

Sisekaitseakadeemia
Päästekolledž

Alar Talu
RS990
PINNALTPÄÄSTE TALLINNA LAHEL
Diplomitöö

Juhendaja: Tallinna Tuletõrje- ja Päästeameti
operatiivteenistuse planeerimisgrupi
vanemspetsialist Eimar Täht

Tallinn
2003

REFERAAT

Uurimustöö põhiosa on esitatud 29-l lehel. Kasutatud on 4 tabelit ja tööpiirkonna iseloomustamiseks kasutab autor 3 kaarti.

Autor tugineb uurimustöös 17-le andmeallikale ja isiklikele konspektidele.

Uurimustöö on esitatud kolme peatükiliselt.

Kirjutamiseks kasutab autor eesti keelt, võõrkeelne kokkuvõte on esitatud inglise keeles.

Uurimustöö objektiks on pinnaltpäase tegevus Tallinna lähel ning eesmärgiks pakkuda lahendusi töö efektiivsemaks korraldamiseks.

Uurimustöö tulemuseks võikski olla autori lahenduse töös rakendamine.

SISUKORD

REFERAAT.....	2
SISUKORD	3
MÕISTED.....	4
SEADUSED	6
SISSEJUHATUS	10
1. TÖÖPIIRKONNA JA TEGEVUSE ISELOOMUSTUS.....	11
1.1. Tallinna laht.....	11
1.2. Varustus, selle asukoht ja võimalused.....	11
1.3. Pinnaltpäästjate väljaõpe	12
1.4. Reageerimine hädakutsele.....	15
1.5. Päästemeeskondade tegutsemine.....	16
1.5.1. Uppunute otsing ja käsitlemine.....	17
2. PÄÄSTMINE RASKETES ILMASTIKUOLUDES	19
2.1. Päästmine jääoludes	19
2.2. Päästmine tormise ilmaga.....	19
2.3. Päästmine pimedal ajal.....	20
3. AUTORI VISIOON ÕNNETUSTE EFEKTIIVSEMAST LAHENDAMISEST JA KOOSTÖÖST.....	21
3.1. Võimalikele õnnetustele reageerimine	22
3.1.1. Statistika.....	24
3.2. Ettepanekud.....	25
KOKKUVÕTE	27
SUMMARY.....	28
KASUTATUD MATERJALID	29
LISA 1. Pinnaltpääste varustus.....	30
LISA 2. PVL-i kopter	31
LISA 3. Kontrollõppuse kokkuvõte.....	32
LISA 4. Piirangud päästepaadile “Linden Sportsman 400”	39
LISA 5. Intervjuu E. Täht’iga.....	40
LISA 6. Intervjuu M. Tikk’iga	42

MÕISTED

Eesti päästepiirkond – Eesti sise- ja territoriaalmeri, majandusvöönd ning Peipsi-, Lämmi- ja Pihkva järve Eesti juristiktsooni alla kuuluv ala (9:5).

Häirekeskus – Riiklik päästeasutus, mis võtab saabunud õnnetusteaded vastu, saadab sündmuskohale tulekustutus- ja päästemeeskonnad ja kiirabibrigaadid ning korraldab operatiivsidet ja infotöötlust. Põhja-Eesti Häirekeskus (PEHK).

Merepääste plaan – Juhendite kogum, mis annab sündmuse reguleerijale seadusliku võimu otsuste vastuvõtmiseks ja määrab tegutsemiskorra.

Mereotsingute ja –pääste koordinaator – Ametiisik, kes koordineerib mereotsingute ja päästeoperatsioone (9:5).

Merevalvekeskus – Eesti päästepiirkonna otsingu- ja päästetööde koordinatsioonikeskus ((rahvusvaheline termin – Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)) (9:5).

Operatiivjuhtimine – Sündmuse reguleerimise ajal pädeva isiku poolt teostatav tegevuse astmeline juhtimine (15:9).

Operatiivne valmisolek – Ööpäevaringne päästemeeskonna ja- tehnika valmisolek reageerimiseks. Määratletud ajaga, mis kulub tegutsemisteate saamisest kuni tegevuse alustamiseni. (14:§2).

Operatiivside – Päästetööde käigus, reaalselt toimuv informatsioonivahetus sündmuse lahendamiseks.

Pinnaltpääste – Operatiivne päästetegevus, milline toimub vee pinnalt ja vahetult veepinna alt, kasutamata autonoomset hingamisaparaati (3:5).

Pinnaltpäästja – spetsiaalse ettevalmistuse saanud isik, kes omab õigust teostada pinnaltpäästet (3:5).

Tegutsemisvalmidus – maksimaalne aeg õnnetusteate saamisest päästeüksustel otsingu- ja päästetööde alustamiseni sündmuskohal (15:10).

Riskikeskkond – pinnaltpäästmisülesannet täitvate isikute töökeskkond (3:5).

Vastutusala – ülesannete kogum, mis on suunatud päästetööde teostamisele või selle tagamisele (15:10).

Visioon – ideaal, mille poole organisatsioon püüdleb, peab olema realistlik ning saavutatav ja ühendab inimesi ühise eesmärgi nimel tegutsema (18:4).

Õnnetusseisund – olukord, kus ollakse põhjendatult kindel laeva või isikut ohustavas tõsisel ja otsesel ohus ning ta vajab viivitamatut abi (9:5).

SEADUSED

HÄDAOLUKORRAKS VALMISOLEKU SEADUS

§ 14. Maavanema ülesanded

Maavanem:

- 1) koordineerib maakonna kohalike omavalitsuste ning maakonnas asuvate riigiasutuste, ettevõtjate, mittetulundusühingute ja sihtasutuste koostööd;
- 2) korraldab koostööd kaitseväge ja Kaitseliiduga maakonnas;
- 3) korraldab maakonna riskianalüüsi tegemist, võttes arvesse valla ja linna riskianalüüsi tulemusi;
- 4) arvestab riskianalüüsi maakonnaplaneeringus;
- 5) koordineerib valla ja linna kriisireguleerimisplaanide koostamist ning kooskõlastab need;
- 6) teeb vajaduse korral piirnevatele kohalikele omavalitsusüksustele ettepaneku ühise kriisireguleerimisplaani koostamiseks;
- 7) korraldab maakonna kriisireguleerimisplaani koostamist ja kehtestab selle korraldusega;
- 8) moodustab maakonna kriisikomisjoni ja kriisireguleerimismeeskonna;
- 9) valmistab ette kriisikomisjoni ja kriisireguleerimismeeskonna tööruumid;
- 10) sõlmib lepingud hädaolukorra lahendamiseks vajalike ressursside kasutamiseks;
- 11) juhib hädaolukorra lahendamist maakonnas;
- 12) korraldab elanike teavitamist hädaolukorrast ning selle lahendamisest;
- 13) tagab maavalitsuse töö jätkuvuse hädaolukorras;
- 14) taotleb täiendavaid ressursse hädaolukorra lahendamiseks;
- 15) planeerib ja korraldab kriisireguleerimisalast koolitust.

PÄÄSTESEADUS

§ 13. Tulekustutus- ja päästetööde korraldamine

(1) Riigi päästeasutuste struktuurile, varustatusele, dokumentatsioonile ja töökorraldusele esitatavad nõuded kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.

(2) Siseminister kehtestab määrusega:

- 1) tulekustutus- ja päästetööde eeskirjad;
- 2) tulekustutus- ja päästemeeskondade sündmuskohale väljasõitude ja sündmuste arvestuse korra;
- 3) päästeasutuste tulekustutus- ja päästemeeskondade valveteenistuse korraldusele esitatavad nõuded;
- 4) riigi päästeasutuste struktuuriüksuste paiknemise;
- 5) kohaliku omavalitsuse päästeasutusele, ettevõtte päästeallüksusele ning tulekustutus- ja päästetöid tegevale mittetulundusühingule esitatavad nõuded käesoleva seaduse §-des 6, 7 ja 8 sätestatud juhtudel.

§ 19. Otsingu- ja päästetööd veekogudel

(1) Otsingu- ja päästetöid, sealhulgas merereostuse avastamist ja likvideerimist sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel, korraldab Piirivalveamet Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestatud korras.

(2) Otsingu- ning tulekustutus- ja päästetöid teistel veekogudel korraldab maavalitsuse hallatav päästeasutus.

(3) Piirivalve ja maavalitsuse hallatava päästeasutuse koostööd maakonna veekogudel korraldab maavanem.

PIIRIVALVESEADUS

§ 4 Piirivalve kohustused

(2) Piirivalve võtab Vabariigi Valitsuse kehtestatud korras osa päästetöödest, politsei abistamisest, majandusvööndi õigusrežiimi tagamisest, laevasõidu-, kalapüügi- ja jahipidamiseeskirjade täitmise kontrollimisest, samuti õhuruumi kontrollimisest oma tehnikavahenditega.

(2¹) Piirivalve korraldab merereostuse avastamist ja likvideerimist sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel koostöös teiste riigiasutustega ning teavitab

kohe avastatud merekeskkonna reostusest Keskkonnainspeksiooni ja Päästeameti Juhtimiskeskust.

RIIGIPIIRI SEADUS

§ 3. Eesti territoriaal- ja siseveed ning õhuruum

(1) Eesti territoriaalveed on Eesti territoriaalmeri. Eesti Vabariigi suvereeniteet laieneb territoriaalvete põhjale ning maapõuele selle all.

(2) Eesti siseveed on:

- 1) Eesti sisemeri;
- 2) sadamarajatiste kõige merepoolsemaid punkte ühendavast mõttelisest joonest kalda poole jäävad Eesti sadamate veed;
- 3) jõgede, järvede ja muude veekogude, mille kõik kaldad asuvad Eesti maa-alal, veed.

RIIGI PÄÄSTEASUTUSTE STRUKTUURILE, VARUSTATUSELE, DOKUMENTATSIOONILE JA TÖÖKORRALDUSELE ESITATAVAD NÕUDED

Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2000. a määrus nr 456.

1. peatükk

ÜLDSÄTTED

§ 1. Kohaldamisala

Käesoleva määrusega kehtestatud nõudeid kohaldatakse maavalitsuste hallatavatele päästeasutustele ja kohalikele omavalitsustele, kes on sõlminud maavanemaga tuletõrje- ja päästetööde tegemise lepingu (edaspidi *päästeasutused*), ning Päästeametile ja sõjaväestatud päästeüksustele tulekustutus- ja päästetöid tegevate üksuste töö korraldamiseks.

§ 2. Operatiivne valmisolek

Operatiivne valmisolek koosneb:

- 1) ajast, mis kulub väljasõidukorralduse saamisest tulekustutus- ja päästemeeskonna (edaspidi *meeskond*) väljasõiduni depoost (edaspidi *väljasõiduvalmidus*);
- 2) ööpäevaringsest meeskonna valmisolekust sündmuskohal tegutsemiseks (edaspidi *meeskonna valmidus*). Meeskonna valmidust iseloomustab meeskonna suurus, mis tuleneb väljasõidupiirkonna pindalast, elanike arvust ja muudest riskiteguritest. Meeskonna valmidus võib olla korraldatud kas kogu koosseisu ööpäevase valveteenistusega depoos või muul päästeasutuse juhi poolt kehtestatud viisil;
- 3) tehnika ja varustuse valmidusest viivitamatuks väljasõiduks ja kasutusele võtmiseks (edaspidi *tehnikavalmidus*).

§ 20. Leping kohaliku omavalitsusega

Maavanematel võtta käesolev määrus aluseks «Päästeseaduse» § 6 lõike 2 alusel kohaliku omavalitsusega sõlmitava lepingu tuletõrje- ja päästetööde osa kohustuslike tingimuste määratlemiseks, arvestades tulekustutus- ja päästetööde tegemise piirkonna iseärasusi ja maavalitsuse hallatava päästeasutuse komandode paiknemist.

SISSEJUHATUS

Autor käsitleb õnnetuste lahendamisel kahe ametkonna Tallinna Tuletõrje- ja Päästeameti (edaspidi TTPA) ja Piirivalveameti (edaspidi PA) koostööd, pannes pearõhu rannalähedases vees hättasattunud inimeste päästmisele. Sellele valdkonnale on autori arvates vähe tähelepanu pööratud. Seetõttu annaks korralikult reglementeerituna efektiivsemalt tegutseda.

Autori arvates on väikeses riigis vajalik osaliselt kattuvate tööülesannetega organisatsioonide tihe koostöö ühises valdkonnas. Diplomitöö eesmärk on käsitleda probleeme pinnaltpäästes ja teha ettepanekuid nende lahendamiseks.

Uurimustöö esimeses osas toob autor välja vastavat ala reguleerivad õigusaktid. Lõpus lisab omapoolselt veel võimalikud, vajaminevad töökorraldusjuhendid, millede puudumine praegu ametnike ja päästjate tööd raskendab.

Mõistmaks paremini antud valdkonda on uurimustöö järgnevates osades käsitletud: inimfaktori mõjusid, nii päästja, kui päästetava poolseid; päästeoperatsioonideks kasutatavat tehnikat; taktikalisi võimalusi; ilmastikuolude eripära.

Ühe olulisema teemana peatutakse uurimustöös ametkondade operatiivsidele. Tänapäeval on muutunud väga tähtsaks kommunikatsiooniga seonduv: statistiliste andmete, strateegiliste plaanide ja operatiivse informatsiooni vahetamine. See aitab kokku hoida ametnike tööaega ja riigi ressursse ning loob eeldused ametkonna efektiivsemale tegutsemisele.

Uurimustöös toetub autor eelnevalt antud valdkonda käsitletud spetsialistide töödele. Kõik senised materjalid on koostatud lähtuvalt ühe ametkonna võimalustest. Neis olevate käesolevale uurimustööle sobivate aspektide leidmine on autorile lisäülesanne. Autor teeb otseseid refereerimisi vähe, kuid need on reeglipäraselt viidatud.

Teadustöö meetoditena kasutab autor: 1) andmekogumist - käsitledes vastava ala spetsialiste ja üldistades isiklike töökogemusi, 2) tulemuste tõlgendamist - statistika analüüsi ja erinevate õnnetuste aruannete võrdlus, 3) tulemuste esitamise meetodina - teksti ja tabelleid.

1. TÖÖPIIRKONNA JA TEGEVUSE ISELOOMUSTUS

1.1. Tallinna laht

Tallinna laht on umbes 250 km², suurim sügavus 90 m. Poolsaared liigestavad ta Kakumäe e. Tiskre, Kopli, ja Paljassaare l-ks ning Tallinna reidiks. Ametlikud ujumiskohad on Kakumäel, Pelgurannas ja Pirital. Rannaäärne meri on madal - 10 m sügavusjoon asub rannast 0,5 – 1 km kaugusel. Lahte suubub Pirita jõgi ja mitu oja. Veeseisu kõikumist on täheldatud 2 m ulatuses. Tallinna laht külmub harilikult veebruaris ja vabaneb aprillis. Reidil küünib laine harva 4 m kõrguseks. (1:215).

Sadamad: Bekkeri, Hundipea, Kalasadam, Lennusadam, Meeruse, Merevalvekeskuse, Paljassaare, Peetri, Sõjasadam, Vana, Vene-Balti, Jahtklubi. Lisaks sadamatele teised päästeteenistuse seisukohalt ohtlikumad kohad: Kakumäe rand, Stroomi rand, Pirita rand, rannariba Russalka juures.

Suvel on ametlikes supelrandades korda tagamas vetelpääste teenistus, kuid nende tegevus piirdub vaid supluspiirkonnana tähistatud alaga. Veespordilased, veesõidukitel vabaaja veetjad ja harrastuskalurid tegutsevad aga kogu lähel. Talviseks riskigrupiks on jääl jalutavad ja linde toitvad või kalastavad kodanikud, kes pahatihti ei teadvusta endale võimalikke ohte ning liiguvad lahtise vee piiril, näiteks laevateede vahetus läheduses.

TTPA pinnaltpäästjate (edaspidi PP) eeliseks PA päästetehnika ees on kiirem reageerimisvalmidus. TTPA päästemeeskonnad on ühe-kahe minuti jooksul peale teate saamist välja sõitnud (14:§2). PA-l nii kopteri, kui ujuvaluste puhul võtab tehnika väljasõiduvalmidusse saamine märksa rohkem aega (9:32). Samas on PA päästetehnika ilmastikukindlam ja sobilikum merel, rasketes oludes töötamiseks.

1.2. Varustus, selle asukoht ja võimalused

TTPA pinnaltpääste ressursid paiknevad Nõmme ja Pirita Keskkomandodes ning Kopli Tugikomandos. Vastavalt TTPA peadirektori 3. augustil 2001. a vastuvõetud käskkirjale nr 71

minimaalse operatiivse valmisoleku kohta, peab kogu linna arvestades valves olema vähemalt kaks pinnaltpäästjat ja kaatrijuht.

Pinnaltpäästjate isiklik varustus (lisa 1) paikneb esimesel põhiautol kahes komplektis. Kui mõnes konkreetsetes komandos on valves ainult üks pinnaltpäästja, lülitatakse ka tema operatiivarvesse, kuigi pinnaltpääste operatsiooni võib alustada alles vähemalt kahe pinnaltpäästja olemasolul. Kui on valves ainult kaatrijuht, pannakse operatiivarvesse kaater, ilma pinnaltpäästjateta. Meeskonna varustuse hulka kuuluvad päästelaud- ja paat (lisad 1 ja 5). Komandod, kus asub pinnaltpääste varustus, on valitud põhimõttel, et oleks tagatud kiireim reageerimine potentsiaalsele õnnetusele. Pinnaltpääste ülesande lahendamiseks merel on kõige paremaks abivahendiks päästepaat. (11:1-5).

Piirivalveameti põhiressurs pinnaltpääste teostamisel, piirivalve lennusalga kopter, paikneb Tallinna lennuväljal (9:16). Lennusalga isikkoosseis on hea erialase ja füüsilise ettevalmistusega ning nad omavad professionaalset isiklikku päästevarustust. Kopteri tehnilised andmed on ära toodud käesoleva töö 2. lisas. Piirivalve päästelaevad paiknevad aadressil Süsta 15, kus asub Merevalvekeskus (9:16). Antud tehnika on peamiselt mõeldud teiste laevadega toimunud õnnetuste likvideerimiseks. Spetsiaalne pinnaltpääste varustus (nagu TTPAs) neil puudub. Samuti puudub selline varustus eraldi paiknevates mereäärsetes Piirivalvekordonites. Pinnaltpäästjate isikliku varustuse muretsemise ja väljaõppe organiseerimisega Piirivalveametis hetkel tegeletakse.

1.3. Pinnaltpäästjate väljaõpe

TTPA pinnaltpäästjate väljaõppe programm on kinnitatud TTPA peadirektori 22. veebruari 2002. a korraldusega. Selles on võrdselt rõhku pööratud teoreetilistele ja praktilistele teadmistele ning oskustele. Programm sisaldab endas elementaarseid sissejuhatavaid materjale inimese füsioloogiast ja esmaabi võtetest. (11:18). Poole kursuse mahust moodustavad praktilised harjutused basseinis ja merel, eesmärgiga anda algteadmisi konkreetsetest töövõtetest ning taktikast.

Kursuse sisu üldisloomustus:

1. Mõisted

- 1.1 Vetelpääste
- 1.2 Vetelpääste suunad
- 1.3 Pinnaltpääste
- 1.4 Pinnaltpäästja
2. Pinnaltpääste varustus
 - 2.1 Põhivarustus
 - 2.2 Isiklik varustus
 - 2.3 Varustuse hooldamine
3. Pinnaltpääste taktika
 - 3.1 Pinnaltpäästmine
 - 3.2 Ettevalmistus pinnaltpäästeks
 - 3.3 Kannatanu päästmine
 - 3.3.1 Ujudes
 - 3.3.2 Päästelauaga
 - 3.3.3 Paadiga
4. Basseini harjutused
 - 4.1 Päästmine päästevahenditeta
 - 4.2 Kannatanust vabanemine
 - 4.3 Päästerõnga kasutamine
 - 4.4 Pinnaltpäästja varustus kasutamine
 - 4.5 Päästmine ujudes turvanööri
 - 4.6 Varustuse hooldamine
5. Avavee harjutused
 - 5.1 Päästmine avavees turvanööri
 - 5.2 Päästmine päästelauaga
 - 5.3 Päästmine päästepaadiga
 - 5.4 Situatsiooniharjutused

Lisaks toimuvad TTPA õppeplaani alusel regulaarsed õppused juba kvalifitseeritud pinnaltpäästjatele. Vastavalt vajadusele korraldab TTPA õppe- ja treeningkeskus ka suuremaid õppusi eesmärgiga hinnata kogu tegutsemisvalmidust üldiselt. Lisaks pinnaltpäästjatele osalevad ka politsei ja kiirabi. (Lisa 3).

Oma koolitussüsteem pinnaltpäästjatele puudub Piirivalveametil. Lennusalga liikmed on läbinud pinnaltpääste – instruktori koolituse kas Eestis või välismaal. Merevalvekeskuse ja merepääste allüksuste isikkooseisudele tehtavate õppuste sisu on järgmine:

- Organisatsiooniline struktuur, riiklikud ja rahvusvahelised reeglid ja määrused
- Hädasignaali vastuvõtmine
- Hädasignaali hindamine
- Üldotsus
- Otsingupiirkonna arvutamine
- Operatsioonipiirkonna planneerimine ja jõudude vajaduse hindamine
- Juhtimiskoolitus
- Staabimetoodika
- Taktika
- Üksuste ja staabi informmeerimine olukorrast

Otsingutehnika, teooria ja praktika

- Sidepidamine ohuolukorra seisundites
- Üksustevaheline koostöö
- Ühistegutsemine koos teiste päästeteenistustega
- Mereotsingute ja –pääste järelarutelu/analüüs
- Dokumentatsioon ja kaardiskeem
- Elav- ja materjaaltehnilised ressursid, nende sooritusvõime ja tehniline varustus
- Laevade ja purjekate tundmaõppimine

Ohtlike ainete vedu

- Katastroofimeditsiin
- Kontaktid avalikkusega
- Stress, selle põhjused ja toime
- Eetika
- Merepäästeoperatsioonide õppemängud (ka simulaatoril harjutamine)
- Praktiline merepäästeõppus
- Praktiline navigatsioon
- Navigeerimine otsingumudelil ja operatsioonipiirkonnas

Päästetööde koordinaator sündmuskohal (OSC) ülesanded ja vastutus eeldavad täiendkoolitust teemadel:

- Organistatsiooniline struktuur, riiklikud ja rahvusvahelised reeglid ja määrused
- Otsingupiirkonna arvutamine ja planeerimine
- Üksuste informeerimine olukorrast
- Otsingutehnika, teooria ja praktika
- Side- SAR
- Üksustevaheline koostöö
- Ühistegutsemine koos teiste päästeteenistustega
- Pääste-/otsinguoperatsiooni järelarutelu

Dokumentatsioon ja kaardiskeem

- Elav- ja materjaaltehnilised ressursid, nende sooritusvõime ja tehniline varustus
- Katastroofimeditiin
- Stress, selle põhjused ja toime
- Merepäästeoperatsiooni läbimängimine simulaatoril

Praktilised õppused jagunevad:

- Osaõppus, kus kinnistatakse teadmisi ja oskusi struktuuri(pääste)üksuse tasandil ja harjutatakse üksusesiseseid standardtoiminguid ja koostöövorme;
- Kompleksõppus, kus kinnistatakse teadmisi ja oskusi mitme üksteisest sõltuva struktuuriüksuse tasandil. Sii kategooriasse kuulub ka staabiõppus, mis on üles ehitatud mängu põhimõttel. Viimastel harjutatakse enamasti juhtimisfunktsioonide täitmist, kuigi nad vivad sisaldada ka praktilisi välimomente;
- Totaalõppus, on staabiõppuse laiendus selle vahega, et kõik immiteeritavad funktsioonid viiakse läbi tegelikkuses. (9:33).

1.4. Reageerimine hädakutsele

Sidepidamise aluseks on 5. juulil 2000. a vastuvõetud Vabariigi Valitsuse määrus nr 107 Sidepidamise kord. Põhja-Eesti Häirekeskuse päästekorraldaja lähtub oma tegutsemisel ka TTPA direktori käskkirjadest:

- a) Sündmustest informeerimise kord (28.03.2002);
- b) Sidepidamise kord (05.07.2000);
- c) Tehnika väljasõidu plaan õnnetustele veekogudel (22.02.2000).

Päästekorraldaja saadab meeskonna sündmuskohale “lähima printsiibi” alusel. (Lisa 6). Merel toimunud õnnetuste puhul teavitatakse juhtunust reglemendi järgi vajadusel ka näiteks Merevalvekeskust ja Päästeameti juhtimiskeskust.

Olenevalt olukorrast ühendatakse kõne otse Merevalvekeskuse korrapidajale. Lähtuvalt Päästeseadusest ja Merepäästeplaanist peakski merel toimunud õnnetuste lahendamist juhtima Merevalvekeskus. (9:7) Viimase põhiliseks päästeoperatsiooni korraldamise aluseks on Merepäästeplaan.

Erinevate ametkondade sündmuskohal olevate üksuste ühtse juhtimise muudab problemaatiliseks asjaolu, et neil puudub kohapeal omavaheline sidepidamise võimalus. Kogu infovahetus peab käima läbi keskuste. Samuti ei saa MRCC päästekorraldaja otseühendust sündmuskohal oleva TTPA tulekustustus-päästetööde juhiga. Et lihtsustada päästekorraldajate tööd, peaks MRCC ja PEHK omama informatsiooni päästeüksuste asukoha ja tehniliste võimaluste kohta. Samuti lihtsustaks nende tööd ametkondade vastutusala täpsem geograafiline määratlemine.

Hädateate vastu võtnud päästekorraldaja esmased ülesanded teate fikseerimisel on sarnased:

- 1) helistaja isikuandmed;
- 2) võimalikult täpne teave juhtunu kohta.

1.5. Päästemeeskondade tegutsemine

Päästemeeskondade tegutsemise aluseks on eelnevalt välja töötatud ja läbi mängitud tegutsemiskavad. Kuigi iga päästeoperatsioon on erinev ja vajab teatavat loomingulist lähenemist, on kindlate standardprotseduuride järgi käitumine vajalik. See aitab tagada päästjate turvalisuse ning võimalikult kiire ja õige abi kannatanutele. (3:16-17).

Kuigi ohutusabinõude rakendamine on aeganõudev ja kohati ebamugav, tuleb neile eriti hoolsalt tähelepanu pöörata, sest hätta sattunud päästjast pole algsetel abivajajatel vähimatki kasu. Vastupidi, kuna tekkinud lisatakistused nõuavad omakorda aega ja ressursse.

Päästemeeskonna põhiülesandeks peale väljakutse saamist teel sündmuskohale on hankida võimalikult palju lisainformatsiooni (täpsustavad ilmastikuolud, sündmuskoha täpne asukoht,

kannatanute arv ja seisukord, võimalikud lisajõud), et kujundada peale kohalejõudmist kiire luure ning edukas päästeoperatsioon.

Eduka pinnaltpääste operatsiooni läbiviimise üheks eelduseks on ka väga hea väljasõidupiirkonna tundmine. Ülevaade lahinghargnemise võimalikest kohtadest (nt kohad, kust on võimalik paat vette lasta) ja kõige kiirematest ning mugavamatest juurdesõiduteedest neile. Seega nõuab päästetehnika kasutamine erinevate keerukate situatsioonide puhul päästetööde juhilt väga laialdasi teadmisi ning teatavat loomingulisust ette näha võimalikke probleeme ja neid ennetada.

Omapoolse versiooni pinnaltpääste taktikast, pinnaltpäästjate varustusest ja väljaõppest on esitanud I. Lilleorg oma diplomitöös “Pinnaltpääste eeskiri”.

1.5.1. Uppunute otsing ja käsitlemine

Pinnaltpäästjate põhiliseks ülesandeks on uppumisohus olevate inimeste päästmine. Uppunu otsimisega tegeldakse juhul, kui kannatanu upub vahetult enne päästjate saabumist ja inimese elu on veel võimalik päästa. Kui uppumisest on möödunud tunde, on selge, et inimese elu ei ole enam võimalik päästa ja edasiseks tegevuseks kutsutakse kohale tuukrigrupp. Antud juhul ei ole enam tegemist operatiivse päästetööga.

Vahetult enne pinnaltpäästjate saabumist uppunud inimese puhul on kõige tähtsam täpselt kindlaks teha kannatanu asukoht enne vee alla vajumist. Seda selleks, et inimese füsioloogiat ja veekogu iseärasusi arvestades määrata otsingupiirkond ja –meetod.

Uppunute otsimisel tuleb meeles pidada reeglit: otsitav ala tuleb “kammida” põhjalikult ja hoolikalt selliselt, et võid kindlalt kinnitada uppunu mitteolemasolu otsitaval alal. Hooletult teostatud otsimine lisab olukorda keerukust ja nõuab lisaressursse. Raskendavaks teguriks enamikes Eesti veekogudes on halb nähtavus ja vee tume värvus, mis eeldab kindlasti sukeldumislampide kasutamist. Järgnevalt on välja toodud põhilisemad otsingumeetodid, mida võiks kasutada erinevate olude ja tingimustega veekogudes otsimiseks: 1) ring-, 2) ruut-, sektor-, 4) planeerotsing. (8:6-8).

Merevee läbipaistvust ja suhtelist liikumatust arvestades oleks pinnaltpäästjatel operatiivsuse huvides mõistlik kasutada kombineeritud varianti ring- ja planeerotsingust. Uppunu õige käsitlemise eelduseks on pinnaltpäästjate väga hea meditsiinilise abi andmise ettevalmistus.

Uppunu käsitlemisel lähtutakse kahest erinevast asjaolust:

- 1) uppunu on eluvõime minetanud, temaga ümberkäimise põhiliseks tingimuseks on säilitada kõik jäljed surma põhjuste kindlaks tegemiseks;
- 2) uppunut on veel võimalik elustada.

Kuna tavaliselt kaasneb uppumisega ka allajahtumine, siis tuleb kasutada vastumeetmeid kehatemperatuuri alanemise vältimiseks ja viivitamatult alustada elustamisega ning seda kuni kiirabi saabumiseni teostada (11:19).

2. PÄÄSTMINE RASKETES ILMASTIKUOLUDES

Tavaliselt juhtuvad õnnetused rasketes ilmastikutingimustes, kus päästjate tegevus on raskendatud või suisa võimatu. Tegevusvabadust piiravad päästjate füüsilised võimed ja nõuded varustusele. Päästeoperatsioonide lahendamisele üldiselt, ükskõik kas maal või vees, seab piirid, lisaks tehnikale ja inimestele, veel ilm. Järgnevalt leiabki see teema käsitlemist.

2.1. Päästmine jääoludes

Jääoludes päästmisel peavad päästjad pöörama erilist tähelepanu omaenda ohutusele. Meeskonnal kaldal tuleb kindlasti kanda kiivreid ning seda soovitatakse teha ka pinnaltpäästjatel. Rüsijää vahel ujudes on oht ennast jäätükkide vahel vigastada. Selle vältimiseks peab pinnaltpäästjat julgustusnööri tagant transportiv meeskonnakaaslane pöörama suurt tähelepanu ja võimalikest ohtudest pinnaltpäästjat teavitama. (11:16-17).

Päästmisel jääoludes on tähtis omada eelinformatsiooni, mida päästemeeskond võiks küsida Häirekeskuselt. Oluline on teada, kui paks on jää kiht, kas ta kannab, et määratleda läbivajumise tõenäosus ja võtta tarvitusele ohutusmeetmed. Samuti on vaja teada jääpankade võimalikku liikumist ja selle suunda tuule mõjul.

Taktikalise poole pealt võib kasutada abivahendeid jääst läbivajumise vältimiseks:

- 1) liikuda roomates;
- 2) hoida distantsi;
- 3) kasutada toetuspinna suurendamiseks näiteks puust keppredelit.

2.2. Päästmine tormise ilmaga

Päästetööd on niigi rasked, tugeva tuule ja kõrge lainega veel eriti. Päästeoperatsioon võib ka päris edasi lükkuda, sest kopteril ja päästepaadil on oma tehniline karakteristik, mis keelab teatud tingimustel töötamise. TTPA päästepaadi tehnilised piirangud on ära toodud lisa 4.

Kui ka ilmastikuolud päästetöid võimaldavad, on tegemist kõrge riskikeskkonnaga ja päästetöid ei ole otstarbekas alustada piisava pinnaltpäästjate ja varustuse reservita. See tähendab, et igale

pinnaltpäästjate lahingpaarile oleks ka julgestuspaar ning päästetööde venides ka asenduspinnaltpäästjad (reservpaar) väsinud päästjatele puhkuse andmiseks.

2.3. Päästmine pimedal ajal

Päästetegevuse põhiprobleemiks öisel ajal on halb nähtavus. Õnnetuspaiga asukoha täpne kindlaksmääramine ja kiire jõudmine kannatanuni on määrava tähtsusega positiivse tulemuse saavutamisel. Kui kallas on lähedal, saab edukalt kasutada päästeauto TLF 2700 prožektoreid ja märgistamiseks taskulampe.

Kui sündmus leiab aset kaldast kaugel, on parema nähtavuse saavutamiseks võimalik kasutada kopteri prožektorit, mille miinuseks on ebastabiilsus ja oht “kaotada” päästetav. Hea valgustatuse saaks tagada ka piirivalvelaevadega, kuid siinkohal on probleemiks operatiivsus.

Öisest ajast veel halvemaks variandiks on tihe udu. Õnneks on udu ilmastikunähtus, mis eeldab suhteliselt tuulevaikset ilma, seega on võimalik päris edukalt orienteeruda hääle järgi. Igal juhul on vaja halva nähtavuse korral, TTPA pinnaltpääste taktikat arvestades, säilitada side kaldaga. Pinnaltpääste varustusse kuuluv turvanöör, pikkusega 300m, pole aga alati piisav.

3. AUTORI VISIOON ÕNNETUSTE EFEKTIIVSEMAST LAHENDAMISEST JA KOOSTÖÖST

Märksõnadeks õnnetuste efektiivsemal lahendamisel on operatiivsus ja hea väljaõpe. Erilist tähelepanu tuleks pöörata väljasõiduvalmidusele ja sündmuskohale jõudmise ajale. Kaardistada tuleks potentsiaalsed ohukohad, TTPA kohad päästepaatide vette laskmiseks, tegevuse alustamiseks ja kannatanute toimetamiseks (kaldal).

Panna paika konkreetne ja reaalne lahel toimunud õnnetusele reageerimisaeg, võttes selle aluseks eelnevalt kogutud ja analüüsitud andmed sündmustest ning ka õppustest. Kuna ilmastiku- ja liiklusolusid ning päästjate personaalseid füüsilisi võimeid arvestades puht teoreetiliselt sündmuskohale jõudmise aja määramisel võib see reaalsest olukorrast suuresti erineda.

Sidepidamiskorra tõhustamisel võiks kaaluda võimalust, et PEHK informeeriks otse PA päästeressursse lahel toimunud õnnetustest. Igatahes tuleks kaaluda võimalusi ühtse side- ja kordinatsioonikeskuse vajadusest.

3.1. Võimalikele õnnetustele reageerimine

1. juhtum. 15.00 keset Tallinna reidi ümber läinud paat, vees 2 inimest.

- Päevasel ajal (09.00-17.00) kuluks Piirivalve Lennusalga (PVL) kopteril sündmuskohale jõudmiseks 15-20 minutit.
- TTPA Pirita KK ja/või Kopli TK pinnaltpäästjatel ööpäevaringselt (hea ilma korral – laine kõrgus mitte üle 1 meetri) 10-15 minutit, arvestades, et laht on jäävaba.
- Merepiirivalvesadamast (Süsta 15) startinud piirivalve-päästekaater jõuab sündmuskohale 15-20 minutiga (eeldusel, et laht on jäävaba, olnemata ilmast).

(Vaata kaarti 1, sündmuse võimalik asukoht tähistatud rohelise ringiga).



Kaart 1.

2. juhtum. Aegna saarest 3 kilomeetrit Tallinna kesklinna poole ümber läinud kaater 3 inimsega pardal. Kell 16.00.

- Päevasel ajal kuluks PVL kopteril sündmuskohale jõudmiseks umbes 20 minutit.
- Merevalvekeskuse sadamast välja sõitnud PV kaatril umbes 15 minutit.
- TTPA pinnaltpäästjate saatmine sündmuskohale pole tehnilistest asjaoludest lähtuvalt otstarbekas.

(Vaata kaarti 1, sündmuse võimalik asukoht piiritletud punase ringiga).

3. juhtum. Tallinna laht, Katariina kai, Paljassaare tee lõpp, kell 11.00, 250 m kaist ümber läinud paat 10 inimsega pardal.

- a) TTPA Kopli TK pinnaltpäästjad jõuaksid sündmuskohale 8-10 minutiga, Nõmme ja Pirita KK PP-d umbes 15 minutiga.
- b) PVL kopter umbes 15 minutiga.
- c) PV ujuvaluste sündmuskohale saabumine vältaks 12-15 minutit. (Vaata kaarti 2).



Kaart 2.



Kaart 3.

4. juhtum. Kell 22.00 Tallinna Lennusadamas inimene läbi jää vajunud (kaugus kaist u 50 m).

- a) TTPA Kopli TK ja/või Pirita KK PP-d jõuaksid sündmuskohale 10-12 minutiga. Teisi variante pole põhjust kaaluda, sest sellel kellaajal PV sündmusele reageerimisajaks 1 tund ning selleks ajaks on tõenäoliselt sündmus juba lahendatud. (Vaata kaarti 3).

Kõigi sündmuste puhul on autor päästemeeskonnade sündmuskohale jõudmise aja aluseks võtnud:

- 1) Sündmuskoha ja päästeüksuse vahemaa;
- 2) Tehnika liikumiskiiruse;
- 3) Liiklusolud (TTPA päästeauto puhul);
- 4) Reageerimiskohustusliku aja.

3.1.1. Statistika

Järgnevalt teeb autor statistilise analüüsi päästeoperatsioonidest Tallinna lahel.

Tabel 1. Tallinna lahel toimunud pinnaltpääste operatsioonid

Aasta	TTPA	PA
2001	9	8
2002	11	7

Tabel 2. Päästeoperatsiooni ajaline kestvus aastal 2002 (PA/TTPA)

Arv	Aeg
1/7	Kuni 30 min
3/4	30 min – 2 h
3/-	Üle 2 h

Tabel 3. Päästeoperatsioonide arv suhtes hädasolijate, päästetute, uppunudega aastal 2002

Sündmuste arv	Kannatanuid	Päästetuid	Uppunuid	Ekslikke
15	1-3	7	4	5
3	4 ja rohkem	17	-	-

Tabel 4. Pinnaltpääste operatsioonide toimumise kaugus kaldast (PA/TTPA)

Kaugus kaldast	Sündmuste arv
Kuni 100 m	-/6
100-300 m	3/3
Üle 300 m	4/2

Tabelis 3 on lahtris “kannatanud” tehtud autori poolt sündmuste grupeerimine esmases hähaabiteates mainitud võimalike kannatanute arvu järgi. Konkreetsed hulgad “1-3” ja “4 ja rohkem” on autor valinud põhimõttel, et enamus õnnetusi juhtub suhteliselt väikese arvu inimestega. 4 ja enama kannatanuga õnnetusi esineb seevastu suhteliselt harva.

3.2. Ettepanekud

Uurimustöö autoril on ompoolselt järgnevad ettepanekud Tallinna lahel toimuva pinnaltpäästet puudutava kohta:

- 1) moodustada regulaarselt kooskäiv komisjon (TTPA ja PA vastava ala spetsialistid), kelle ülesanneteks oleks : a) koostada kohaliku päästeasutuse ja Piirivalveameti vaheline koostööleping maavanemale kinnitamiseks (vastavalt Päästeseaduse § 19);
- 2) täiendada pinnaltpäästjate väljaõppe programmi;
- 3) määratleda ametkondade vaheline täpne vastutusala;
- 4) kuna pinnaltpääste on vaid üks töövaldkond paljudest seda nii TTPA kui PA puhul, siis teha ametite juhtkondadele ettepanekud pinnaltpäästjate motiveerituse tõstmiseks (eraldi lisatasu näiteks);
- 5) kujundada ühtne ja tõhus tegevus preventatsiooni vallas.

Tulenevalt võimalikust koostöölepingust kus on määratletud täpne ametkondade vaheline vastutusala, koostada ühtsest kontseptsioonist lähtuvalt: a)vajaliku varustuse nimekiri, b)leida sellele, edaspidist kasutusvajadust arvestades, optimaalne asukoht ja c) koostada pinnaltpäästjate ning päästekorraldajate koolitusprogramm.

Vastutusala ehk tööpiirkonna jagamise üks lahendus oleks:

- 1) sadamate akvatooriumis ja kuni 300 meetrit kaldast teostab pinnaltpääste töid TTPA. Kuna TTPA-l on vastav varustus antud piirkonnas ohutuks ja edukaks pinnaltpääste teostamiseks;
- 2) 300 –2000 m rannajoonest otsustab millist tehnikat kasutada pädev isik (MRCC korrapidaja, TTPA operatiivkorrapidaja);
- 3) Ülejäänul lahe osal tegeleks päästetöödega tingimusteta PA. Kasutades selleks kas ujuvaluseid või PVL-i kopterit.

Teine lahendus oleks järgida täpselt praegu kehtivat seadusandlust antud valdkonnas ehk kogu Tallina lahel (välja arvatud sadamate akvatooriumid) teostab pinnaltpäästet PA. Selline variant eeldab PA poolseid mahukaid investeeringuid tehnikasse ja koolitusprogrammidesse. Eelpool toodud versioon toimiks hästi, kui kõik Tallinna lahe ääres paiknevad PA kordonid ja

vaatluspunktid varustada pinnaltpäästjate isikliku varustusega, päästelaua ja- paadiga ning neis paiknevale isikkooseisule viiakse läbi vastav väljaõpe. Sellisele töökorraldusele üleminek ei ole aga autori arvates põhjendatud, kuna lisaks suurtele materjaalsetele investeeringetele, nõuab selline ümberkorraldus rohkesti aega, mis korrektselt toimima hakkamiseks võib võtta mitu aastat.

KOKKUVÕTE

Autori poolt sissejuhatuses püstitatud hüpotees, et väikeses riigis, konkreetselt, uurimustöö pealkirjast lähtuvalt, on Tallinna lähel toimunud õnnetuse efektiivseimaks lahendusena toimiv koostöö kahe ametkonna vahel. Konkreetsed ettepanekud koostöö tõhustamiseks on autor esitanud oma uurimustöö kolmandas peatükis.

Seega võib öelda, et uurimustöö täitis talle püstitatud eesmärgi. Kuna püstitatud eesmärk, leida efektiivsemalt toimiv lahendus pinnaltpäästeks Tallinna lähel, sai mitmed autori poolsed lahendused ja ettepanekud.

SUMMARY

In prolog the author has posed a conjecture – with accidents in Tallinn bay the best solution is functional collaboration between Rescue Board and Board of Borderguard. Concrete suggestions, for making the collaboration more effective, the author has put forth in chapter three of his study.

The study has achieved its purpose. The objective – to find an effective solution for surface rescue on Tallinn bay, has got many suggestions and proposals by author.

KASUTATUD MATERJALID

- 1) "Eesti Entsüklopeedia" Eesti Entsüklopeediakirjastus Tallinn 1996
- 2) Hädaolukorraks valmisoleku seadus RTI 2000,95,613
- 3) I. Lilleorg "Pinnaltpääste eeskiri" Tallinn 2001
- 4) Internetiaadress <http://www.ikaart.ee>
- 5) Inrrnetiaadress <http://atlas.ibs.ee>
- 6) Intervjuu: intervjueeritav – E. Täht , intervjuu pealkiri: " Nõuded päästepaadile", intervjuu on tehtud üleskirjutisena, intervjueriija – A. Talu, intervjuu toimus TTPA planeerimisosakonnas, aadressil Raua 2, 04.01.2003. kell 16 00-17 00.
- 7) Intervjuu: intervjueeritav – M. Tikk , intervjuu pealkiri: " Häirekeskuse töökorraldus", intervjuu on tehtud üleskirjutisena, intervjueriija – A. Talu, intervjuu toimus Põhja-Eesti Häirekeskuses, aadressil Eerika 3, 16.12.2002. kell 18 00-19 00.
- 8) J. Otsla "Uppunute otsing ja nende käsitlemine" Väike-Maarja 1999
- 9) Merepäästelaan. (kinnitatud siseministri poolt 8 juuli 1999)
- 10) Piirivalveseadus RTI 1994,54,903
- 11) Pinnaltpääste konspekt. TTPA õppe-ja treeningkeskus Tallinn 25.02.2000.
- 12) Päästeseadus RTI 1998,39,598
- 13) Riigipiiriseadus RTI 1994,54,902
- 14) Riigi päästeasutuste struktuurile, varustatusele ja töökorraldusele kehtestatud nõuded. Vabariigi Valitsuse 22.detsembril 2000 vastuvõetud määrus nr.456.
- 15) R. Vassiljev "Helikopter – mere- ja lennupääste põhiressurss. Eesti päästekopter" Tartu 2001
- 16) TTPA tehnika väljasõidu plaan veekogudele 22.02.2000.
- 17) U. Purga "Tulemuslik töö avalikus sektoris" Tallinn 2001

LISA 1. Pinnaltpääste varustus

Pinnaltpäästja varustus:

- 1) alus- ja vaheriided;
- 2) pinnaltpäästeülirikond;
- 3) päästevest;
- 4) kindad;
- 5) hingamistoru;
- 6) mask;
- 7) lestad;
- 8) jäänaasklid;
- 9) nuga.



Päästevahendid:

- 1) päästerõngas;
- 2) turvanöör;
- 3) märkepoi;
- 4) tõstevõrk.

Lisavarustus:

- 1) päästelaud;
- 2) päästepaat.

(3:28).

Autori arvates võiks pinnaltpäästja varustuse hulka lisaks veel kuuluda viskeliin ja taskulamp.

LISA 2. PVL-i kopter

Piirivalve lennusalga Mi -8



Mi-8T maksimaalne stardikaal	12000
Maksimaalne kiirus	250 km/h
Maksimaalne lennukaugus	1100 km
Maksimaalne lennukõrgus	6000 m
Reisijakohti	18
või veoseid	4000 kg
Meeskond	2 pilooti, 1 pardamehaanik/vintsija, 2 parameedik/ pinnaltpäästjat

Helikopteri Mi-8T varustus

• Väliskandesüsteem, tõstejõuga	4000 kg
• Elektrivints "BREEZE-SLG 300", tõstejõuga	273 kg
• ja "LPG-150", tõstejõuga 1	50 kg
• Otsimisprozektorid	"SX-5" ja "SX-16"
• Värviline otsimis- ja meteoradar	"RDR-1400C"
• Transponder,	"KT-76 A"
• VHF navigatsiooni vastuvõtja	"KN-62 A TSO"

LISA 3. Kontrollõppuse kokkuvõte

KONTROLLÕPPUSE KOKKUVÕTE

ÕPPUSE NIMETUS: Pinnaltpääste kontrollõppus
ÕPPUSE AEG: 19.12.2002
ÕPPUSE KOHT: Tallinna laht, Katariina kai, Paljassaare tee lõpp
ÕPPUSE PÕHIEESMÄRK: TTPA valmisoleku kontroll veeõnnetusele

I. Õppuse kronoloogia:

Kellaeg	Märkused, tähelepanekud
14.17	Teostati hädaabi kõne "Koplis, Katariina kai juures on neli inimest vees"
14.20	Nõmme-11 sõitis välja Politsei saabus sündmuskohale
14.22	Pirita-11 sõitis välja Nõmme-91 sõitis välja (PE-HK käsib N-91 üle minna päästekanalile)
14.24	Kopli-11 sõitis välja
14.29	Kopli-11 sündmuskohal
14.32	P-5 sündmuskohal
14.33	Kopli pinnaltpäästjad vees, valivad kõige vasakpoolsema kannatanu
14.34	P-5 võtab juhtimise üle Kopli P-11-lt
14.35	Pirita 11 sündmuskohal Nõmme 11 sündmuskohal
14.37	Nõmme-91 sündmuskohal
14.38	Kopli pinnaltpäästjad 1 kannatanu juures
14.39	Sündmuskohal segavad inimesed, kuid politseid ei rakendata tööle
14.41	Nõmme pinnaltpäästjad vees, ülesandeks parempoolsete kannatanud
14.42	Pirita pinnaltpäästjad vees, ülesandeks vasakpoolsed kannatanud
14.44	Teade edastatud Lilleküla-91 (tehnilise rikke tõttu hilineb)
14.45	Vastutav politseiametnik ja sündmuskoha meedik määramata
14.46	Määratakse sündmuskoha meedik N-91 (Nõmme P-11 ettepanekul) Ei ole teostatud luuret, et tegu ei ole nelja kannatanuga
14.47	P-5 üritab koguda meedikutele lisajõude päästemeeskondadest

14.48	Moodustati kaldale kannatanute kogumispunkt Päästetöid segav kodanik antakse üle politseile
14.51	I, II - kannatanu veest väljas
14.53	I ja II kannatanu antud üle medikutele
14.54	III- kannatanu veest väljas N-91 küsib lisa kiirabijõudusid
14.56	IV, V, VI - kannatanu veest väljas P-5 teatab PE-HK'ile, et on kuus kannatanut
14.57	Nõmme P11 –lt küsimus P5-le, palju kannatanuid üldse võis olla P-5 ei ole sündmust dokumenteerinud Kaks kannatanut saadetud Keskhaiglasse Nõmme-91 küsib veel lisajõude
14.59	Nõmme-91 küsib veel kolme kiirabibrigaadi lisaks
15.00	VII- kannatanu veest väljas Päästetegevust alustati kai merepoolsest tipust
15.02	P-5 teatab, et päästetuid on kaheksa, kuid täpsustab arvu sündmuskoha medikuga
15.04	P-5 teatab et päästetuid on üheksa kannatanut
15.05	VIII- kannatanu veest väljas
15.17	Ümberlâinud paadi alt leitud kaks kannatanut
15.22	P-5 teade PE-HK'ile kaks viimast kannatanut üle antud medikutele (kokku 11)
15.25	Kaks viimast kannatanut sündmuskohalt ära transporditud

II. PE-HK'i töö ja informatsiooni liikumise hindamine:

Esialgne hädaabi teade:

- saadi teada sündmuse asukoht, sündmuse liik, kannatanute arv (4) ja ligikaudne kaugus kaldast;
- puudus info (ei küsitud täpsemalt) ümberlâinud veesõiduki suuruse kohta;
- Häirekeskusel puudus info operatiivarvetuse muudatuste kohta. Häirekeskusel oli info hommikuse op.arvestuse kohta, kuid muudatustest Kopli TK pinnaltpäästjate seas puudus. Sellest tinigitud kõige lähemal asuva komando hiline väljasõit.
- Info edastamine teistele organitele (MRCC, Politsei) toimus plaanipäraselt.

- Teavitati ka TTPA tuukrirühma liikmeid.
- Info sündmuskohalt haiglatesse saadetavate patsientide kohta?
- Sidevahendite kasutamine:
- sellise õnnetuse puhul on soovitatav üle minna eraldi kanalile, et mitte koormata häirekeskust;
- kogu info edastamine sündmuskohalt häirekeskusele toimub ainult läbi TKPTJ-i.
- Kas häirekeskus peab teadma kuidas transporditakse pinnaltpääste vahendeid?
- Ilmateate täpsustamine?
- SMS-ide edastamine?

III. Politsei:

- Olid esimesena sündmuskohal. Piirasid lindiga Katariina kaid piirdelindiga, kuid sündmuskoha “kuum ala” oli piiramata ja ligipääs avatud kõigile.
- TKPTJ ei suhelnud politseiga ega andnud politseile konkreetseid ülesandeid. Politsei ei läinud ka ise TKPTJ-i jutule.
- Möödalaskmine korraldaja poolt - õppus oli kooskõlastatud Põhja-Politseiga kuid sündmuskohale saabus peale Põhja-Politsei veel 110 patrull, kes ei teadnud et tegemist on õppusega.
- Politsei ei viibinud kannatanute transpordi juures – surnud ja teadmata isikute kindlakstegemine (esmane uurimistoiming).
- Kes peab huvi tundma veesõiduki ja selle omaniku kindlakstegemise vastu?

IV. TTPA Päästemeeskonnad:

1. **Kopli** - jõudis esimesena sündmuskohale, luure puudulik, ei kontrollinud kannatanute arvu, ei küsitlenud politseid, kaldal olijaid. Küsib ilmateadet PE-HK`ilt, kuigi ise on vee ääres, saanud info kätte otsustab päästeplaati mitte kasutada.
2. **Nõmme** - jõudis sündmuskohale teisena, puudusid päästevahendid (päästelaud ja päästeplaad). Kelle apsakas? Teostasid pinnaltpäästet ilma lestadeta ja kahekesi ühe turvanõoriga? PP ujusid kannatanute poole selili (visuaalne kontakt?). *Kas liikumist vees ilma lestadeta ja selili saabki ujumiseks nimetada?* Rühmapealiku korraldusel ja TLN P-5 vaikival nõusolekul?

Kannatanute valik vees – poolel teel lahtises vees oli kannatanu kellest ujuti mööda ning võeti kannatanud laevavrakilt (kellele otsest ohtu ei olnud). PP (ilma turvanööri) otsustab kannatanu kaldale transportida ja ujus koos kannatanuga kaldale ise väsinud.

3. **Pirita** - jõudis sündmuskohale koos Nõmme meeskonnaga ning leidis koostöös Nõmme P-11 endale tegevussuunad.

Pinnaltpäästjate üldised vead:

- Kannatanutega suhtlemine puudulik ei tehta koostööd kannatanutega.
- Turvanöör kinnitatud päästelaua käepideme külge.
- Sündmuskohal pole kõigil kiivrid peas.
- Päästelaua peal PP-l jalad vees.
- Ei arvestata loodusjõududega ning ei kasutata neid päästmisel ära (*loodusjõududega teha koostööd mitte võidelda vastu*).
- PP ei hoia visuaalset kontakti kannatanutega.
- PP ujumisoskus, füüsiline vorm ning päästevahendite kasutamise oskus vajab treenimist.
- PP käemärgid arusaamatud.
- PP omavaheline suhtlemine (abi palumine, kannatanu vigastused, folkloor).
- Kannatanu käes olevale laeva meeskonna nimekirjale ei pööratud tähelepanu ja tõlgendati valesti (võeti kui päästetute nimekirja).
- Ei pöörata tähelepanu ümberläänud veesõidukile.
- Ei kasutatud ära kai võimalusi.
- Kannatanute transpordivõtted ka kannatanute käsitlemine vees ja päästelaual vajavad harjutamist.
- PP jääpankade vahel ei teadvusta endale ohtu, mis juhtub kui ta kahe jääpanka vahele jääb.
- Abistajate hoolimatus päästelaua tagasitõmbamisel (jääoludes).
- Kaldal olnud hädaabi kõne teostajaid peeti veeõnnetusel osalenuteks ja seega loeti ka nemad automaatselt kannatanute (päästetute) hulka ning sealt ka segadus kannatanute arvuga.
- PP-d (3), kes läksid paadi alt kannatanuid päästma, puudusid lestad ja turvanöörid kuigi kiivrid olid peas.
- Kannatanute kaile tõstmine oli ja on siiani lahendamata.
- PP varustuse kasutamine.
- Kaldaäärne juhendamine.
- Kannatanute märgistamine.

- Ei kasutatud ära põhiautodel ja päästepaatides olevaid päästerõngaid.
- Kannatanute ja PP juhendamiseks ei kasutatud ruuporit (võeti kasutusel alles õppuse lõpus, hindaja suunamisel).

V. TKPTJ ehk TLN P-5:

- Eelinformatsiooni kogumine puudulik.
- Segadus Nõmme väljasõidukorraldusega.
- Puudulik luure sündmuskohal (kohalolijad, binokkel).
- Ei loonud sündmuspaigal sidet (päästekanal).
- TLN P-5 puudus eraldusvest.
- Nõmme PP ilma lestadeta kahekesi ühe turvanööri.
- Jättis määratlemata tööloigud ja vastutavad ning otsustavad suunad päästmisel.
- P5 ei andnud sündmuskohal P6-le ühtegi ülesannet.
- Ei kasutatud olemasolevaid vahendeid (TAL-51 staabina).
- TAL-500 sündmuskohale hiline väljakutumine.
- Tehnika paigutus sündmuskohal.
- Sündmuskohal dokumenteerimist ei toimunud.
- Side pidamine tööloikude ja TKPTJ vahel puudulik.
- Ei uurinud teiste organisatsioonide kaasamist (Piirivalve).
- Ei kutsutud kohale tuukrirühma (üks inimene jäi kadunuks).
- Ei selgitanud välja mis veesõidukiga oli tegemist.
- Ei alustanud veesõiduki veest välja toomist.
- Lõpus ei kontrollitud nimekirja ja kannatanute ühtivust, mistõttu jäi tegelikult üks kannatanu kadunuks.
- Õppus on õppimiseks ja tuleb osata oma eksimusi tunnistada.
- Tekitas mitmeid kordi segadust, mille lahendasid tööloigujuhid.

VI. Meditsiin:

- Ei informeeritud haiglaid tekkinud olukorrast (1-2 haiglat ei suuda sellist hulka kannatanuid vastu võtta).
- Kannatanute selekteerimist raskusastmete järgi (triaazi) ei teostatud vormikohaselt.
- Kannatanute transport kaldal oli õige.

- Sündmuskoha meedik tegutseb aktiivselt kuid mõned korraldused oma alluvatele ei ole korrektsed ja neid muudetakse.
- Sündmuskoha meedik ei ole eristatav.
- Kõik kiirabibrigaadid ei oma päästekanalit.
- Liiga vähe kiirabibrigaade õppusele kaasatud. Sündmuskoha meedikul ei aega suhelda haiglatega.

VII. Kannatanud, vaatlejad ja hindajad:

- Tore on tõdeda, et Eesti Päästeteenistustes on inimesi kes on nõus omast ajast ja oma varustusega (tasuta) osalema sellisel õppusel (kannatanud).
- Kannatanud mängisid omi rolle hästi (uputamiseks ei läinud) – alajahtunud ehk hüpotermias kannatanud.
- Kõik kannatanud olid ise mingil määral pinnaltpäästjad ja julgestasid üksteist kuid olid valmis ka päästjaid vajadusel aitama.
- Õnnetusest teavitajad ja segajad olid tasemel – isegi politsei ei saanud aru, et tegemist on õppusega.
- Hindajad olid valitud oma ala parimad ja nad said oma tööga hästi hakkama kuigi nad kippusid sekkuma õppuse käiku.
- Kõigil vaatlejatel polnud raadijaamu ja neil jäi sündmuse käik arusaamatuks.
- Filmijatel oleks kohe hädasti olnud vaja raadiojaamu.

VIII. Korraldamine:

- Sellise õppuse korraldamine käib ühele inimesele üle jõu. Üks inimene ei suuda kõigi teenistuste tööd ette planeerida.
- Politseiga kooskõlastamine oli puudulik – õppus kooskõlastati kohaliku politseiga kuid sündmuskohta saabus ka 110 patrullauto.
- Korraldaja ise osales NO-PLAY meeskonnas.
- Vaatlejate alade ja liikumiste tähistamine korraldamata. Samuti polnud määratud inimest, kes nendega tegeleb ja kommenteerib.
- Toitlustamisega tekkis probleeme.

IX. Ettepanekud:

Korraldamine:

- Kaasata sellise õppuse korraldamisele õppusele kaasatavate teenistuste esindajad: häirekeskus, op. teenistus, kiirabi, piirivalve jne.
- Sellisel õppusel peab olema eelarve, et pakkuda osalejatele kuuma jooki ja sööki.

Koolitus:

- Viia komandodes läbi õppuse kokkuvõtte.
- Korraldada vähemalt kord aastas selline suur veeõnnetuse kontrollõppus, kuid sellele peavad eelnema plaanipärased koolitused ja õppused. Õppus PP tasandil, õppus meeskonna tasandil, õppus komando tasandil ja õppus teenistuse tasandil (miks mitte ka vabariigi tasemel).
- Pinnaltpäästekoolitus tuleb viia etapiliseks: baasõpe kevadel, päästmine paadiga suvi/sügis ja päästmine jäält sügis/talv.
- Pean vajalikuks kehtestada atesteerimisnõuded pinnaltpäästjatele. Kord aastas (soovitavalt kevadel) kontrollitakse nende teoreetilisi teadmisi, praktilisi oskusi, füüsilist ettevalmistust (ujumine) ja meeskonnatööd.
- Võimaldada PP treeninguid ujulas ning lihtsalt ujumisvõimalusi.
- Korraldada kursusi TKPTJ-ile, kus neile õpetatakse pinnaltpääste põhitõdesid ja juhtimise eripärasid veeõnnetusel.
- Koostöö piirivalve ja rannavalvega.
- Kannatanu(te) tõstmine kaile? Peab sellele tõsiselt mõtlema.
- Koolitus/õppus kiirabile, kuhu kaasatakse vähemalt pooled Tallinna kiirabidest.

Varustus:

- Soetada uusi PP ülikondi vastavalt PP suurustele;
- PP päästelauad autodele;
- PP päästelauad EURO vahetada PP päästelaudade Hansa vastu (PP väljaõppe ja õppuste käigus on olemasolevate laudadega lõhutud vähemalt 6 ülikonda. Samuti on Hansa päästelauad paremate omadustega).
- Olemasolevad paadid asendada päästetöök sobivate paatidega.
- Raadiojaamadele veekindlad kotid et saaks infot edastada nn "otse põlult".

LISA 4. Piirangud päästepaadile “Linden Sportsman 400”

Mootorpaat “Linden Sportsman 400”

Valmistatud 1996, Rootsi kuningriigis

Kere materjal alumiinium

Pikkus 4,00 m

Laius 1,65 m

Poordi kõrgus 0,60 m

Päramootor (rippmootor) Honda 9,9

Võimsus 9,9HJ / 7,6 kW

Lubatud inimeste arv pardal 4 inimest

Lubatud max koormis 400 kg

Lubatud max mootorite koguvõimsus 10 kW

Lubatud sõidupiirkond “D” kaitstud veed valgel ajal kuni 2 miili kaldast
(meremiili) merel

Hüdrometeoroloogilised piirangud: tuule tugevus kuni 4 palli, laine kõrgus kuni 0,5 m

LISA 5. Intervjuu E. Täht'iga

Käesolev intervjuu on läbi viidud 04.01.2003 Tallinna Tuletõrje- ja Päästeametis aadressil Raua 2 planeerimisosakonna vanemspetsialisti Eimar Täht'iga.

1) Mida peab silmas pidama päästepaadi muretsemisel?

Päästepaat on eelkõige mõeldud päästetööde teostamiseks rannikulähedases meres ja siseveekogudel: sõidupiiirkond kuni 5 miili kaldast ("C" klass).

Päästepaat peab olema merekindel st olema kindel suurtele lainetele ja tugevale tuulele ning hästi juhitav igasugustes ilmastikuoludes. Kasutades põhjamaade kogemusi on meie oludes sobivaimad jäiga plastikpõhjaga kummipaadid e nn RIB paadid. Plastikpõhjaga paadid kardavad kive ja nad on reeglina rasked (100 kg ringis).

Päästepaadi valikul on üks tähtsamaid omadusi paadi kaal. Paat peab olema nii raske, et üks päästemeeskond (4 inimest) suudaks paadi ilma kõrvalise abita veeni tassida (mitte lohistada), vette lasta ja hiljem ka veest välja võtta. Reeglina kaaluvad 4 m RIB paadid 100 kg ümber kui veel juurde arvestada mootori kaal siis sellisest paadist ei käi jõud üle.

2) Millised peaksid olema päästepaadi kubatuurid?

Päästepaat peab mahutama vähemalt 2 päästjat (juht ja päästja) ning 1-4 päästetavat ning päästevarustuse (kokku 3-6 kohta). Paadi pikkus sõltuvalt valmistajatehasest 3,8-4,8 m. Pikem paat on lainetes stabiilsem kuid kaalub rohkem.

Päästepaadis peab olema "vaba" põrandapinda vähemalt 2,5 meetrit, et päästetud saaksid olla paadi põhjas pikali. Selleks kasutatakse käsijuhtimisega mootoreid ning kütusepaak 25 l viiakse paadi ninasse (viimane aitab paati tasakaalustada). Paak paadi ninas eeldab mullide eraldamisseadet küttesüsteemis (paadi nina peksab kütuse vahtu) ning paagi lekkimisel on oht, et kütus valgub laiali üle kogu paadi põhja.

3) Kas päästepaadil peab olema ka mootor? Kui jah, siis milline?

Päästepaat peab olema varustatud piisavalt võimsa pāramootoriga, et teostada edukalt päästetõid igasuguste ilmastikuoludega. Eriti tähtis on just kohalejõudmise kiirus ja manööverdamisvõime. Põhjamaade päästeteenistused kasutavad kahetaktilisi käsijuhitavaid mootoreid, mille võimsus on reeglina maksimaalne konkreetsele paadile (näiteks on Rootsi Kuningriigi päästeteenistuste 3,8 m pikkused kummist päästepaadid Zodiak varustatud 30 HJ Suzuki 2 taktilise pāramootoriga).

Samuti kaetakse mootori sõukruvi kaitsega, et vältida kruvi purunemist veeluste objektide ning jää vastu ning et vältida kannatanute vigastamist vastu sõukruvi – päästetõudel ei seistata kunagi mootoreid.

4) Millise tehnilise lahendusega peaks olema päästepaadi mootor?

Kahe või neljataktiline. Miks eelistada kahetaktilist? Kahetaktiline mootor on reeglina kergem, lihtsam ja ka odavam. Kuigi 4 taktiline on ökonoomsem tasub see ära vaid siis kui sõita hommikust õhtuni. Lisaks vajab neljataktiline mootor soojendamist enne väljasõitu, mida aga ei saa teha päästmisel kui iga sekund loeb.

5) Millega võiks lisaks eelnevale veel arvestada?

Paadi valikul tuleb tähelepanu pöörata nii paadi kui ka päästevahendite värvusele – reegel – mida kirkam seda parem.

Paadi firmade valimisel tuleb silmas pidada peale nime veel ka tulevase remondi ja hoolduse võimalusi.

Päästepaadid on reeglina auto järelhaagistel ja tähelepanu tuleb pöörata ka paadikärule. Soovituslikult on paadikärul 14 tollised rattad ning pehmed täispuhutavad juhtrullikud. Paadi vints lindiga mitte trossiga.

LISA 6. Intervjuu M. Tikk'iga

Käesolev intervjuu on läbi viidud 16.12.2002 Põhja-Eesti Häirekeskuses aadressil Eerika 3 peapäästekorraldaja Merle Tikk'iga.

1) Milline päästeüksus ja mis alusel saadetakse päästetöödele Tallinna lahel?

Tallinna Tuletõrje- ja Päästeameti poolt on kehtestatud väljasõiduplaan eri liiki tulekustutus- ja päästetöödele. Siia hulka kuuluvad sellised sündmused nagu: Inimeste päästmine veekogudelt ja teised sündmused (neid pole sul vaja teada, kuid kui soovid, siis oleks otstarbekas vaadata kogu käskkirja). Inimeste päästmine veekogudelt, eeldab, et välja saadetakse Nõmme, Pirita või Kopli 11 või 12 ning 91. Antud väljasõiduplaani järgi saadetakse välja jõud ja vahendid lähima printsibi alusel. Lähima välja selgitamisel võetakse aluseks TTPA väljasõiduplaan.

2) Kes langetab otsuse, keda ja kui palju sündmuskohale saata?

Vastavalt tulekustutus- ja päästetehnika väljasaatmise juhendile tulekustutustöödele on tulekustutus- ja päästetööde juhi korraldusel peadispetšer kohustatud välja saatma tulekustutus- ja päästetehnikat lisaks väljasõiduplaani järgi välja saadetud tehnikale, kui operatiivarvestus seda võimaldab. Peadispetšerile jääb õigus otsustada, kas saadud hädaabiteate(dete) põhjal saata välja jõud ja vahendid vastavalt korrale või saata vähem, otsuse õigsuse eest vastutab peadispetšer.

3) Kuidas on reguleeritud sündmusest teavitamise kord?

Sündmusest informeerimise kord on sätestatud TTPA direktori 28. märtsi 2002. a käskkirjaga nr 42. Selles on kirjas info, mida tuleb edastada, selle edastamise viisid, sõnumite saatmise viisid, korraga seotud teenistujad ja nende kohustused ning Põhja-Eesti Häirekeskuse kohustused. Sellele käskkirjale on lisatud ka 2 lisa, milles on välja toodud sündmuse klassifikaatorid ning inimesed, kes antud sündmustest peavad olema teadlikud.

4) Häirekeskus peaks teostama ka infotöötlust. Kuidas see toimub?

Häirekeskuses registreeritakse kõik vastu võetud hädaabiteated. Sündmustest eraldi mingit statistikat me ei tee ja info analüüsimisega me ei tegele. Ka juhtimiskeskus ei tea sellest eriti midagi.