26:Artikkel 2 lg1);
- siseriikliku seadusandlusega on kehtestatud asutused (riigi ja kohaliku omavalituse päästeasutused ning ettevõtte päästeallüksused), nende vastutusala ning tehtavate päästetööde liigid;
- KL on päästekomando, kellel on pädevus päästetööde korraldamiseks ning juhtimiseks territooriumil, millel sh paikneb ka Tallinna Vanasadam,
- laeva kapteni otsusest sõltub maismaa päästeteenistuse osavõtt laeva pardal teostatavatel päästetöödel

ning lähtudes kehtivast seadusandlusest järeldab autor, et päästetöödel laeva peal näeb pädevuse jaotus välja selliselt:

- maismaa päästeteenistusel (siin: KL näol) on pädevus korraldada ning juhtida päästetöid laeva peal;

- laeva kapten teostab päästetööde juhtimist enne päästemeeskondade saabumist laeva pardale, käsutades ainult oma meeskonda;
- laeva kapten otsustab pakutava abi vastuvõtmisvajaduse üle;
- kaptenil puudub pädevus anda korraldusi väljaspoole laeva suunatud isikutele, seega maismaa päästeteenistusest abi vastuvõtmisel annab laeva kapten päästetööde juhi funktsiooni täitmise üle vastavale päästeametnikule.

Pädevuse jaotus taolistel juhtudel on komplitseeritud sellepärast, et nõuab vastava seadusandluse põhjalikku tundmist. Selle tõendamiseks toob autor välja tabeli 5 (Lisa 2), milles on loetletud aspektid ja kirjeldatud nende mõju päästetööde osapoolte õigusliku seisundi määramisele.

Samas tuginedes ajaloolistele näidetele maismaa päästeteenistuse ning laeva meeskonna vahel tehtavast koostööst laevade tulekahjude kustutamisel sadamas arvab autor, et ülesannete jaotamist osapoolte vahel ei tohi teostada lähtudes ainult nende õiguslikust seisundist. Tähtis on arvestada ka osapoolte ressursside, oskuste ning võimekusega. Ainult sellistel alustel on võimalik luua koostöö mudelit, mis võimaldab ratsionaalselt ära kasutada nii laeva meeskonda kui ka päästeteenistuse potentsiaali.

Järgnevas peatükis teeb autor ettepanekud paremaks päästetööde korraldamiseks rõhutades päästetööde juhi valikut ning koostöökorraldust puudutavaid aspekte.

3. ETTEPANEKUD PÄÄSTETÖÖDE KORRALDAMISEKS

Lähtudes eelnevates peatükkides vaadeldud laeva tulekahjude kustutamise eripäradest ning probleemidest, mis on seotud pädevuse ning ülesannete jaotamisega laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel sadamas korraldatavatel päästetöödel, teeb autor ettepanekud päästetööde paremaks korraldamiseks, mis on suunatud kahe peamise eesmärgi saavutamiseks:

1. päästetööde korraldamiseks sadama akvatooriumis õigusliku baasi loomisele ning
2. mõlema osapoolte potentsiaalidega arvestava koostöötegevusstruktuuri väljatöötamisele.

Järgnevalt pakub autor omapoolse visiooni püstitatud eesmärkide saavutamise viisist.

3.1. Õigusaktide muudatusettepanekud

Arvestades eelnevalt käsitletud teemasid ning tuginedes selle tulemusena saadud järeldustele toob autor omapoolsed ettepanekud õigusaktide muutmiseks.

Lähtudes laevapääste spetsiifikast, mis maismaa päästeteenistusele kujutab eeskätt tulekahju likvideerimise raskust, milleks on laeva kohta informatsiooni puudumine, tulekahju kiire levik ja eriohtude arvestamiskasused (laeva ujuvuse jälgimine) ning tõsiasi, et laeva meeskonna näol on tegemist koolitatud ning väljaõppinud üksusega, millel on olemas oma juht arvab autor, et laevade tulekahjude ühisel kustutamisel tehtavad päästetööd tuleb korraldada kooskõlas Päästeseaduse §16 lg 4 eriregulatsiooniga.

Nimetatud regulatsiooni kohaselt päästetööde läbiviimisel allmaarajatises on PTJ kohustatud kooskõlastama PääS §16 lg 1 alusel tehtud otsuseid ettevõtte päästetööde juhiga. Autor on veendumusel, et sellega püütakse arvestada allmaarajatises spetsiifiliste, maismaa päästeteenistujatele tundmatute ohtudega, vältides seega nende ohtude mitteamistamisest tekkida võivate tagajärgedega. Selgelt rõhutatakse allmaarajatises päästetööde juhi pädevust, võrdsustades (18: §5 lg 3) teda õigustes rühmapealikuga (18: §5 lg 1, pn 2) päästeteenistuse mõistes.

Arvestades laevapääste spetsiifikat ja selle juhi ehk kapteni erialast kompetentsi peab autor vajalikuks kehtestada Päästeseaduses päästetööde juhi kohustust kooskõlastada laeva kapteniga oma õiguste realiseerimisel tehtud otsuseid.

Olles arvamusel, et päästeteenistujatel on raske orienteeruda rahvusvahelises mereõiguses ning vajaliku pädevuse puudumine võimalike kollisioonide lahendamisel tingib autori arvates vajaduse luua osapoolte vahel ühtset arusaama koostöö korraldamisest töötades välja siseriikliku

seadusandluse tasandil dokumendi, mille reguleerimisalaks on Päästetöödel koostöö läbiviimise kord sadama akvatooriumis viibivate laevade peal.

Dokumendi eesmärgiks peab olema sadama akvatooriumis aset leidnud õnnetusele reageerimise korra sätestamine ning osapoolte, kelleks on sadama kapten, kohalik päästeteenistus, laeva meeskon(-nad)d ülesannete ning pädevuse jaotus päästetööde läbiviimisel.

Nimetatud dokumendis peab olema selgelt väljatoodud, kes ning millistel juhtudel teostab päästetööde juhtimine ning millised on kõikide osapoolte õigused ning kohustused.

Autor näeb kahte võimalust, mille rakendamisel antud dokument täidab oma eesmärgi:

1. dokument on soovitusliku iseloomuga ning ilmub juhendi kujul. Sellisel juhul tema mõju piirdub informatiivse teist osapoolt tutvustava funktsiooniga ning sisaldab endas meetodilisi soovitusi koostöö korraldamiseks päästetööde läbiviimisel;
2. dokument on kohustuslik täitmiseks. Sellisel kujul dokumenti võib kasutada sadama eeskirjade lisana. Antud juhul peab tegemist olema dokumendiga, mis suuremal määral määrab osapoolte pädevust, mitte aga ülesannete jaotust, mis arvestades laevade tüüpide ning seega ka erinevate situatsioonide rohkust on raskendatud ning muudab dokumendi väga mahukaks.

Dokumendi rakendamist autori arvates on soovitatav teostada kahes etapis. Esimesel etapil tema kohaldatavus peab piirduma Eesti Vabariigi lipu all sõitvatele laevadele. Ning seejärel, kui reaalne praktika selgitab välja tema kasulikkuse, saab dokumendile anda välislepingu staatuse.

Õigusloome protsessi peavad olema kaasatud kõik huvitatud isikud ning organisatsioonid eesmärgiga arvestada kõikide osapoolte arvamusi ning vältida diskrimineerimist.

Dokumendi väljatöötamisel on oluline arvestada, et laeva kapten täidab laeva peal mitmesuguseid funktsioone, mis on sätestatud rahvusvaheliste konventsioonidega, lepingutega, ringkirjadega jne. Peale seda on tema kohustatud järgima ka laeva lipuriigi ja kaldariigi seaduseid ning kahe nimetatud tasandi (rahvusvaheline, siseriiklik) alusel laeva reederi poolt väljaantud korraldusi. Selles mahukas õigusruumis orienteerumine on laeva kaptenile väga raske. Nimetatud asjaolu arvestades rõhutab IMO, et organisatsiooni liikmesriigid täpsustades teatud regulatsioone püüdsid säilitada süsteemi ühtsust vältides radikaalsete muutuste kehtestamist, mis veelgi raskendaks olukorda.

Sellise printsiibi järgimist palub Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni¹ artikkel III. (13)

3.2. Töökorralduse muudatusettepanekud

Töökorralduse muudatusettepanekute tegemisel lähtus autor varemmainitud koostööjuhendi olemusest. Autor teostas mõlemate osapoolte SWOT analüüsi selleks, et pakkuda välja põhjendatud alustel rajaneva koostöö skeemi.

Analüüsi tulemused on toodud järgnevas tabelis.

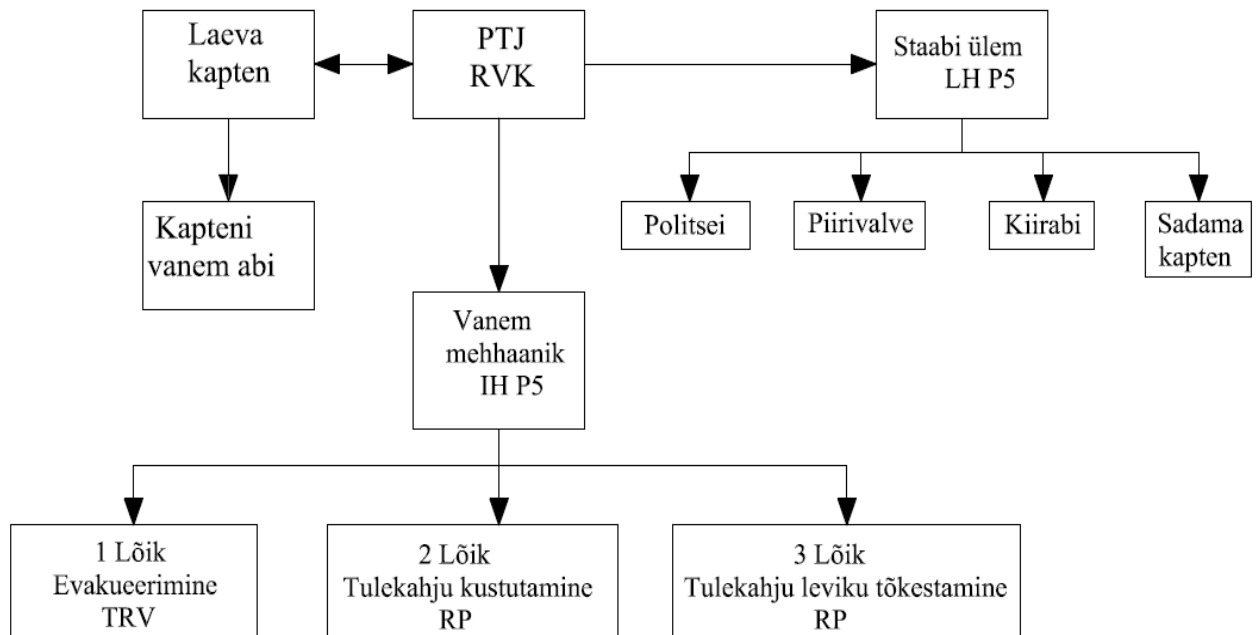
Tabel 2. SWOT analüüs

	Laeva meeskond	Päästeteenistus
Tugevused	- laeva konstruktsiooni ning tehnosüsteemide tundmine; - vajalike eriteadmiste ning vahendite olemasolu laeva seisundi jälgimiseks;	distsiplineeritud, vastavalt komplekteeritud, koolitatud ning kogemusi omav organisatsioon
Nõrkused	- ressursside piiratus; - suure praktilise kogemuste puudumine reaalsete tulekahjude kustutamisel	-ei oma erialaseid teadmisi laeva ujuvuse jälgimiseks; - ei oma piisavalt infot põlengu kohta; - ei tunne laeva
Ohud	ei ole selge, kuidas hakkavad käituma reaalse tulekahju tingimustes arvestades, et neile tulekahju on võõras keskkond	inimeste raskendatud evakueerimine evakuatsiooniteede ning inimeste viibimisasukohtade tundmatuse tõttu
Võimalused	oma potentsiaali saavad paremini realiseerida abistades päästeteenistust	oma potentsiaali saavad paremini realiseerida koostöös laeva meeskonnaga

Allikas: Lõputöö autor

Lähtudes analüüsi tulemustest pakub autor välja järgmise juhtimisstruktuuri (joonis 1), mis tööülesannete jaotamisel tugineb päästetööde reguleerivale seadusandlusele ja arvestab osapoolte tugevaid ning nõrkasid külgi. Autor pakub välja võtta aluseks antud struktuur koostööjuhendi koostamisel, kuna peab äratoodud ülesannete ja pädevuse jagamise printsiipi õiglaseks ning olukorra tingimustega arvestavaks.

JUHTIMISSTRUKTUUR



Joonis 1.

Joonis 1. märkused:

RVK – regiooni vastutav korrapidaja;

TRV – tuletõrjerühma vanem;

IH (LH) P5 – operatiivkorrapidaja;

RP – rühmapealik.

Lisades (Lisa 1) on äratoodud Joonise 1 selgitus Tabeli 3. näol.

Pakutud struktuur näeb ette päästetööde juhtimisfunktsiooni täitmist päästeteenistuse poolt, kuid seda ainult tihedas koostöös laeva meeskonnaga. Päästetööde juht, kelleks on regiooni vastutav korrapidaja, kooskõlastab oma tegevust laeva kapteniga. Päästetööde paremaks korraldamiseks on olemasolevad ressursid jaotatud mitmesse tööloiku, millel on oma kindel ülesanne ning vahetu juht.

Kõige tähtsam tööloik on evakueerimine, mis on inimeste päästmisele suunatud tegevus - väga vastutusrikas operatsioon, mille teostamine peab olema hästi koordineeritud ning läbi viidud. Laeva meeskond on hästi informeeritud evakuatsiooniteedest ning inimeste võimalikest viibimiskohtadest suutes teostada evakuatsiooni palju paremini kui maismaa päästeteenistus, kes antud juhul täidab valdavalt abistavat funktsiooni. Seega on arusaadav, miks tööloigujuhiks on laeva tuletõrjerühma vanem (sõltuvalt meeskonna suurusest rollitäitjaks võib olla ka teine meeskonna liige). Informatsiooni liikumist tööloiku täiendatakse päästeteenistuse esindajaga

(päästeteenistusel kasutatavad käsiraadiojaamad on häälestatud teistele töösagedustele, kui laeva meeskonnal).

Teise töölõigu tööd juhib päästeteenistus rühmapealiku näol. Siinkohal täidab abistavat funktsiooni laeva meeskond, kelle liikmed täiendavad suitsusukelduspaare, töötades nendes teejuhtidena ning edastades informatsiooni põlevate ja nendega piirnevate ruumide kohta. Informatsiooni liikumist töölõiku täiendatakse raadiosidevahendit omava laeva meeskonna liikmega.

Kolmanda töölõigu peamiseks ülesandeks on tulekahju leviku tõkestamine. Selle koosseis on ülesehitatud analoogselt kahe esimese töölõiguga ning sisaldab nii päästeteenistuse kui ka laeva meeskonna esindajaid.

Juhtimisstruktuuri kõikidel juhtimistasanditel järgitakse peamist printsiipi - peab olema nii laeva meeskonna kui ka päästeteenistuse esindus.

Ulatuslikel päästetöödel, mille hulka eeskätt suure ressursside vajaduse tõttu kuulub ka laevade kustutamine, moodustatakse staap.

Järgnevalt vaatleb autor staabi koosseisu kuuluvate ametkondade esindajaid, kirjeldades lühidalt nende pädevust.

Sadama kapten

Lähtudes sadamapääste spetsiifikast (siinkohal peab autor silmas eeskätt päästetööde korraldamise õiguslikku aspekti) tuleb staabi üheks tähtsamaks liikmeks lugeda sadama kaptenit. Ilma tema osaluseta moodustatud juhtimisstruktuur on puudulik sel põhjusel, et just tema vastutusalasse kuulub otseselt kogu sadama territoorium. Lisaks sellele on päästeteenistuse juhtivametnikele väga oluline teada, et sadama territooriumil päästetööde korralduse õiguslik reglementeerimine omab teatud erinevusi, mis oluliselt muudab pädevuse jaotust.

Näide:

Sadama territooriumil D-terminalis on toimunud õlireostus (parvlaeva lossimisel pardalt kai peale sõitev veoauto vigastas oma kütusepaaki). Maha on voolanud teatud kogus diiselkütust tekitades sellega kai territooriumil reostuse. Juhtunust edastatakse informatsioon Häirekeskusele, kes saadab sündmuskohale päästemeeskonna.

Päästetööde juht hinnates olukorda kutsub kohale lisajõud ning alustab reostuse likvideerimist. Seejärel kutsub PEPK kohale lepingulise partneri, kes teostab kai puhastuse. Päästetööde käigus kulus umbes 2m³ saepuru ning 30kg absorbeeruvat ainet.

Hinnang tegevusele: Antud juhul on tegemist Päästeseaduse §3 lg 1 kohaselt *muu õnnetuse* tagajärje likvideerimisega ehk reostuse kõrvaldamiseks tehtavate töödega, mida sama säte klassifitseerib päästetöö liigina. Järelikult KL põhiauto teostas päästetööd ning juhtis selle käiku. Kaasusest ei selgu, kas tegemist oli päästeteenistuse viivitamatut sekkumist nõudva õnnetusega või mitte. Seega päästeteenistuse rakendamise õiguspärasus reostuse likvideerimiseks on küsitav, mille põhjuseks on Sadamaseaduse §12 lg 4, mille kohaselt:

Sadama valdaja korraldab reostuse kõrvaldamise operatsioone sadamaalal, informeerides olukorrast Keskkonnaministeeriumi ning kooskõlastades oma tegevuse asukohajärgse tuletõrje- ja päästeasutusega.

Autor tuletab meelde, et Sadamaseadus §3 kehtestab sadamaala mõistet: Sadamaala on sadamateenuste osutamiseks ning muuks laevaliiklusega seotud tegevuseks kasutatav maa ja akvatoorium koos sinna juurde kuuluvate sadamarajatistega (kaid, lainemurdjad, kaldatammid ja muu selline).

Järelikult kai peal tekkinud reostuse likvideerimine on sadama valdaja kohustus.

Nimetatud näide on ainult üks seadusandlik eripära, mis võib tulla esile päästetööde teostamisel sadamaalal. Lisaks sellele on oluline arvestada, et sadama elu korraldavad õigusaktid on pärit mitte ainult siseriiklikust õigusruumist vaid ka väga mahukast rahvusvahelisest mereõigusest. „Võõra mängumaa” peal paremaks orienteerumiseks on tarvis kasutada asjatundja abi, kelleks antud juhul on sadama kapten.

Sadama kapteni seisund ning tema funktsioonid on sätestatud *op.cit* §6, mille järgi sadama kapten on lepingu alusel töötav isik, kelle ülesandeks on tagada tingimused laevade ohutuks manööverdamiseks ja seismiseks sadamas, reidil või dokis, lastimiseks ning teisteks vajalikeks toiminguteks.

op.cit §6 lg 4 volitab sadamakaptenit andma korraldusi, mille täitmine on kohustuslik kõigile sadamas tegutsevatele või viibivatele isikutele (*op.cit* §9 lg 4). Korralduste andmisel juhindub sadama kapten sadama eeskirjast ja heast merepraktikast.

Lisaks sadama eeskirjale lähtub sadama kapten oma tegevuses järgnevatest õigusallikatest: rahvusvahelised konventsioonid ning muud õigusaktid, millega on ühinenud EV, samuti ka siseriiklikust seadusandlusest. Uurides EV territooriumil asuvate mõnede (Tallinna Vadasadam, Paldiski Lõunasadam) sadamate eeskirjasid tuli autor järeldusele, et Eesti Vabariigis on sadama kapteni funktsioonid peamiselt administratiivse iseloomuga, kuid nende rohkuse tõttu (täpsed kohustused sõltuvad konkreetse sadama eeskirjadest ning arvestades sadama eripära võivad

teatud määral üksteisest erineda) väärivad erilist tähelepanu ainult need, mille rakendamine võib osutada üldkasulikuks päästetööde läbiviimisel.

Tinglikult võib need funktsioonid jaotada kolme gruppi:

- 1) informatsiooni vahendamine. Sadama kapten omab olulist informatsiooni nii põleva- kui ka teiste laevade kohta, mis viibivad sadamas (reisijate ja meeskonna nimekirjad, veetava kauba liik, kogus ning selle paiknemine, laeva agendi kontaktandmed) ning muu vajalik informatsioon;
- 2) logistiline tugi. Selle funktsiooni rakendusviisid on järgmised: sadama kapten on võimeline andma päästetööde juhtimisstruktuuri tarbeks vajalikud ruumid, telefoni- ning raadioside vahendid, tagada internetiga ühendusvõimalused. Sadama kapten organiseerib sadama omandis olemasolevate päästevahendite valmisolekusse seadmist, korraldab puksiiri(-de) väljakutsumist (kehtib Tallinna Vanasadama kohta), mis on varustatud lafettidega ning vajalike seadmete ja vahenditega õlitõrjeoperatsioonide teostamiseks;
- 3) ohutuse tagamine. Tulekahju või muu õnnetuse korral laeva pardal, mis arenedes võib ohustada sadama rajatisi, sadamas teisi viibivaid laevu ja/või linna on sadama kaptenil õigus laeva eemaldamiseks sadama territooriumilt. Aluse selleks annab Sadamaseaduse §6 lg 4 tõlgendus, mille kohaselt laeva äraviimist sadamast võib klassifitseerida nagu oma otseste ülesannete täitmist, mis on seotud vajalike tingimuste loomisega laevade ohutuks seismiseks sadamas. Siinkohal tuleb märkida, et niivõrd radikaalsete meetmete rakendamine ei ole vastuolus heade meretavadega ning rahvusvahelise sadama praktikaga.

Sadama kapteni pädevuse uurimisel vaatles autor ka antud valdkonna rahvusvahelist praktikat. Huvipakkuvad on mõned näiteid, mis pärinevad Vene Föderatsiooni seadusandlusest ning erialasest kirjandusest:

- sadama kapten teostab mere sadamas olevate laevade kaasamist sadama akvatooriumi piirides hädasoleva laeva ning inimeste päästmiseks tehtavatesse töödese (28: §13 lg 32);
- tulekahju puhkemisel laeval tegeleb selle likvideerimisega laeva meeskond kapteni juhtimisel. Sündmuskohale saabunud päästeametnik on laeva kapteni konsultandiks ning võtab juhtimise üle kas põleva laeva kapteni palvel või Sadama kapteni korraldusel. (6:38)

Võrreldes neid näited Eesti oludega (Tallinna Vanasadama eeskiri) tuli autor järeldusele, et Eestis on sadama kapteni volitused sõnastatud nagu administratiivelu korraldavad. Sadama eeskiri aga (23: §9) sisaldab vaid teatud sätet reglementeerimaks päästetööde korraldamist sadamas.

Näide:

Tulekahju puhkemise korral sadamas või sadamas seisval laeval peavad kõik teised laevad valmis seadma tuletõrje- ja päästevahendid, samuti peamasina, et osutada abi tulekahju kustutamisel. Kõrvalasuvatel laevadel kuulutatakse välja üldhäire. (30: pn 8.10)

Kuid sellele vaatamata omab sadama kapten päästetöödel suurt potentsiaali, mille tõenduseks on tema käsutuses olevad sadama kommunikatsioonid ja ressursid, vajalik informatsioon ning õiguslik alus põleva laeva kõrvaldamiseks sadama territooriumilt nagu äärmine meetod selle ala ohutuse tagamisel.

Laeva agent

Tema seisund on määratletud Meresõiduohutuse seaduses, mille §2 pn 17 järgi on laevaagent juriidiline või füüsiline isik, kes esindab reederit.

Tema ülesannete hulka kuulub kõik, mis on seotud laeva logistikaga sadamas. Sisuliselt laeva agent on ühenduslülilik laeva kapteni ning sadama teenistuste vahel. Ta tegutseb lepingu alusel, mis on sõlmitud agendi firma ning laeva reederi vahel ning selle alusel täidab ülesanded, mis on seotud sadama maksude maksmisega (*op.cit.*: §42 lg 5, §50²), laeva remondi korraldamisega, reederi laevade sõidugraafikute kooskõlastamisega sadama teenistustega ning laeva kohta kogu vajaliku informatsiooni (deklaratsioon, reisijate ning meeskonna nimekirjad, kauba liik, kogus ning selle paiknemine, muu vajalik informatsioon) vahendamisega.

Nimetatud ülesannetest lähtub laeva agendi tähtsus ning rakendamiseviisid päästetöödel. Valdavalt seisnevad need päästeteenistuse varustamises laeva kohta käiva vajaliku informatsiooniga. Nendel juhtudel, kui sadamasse saabub teise riigi laev, mille meeskonnaga suhtlemine on raskendatud keelebarjääri tõttu saab laevaagenti rakendada ka tõlgina.

Teavet selle kohta, kes on konkreetse laeva agent, saab sadama kaptenilt.

Toll ja piirivalve

Ei ole välistatud asjaolu, et Tallinna Vanasadamasse saabub hädaabi vajav laev, mille pardal viibivad välisriikide kodanikud, kellel puudub riigi territooriumile pääsemise õigus.

Vastavalt Eesti Vabariigi seadusandlusele (Riigipiiri seadus (14) , Piirirežiimi eeskiri (21)) peab piiri ületamine toimuma ainult selleks ettenähtud kohtades, mujal võib antud tegevust klassifitseerida piiriületamisrežiimi rikkumisena ning on karistatav. Piiriületamist vääramatu jõu tõttu ja päästetööde läbiviimisel ei loeta rikkumiseks ning ei ole karistatav.

Seega võivad vastavad ametkonnad korraldada reisijate pääsu EV territooriumile ilma viisadeta. Siinkohal tuleb märkida, et piirivalve antud juhul ei tegele evakueeritud isikute registreerimisega vaid piirdub reisijate ning laeva meeskonna nimekirja edastamisega politseile, kelle ülesandeks on registreerida evakueeritud isikuid.

Vastava nimekirja saab Piirivalve sadama teenistuselt, kes omakorda saab antud informatsiooni sadamasse saabuva laeva kapteni või laeva agendi poolt ennem laeva sadamasse sisenemist.

Politsei

Registreerib laevalt väljunud isikuid reisijate ning laeva meeskonna nimekirjade alusel, mille ta saab Piirivalvelt. Juhul, kui reisijate seas on vigastatud ning meditsiinilist abi vajavaid, siis politsei koostöös kiirabiga registreerib, keda ning millesse raviasutusse on toimetatud. Lisaks sellele täidab politsei ka oma tavapäraseid toiminguid: tagab avaliku korra, piirab sündmuskoha, reguleerib liiklust.

Pakutud juhmisskeemi väljanägemine ning rollitäitjad võivad sõltuvalt sündmuse iseloomust muutuda. See ei tohi oluliselt muuta skeemi juhul, kui jäädakse kirjeldatud printsiibi juurde: igal juhtimistasandil peavad olema koos mõlema osapoolte esindajad.

3.3. Ettepanekud koostöö arendamiseks ning seadmete kasutuselevõtuks

Eelnevas alapeatükis kirjeldatud juhtimisskeem on reaalsetel sündmustel rakendatav ainult sellisel eeldusel, et mõlemad osapooled on sellest teadlikud ning aru saanud.

Vaadeldes pakutud skeemi võib eristada kolme juhtimistasandit (kõrgemalt – madalamale):

- 1) Päästetööde juhi tasand, kus asuvad RVK, laeva kapten, staap;
- 2) Sektori juhi tasand, kus asuvad IH P5, vanemmehaanik;
- 3) Lõigu juhi tasand, kus asuvad TRV, RP (või meeskonnavanem).

Igal tasandil on oma ülesanded: 1) juhhib kogu sündmust, jagab olemasolevaid ressursse, määrab otsustava suuna, 2) koordineerib töölõikude tegevust, annab ülevaate toimuvast PTJ tasandile, 3) otseselt juhhib töölõigu tööd, annab pidevalt oma tegevusest aru sektori juhi tasandile.

Lähtudes nende ülesannete iseloomust ning varem mainitud töökorralduse printsiibist, mille järgi igal tasandil on olemas mõlemate osapoolte esindajad, pakub autor koostöö arendamiseks korraldatavad õppused läbi viima igale juhtimistasandi esindajatele eraldi.

Järgnevas tabelis on äratoodud autori visioon õppuste korraldamisest.

Tabel 4. Koostööõppuse organiseerimine

Tasand	1	2	3
Osavõtjad	RVK, laeva kapten, sadama kapten, staap, laeva agent	IH P5 (LH P5), vanemmehhaanik	TRV, RP (MV)
Temaatika	pädevuse jaotus päästetöödel, osapoolte tööülesanded	päästetööde organiseerimine, sidepidamine	laeva tulekahjude kustutamistaktika
Läbiviimise viis	maketiharjutus	situatsiooniharjutused	teoreetilised loengud, seminarid

Allikas: Lõputöö autor

Reakoosseisu ehk päästjate ning laeva personali koolitust on mõistlik teostada eraldi ning kahes etapis. Esimeses etapis teostatakse teoreetiline ettevalmistus, mida viivad läbi nende vahetud ülemused, kes on eelnevalt juba läbinud positsioonidele vastava koolituse. Laeva meeskonna koolitamisel tuleb rõhutada eeskätt koostöövõimalusi maismaa päästeteenistusega ning päästjate koolitamisel väärivad erilist tähelepanu vee kasutamine päästetöödel, laeva ehitus, ohutustehnika. Siinkohal omab erilist tähtsust õppevahendite ühtsus.

Teises etapis teostatakse praktilised koostööharjutused. Peamisteks käsitletavateks temadeks lähtudes koolitavate sihtgrupi tööiseloost peavad olema lahinghargnemine, suitsusukeldumine, sidepidamine suitsusukeldumisel, kannatanu transport, ohutustehnika.

Antud lähenemine õppuste korraldamisele on mõistlik lahendus kuna võimaldab säästa aega ning materiaalseid vahendeid. Lisaks sellele väiksemate ressursside kaasamine õppustele tagab päästeteenistusele soodsama operatiivse valmisoleku regioonis.

Ettepanekud varustuse soetamiseks

Ettepanekud konkreetse varustuse soetamiseks on tehtud lähtudes teadmistest, et laeva tulekahju on eeskätt kinnise ruumi tulekahju, mis soodustab temperatuuri ning suitsusisalduse kiiret tõusu. Laeva ehitusmaterjalid aga soodustavad soojuste akumuleerumist.

Sellistes rasketes tingimustes peavad töötama suitsusukeldujad, kelle peamiseks ülesandeks on inimeste päästmine ning tulekahju kustutamine. Nende töö kergendamiseks teeb autor ettepaneku varustada Kesklinna keskkomando, Kopli, Muuga ning Paldiski tugikomandode põhiautod kannatanute otsimiseks mõeldud skanneritega ning valgusthelendavate turvanööriidega (pikkus 100m)

Nimetatud erivarustus võimaldab kannatanute otsimist nullilähedase nähtavuse tingimustes ning suurema ohutuse tagamist teekonna märgistamise abil.

KOKKUVÕTTE

Antud lõputöö kirjutamisel teostatud uurimistöö andis järgmised tulemused. Pädevuse jaotamisel päästeteenistuse ning laeva meeskonna vahel päästetööde läbiviimisel oli tuvastatud põleva laeva geograafilise asukoha tähtsus ning selle mõju pädevuse jaotusele koostöö osapoolte vahel.

Vastuse leidmiseks küsimusele, mis oli seatud lõputöö peaeesmärgiks, uuris autor rahvusvahelist ning siseriiklikku mereõigust ning päästetööde korraldamist reglementeerivat seadusandlust. Selle uuringu raames vaadeldi Eesti Vabariigi sadamaakvatooriumi (siin: põleva laeva asukoht) õiguslikku seisundit, mille tulemusena leidis autor, et vastavalt kehtivale seadusandlusele kuulub nimetatud ala Eesti Vabariigi täielikku jurisdiktsiooni, mis tähendab siseriiklike õigusaktide kohaldatavust elutegevuse reglementeerimiseks. Nimetatud asjaolu võimaldas edaspidises uuringus arvestada siseriikliku päästetöid reglementeeriva seadusandlusega eeskätt Päästeseaduse näol, mis omakorda tõestas maismaa päästeteenistuse pädevust päästetööde korraldamisele ja juhtimisele.

Hinnates laeva kapteni õiguslikku seisundit tuli autor järeldusele, et temal puudub õigus anda siduvad korraldusi isikutele väljaspool laeva.

Lähtudes nimetatud asjaolust ja arvestades päästetööde iseloomuga, mis eeldab kaptenilt puuduvat pädevust ning tuginedes juhtimise ainuisiklikkuse printsiibile leidis autor, et päästetööde juhtimist sadamas seisva laeva kustutamisel peab teostama päästeteenistuse vastav ametnik nagu selleks õiguslikult volitatud organ.

Samas sätestatud laeva kapteni õigus teha laeva ohutuse tagamiseks otsuseid hõlmab muuhulgas ka pädevust vastu võtta või keelduda maismaa päästeteenistuse poolt pakutavast abist tulekahju kustutamisel.

Lisaks sellele sadama kapteni pädevuse uurimisel selgus, et temal on õigus eemaldada põlev laev sadama territooriumilt.

Sellist olukorda tõlgendab autor raskeks lähtudes sellest, et kehtival kujul pädevuse jaotus päästetöödel võib viia konfliktide ning lahkarvamuste tekkeni osapoolte vahel, millal igäühel võib olla oma nägemus olukorra lahendamiseks, mis on lubamatu nähtus arvestades tulekahju dünaamilist iseloomu ning varem mainitud juhtimise ainuisiklikkuse printsiipi, mille järgi juht peab olema üks.

Oma soovis parandada olukorda ning olles veendunud koostöö korraldamise ning arendamise vajaduses päästeteenistuse ja meremeeste vahel esitas autor antud lõputöös omapoolsed ettepanekud õigusaktide, töökorralduse ning koostöö praktiliste oskuste arendamise osas.

Nendest tähtsamaks peab autor koostööjuhendi väljatöötamist, mille eesmärk on sätestada kes, mida ning millistel alustel peab tegema. Pätevuse jaotamisel pakub autor välja kasutada tema poolt esitatud juhtimisstruktuuri, mis sai valmis laeva meeskonna ning päästeteenistuse tugevuste ning nõrkuste uurimise tulemusena.

Eeltoodust lähtudes on autor veendumusel, et lõputöös püstitatud eesmärgid ning ülesanded said täidetud.

РЕЗЮМЕ

Данная работа написана на тему «Организация взаимодействия между экипажем судна и Спасательной службой при тушении судна, стоящего в порту».

Работа написана на эстонском языке с заключением на русском и эстонских языках.

Работа написана всего на 53 листах, из которых 46 листов составляют её основную часть.

При написании работы, автор использовал 37 различных источников на эстонском, английском и русском языках. Перечень использованной литературы приведён на 45 странице данной работы.

Основная часть работы состоит из трёх глав и содержит пять таблиц и один чертёж. В Приложении содержится всего 4 приложения.

В качестве исследовательских методов использовал автор теоретические и практические (совместное учение VICTOR 2006) методы.

Ключевыми аспектами исследования данной работы являются: характеристика пожаров на судах и описание основных проблем, связанных с тушением, особенности руководящей структуры и разделение полномочий, роли учреждений, принимающих участие в спасательных работах и формы взаимодействия экипажа судна и Спасательной службы при тушении стоящего в порту у причала судна.

Основная цель денной работы – выяснить, кто и на каких законных основаниях является руководителем тушения пожара (капитан корабля или чиновник службы спасения) при тушении судна, а также, исходя из потенциалов обоих участников, предложить схему по взаимодействию, необходимую для руководства тушением пожара.

Результатом проведённой исследовательской работы явились выводы автора о недостаточности законодательства, регламентирующего организацию спасательных работ, а также о необходимости разработки подобной регуляции. В качестве предложений, предоставил автор необходимости разработки подобной регуляции, основываясь на предложенной им, структуре руководства, которая учитывает потенциалы экипажа корабля и службы спасения при проведении спасательных работ в порту.

По мнению автора, данная дипломная работа, в качестве учебного пособия должна помочь спасателям и морякам в деле нахождения взаимопонимания и развитию сотрудничества.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

1. Анцелевич Г.А. 2004. Международное морское торговое право. Киев
2. Данилов, М.В. , Девлишев, П.П. , Евтюшкин, Н.М. , Кимстач, И. Ф. 1969. Пожарная тактика. Часть 1. Москва
3. Иванников, В.П., Ключ, П.П. 1987. Справочник руководителя тушения пожара. Москва: Стройиздат
4. Ермолаев, В.Г., Сиваков. О.В. 2005. Морское право. Москва
5. Ефентьев, В.П., Дулин, В.Н., Жемков, С.И., Пимошенко, А.П., Прудников, Б.И. 2005. Противопожарная подготовка плавсостава. Издательство Мир
6. Рычков, В.А., Коробейникова, Е.Г. 2003. Основы пожарной безопасности в порту и на судах. Санкт – Петербург.
7. Eha Teder. 2007. Statistiline aruanne. Põhja Eesti Päästekeskus. Avalike suhete- ja Ennetusbüroo osakond
8. Robert J. Brady Co Bowie.1980. Marine fire prevention. Firefighting and fire Safety. Maryland
9. International Fire Service Training Association. 2000. Marine Fire Fighting. First Edition. Oklahoma
10. Министерство Внутренних Дел Российской Федерации. 2000. Рекомендации об особенностях ведения боевых действий и проведения, первоочередных аварийно – спасательных работ связанных с тушением пожаров на различных объектах. Москва
11. Eesti vabariigi põhiseadus. 28. 06.1992. - RT 1992, 26, 349 - RT I 2003, 64, 429.
12. Eesti Vabariigi Valitsuse, Läti Vabariigi Valitsuse ja Leedu Vabariigi Valitsuse vaheline kaubandusliku meresõidu kokkulepe. 15. 04.1999. - RTII, 25.01.2000, 1, 1.
13. Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsioon¹. 9.04.1965. - RTII, 11.01.2002, 3, 6.
14. Riigipiiri seadus 30. 06. 1994.- RT I 1994, 54, 902 - RT I 2006, 26, 191.
15. Rahvusvaheline laevade ja sadamaalade turvalisuse koodeks (ISPS koodeks).12.12. 2002.
16. Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel. 1.11.1974 - RTII, 27.07.2001, 22, 117.
17. Päästeseadus. 23.03.1994. - RT I 1994, 28, 424, RT I 2006, 14, 112.
18. Päästetööde üldeeskiri. 23.02.2000 – RTL 2000, 32, 433, RTL 2004, 150, 2278.

19. Päästeameti kohalike asutuste tegevuspiirkonnad. 24.12.2004. - RTI, 29.12.2004, 91, 621.
20. Päästeameti kohalike päästeasutuste komandode väljasõidupiirkondade kinnitamine. 30.01.2007
21. Piirirežiimi eeskirja kinnitamine. 17.09.1997.- RT I 1997, 69, 1126.
22. Otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel. 02.04.2007 - RT I 2006, 33, 257 - RT I 2007, 11, 63.
23. Sadamaseadus¹ 22. 10. 1997. RT I 1997, 77, 1315 - RT I 2005, 31, 229.
24. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadus 11. 02. 1998.- RT I 1998, 23, 321 - RT I 2005, 57, 450.
25. Mereteenistuse seadus¹ 8. 02. 2001. - RT I 2001, 21, 114 - RT I 2005, 57, 453.
26. Ühinenud rahvaste organisatsiooni 1982. Aasta 10. Detsembri mereõiguse konventsiooni ja selle Ühinenud rahvaste organisatsiooni mereõiguse konventsioon 10.12.1982. - RTII, 28.06.2005, 16, 48.
27. Vara merepääste 1989. Aasta rahvusvaheline konventsioon. 28. 04.1989. - RTII, 10.07.2001, 19, 102.
28. Положения о капитане морского порта 19.12.2006.
<http://www.garant.ru/prime/20070117/90455.htm>
29. Haldusmenetluse seadus. 6. 06. 2001. - RT I 2001, 58, 354 - RT I 2005, 39, 308.
30. Tallina Vanasadama Eeskiri. 20.04.2007 -
http://www.portoftallinn.com/port_info/port_rules.shtml
31. Спроси Алёну. <http://www.tonnel.ru/?l=kniga&206> 10.03. 2007
32. John Lewis&Assotiates. Fire Articles, It's a different world
<http://mypage.direct.ca/s/seafire/ejordan.html> 10.03.2007
33. Euroinfo teenistus.
<http://www.utlib.ee/ee/euro/discus/messages/25/344.html?1041177093> 12.03.2007
34. Баранов, А.М., Марфицин, П.Г. Словарь основных уголовно-процессуальных понятий и терминов <http://lawtech.agava.ru/pub/buppdic/g0000314.htm> 20.03.2007
35. Tallinna linna internetiportaal
http://www.tallinn.ee/est/g2810/maps?pre_set_grupp=24&lang=0. 21.04.2007
36. РИА Индустрия безопасности <http://www.securpress.ru/issue/Ss/2006/articals/13.htm> 21.04.2007
37. VICTOR2006 Õppuse kava

LISAD

LISA 1

Tabel 3. Joonise 1. selgitus ülesannete jaotamisel

Roll	Funktsioonid	Amet	Allutatud jõud
PTJ	Päästetööde juhtimine	RVK	Kõik lisa ja abijõud, laeva kapten
Laeva kapten	Päästeteenistuse abistamise korraldamine	Laeva kapten	Laeva meeskond
Staabi ülem	Korraldab ning juhib staabi tööd	LH P5	Staabi koosseis
Kapteni abi	Stabiilsuse kontroll Vastutab laeva kommunikatsioonide ning süsteemide eest	Laeva kapteni abi	-
Kustutus- ja päästetööd korraldav organ	Korraldab ning juhib tööloikude tööd	IH P5 koos vanemmehhaanikuga	Tööloikude juhid
Lõigu 1 juht	Teostab ning juhib reisijate evakuatsiooni	TRV	Lõigule eraldatud ressursid
Lõigu 2 juht	Teostab ning juhib kustutus ning päästetööd omas lõigus	RP	Lõigule eraldatud ressursid
Lõigu 3 juht	Organiseerib tulekahju leviku takistamiseks tehtavat tööd	RP	Lõigule eraldatud ressursid

Allikas: Lõputöö autor

LISA 2

Mumma, A. 2007. Koostöö laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel. Intervjuu. Autori üleskirjutus. Tallinn 10.04.2007

Tere päevast.

Tere päevast

Tutvustage palun ennast

Mumma Andres, PEPK vanemoperatiivkorrapidaja

Mina tean, et Teie osalesite koostöö õppusel VICTORIA 2006, millist rolli Te seal täitsite?

Olin sündmuskoha juht. Aga esmane roll - teine PTJ

Rääkige palun lühidalt õppuse käigust. Kuidas Te võtsite ühendust laeva kapteniga:

Läksin laeva kapteni sillale. Mind võttis vastu laeva meeskonna liige, kes viis mind ülesse.

Kas olles laeva juures, kai peal, pidite Te ootama, millal teie juurde tullakse või mitte?

Enne mind oli sündmuskohal juba KL komando meeskond RP Andres Filatovi juhtimisel, tema vestles laeva meeskonna liikmetega. Seega ei oodanud.

Rääkige sellest, mis juhtus kapteni sillal?

Alguses oli raske süveneda kapteni sillal toimuvasse, mõnede seal viibivate isikute kohustused olid arusaamatud, seega ei saanud koheselt aru kellega kuidas ning millisel alal koostööd teha.

Kuidas Teid võeti laeva peal vastu. Millised olid esmased tunded?

Sisuliselt lendas kapten minule ülesannetega peale - „Andke mulle kuus suitsusukeldujate paari”. Ei tutvustanud ei ennast ega ka teisi. Aega mõtlemiseks mulle ei antud. Oli näha, et minu kohalesaabumisel töö kapteni sillal käis mitmetes lõikudes: reisijate evakueerimine, esmaabi korraldamine, ülemisele tekile tuleleviku tõkestamine. Koostööst jäänud esmamulje oli negatiivse iseloomuga – laeva kapten oma suhtumisega minusse viitas minu teadmatusele laevapääste spetsiifikast.

Kes teostas päästetööde juhtimist?

Ma ei oska täpselt öelda, aga nii päästetööde algperioodis kui ka hilisemal ajal ei olnud selgelt näha, kes juhib päästetöid.

Kas võib oletada, et laeva kapten teostas üldjuhtimist?

On võimalik ka selline lähenemine, sest minu juhtimine sisuliselt piirdus kuuendal tekil teostatavate päästetöödega, teiste lõikude tööd juhtisid laeva meeskonda liikmed.

Kuidas Te arvate, mis võiks põhjustada sellise olukorra?

Selleks võib olla mitu põhjust: koostöö õppuste puudumine näiteks, varem meil on olnud ainult tutvumisõppused aga sellel on hoopis teine eesmärk. Teiseks arvan, et asi on selles, et meie ei tunne eriti hästi laeva kapteni õiguslikku seisundit, seega puudus minul sisuliselt lähtekoht, millest võis alustada.

Kas midagi veel?

Kuid minu arvates on peamine probleem see, et meid pole õpetatud, kuidas ning millistel alustel tuleb teha koostööd laeva meeskonnaga. Kuidas on jaotatud ülesanded. Meile pole kunagi räägitud, kuidas toimub pädevuse jaotus.

Kas Teil oli varem koostöö kogemus laeva meeskonnaga tulekahjude kustutamisel?

Ei olnud.

Olen kuulnud, ei Teil on olemas laeva kustutamise kogemus.

04.06.2006 ujuvdokis remondis seisval laeval toimus tulekahju.

Milliseid funktsioone täitsite Teie tulekahjul?

Kolmas PTJ. Võtsin sündmuse juhtimise üle selle toimumise teisel päeval.

Kas laeva meeskonnalt oli mingisugune abi õnnetuse likvideerimisel?

Ei olnud.

Kas Teie arvates oleks Teil olnud laeva meeskonnalt mingit abi?

Tulekustutussüsteemide käivitamisel. Oleks koheselt sündmuskohal moodustatud staap, siis oleks suur abi laeva kapteni kaasamisest staabi töösse, kus tema saaks aidata meid informatiivselt ning eraldades ressursse laeva meeskonna liikmete näol. Kuid nemad eraldusid asjast.

Kuidas Teie arvates peab olema jaotud pädevus päästetöödel?

Mina ei leia ühist vastust antud küsimusele. Minu arvates igale sündmusele tuleb läheneda individuaalselt: suurte reisilaevade puhul parema tulemuse annab laeva kapteni poolt

päästetööde juhi funktsioonide täitmine, teistel juhtudel juhtimist peab teostama päästeametnik.

Täna Teid.

LISA 3.

Filatov, A. 2007. Koostöö laeva meeskonna ning päästeteenistuse vahel. Intervjuu. Autori üleskirjutus. Tallinn 25.04.2007

Tere päevast.

Tere Päevast

Tutvustage palun ennast

Filatov Andres, PEPK Kesklinna keskkomando, rühmapealik

Mina tean, et Teie osalesite koostöö õppusel VICTORIA 2006, millist rolli Te seal täitsite?

Olin esimene PTJ. Hiljem peale operatiivkorrupidaja kohalesaabumist, kui ta võttis juhtimise üle, määrati mind sektori juhiks.

Rääkige palun lühidalt õppuse käigust. Kuidas Te võtsite ühendust laeva kapteniga:

Olles teel sündmuskohale sain informatsiooni, kuhu tuleb sõita ning mis on juhtunud. Kahale saabudes paigutasin tehnika, andsin esimesed korraldused ning läksin laeva aparelli juurde, kus mind võttis vastu laeva meeskonna liige. Kapteniga mina ühendust otseselt ei võtnud. Mulle edastati tema küsimused.

Mida see tähendab?

Raadio teel ta edastas meeskonna liikmele, kes mind vastu võttis, mida ta teada tahtis.

Ja mida Teilt taheti saada?

Küsisid „mitu tuletõrjehrigaadi Teil on?“. Temast oli raske aru saada.

Rääkige sellest, mis juhtus edasi?

Sisuliselt ei midagi. Mulle allutati kaks tööloiku: KL ja Pirita komandode näol, kelle tegevust mina koordineerisin.

Kus kohas te olite sellel ajal, kas Teiega oli keegi laeva meeskonnast?

Olin laeva aparelli juures. Laeva meeskonnast kedagi ei olnud.

Kes te oskate öelda, kes juhtis päästetööd?

Kui mina ei eksi, siis RVK.

Milline on Teie mulje toimunud õppusest?

Väga hea. Neid tuleb veel korraldada. Laeva tulekahjud on rasked. Meie aga eriti hästi üksteist ei tunne. Laeva meeskonna liikmed – nendel on teine erialane keel, nemad ei

oska meid eristada, informatsiooniga jooksid esimese päästja juurde, kes aga suunas neid minu juurde.

Täna Teid.

LISA 4.

Tabel 5. Arvestamist vajavate aspektide loetelu ning nende mõju pädevuse jaotusele

Asjaolu	Mõju	Õiguslik alus
Laeva paiknemine konkreetses merevööndis	Kaldariigi jurisdiktsiooni olemasolu, siseriikliku seadusandluse kohaldamine	tuleneb ÜRO mereõiguse 1982. aasta konventsioonist Artikkel 2 lg 1
Laeva lipuriikkondsus	Olles avamerel on laevad lipuriigi ainujurisdiktsiooni all	ÜRO mereõiguse 1982. aasta konventsiooni artikkel 91
Laeva tüüp (tsiviillaev, sõjalaev);	Sõjalaevad avamerel on puutumatud	ÜRO mereõiguse 1982. aasta konventsiooni artikkel 95

Allikas: Lõputöö autor



SISEKAITSEAKADEEMIA

PÄÄSTEKOLLEDŽ

Mina, Leonid Pahhutši, päästekolledži päästeteenistuse eriala 4. kursuse üliõpilane tõendan, et kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjanduslikest allikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

14. mai 2007

(allkiri)

LÕPUTÖÖ VASTAB KEHTIVATELE NÕUETELE

Juhendaja: Dmitri Tkatsenko

(allkiri)

KAITSMISELE LUBATUD

Päästekolledži direktor:

Peeter Randoja

(allkiri)

_____ 200_