

EESTI PÄÄSTEPIIRKONNA LENNU- JA MERE PÄÄSTEPLAAN



Politsei- ja Piirivalveamet

Korrektuurileht

Versioon	Kuupäev	Muudatused	Korrektor	Kinnitatud
1.1	14.04.2023	Ajakohastatud tervikuna	M.Kohtla	
1.2	03.05.2023	Korrektuurid ja täpsustused kooskõlastusringilt	M.Kohtla	Kuupäev digiallkirjas

Asutus/nimi	E-post
AS Tallinna Lennujaam, Silver Luik	silver.luik@tll.aero
Kaitseministeerium, Malle Piirsoo	Malle.Piirsoo@kaitseministeerium.ee
Keskkonnaagentuur, Jüri Joonas	Juri.Joonas@Envir.ee
Keskkonnaamet, Olav Avarsalu	Olav.Avarsalu@keskkonnaamet.ee
Lennuliiklusteeninduse AS, Kalmer Sütt	Kalmer.Sutt@eans.ee , eans@eans.ee
Merevägi, Johan-Elias Seljamaa	Johan-Elias.Seljamaa@mil.ee
Merevägi, Ardo Riibon	Ardo.Riibon@mil.ee
Politsei- ja Piirivalveamet, Angela Sooba	angela.sooba@politsei.ee
Politsei- ja Piirivalveamet, Kaie Roop	kaie.roop@politsei.ee
Politsei- ja Piirivalveamet, Kristjan Toom	kristjan.toom@politsei.ee
Politsei- ja Piirivalveamet, Rain Arumäe	rain.arumae@politsei.ee
Politsei- ja Piirivalveamet, Rain Jõeveer	rain.joeveer@politsei.ee
Päästeamet, Kaarel Langemets	Kaarel.Langemets@rescue.ee
Päästeamet, Leho Lemsalu	Leho.Lemsalu@rescue.ee
Riigilaevastik, Andres Laasma	andres.laasma@riigilaevastik.ee
SA Põhja-Eesti Regionaalhaigla, Lilian Lääts	Lilian.Laats@regionaalhaigla.ee
Tallinna Kiirabi, Raul Adlas	adlas@tems.ee
Transpordiamet, Are Piel	Are.Piel@transpordiamet.ee
Transpordiamet, Diana Krotova	Diana.Krotova@transpordiamet.ee
Transpordiamet, Marek Rauk	Marek.Rauk@transpordiamet.ee
Õhuvägi	aero@mil.ee

Lennu- ja merepääste plaani kehtestab Politsei- ja Piirivalveameti peadirektor.

SISUKORD

SISUKORD.....	2
SISSEJUHATUS.....	4
TERMINID JA LÜHENDID	5
1. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE KORRALDAMISE EESMÄRK	10
1.1 Riiklik õigusruum.....	10
1.2 Rahvusvahelised kokkulepped	10
2. EESTI PÄÄSTEPIIRKOND	11
3. OHUOLUKORRAST TEAVITAMINE	12
3.1 Teabe edastamine ohuolukorras olevale õhusõidukile.....	13
3.2 Teabe edastamine ohuolukorras olevale veesõidukile	13
3.3 Naaberriikide päästekoordinatsioonikeskuste teavitamine	13
4. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE JUHTIMISSTRUKTUUR LENNU- JA MERE PÄÄSTE JUHTUMITE KORRAL	13
5. OHUOLUKORRA KEHTESTAMINE, PEATAMINE JA LÕPETAMINE	17
5.1 Määramatuse seisund	18
5.2 Häireseisund	19
5.3 Õnnetusseisund	20
5.4 Otsingu- ja päästetööde peatamine või lõpetamine.....	22
5.5 Ohupiirkondade ja piirangualade kehtestamine otsingu- ja päästetööde ajaks	22
6. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE JUHTIMISE ÜLEANDMINE.....	23
7. EESTI PÄÄSTEPIIRKONNAS OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDEL OSALEVAD ISIKUD, NENDE PÄÄSTEÜKSUSED, VALMIDUS, ÕIGUSED JA ÜLESANDED	23
7.1 Lennu- ja merepäästeressursid	25
7.2 Asja sundkasutusse võtmine.....	27
7.3 Otsingu- ja päästetööde juhtumi koordinaatori (SMC) ülesanded	27
7.4 Otsingu- ja päästetööde sündmuskoha koordinaatori (OSC) ülesanded	28
7.5 Merepäästeüksuse (SRU) ülesanded	28
7.6 Lennupäästeüksuse (ASRU) ülesanded	29
7.7 Lennutegevuse koordinaatori (ACO) ülesanded	29
7.8 PPA strateegilise taseme juhi ülesanded	30
7.9 SAR-i operatiivtaseme juht	30
7.10 Toetava staabi juht	30
7.11 PPA operatiivjuht	31
7.12 Päästeameti regiooni tasandi juht ehk Pääste P2.....	31
7.13 Kaldategevuse juht	31
7.14 Politsei tegevuse juht.....	31

7.15 Piirkonna vanemoperatiivkorrupidaja ehk Pääste P5	32
7.16 Meditsiiniabi	32
7.17 Asutuste ja isikute ülesanded ressursimahukate sündmuste lahendamisel	33
7.18 Lähedaste teavitamine	34
8. SIDEPIDAMISE KORRALDUS	34
8.1 Otsingu- ja päästetööde ajal edastatavad SRU teated	35
8.2 Side teiste ametkondade ja vabatahtlike SRU-dega.....	36
9. ILMATEADETE JA -PROGNOOSIDE NING MUU ASJAKOHASE TEABE SAAMISE KORRALDUS	37
10. OTSINGU- JA PÄASTETÖÖDE OTSINGUMEETODID.....	38
10.1 Passiivne otsing	38
10.2 Aktiivne otsing	39
10.3 Allveetsing	41
11. OTSINGU- JA PÄASTETÖÖDEL OSALEVALE VÕI MUULE ÕHUSÕIDUKILE JUHISTE ANDMISE KORRALDUS HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKILE LÄHENEMISEKS NING HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKI ABISTAMISE MEETODID	42
11.1 Signaliseerimine	42
11.2 Otsinguobjekti märkamine ja protseduurid.....	43
11.3 Tööohutus.....	43
12. KOOSTÖÖ KORRALDUS LENNULIIKLUSTEENUSE OSUTAJA JA MUUDE PÄDEVATE ASUTUSTEGA HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKI ABISTAMISEKS ..	44
13. KOOSTÖÖ KORRALDUS RIIKIDE JA EUROOPA LIIDU PÄDEVATE ASUTUSTEGA NING ABIPALVE ESITAMISE JA VASTUVÕTMISE NING ABI OSUTAMISE KORRALDUS	46
14. AVALIKKUSE TEAVITAMINE.....	47
15. VÄLJAÕPE.....	48
16. KULUDE HÜVITAMISE KORRALDUS	48
LISA 1. Rahvusvahelised ja riiklikud õigusaktid ning normdokumendid	49
LISA 2. Eesti päästepiirkonna (SRR) koordinaadid.....	50
LISA 3. Kontaktid	51
LISA 4. [AK] „Otsingu- ja päästesündmuste juhtimisskeemi kaasatud osaliste ülesanded“	53
LISA 5. [AK] Eesti otsingu- ja päästepiirkonna lennu- ja merepäästeplaani Kaitseministeeriumi valitsemisala kaasamise lisa „Infoliikumine SAR sündmuse puhul, millega on seotud Eesti või liitlaste relvajõud“.....	61

SISSEJUHATUS

Lennu- ja merepääste all (edaspidi *otsingu- ja päästetööd*) mõeldakse Eestis korraldatud tegevust, mida teevad valitsusasutused ja nende hallatavad riigiasutused, omavalitsusüksused, eraõiguslikud juriidilised isikud ja vabatahtlikud organisatsioonid, et päästa inimelud Eesti päästepiirkonnas juhtunud mere- või lennuõnnetuses või muus ohuolukorras. Otsingu- ja päästetööde edukus sõltub nii olukorra hindamise kui ka otsingu- ja päästetööde kavandamise ja läbiviimise kiirusest – hädasolijad tuleb leida ja päästa võimalikult lühikese ajaga.

Eesti päästepiirkonna lennu- ja merepäästeplaan (edaspidi *plaan*) on koostatud rahvusvaheliste konventsioonide ja riikide vahel kokkulepitud kordade alusel, et võtta kasutusele parimad rahvusvaheliselt järele proovitud tegutsemisviisid. Plaan on kooskõlas rahvusvahelise lennunduse ja merenduse otsingu- ja päästetööde käsiraamatuga „International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual“.

Plaanis on määratud otsingu- ja päästetööde korraldamise, juhtimise ja tegemise toimingud, et leida ja päästa Eesti päästepiirkonnas ohuolukorda sattunud või kaduma jäänud inimene, vee- või õhusõiduk või muu sõiduvahend.

TERMINID JA LÜHENDID

ACO – lennutegevuse koordinaator (*aircraft coordinator*) – isik või meeskond, kes koordineerib õhusõidukite tegevust otaingu- ja päästetööde korral, et toetada SMC ja OSC tegevust.

ALERFA – häireseisund (*alert phase*) – olukord, kus on kartus inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõiduki ohutuse suhtes.

ARCC – lennupääste koordinaatsioonikeskus (*aeronautical rescue coordination centre*).

ASRU – lennupäästeüksus (*air search and rescue unit*) – vastava ettevalmistuse saanud isikutest komplekteeritud õhusõiduki meeskond otsingu- ja päästetööde tegemiseks Eesti päästepiirkonnas.

ATS – lennuliiklusteenindus (*air traffic service*).

ATV – maastikusõiduk (*all-terrain vehicle*) – vähemalt kolmerattaline sõiduk, mille juhtimiseks kasutatakse juhtrauda, sealjuures istub juht sadulas.

COSPAS-SARSAT – hädaabi automaatteavituse satelliidipõhine süsteem (COSPAS – *Cosmicheskaja Sistema Poiska Avarijnyh Sudov*, SARSAT – *search and rescue satellite-aided tracking*) – süsteem, mis avastab nii õhu- ja veesõidukite kui ka inimeste aktiveeritud avariiraadiomajakate signaalid ning edastab need hädasignaalid pädevatele ametkondadele (raadiosagedus 406 MHz).

DETRESFA – õnnetusseisund (*distress phase*) – olukord, kus ollakse põhjendatult kindel, et inimest, vee- või õhusõidukit või muud sõidukit ähvardab tõsine ja otsene oht ning on vajalik viivitamatu abi.

droon – mehitamata õhusõiduk – õhusõiduk, mis lendab või on projekteeritud lendamiseks autonoomselt või kaugjuhtimisel nii, et selle pardal ei ole pilooti.

DV – hädas olev veesõiduk (*distress vessel*)

ELT – õhusõiduki avariimajakas (*emergency locator transmitter*)

ESTER – Eesti operatiivraadioside võrk.

FIR – lennuinfo piirkond (*flight information region*) – piiritletud õhuruum, milles osutatakse lennuinfo- ja häireteenuseid.

GMDSS – rahvusvaheliselt tunnustatud häda- ja raadioside ohutussüsteem (*Global Maritime Distress and Safety System*)

GOFREP – Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkond (*Gulf of Finland Reporting*)

INCERFA – määramatuse seisund (*uncertainty phase*) – olukord, kus on kahtlusi inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõiduki ohutuse suhtes.

INMARSAT – merendust teenindav satelliitsideteenus (*INternational MARitime SATellite*)

JRCC Tallinn – lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskus (*Joint Rescue Coordination Centre Tallinn*) – Politsei- ja Piirivalveameti struktuuriüksus, mille põhiülesanne on vastutada otsingu- ja päästetööde tõhusa juhtimise, koordineerimise ning korraldamise eest Eesti päästepiirkonnas ning juhtida reostustõrjetoid Eesti piiriveekogudel.

kaldategevuse juht – politseiametnik, kelle ülesanne on tagada kaldategevuspunkti tegevus.

KOV – kohaliku omavalitsuse üksus

KVPS OJK – Kaitseväge peastaabi operatsioonide juhtimiskeskus

LIVEX – väliõppus (*live exercise*) – õppuse vorm, kus kaasatavad üksused osalevad reaalselt.

MAYDAY – rahvusvaheline hädasignaal

MeV – merevägi

MF – kesksagedus (*medium frequency*) – raadiosagedus vahemikus 300 kHz – 3 MHz.

MF-DSC– kesksageduslik digitaal-selektiivne väljakutse (*MF digital selective calling*)

MMSI – mereside raadiosaatja tunnuscode (*maritime mobile service identity*)

MOK – Mereoperatsioonide Keskus

MRCC – merepääste koordinatsioonikeskus (*maritime rescue co-ordination centre*)

MRSC – merepääste allkeskus (*maritime rescue sub-centre*)

NAVTEX – süsteem meresõiduohutuse info jagamiseks (*NAVigational TELeX*)

NOTAM – aeronavigatsiooniteade (*a notice to airmen*) – teade, mis sisaldab aeronavigatsiooniseadme, -teeninduse, -protseduuri või -ohu kehtestamist, seisukorda või muudatust puudutavat informatsiooni, mille kohta teabe õigeaegne edastamine on oluline lennutegevusega seotud personalile.

ohuolukord (*emergency phase*) – üldmõiste, mis tähendab olukorrast lähtuvalt, kas määramatuse (INCERFA), häire- (ALERFA) või õnnetusseisundit (DETRESFA).

OJK – Ohutusjuurdluse Keskus

operatiivjuht – politseiametnik, kes täidab prefekti kinnitatud graafiku alusel operatiivjuhi ülesandeid, ja tagab prefektuuri politseijõudude reageerimise politsei pädevusse jäävatele sündmustele ning vajaduse korral juhib sündmuse lahendamist operatiivtasandil ehk prefektuuri tööpiirkonna ulatuses, ent kui vaja, siis ka prefektuuri tööpiirkonna üleselt.

operatsiooniplaan – tegevusplaan otsingu- ja päästetööde tegemiseks; kujuneb olukorra hinnangu alusel, sellega määratakse kindlaks otsingu- ja päästepiirkond, osalevad päästeüksused ning nende ülesanded ja tegutsemise kord. Plaanis on antud meetmed päästetava leidmiseks ja päästmiseks.

OSC – otsingu- ja päästetööde sündmuskoha koordinaator (*on-scene coordinator*) – asjakohase koolitusega isik, kes on määratud juhtima otsingu- ja päästeoperatsioone sündmuskohal.

otsingu- ja päästeteenistus – asutuste võrk, kelle ülesandeks on ohuolukordade jälgimine, teabevahetus, koordineerimine ning otsingu- ja päästeülesannete täitmine, sealhulgas meditsiiniline nõustamine, esmaabi või raviasutusse toimetamine, kasutades selleks riiklikke või eraomanduses olevaid vahendeid, kaasates koostöösse õhusõidukeid, laevu ja muid sõidukeid ning seadmeid.

PAN-PAN – rahvusvaheline kiirteatesignaal

PPA – Politsei- ja Piirivalveamet

PPA vastutav – politseiametnik, kes täidab PPA peadirektori kinnitatud graafiku alusel PPA vastutava ülesandeid, tagades üle riigi politseijõudude reageerimise politsei pädevusse jäävatele sündmustele ning vajaduse korral juhib sündmuse lahendamist strateegilisel tasandil ehk üleriigilises ulatuses.

PVO – PPA piirivalveosakond

SAR – otsingu- ja päästetööd (*search and rescue*) – ohuolukorda sattunud või kaduma jäänud inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõiduki otsimine ja päästmine Eesti päästepiirkonnas.

SAR päevik – otsingu- ja päästetööde juhtumi kokkuvõttev aruanne

SAR-SPOC – SAR kontaktpunkt (*search and rescue point of contact*) – kontaktpunkt lennuka ja merepääste otsingu- ja päästesündmuse korral; päästekoordinatsioonikeskused ja muud tunnustatud riiklikud kontaktpunktid, mis vastutavad COSPAS-SARSAT hädakutsungite vastuvõtmise eest, et päästa hädasolevad inimesed.

SITREP – ettekanne olukorrast (*situation report*) – OSC ja ACO ettekanded SMC-le või SMC info asjaomastele ametkondadele olukorrast tegevuspaigal ja tegevuse arengust (operatsiooniplaanist).

SMC – otsingu- ja päästetööde juhtumi koordinaator (*search mission coordinator*) – asjakohase väljaõppega JRCC Tallinna ametiisik, kes on määratud juhtima konkreetse juhtumi otsingu- ja päästetöid Eesti päästepiirkonnas.

SMIT – Siseministeeriumi infotehnoloogia- ja arenduskeskus.

SOS – raadiotelegraafi teel edastatav rahvusvaheline hädaabikutsung.

SRR – lennu- ja merepäästepiirkond (*search and rescue region*; ka „päästepiirkond“) – riikidevaheliste lepingutega kindlaksmääratud ala, mille piires osutatakse otsingu- ja päästeteenuseid. Eesti SRR ühtib Eesti lennuinfo piirkonnaga (vt Tallinn FIR).

strateegiline staap – juhtüksus, mis on moodustatud selleks, et juhtida sündmuse lahendamise strateegilist tasandit.

SRU – merepäästeüksus (*search and rescue unit*) – erivarustusega veesõiduki meeskond, mis on moodustatud erikoolitusega isikutest, et teha otsingu- ja päästetöid Eesti päästepiirkonnas ning reostustõrjetöid piiriveekogudel.

sündmuskoht – otsingu- ja päästepiirkonnas olev ala, kus tehakse otsingu- ja päästetöid.

Tallinn ACC – Tallinna piirkondlik lennujuhtimiskeskus (*area control centre*) – üksus kontrollitavate lendude juhtimiseks tema vastutuse alla kuuluvates lennujuhtimispiirkondades.

Tallinn APP – Tallinna lähenemislennujuhtimisüksus (*approach control unit*) – üksus, mille ülesandeks on saabuvate ja väljuvate kontrollitavate lendude juhtimine (ühel või mitmel) lennuväljal.

Tallinn CTR – Tallinna lähiala (*control zone*) – kontrollitav õhuruum, mis ulatub maa- või veepinnast kuni määratud piirkõrguseni.

Tallinn FIR (*Tallinn flight information region*) – õhuruumi osa, milles Eesti osutab rahvusvaheliste lepingute alusel lennuliiklusteenuseid.

Tallinn TMA – Tallinna lähenemisala (*terminal control area*) – Tallinna lennuvälja läheduses kehtestatud lennujuhtimispiirkond.

Tallinn TWR – Tallinna lähilennujuhtimisüksus (*aerodrome control tower*) – üksus, mille ülesandeks on lennuväljaliikluse juhtimine.

TRAM – Transpordiamet

UTC – koordineeritud maailmaaeg (*Coordinated Universal Time*)

UTV – maastikusõiduk (*utility terrain vehicle*) – sõiduk, mis on peamiselt ehitatud töö tegemiseks (näiteks varustuse ja vahendite transport), selle juhtimiseks kasutatakse rooli ning sellel istuvad sõitjad kõrvuti.

(vee- ja õhusõiduki) valmisolek – suutlikkus reageerida ning teha otsingu- ja päästetöid, lähtudes deklareeritud valmisolekuastmest ja võimekusest.

veesõiduk – ujuvvahend, mis on mõeldud veekogul liiklemiseks, sealhulgas teisaldatav ujuvvahend.

VHF– ülikõrgsagedus (*very high frequency*) – raadiosagedus vahemikus 30–300 MHz; sellel muu hulgas töötab ka mereraadio- ja lennundusside.

VHF-DSC – ülikõrgsageduslik digitaal-selektiivne väljakutse (*VHF digital selective calling*) – poolautomaatne süsteem raadiotelefonikõnede tegemiseks; VHF kõnede standardina on see osa ülemaailmsest merehädä- ja ohutuse süsteemist (GMDSS).

VIRVE – Soome operatiivraadioside võrk

VTS – laevaliiklusteenindus

VTMP – vabatahtlik merepääste

välijuht – politseiametnik, kes täidab prefektuuri piirkondliku struktuuriüksuse juhi kinnitatud graafiku alusel välijuhi ülesandeid ja tagab, et prefektuuri piirkondliku struktuuriüksuse politseijõud on valmis reageerima politsei pädevusse jäävatele sündmustele, vajaduse korral juhivad ta sündmuse lahendamist taktikalisel tasandil.

õhusõiduk – seade, mille tõstejõud atmosfääris moodustub õhu vastasmõjul, välja arvatud maa- või veepinnalt pörkunud õhu vastasmõjul.

1. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE KORRALDAMISE EESMÄRK

Otsingu- ja päästetööde korraldamise eesmärk on tagada kiire ja vältimatu abi Eesti SRR-is, aga ka väljaspool seda, et leida ja päästa inimesed, kes on sattunud ohuolukorda või keda ähvardab hädaoht.

Otsingu- ja päästetööd jagunevad:

- otsinguteks – kui õnnetuse asukoht ei ole teada;
- päästetöödeks – kui õnnetuse asukoht on teada.

Otsingu- ja päästetööd tehakse vastavalt olukorrale järjestikku, eraldi või koos.

1.1 Riiklik õigusruum

Eesti otsingu- ja päästeteenuse riiklikud alused on sätestatud politsei ja piirivalve seaduses ning lennundusseaduses. Ohuolukorda sattunud või kaduma jäänud inimese, veesõiduki, õhusõiduki või sõiduki otsimise ja päästmise korraldus Eesti päästepiirkonnas on määratud kindlaks Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määrusega nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“.

Määrus sätestab otsingu- ja päästetööde juhtimise korralduse, otsingu- ja päästetööde juhtumi koordinaatori õigused ja kohustused, esmase otsingu- ja päästetööde ohuolukorra ning selle seisundite kehtestamise, kirjeldab Eesti päästepiirkonna lennu- ja merepääste plaani ning operatsiooniplaani sisu ning otsingu- ja päästetööde korraldamise ja nendel osalejate ülesandeid.

Samuti sätestab määrus, et valdkonna eest vastutav minister peab moodustama otsingu- ja päästetööde komisjoni, kelle ülesanne on tagada otsingu- ja päästetööde valdkonna arendamine ning koostöö otsingu- ja päästetöödel osalevate asutuste ja isikutega.

1.2 Rahvusvahelised kokkulepped

Peamised valdkonda reguleerivad rahvusvahelised konventsioonid on rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste 1979. aasta konventsioon ja rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon (1944) ning nende lisad. Konventsioonid ja nende lisa loovad rahvusvahelise aluse ning täpsustavad riikide otsingu- ja päästesüsteemide ülesehitust, muu hulgas soovivad

sõlmida naaberriikidega valdkondlikke koostööleppeid, mis panevad aluse päästepiirkondadele ning koostöö korraldamisele otsingu- ja päästeoperatsioonides.

Konventsioonides on sätestatud, et osalisriigid peaksid võtma kohustuse rakendamaks kõiki seadusandlikke ja muid asjakohaseid meetmeid, mis on vajalikud konventsioonide ja nende lisade (mis on konventsiooni lahutamatu osa) täielikuks jõustamiseks. Muuhulgas tähendab see, et osalisriigid peavad pakkuma hättasattunutele abi. ÜRO mereõiguse konventsiooni (1982) artikkel 98 sätestab ka rannikuriikide üldise kohustuse luua ja käigus hoida tõhus otsingu- ja päästeteenistus. Kooskõlas eespool nimetatud konventsioonidega on Eesti sõlminud oma naaberriikidega vastavad koostöölepped.

Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (1974) ja selle muudatused (edaspidi SOLAS konventsioon) sisaldab samuti üldist kohustust osutada merel hättasattunutele abi. SOLAS konventsiooni osalisriigid kohustuvad rakendama vajalikke meetmeid seireks ning merehätta sattunud inimeste päästmiseks nende vetes. See hõlmab nii otsingu- ja päästeteenuse loomist kui ka selle käigus hoidmist, arvestades mereliikluse tihedust ja navigatsiooniohte piirkonnas. Vastavalt SOLAS konventsioonile peavad need meetmed, nii palju kui võimalik, tagama piisavad vahendid hättasattunute asukoha tuvastamiseks ja nende päästmiseks.

SOLAS konventsiooni I peatüki kohaldamisalasse kuuluvatel reisilaevadel peab olema koostöös laeva marsruudil asuvate päästepiirkondade vastutavate otsingu- ja päästeteenistustega väljatöötatud koostööplaani hädaolukorra puhuks. Plaan peab muu hulgas sisaldama sätteid perioodiliste õppuste kohta, et testida plaani tõhusust.

Viited rahvusvahelistele ja riiklikele õigusaktidele ja normdokumentidele on toodud lennu- ja merepäästeplaani lisa 1.

2. EESTI PÄÄSTEPIIRKOND

Eesti SRR (joonis 1) on rahvusvaheliste lepingute alusel kokkulepitud riiklikult määratud lennuinfo piirkond (Tallinn FIR), kus tehakse otsingu- ja päästetöid. Eesti SRR-i koordinaadid on esitatud lisa 2.



Joonis 1. Eesti päästepiirkond (hall joon tähistab Tallinn FIR ehk Eesti otsingu- ja päästepiirkonna piiri, sinine joon territoriaalmeri piiri, roheline joon majandusvööndi piiri).

3. OHUOLUKORRAST TEAVITAMINE

Ohuolukorra kohta vastuvõetud teated tuleb viivitamatult edastada JRCC Tallinnale, samuti tuleb edastada JRCC Tallinnale kogu ohuolukorraga teada olev informatsioon ja tähelepanekud ning teave rakendatud meetmetest.

Hädaolukorras peab GMDSS raadiosüsteemiga varustatud vee- või õhusõiduk edastama hädakutsungi vastavalt süsteemi võimalustele. Kui GMDSS raadiosüsteem puudub, saab teate edastada näiteks mobiiltelefoni kaudu, samuti saab hädateate saata muude rahvusvaheliste hädaabisignaalide vahendusel.

Lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskus JRCC TALLINN
Miinisadama 4, Tallinn
+372 619 1224, VHF CH 16, 69
Kutsung: TALLINN RESCUE

Hädateate võib edastada ka häirekeskuse telefoni 112 vahendusel.

Raadiosides tuleb kasutada rahvusvaheliste raadioeeskirjadega ettenähtud protseduure.

JRCC Tallinn vastutab hädaabikõnede menetlemise eest, mis laekuvad keskusesse (tabel 1):

- telefoni teel;
- mereraadioside teel;
- COSPAS-SARSAT või INMARSAT süsteemi vahendusel;
- muul viisil.

Tegevus	Telefon	MMSI	Mereraadioside	
			VHF	MF
Hädateadete vastuvõtt	6191224	002760100	16 (156,800 MHz) 69 (156,475 MHz) VHF-DSC 70 (156,525 MHz)	MF 2182 kHz MF-DSC 2187,5 kHz

Tabel 1. Kanalid hädateadete (sh MEDEVAC) vastuvõtuks ja menetlemiseks JRCC Tallinnas.

3.1 Teabe edastamine ohuolukorras olevale õhusõidukile

Kui see on asjakohane, teavitab otsingu- ja päästetegevuse eest vastutav JRCC Tallinn seda lennuinfopiirkonda, kus õhusõiduk viibib, teenindavat lennuliiklusteenistust algatatud otsingu- ja päästetööde kohta. Lennuliiklusteenistus edastab selle info õhusõidukile.

3.2 Teabe edastamine ohuolukorras olevale veesõidukile

Võimaluse korral peab otsingu- ja päästetööde eest vastutav JRCC Tallinn edastama ohuolukorras olevale veesõidukile informatsiooni algatatud otsingu- ja päästetööde kohta.

3.3 Naaberriikide päästekoordinatsioonikeskuste teavitamine

Kui olukord nõuab naaberriikide mere- või lennupäästeüksuste kaasamist, toimub otsingu- ja päästetöödest teavitamine ja muu informatsiooni vahetamine telefoni või operatiivraadiojaama kaudu või e-kirja teel rahvusvahelisel SITREP vormil.

4. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE JUHTIMISSTRUKTUUR LENNU- JA MEREPÄÄSTE JUHTUMITE KORRAL

Otsingu- ja päästetööde efektiivse ja jätkusuutliku toimimise aluseks on neli faasi:

- 1) **(vee- ja õhusõiduki) valmisolek** – otsingu- ja päästetöödele reageerimiseks peab olema tagatud ressursside ööpäevaringne valmisolek.
- 2) **reageerimine** – üksuste reageerimine sündmusele ning otsingu- ja päästetööde läbiviimine.
- 3) **taastumine** – reageerimisele järgnev etapp, kus otsingu- ja päästetöödel osalenud üksused vaatavad üle varustuse, täiendavad varusid, vahetavad välja purunenud või kaduma läinud asjad, puhkavad jne. Lisaks arvestatakse kokku erakorralised kulud (toitlustuskulud, ületunnid jne), koostatakse aruanded ning esitatakse ja sisestatakse need andmebaasidesse.
- 4) **analüüsimine** – etapp, kus analüüsitakse otsingu- ja päästetööde juhtumit põhjalikult, esitades kõik asjaolud, sealhulgas mis läks hästi, mis läks halvasti, samuti otsingu- ja päästetöid mõjutanud muud tegurid. Analüüsimise üks eesmärke on esitada ettepanekud PPA vastutavale büroole, et vajaduse korral muuta lennu- ja merepäästeplaani. Lisaks on analüüsi põhjal võimalik teha ettepanekuid, kuidas parandada töökorraldust, ressursse ümber paigutada, koolitusi parendada jm.

Otsingu- ja päästetööde koordineerimise ja juhtimise eest Eesti SRR-s juhtunud lennu- või mereõnnetuse korral vastutab JRCC Tallinn.

Otsingu- ja päästetöid juhitakse Eesti SRR-s juhtimisskeemi alusel, mis on esitatud joonisel 2.

Juhtimisskeemi rakendatakse sõltuvalt olemasolevate või võimalike tagajärgede ulatusest:

- 1) taktikalisel ja operatiivtasandil;
- 2) taktikalisel, operatiiv- ja strateegilisel tasandil.

Ressursimahuka otsingu- ja päästetöö korral võib JRCC Tallinna staabi koosseisu arvata muu hulgas PPA operatiivjuhi, vastutava meediku, Päästeameti vastutava teenistuja ja JRCC Tallinna juhi. SMC võib kaasata ka strateegilise taseme ja toetava staabi juhi. Staap luuakse üldjuhul JRCC Tallinna staabiruumi Miinisadamas.

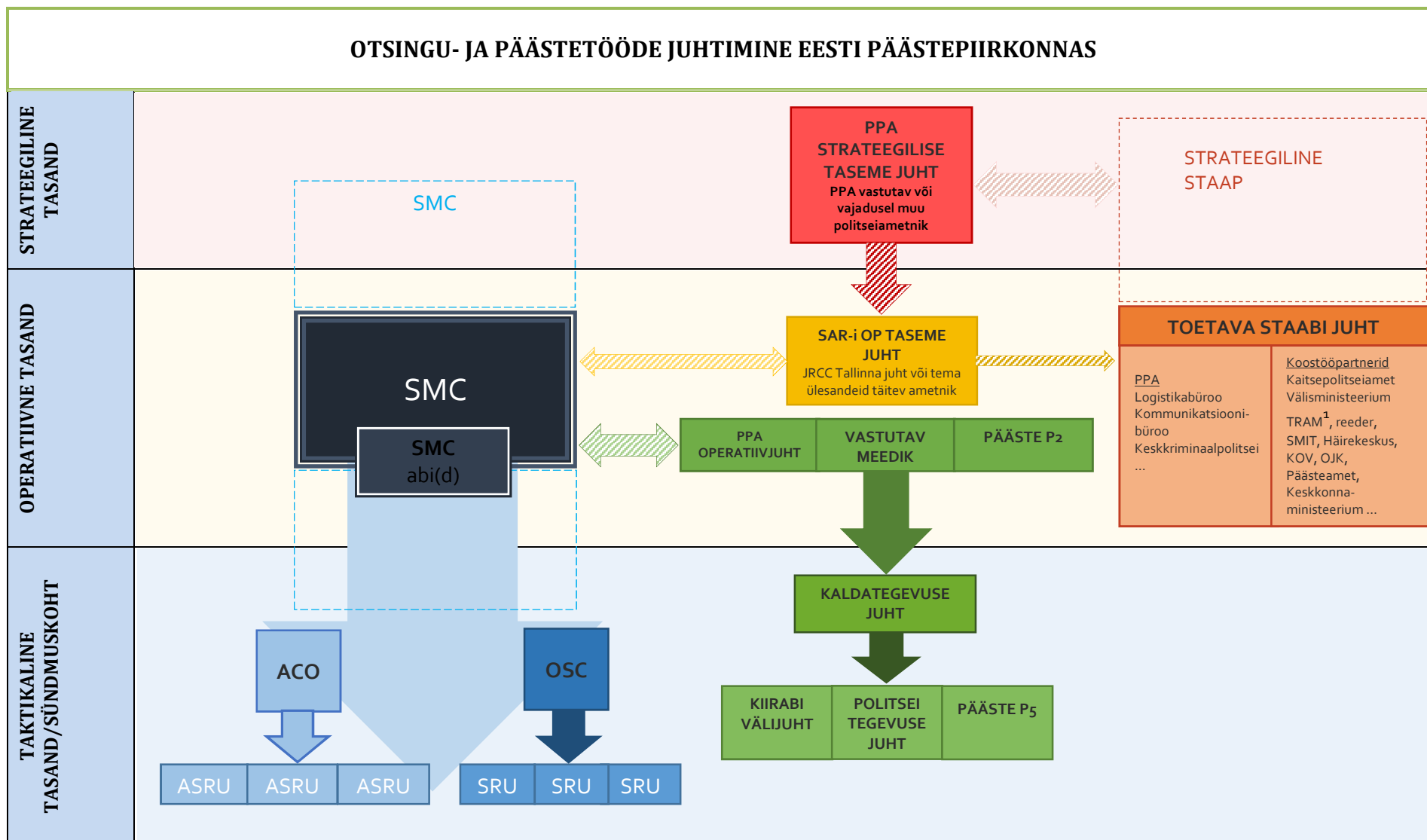
Lennupäästesündmuse korral lahendatakse juhtum järgmiselt:

- 1) **lennuvälja piirkonnas** 5 meremiili (9,3 km) raadiuses juhtunud lennuõnnetuse korral korraldavad esmaseid otsingu- ja päästetöid lennuvälja valdajad;
- 2) **maismaal** juhtunud lennuõnnetuse korral teeb otsingutöid Politsei- ja Piirivalveamet ning päästetöid Päästeamet;

3) **merealal ning Peipsi, Pihkva ja Lämmijärve Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluval osal ning muul piiriveekogul** korraldab nii otsingu- kui ka päästetöid Politsei- ja Piirivalveamet.

Lennuõnnetuse korral maismaal otsingute läbiviimiseks ja juhtimiseks moodustatakse SMC korraldusel prefektuuri poolt sündmuskoha staap. Sündmuskoha staabi ülesanneteks on info kogumine, selle analüüs ja hindamine ning otsingute planeerimine. Sündmuskoha staap peab suutma teostada ja juhtida otsinguid selliselt, et läbiotsitavad alad ei kattuks ega tekiks katmata alasid. Vajadusel kaasatakse sündmuse lahendamiseks vajalike isikuid ja tehnilisi vahendeid.

Pärast maismaal juhtunud õhusõiduki õnnetuse asukoha tuvastamist (pärast otsingute lõppu), annab JRCC Tallinn sündmuse juhtimise üle kohalikule päästkeskusele päästeoperatsiooni läbiviimiseks. Enne operatsiooni koordineerimise üleandmist instrueerib JRCC Tallinn päästetöö juhti sündmuskohal asitõendite säilitamise nõuetest (video, fotod, skeemid jne).



Joonis 2. Otsingu- ja päästetööde juhtimisskeem.

¹ Alates 01.07.2023 Riigilaevastik (läbivalt kogu dokumendis)

5. OHUOLUKORRA KEHTESTAMINE, PEATAMINE JA LÕPETAMINE

JRCC Tallinn tagab hädaabiteadete katkematu vastuvõtmise, menetlemise ja asjaomaste ressursside alarmeerimise otsingu- ja päästetöödele Eesti SRR-s. Ohuolukorra kehtestab SMC, kes hädateate vastuvõtmise ajal annab esmase ohuhinnangu ning kolme minuti jooksul alates teate vastuvõtmisest määrab esmase ohuolukorra astme. Pärast hädateate vastuvõtmist hindab SMC olukorda vastavalt kogu laekunud infole ning täpsustab ohuolukorra astme.

Lähtudes ohuolukorra astmest (tabel 2) alarmeeritakse muu hulgas vee- ja õhusõidukeid.

INCERFA	ALERFA	DETRESFA
määramatuse seisund	Häireseisund	Õnnetusseisund
<p>Olukord, kus on kahtlusi inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõiduki ohutuse suhtes.</p> <p>Määramatuse seisundi kehtestamise aluseks on:</p> <p>(1) vee- või õhusõiduki või muu sõiduki hiline mine, võrreldes ajakavas ettenähtuduga;</p> <p>(2) olukord, kus ei õnnestu saada ettenähtud ettekannet vee- või õhusõiduki või muu sõiduki asukoha või ohutuse kohta;</p> <p>(3) olukord, kus on kahtlusi inimese ohutuse suhtes.</p>	<p>Olukord, kus on kartus inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõiduki ohutuse suhtes.</p> <p>Häireseisundi kehtestamise aluseks on olukord, kus:</p> <p>(1) määramatuse seisundi ajal ei ole õnnestunud saada ühendust inimese, vee- või õhusõiduki või muu sõidukiga ja ka pöördumised teiste teabeallikate poole ei ole andnud selgust vee- või õhusõiduki või muu sõiduki seisundi kohta;</p> <p>(2) on saadud teavet, mis viitab vee- või õhusõiduki liikumise probleemidele, mis aga ei anna veel alust oletada õnnetusjuhtumi toimumist;</p> <p>(3) kui häireseisundi ajal on saadud teavet inimest, vee- või õhusõidukit või muud sõidukit ähvardava ohu kohta, rakendatakse õnnetusseisundi korral kasutatavat tegevuskava.</p>	<p>Olukord, kus ollakse põhjendatult kindel, et inimest, vee- või õhusõidukit või muud sõidukit ähvardab tõsine ja otsene oht ning on vaja viivitamatut abi.</p> <p>Sellisel juhul rakendatakse inimeste elu päästmiseks kõik võimalikud hetkel kasutada olevad ja otstarbekohased meetmed.</p>

Tabel 2. Ohuolukordade jagunemine.

Kõiki otsingu- ja päästeoperatsiooni ajal, aga ka enne seda saadud teateid tuleb hoolikalt hinnata, et teha kindlaks nende paikapidavus, kiireloomulisus ja vajaliku operatsiooni ulatus. Hindamine peab olema põhjalik ning SMC peab otsused vastu võtma ja meetmeid rakendama nii kiiresti kui võimalik.

Kui ebamäärast teavet ei ole võimalik põhjendamatu viivitusega kinnitada, tegutseb SMC saadud teabe põhjal, mitte ei oota info kontrollimist.

Õhusõidukite puhul tuleb arvestada muu hulgas järgmisega:

- sideviivitused;
- ebasoodsad ilmastikutingimused
- piloodi harjumused (kui on teada).

Mereabi näol ei ole tegemist ohuolukorraga, sest puudub otsene oht inimestele või abivajaja poolt vajatav abi ei liigitu mõne muu ametkonna pädevusse kuuluva kiireloomulise abi hulka (näiteks meditsiiniline abi). Mereabi ülesanded ei liigitu otsingu- ja päästetööde ülesannete hulka.

Ülesannete täitmise ja tähtsuse järjekorra määramisel tuleb arvestada **inimeste päästmise prioriteetsust**. Kui otsingu- ja päästetööde ning reostusjuhtum esinevad korraga, on esmatähtis päästa inimesid ning juhtumit juhib JRCC Tallinn kuni otsingu- ja päästetööde lõppemiseni. Mitmikõnnetuse raames tehtavad muud pääste- ja reageerimistegevused (nt reostuse lokaliseerimine, likvideerimine vm) tuleb kooskõlastada SMC-ga.

Otsingu- ja päästetöödele kaasatud teiste asutuste (MeV, Riigilaevastik/TRAM jne) ressursid antakse otsingu- ja päästetööde ajaks JRCC Tallinna juhtimise alla.

5.1 Määramatuse seisund

Kui JRCC Tallinn on välja kuulutanud määramatuse seisundi, peab ta koheselt hakkama tegema järelepärimisi vee- või õhusõiduki või muu sõiduki ohutuse kindlakstegemiseks või välja kuulutama häireseisundi.

5.1.1 Õhusõiduki puhul

Õhusõiduki puhul on määramatuse seisundiga tegemist, kui:

- a) õhusõiduk ei ole alustanud raadiosidet 30 minuti jooksul arvates ajast, mil raadioside oleks pidanud toimuma, või 30 minuti jooksul arvates ajast, mil tehti edutu katse selle õhusõidukiga sidet luua, olenevalt sellest kumb neist on varasem;
- b) õhusõiduk ei saabu 30 minuti jooksul pärast viimati edastatud või lennuliiklusteenindusüksuse poolt arvestatud arvestuslikku saabumisaega, olenevalt sellest kumb neist on hilisem.

Määramatuse seisundit ei määrata, kui puudub kahtlus õhusõiduki ja selle pardal olijate julgeolekus.

5.1.2 Veēsõiduki puhul

Veesõiduki (sealhulgas muu sõiduk) puhul on määramatuse seisundiga tegemist, kui:

- a) veesõiduk või muu sõiduk hilineb võrreldes ajakavas ettenähtud ajaga;
- b) olukord, kus puuduvad andmed (AIS, radarimärk) (vee)sõiduki kohta ja ei õnnestu saada teavet vee- või muus sõiduki asukoha või ohutuse kohta.

Määramatuse seisund lõpetatakse, kui on saadud usaldusväärset teavet selle kohta, et veesõiduk või muu sõiduk ei ole ohus.

5.2 Häireseisund

Kui JRCC Tallinn on välja kuulutanud häireseisundi, peab ta laiendama järelepärimisi kadunud vee- või õhusõiduki või muu sõiduki kohta, alarmeerima asjaomaseid otsingu- ja päästeteenistusi ning alustama vajadusel õnnetusseisundi lahendamise seotud tegevusi, mis on vajalik juhtumi asjaolusid arvestades.

5.2.1 Õhusõiduki puhul

Õhusõiduki puhul määratakse häireseisund, kui:

- a) määramatuse seisundile järgnevad katsed õhusõidukiga raadioside luua või järelepärimised muudest allikatest on tagajärjetud;
- b) õhusõiduk on lubatud maanduma ja see ei ole maandunud 5 minuti jooksul pärast arvestuslikku maandumisaega ning raadioside taasloomine õhusõidukiga ei õnnestu;
- c) on vastu võetud teave, mis näitab, et õhusõiduki käitamisomadused on halvenenud, kuid siiski mitte sellises ulatuses, mis muudaks hädamaandumise tõenäoliseks;
- d) teatakse või arvatakse, et õhusõiduki lendu on ebaseaduslikult sekkunud.

Häireseisundit ei määrata, kui on ilmne, et õhusõiduk ja selle pardal olijad ei ole ohus.

5.2.2 Veēsõiduki puhul

Veesõidukite (sealhulgas muude sõidukite) puhul määratakse häireseisund, kui:

- a) määramatuse seisundi ajal ei ole õnnestunud saada ühendust inimese, veesõiduki või muu sõidukiga ja ka pöördumised teiste teabeallikate poole ei ole andnud selgust veesõiduki või muu sõiduki seisundi kohta;
- b) on saadud teavet, mis viitab veesõiduki või muu sõiduki liikumise häiretele, mis aga ei anna veel alust oletada õnnetusjuhtumi toimumist.

Kui häireseisundi ajal on saadud teavet inimest, veesõiduki või muud sõidukit ähvardava ohu kohta, rakendatakse õnnetusseisundi korral kasutatavat tegevuskava.

5.3 Õnnetusseisund

Kui JRCC Tallinn on välja kuulutanud õnnetusseisundi, peab keskus:

- 1) vajaduse korral hindama hädasoleva vee- või õhusõiduki või muu sõiduki asukoha määramatuse astet ja määrama otsitava piirkonna suuruse;
- 2) teavitama teisi päästekoordinatsioonikeskusi või -allkeskusi, kelle abi võib osutada vajalikuks või kes võivad olla operatsioonidega seotud;
- 3) taotlema varakult abi, mida võiksid anda õhusõidukid, laevad või niisugused teenistused, mis ei kuulu otse otsingu- ja päästeorganisatsiooni koosseisu, arvestades asjaolu, et ohuolukorras on teised läheduses asuvad laevad otsingu- ja päästeoperatsioonis olulised;
- 4) koostama olemasoleva informatsiooni alusel operatsiooniplaani ja edastama selle juhendumiseks OSC ülesandeid täitvatele veesõidukitele;
- 5) sõltuvalt asjaoludest muutma vajaduse korral juhtimist sündmuskohal;
- 6) teavitama asjaomaseid konsulaar- või diplomaatilisi asutusi;
- 7) teavitama vajaduse korral õnnetust uurivat asutust;
- 8) kui võimalik, teavitama vee- või õhusõiduki omanikku või tema esindajat ja hoidma teda sündmustega kursis;
- 9) teatama p 3 nimetatud õhusõidukile, laevale või muule teenistusele pärast konsulteerimist OSC-ga, kui nende abi enam ei vajata.

5.3.1 Õhusõiduki puhul

Õhusõiduki puhul määratakse õnnetusseisund, kui:

- a) häireseisundile järgnevad edutud katsed taastada õhusõidukiga raadioside ning laiendatud järelepärimised osutavad võimalikkusele, et õhusõiduk on hädaolukorda sattunud;

- b) pardalolev kütus on arvatavasti lõppenud või sellest ei piisa õhusõiduki ohutu maandumiskohani jõudmiseks;
- c) on vastu võetud teave, mis näitab, et õhusõiduki käitamisomadused on halvenenud sellises ulatuses, et hädamaandumine on tõenäoline;
- d) on vastu võetud teave või on alust arvata, et õhusõiduk on sooritamas hädamaandumist, on selle sooritanud või on toimunud lennuõnnetus.

Õnnetusseisundit ei määrata, kui on alust arvata, et õhusõiduk ja selle pardal olijad ei ole tõsisel ohus ja ei vaja viivitamatut abi.

5.3.2 Veesõiduki puhul

Veesõiduki või muu sõiduki puhul määratakse õnnetusseisund, kui:

- a) on saadud teave selle kohta, et inimene, veesõiduk või muu sõiduk on ohus;
- b) asjaolu, et häireseisundi ajal ei ole õnnestunud saada ühendust veesõiduki või muu sõidukiga ja katsed täiendada teabe saamiseks veesõiduki või muu sõiduki seisundi kohta on ebaõnnestunud;
- c) on saadud teave selle kohta, et veesõiduki või muu sõiduki tehnoseisund on selline, et võib juhtuda õnnetus.

MÄRKUS. Lisaks ülaltoodule annab tabel 3 juhised ohuolukorra seisundite rakendamise kohta õhusõidukitega seotud juhtumite korral.

	Määramatuse seisund	Häireseisund	Õnnetusseisund
KÕIKIDE LENDUDE KORRAL	Hädasignaal, nt MAYDAY, SOS		Koheselt
	Kiirteatesignaal, nt PAN-PAN, ELT		5 minuti jooksul Sõltuvalt olukorrast
	Ebaseaduslik tegevus		Koheselt Sõltuvalt olukorrast
	Juhtimine on raskendatud, tõenäoline hädamaandumine.		Koheselt
	Kütus pardal on lõppenud		Koheselt
	Hädamaandumine või tõenäoline hädamaandumine		Koheselt
	Side kadumine, kui lennuk on		5 minuti jooksul 10 minuti jooksul

	lähenemas lennuväljale			
	Side kadumine, kui lennuk on õhku tõusnud	10 minuti jooksul	20 minuti jooksul	30 minuti jooksul
LENNUD KONTROLLITUD ÕHURUUMIS	Raadioside kadumine	10 minuti jooksul	20 minuti jooksul	30 minuti jooksul
LENNUD MITTEKONTROLLITUD ÕHURUUMIS	Raadioside kadumine või hiline mine/raporti hiline mine	30 minuti jooksul	60 minuti jooksul	90 minuti jooksul või kui kütus on eeldatavalt lõppenud

Tabel 3. Ohuolukorra seisundite rakendamine õhusõidukite puhul.

5.4 Otsingu- ja päästetööde peatamine või lõpetamine

Otsuse otsingu- või päästetööde lõpetamise kohta teeb SMC. SMC võib lõpetada otsingu- ja päästetööd või abioperatsiooni, kui:

- a) kõik otsitavad on päästetud ega ole enam otseses ohus;
- b) hädasolijate edasine otsimine ei anna enam tulemusi, arvestades kõiki sündmust puudutavaid asjaolusid ja mõjutavaid tegureid.

Vajadusel arutab SMC tööde peatamist või lõpetamist teiste asjaosalistega. Kui otsingu- ja päästetööd raskendab äärmiselt halb ilm, mis võib seada ohtu päästeressursid, võib tööd peatada kindlaksmääratud ajaks, pärast mida jätkatakse neid vastavalt tehtud otsusele. Otsingu- ja päästetööde lõpetamise või peatamise põhjused ja edasised toimingud sisestatakse infosüsteemi. Lisaks tehtud toimingutele sisestatakse samasse infosüsteemi ka juhtumi kirjeldus ja tulemus.

Otsingu- ja päästetööde peatamisest või lõpetamisest tuleb teada anda kõigile otsingu- ja päästetöödele kaasatud asutustele, üksustele või isikutele.

5.5 Ohupiirkondade ja piirangualade kehtestamine otsingu- ja päästetööde ajaks

SMC võib otsingu- ja päästetööde ajal **merealal liikumist ajutiselt keelata ja seda piirata**, kui see on vajalik otsingu- ja päästetööde tulemusliku teostamise tagamiseks ning ohtlike olukordade vältimiseks. VTS operaator korraldab laevaliiklust vastavalt kehtestatud piirangutele.

SMC võib oma volituste piires taotleda otsingu- ja päästetööde piirkonnas **õhuruumi piirangualade või ajutise geograafilise ala kehtestamist**, kui see on vajalik otsingu- ja päästetööde tulemusliku läbiviimise tagamiseks.

6. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE JUHTIMISE ÜLEANDMINE

Otsingu- ja päästetööde juhtimise võib JRCC Tallinn üle anda, kui:

- 1) tegemist on teise konventsiooniosalise päästepiirkonnas juhtunud õnnetusega, mille lahendamist alustas JRCC Tallinn. Sel juhul antakse juhtimine üle riigile, kelle päästepiirkonnas õnnetus aset leidis;
- 2) tegemist on otsingu- ja päästetöödega, millega kaasneb ka merereostus. Sel juhul antakse juhtimine pärast otsingu- ja päästetööde lõpetamist üle Kaitseväge mereoperatsioonide keskusele;
- 3) JRCC Tallinn ei saa mõnel planeeritud või planeerimata põhjusel otsingu- ja päästetööde korraldamist tagada. Sel juhul teavitatakse naaberriikide päästekoordinatsioonikeskusi koheselt kujunenud olukorrast.

Merealal toimunud merereostusjuhtumi korral jälgib JRCC Tallinn olukorda ning vajadusel, kui tekib oht inimestele, alustab koheselt otsingu- ja päästetöödega.

7. EESTI PÄÄSTEPIIRKONNAS OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDEL OSALEVAD ISIKUD, NENDE PÄÄSTEÜKSUSED, VALMIDUS, ÕIGUSED JA ÜLESANDED

Otsingu- ja päästetööde korraldamist juhib PPA tema koosseisu kuuluvate struktuuriüksuste kaudu.

Kui Eesti SRR-s toimuvast otsingu- ja päästetööst võtavad osa rahvusvahelised päästeüksused,

- alluvad nad vahetult JRCC Tallinnale ja
- juhivad oma tegevuses SMC-i välja töötatud operatsiooniplaanist.

Otsingu- ja päästetööde korraldamisel osalejad ja nende ülesanded on loetletud Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022. a määruses nr 65.

Päästepiirkonnas merel või piiriveekogul viibiv isik, kellele on saanud teatavaks, et piirkonnas on ohus teine isik, on kohustatud, kui see on võimalik ennast või teisi ohtu seadmata, minema võimalikult kiiresti hättasattunud päästma.

SMC korraldusel on iga ohu- või õnnetuspiirkonnas või selle läheduses viibiv teovõimeline isik kohustatud abistama otsingu- ja päästetöödel, välja arvatud juhul, kui selle mittetegemiseks on mõjuv põhjus. Otsingu- ja päästetöödele kaasatud isik ja vahend (nt veesõiduk) ei või sündmuskohalt mõjuva põhjuseta lahkuda enne, kui SMC on selleks loa andnud.

Kui õhusõiduki kapten märkab, et mõni teine õhusõiduk või veesõiduk või muu sõiduk on hädas, peab piloot võimaluse korral (ja kui seda ei peeta ebamõistlikuks või ebavajalikuks):

- 1) hoidma hätta sattunud vee- või õhusõidukit või muud sõidukit silmapiiril seni, kuni on sunnitud sündmuskohalt lahkuma või kuni JRCC Tallinn teatab, et see ei ole enam vajalik;
- 2) määrama kindlaks hädas oleva vee- või õhusõiduki või muu sõiduki asukoha;
- 3) edastama JRCC Tallinnale või Lennuliiklusteenistuse AS-le võimalikult palju infot olukorra kohta:
 - hätta sattunud vee- või õhusõiduki või muu sõiduki tüüp, selle tunnus ja seisund;
 - hätta sattunud vee- või õhusõiduki või muu sõiduki asukoha koordinaadid või kaugus ja kurss mõnest eristatavast maamärgist või raadionavigatsiooniseadmest;
 - vaatlusaeg tundides ja minutites (UTC);
 - vaadeldud isikute arv;
 - kas inimesi on nähtud hätta sattunud vee- või õhusõidukit või muud sõidukit maha jätmas;
 - ilmastikutingimused sündmuskohal;
 - ellujäänute näiline füüsiline seisund;
 - ilmselt parim maapealne juurdepääsutee hädakohta; ja
- 4) tegutsema JRCC Tallinna või Lennuliiklusteenistuse AS juhiste kohaselt.

Tõhusama ja kiireima abi osutamiseks on JRCC Tallinnal lennu- ja merepääste ressursikataloog. Ressursikataloog on JRCC Tallinna tödokument, kus on antud ülevaade mitmesugustest võimalikest ressurssidest (sh kontaktid, valmisolek ja muud tegurid, mis mõjutavad otsingu- ja päästetöid), mida saab kasutada lennu- ja merepääste sündmuste korral. JRCC Tallinna kohustus on ressursikataloogi täiendada ja uuendada.

7.1 Lennu- ja merepäästeressursid

Eesti lennu- ja merepäästeressursi moodustavad (tabelid 4 ja 5):

1. PPA kasutuses olevad maismaa-, õhu- ja veesõidukid;
2. Päästeameti kasutuses olevad vee- ja maismaasõidukid;
3. Mereväe veesõidukid;
4. Riigilaevastiku veesõidukid;
5. Keskkonnaameti kasutuses olevad vee- ja maismaasõidukid;
6. vabatahtlike merepäästeühingute veesõidukid;
7. teised võimalikud ressursid, sealhulgas erasektori omad, mida SMC-l on võimalik ametiabi taotluse esitamise korral kasutada, et abi osutada võimalikult kiiresti.

Lennu- ja merepäästeressursside operatiivvalmidus varieerub olenevalt aastaajast ja ilmastikuoludest. Talvehooajal on kasutuses oluliselt vähem ressursse, sest valdav osa veesõidukitest ei ole võimelised jääoludes sõitma. Talvehooajal kasutatakse merealal peamiselt Mereväe patrull-laevu, PPA koptereid ja lennukit ning mootorsaane või ATV-sid, piiriveekogudel on kasutuses PPA kopter ja lennuk ning hõljukid, hüdrokopterid, mootorsaanid ja ATV või UTV-d.

PPA kordonid, teenistuskohad ja politseijaoskonnad (Kuressaare, Kärddla, Mehikoorma, Mustvee, Narva, Narva-Jõesuu, Pärnu, Tallinn, Varnja, Vasknarva) hoiavad veesõidukite (sh hõljuk, hüdrokopter) või mootorsaanide või ATV-de või UTV-de ööpäevaringset operatiivvalmidust valmisolekuastmega 15-30 minutit. Päästekopterite valmisolek on olenevalt kellaajast 15-60 minutit ning need baseeruvad peamiselt Tallinna lennujaamas, kuid on võimalik olla ka Kuressaare lennujaamas. Lennuki valmisolek on olenevalt kellaajast 15-60 minutit ning baasiga Tallinna lennujaamas.

Teiste otsingu- ja päästetöödel kasutatavate üksuste operatiivvõimekus varieerub ööpäevaringsest valmisolekust hooajalise valmisolekuni.

Mere- ja lennupäästeüksuste valmisolekut seirab JRCC Tallinn. Otsingu- ja päästetöödeks kasutatakse kiireimat ja sobivaimat üksust või üksusi.

Maismaal juhtunud lennuõnnetuse korral kaasatakse otsingutesse Politsei- ja Piirivalveameti prefektuuride ressursid.

Valmisoleku operatiivressurss (PÕHIRESSURSS) <i>On valmis talle antud väljasõidukorralduse alusel reageerima otsingu- ja päästetöödele kohe.</i>	A	Politsei- ja Piirivalveamet Merevägi Päästeamet Lennuliiklusteeninduse AS Tallinna lennujaama ja regionaalsete lennujaamade päästeüksused Kiirabiteenuse osutajad Vabatahtlikud merepäästeühingud
Kaasatav ressurss (ABIRESSURSS) <i>Kaasatakse otsingu- ja päästetööde läbiviimiseks SMC otsusega ja SMC antavate juhiste kohaselt.</i>	B	Haiglad Lennundusettevõtted Reederid ja laevaettevõtted Vabatahtlikud merepäästeühingud Jm käitajad
Toetav ressurss (ABIRESSURSS) <i>Kaasatakse otsingu- ja päästetöödele ametiabi taotlemise või asjakohaste lepingute alusel.</i>	C	Kaitsevägi Kaitseliit TRAM Keskkonnaamet Vabatahtlikud organisatsioonid ja üksikisikud

Tabel 4. Lennu- ja merepäästeressursid A, B ja C kaasamiskategooriate alusel

Vastavalt Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määrusele nr 65 kehtestab otsingu- ja päästeüksuse varustatuse tasemed PPA peadirektor käskkirjaga, kus on reguleeritud otsingu- ja päästetöödel osaleva vee- ja õhusõiduki minimaalne vajalik varustus otsingu- ja päästetöödel osalemiseks ning määratletud vee- ja õhusõiduki võimekuse hindamise põhimõtted. Nimetatud käskkirjas sätestatust peavad lähtuma vähemalt kõik valmisoleku operatiivressursina (põhiressursina) nimetatud vee- ja õhusõidukid, soovituslikult ka abiressursid.

	Veesõidukid					Maismaasõidukid				Õhusõidukid		
	Laev	Kaater (18+m)	Mootorpaat	Hõljuk	Hüdrokopter	Maastur	Päästeauto	ATV/UTV	Mootorsaan	Lennuk	Kopter	Droon
Politsei- ja Piirivalveamet		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
Päästeamet			X			X	X	X				X
Merevägi	X	X										
Õhuvägi											X	X*
TRAM	X	X										

Vabatahtlikud merepäästeühingud		X	X		X	X		X	X			X
Keskkonnaamet		X	X		X	X		X	X			X

Tabel 5. Otsingu- ja päästetöödele kaasatavate ressursside ülevaade asutuste kaupa (sinisel taustal on märgitud ööpäevaringses valmisolekus üksused). **droonid on Kaitseväge maaväel*

7.2 Asja sundkasutusse võtmine

Politseiametnik võib sundkasutusse võtta seadmeid ja abivahendeid, kui see on otsingu- või päästetööks vältimatult vajalik ning muud võimalused asja sundkasutamiseks puuduvad või oleksid ebamõistlikult koormavad. Asja sundkasutus lõpeb otsingu- või päästetööd juhtiva SMC määratud ajal, kuid mitte hiljem kui otsingu- või päästetöö lõppemisel. SMC võib kohustada sundkasutusse võetava asja omanikku või valdajat toimetama vallasasja selle üleandmiseks määratud kohta.

Otsingu- ja päästetööde käigus on õigus asja sundkasutusse võtta ka vabatahtlikul merepäästjal.

Asja sundkasutusse võtmine tuleb protokollida. Riik hüvitab asja sundkasutusse võtmisega tekkinud kulud.

7.3 Otsingu- ja päästetööde juhtumi koordinaatori (SMC) ülesanded

Otsingu- ja päästetööd merel või piiriveekogul koordineerib ja juhib SMC. SMC ülesandeid võib täita vaid asjakohase väljaõppega JRCC Tallinna ametnik. SMC väljaõppe nõuded on kehtestatud PPA peadirektori käskkirjaga.

SMC vastutab ainuisikuliselt otsingu- ja päästetööde läbiviimise eest, alustamisest ja ressursi rakendamisest kuni lõpetamiseni, seni, kui

- kõik ellujäänud on päästetud ja toimetatud ohutusse kohta või
- hädasolijate edasine otsimine ei anna enam tulemusi, arvestades kõiki sündmust puudutavaid asjaolusid ja mõjutavaid tegureid.

SMC-l on õigus otsingu- ja päästetööd peatada või lõpetada, kui

- otsitav(ad) on leitud või
- on alust arvata, et edasised otsingud ei anna tulemusi või
- seatakse ohtu päästeressursid (halvad ilmastikutingimused, pimedas pole kasutada öövaatlusseadmeid või soojuskaameraid jts).

SMC ülesanded on loetletud lisas 4.

7.4 Otsingu- ja päästetööde sündmuskoha koordinaatori (OSC) ülesanded

Kui sündmuskohale kaasatakse kaks või enam üksust, võib SMC määrata otsingu- ja päästetööde sündmuskoha koordinaatori ehk OSC.

OSC ülesandeid võib täita vaid asjakohase väljaõppega isik. OSC väljaõppe nõuded on kehtestatud PPA peadirektori käskkirjaga.

OSC ülesanded on loetletud lisas 4.

7.5 Merepäästeüksuse (SRU) ülesanded

Merepäästeüksus on asjakohase väljaõppega isikutest moodustatud erivarustusega üksus otsingu- ja päästetööde läbiviimiseks Eesti päästepiirkonnas.

SRU juht tagab, et otsingu- ja päästetöödele reageerivad vaid vastavat pädevust omavad meeskonnaliikmed. Samuti tagab SRU juht, et SMC-d teavitatakse koheselt, kui SRU ei saa otsingu- ja päästetöödele reageerida või kui otsingu- ja päästetööd muutuvad SRU-le ohtlikuks või muudest otsingu- ja päästetööd mõjutavatest teguritest.

Otsingu- ja päästetöödel osalev SRU tegutseb otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse (SRU) metoodilise juhise alusel, kus on

- loetletud otsingu- ja päästetöödel osaleva(te) SRU(de) ülesanded ja
- üksikasjalikult kirjeldatud nende täitmise meetodid.

Otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse (SRU) metoodilise juhise kehtestab PPA peadirektor käskkirjaga.

SRU ülesanded on järgmised:

- viia sündmuskohal läbi otsingu- ja päästetööd,
- transportida vajaduse korral sündmuskohale merepäästevarustust ja muid vahendeid,
- anda kannatanu(te)le esmaabi ja vajaduse korral osutada muud abi,
- toimetada kannatanud ohutusse kohta,
- täita SMC-lt saadud korraldusi ja
- tagada SRU enda ohutus.

Otsingu- ja päästetöödeks kasutatav veesõiduk peab olema veesõiduki suuruse ja tüübi kohaselt varustatud otsingu- ja päästetööde tegemiseks vajaliku varustusega.

Nõuded SRU väljaõppe, mehitatuse, varustatuse ja veesõidukite klassifitseerimise kohta kehtestatakse asjakohaste käskkirja(de) ja määrus(te)ga.

Iga operatiivvalmisolekus SRU peab olema tegutsemisvalmis vastavalt oma ülesandele ja peaks informeerima JRCC Tallinnat oma valmisolekust.

SRU ülesanded on loetletud lisas 4.

7.6 Lennupäästeüksuse (ASRU) ülesanded

ASRU juht tagab, et otsingu- ja päästetöödele reageerivad vaid vastavat pädevust omavad meeskonnaliikmed. Samuti tagab ASRU juht, et SMC-d teavitatakse koheselt, kui ASRU ei saa otsingu- ja päästetöödele reageerida või kui otsingu- ja päästetööd muutuvad ASRU-le ohtlikuks või muudest otsingu- ja päästetöid mõjutavatest teguritest.

ASRU ülesanded on järgmised:

- viia sündmuskohal läbi otsingu- ja päästetöid,
- transportida vajaduse korral sündmuskohale merepäästevarustust ja muid vahendeid,
- anda kannatanu(te)le esmaabi ja vajaduse korral osutada muud abi,
- toimetada kannatanud ohutusse kohta,
- täita SMC-lt saadud korraldusi ja
- tagada ASRU enda ohutus.

Otsingu- ja päästetöödeks kasutatav õhusõiduk peab olema varustatud otsingu- ja päästetööde tegemiseks vajaliku varustusega.

7.7 Lennutegevuse koordinaatori (ACO) ülesanded

ACO on isik või meeskond, kes koordineerib otsingu- ja päästetööde ajal õhusõidukite tegevust, et toetada SMC ja OSC tegevust.

ACO asub otsingu- ja päästetööde korral

- JRCC Tallinna ruumides või
- asjakohase tehnovarustusega õhusõiduki pardal.

ACO ülesandeid saab täita üksnes asjakohase väljaõppega isik, kes tegutseb SMC suuniste alusel. ACO väljaõppe nõuded on kehtestatud PPA peadirektori käskkirjaga.

ACO ülesanded on loetletud lisas 4.

7.8 PPA strateegilise taseme juhi ülesanded

Strateegilise taseme juht on PPA vastutav või vajaduse korral muu politseiametnik.

Strateegilise taseme juhi ülesanne on

- koguda infot, kui sündmuse lahendamiseks on alustatud,
- hinnata olukorda ja
- kavandada tegevust PPA tasemel.

Strateegilise taseme juht koostab ülevaate nii otsingu- ja päästetööde käigust kui ka rakendatud meetmetest.

Vajaduse korral moodustatakse sündmuse lahendamise strateegilise tasandi juhtimiseks strateegiline staap. Strateegilise taseme juhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.9 SAR-i operatiivtaseme juht

SAR-i operatiivtaseme juht on JRCC Tallinna juht.

Vajaduse korral võib SAR-i operatiivtaseme juht välja vahetada SMC või võtta juhtimise üle.

SAR-i operatiivtaseme juhi ülesanne on strateegilise taseme juhile vajaduse korral teha ettepanekuid, et

- suurendada PPA operatiivset valmisolekut või
- taotleda päästetöödele lisaabi.

SAR-i operatiivtaseme juht

- korraldab sündmust juhtiva juhtimisstruktuuri ja toetava juhtimisstruktuuri vahelise koostöö, samuti
- vastutab, et oleks korraldatud avalikkuse teavitamine päästesündmusega kaasnevatest, elutegevust häirivatest asjaoludest.

SAR-i operatiivtaseme juhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.10 Toetava staabi juht

Toetava staabi juht korraldab toetava staabi tööd ja jälgib kaasatud osaliste ülesannete täitmist.

Toetava staabi juht tagab operatiivtaseme juhi ning SMC korralduste ja otsuste elluviimise.

Toetava staabi juhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.11 PPA operatiivjuht

PPA operatiivjuht tagab kaldategevuse võimekuse:

- määrates kaldategevuspunktile ülesanded ning vastutava (kaldategevuse juht ja politsei tegevuse juht), samuti
- tagades kaldategevuspunkti logistilise toe.

PPA operatiivjuhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.12 Päästeameti regiooni tasandi juht ehk Pääste P2

Pääste P2-l (Põhja P2) on pädevus

- juhtida otsingu- ja päästesündmuse lahendamise tegevuspiirkonnas paiknevaid Päästeameti päästeressursse (v.a SRU-d, kes alluvad otse SMC-le) ning
- kaasata üle riigi Päästeameti päästeressursse või vahendada nende kaasamist.

Päästeameti päästeressursside, ülesannete ja tegevuste kohta saab Pääste P2 infot kaldategevuspunktis olevalt vastutavalt päästeteenistujalt (Pääste P5).

Pääste P2 edastab ja vahendab SMC-le vajalikku, päästeteenistuse pädevusse kuuluvat infot.

Pääste P2 ülesanded on loetletud lisas 4.

7.13 Kaldategevuse juht

Esimesena kaldategevuspunkti saabunud ametkond alustab kaldategevuste juhtimist, üldjuhul on kaldategevuse juht PPA välijuht.

Kaldategevuspunkt luuakse SMC korraldusel.

Kaldategevuse juht tagab kaldategevuspunkti tegevuse, nagu

- kannatanute ja evakueeritute vastuvõtmine ning
- tuvastamine ning
- nende edasitoimetamine haiglatesse või majutuspunktidesse.

Kaldategevuse juhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.14 Politsei tegevuse juht

Politsei tegevuse juht korraldab, juhib ja juhendab talle allutatud ressursside tööd ja teeb koostööd teiste kaldategevuspunktis osalevate teenistuste vastavate juhtidega.

Politsei tegevuse juht võib samal ajal olla ka kaldategevuse juht.

7.15 Piirkonna vanemoperatiivkorrapidaja ehk Pääste P5

Pääste P5 korraldab, juhib ja juhendab Päästeameti talle allutatud ressursside tööd ja teeb koostööd teiste kaldategevuspunktis osalevate teenistuste vastavate juhtidega.

7.16 Meditsiiniabi

Veesõidukite meeskondade meditsiininõustamist korraldab vajaduse korral JRCC Tallinn koostöös SA-ga Põhja-Eesti Regionaalhaigla.

Vajaduse korral kaasab SMC otsingu- ja päästetöödele järgnevates punktides nimetatud osalised.

7.16.1 Vastutav meedik

Et sündmuste lahendamist paremini korraldada, kaasab SMC vajaduse korral JRCC Tallinna staabi koosseisu vastutava meediku, kelleks on Tallinna Kiirabi operatiivjuht või peaarst (III juhtimistasand).

Vastutaval meedikul on

- pädevus juhtida otsingu- ja päästesündmuse lahendamise tegevuspiirkonnas (Põhja regioon) paiknevaid kiirabiressursse ja
- volitus kaasata kogu Eesti kiirabiressurssid või vahendada neid Terviseameti kaudu.

Vastutav meedik

- edastab SMC-le vajalikku infot, mis kuulub kiirabi pädevusse,
- koostab ja saadab ülevaateid Terviseametile ning
- korraldab kiirabi ressursside vahetumist, kui on tegu ressursimahuka otsingu- ja päästetööga.

Vastutava meediku ülesanded on loetletud lisas 4.

7.16.2. Kiirabi välijuht

Kiirabi välijuht (II juhtimistasand) on kiirabitöötaja kaldategevuspunktis, kes:

- vastutab otsingu- ja päästesündmuse lahendamisel meditsiinitegevuse juhtimise eest sündmuskohal;
- juhib kaldategevuspunktis oma punkti meedikute tegevust koostöös teiste kaldategevuspunktis osalevate teenistuste vastavate juhtidega.

Kiirabi välijuhi tegevust koordineerib JRCC Tallinna staabis olev vastutav meedik, kui nii on määratud.

Kiirabi välijuhi ülesanded on loetletud lisas 4.

7.16.3. Sündmuskoha meedik

Sündmuskoha meedik on tervishoiutöötaja, kes korraldab sündmuskohal meditsiiniabi andmist ja teeb järgmist:

- hindab ohtu;
- hindab olukorda sündmuskohal;
- edastab infot JRCC Tallinnale;
- loob kannatanute kogumispunkti ja korraldab selle tööd;
- viib läbi triaaži.

Sündmuskoha meedik teeb koostööd

- vastutava meediku ja
- sündmuskohal loodavate meditsiiniabi osutavate struktuuride (kannatanute kogumispunkt, ravipunkt, transpordipunkt) teiste meedikutega.

Sündmuskoha meediku ülesanded on loetletud lisas 4.

7.17 Asutuste ja isikute ülesanded ressursimahukate sündmuste lahendamisel

Ressursimahukate sündmuste korral on sündmuse lahendamisel osalevate asutuste ja isikute ülesanded järgmised:

1. PPA juhib sündmuste lahendamist ja viib läbi otsingu- ja päästetöid (v.a lennupäästesündmuste lahendamise erisused, vt lk 14);
2. päästeasutus osaleb sündmuse lahendamisel;
3. Terviseamet koordineerib vajaduse korral sündmuse lahendamisel osalevate või lahendamisega seotud tervishoiuteenuse osutajate tegevust ja kaasab tervishoiu lisaressursse;
4. tervishoiuteenuse osutajad tagavad kannatanutele tervishoiuteenuste osutamise;

5. laevaõnnetuse korral edastab VTS PPA-lt saadud info alusel (navigatsiooni)hoiatuse Eesti merealal õnnetuse piirkonnas asuvatele veesõidukitele;
6. TRAM annab võimaluse korral PPA käsutusse ameti laeva(d) otsingu- ja päästetööde tegemiseks;
7. õhusõidukiõnnetuse korral juhib Lennuliiklusteeninduse AS lennuliiklust Tallinna FIR-is, osutab häireteenindust Tallinna FIR-s ja teavitab PPA-d õhusõidukist, mis on sattunud hädaolukorda või sellise hädaolukorra tekkimise vahetusse ohtu;
8. vabatahtlikud merepäästjad ja teised võimalikud ressursid (nt erasektorist) osalevad sündmuste lahendamisel;
9. õigusaktides sätestatud riigi ja kohaliku omavalitsuse asutuste ja isikute pädevused ja volitused kehtivad ka siis, kui lahendatakse ressursimahukaid sündmusi.

7.18 Lähedaste teavitamine

Kui otsingu- ja päästetööde käigus on leitud hukkunu, vastutab tema lähedaste teavitamise eest PPA.

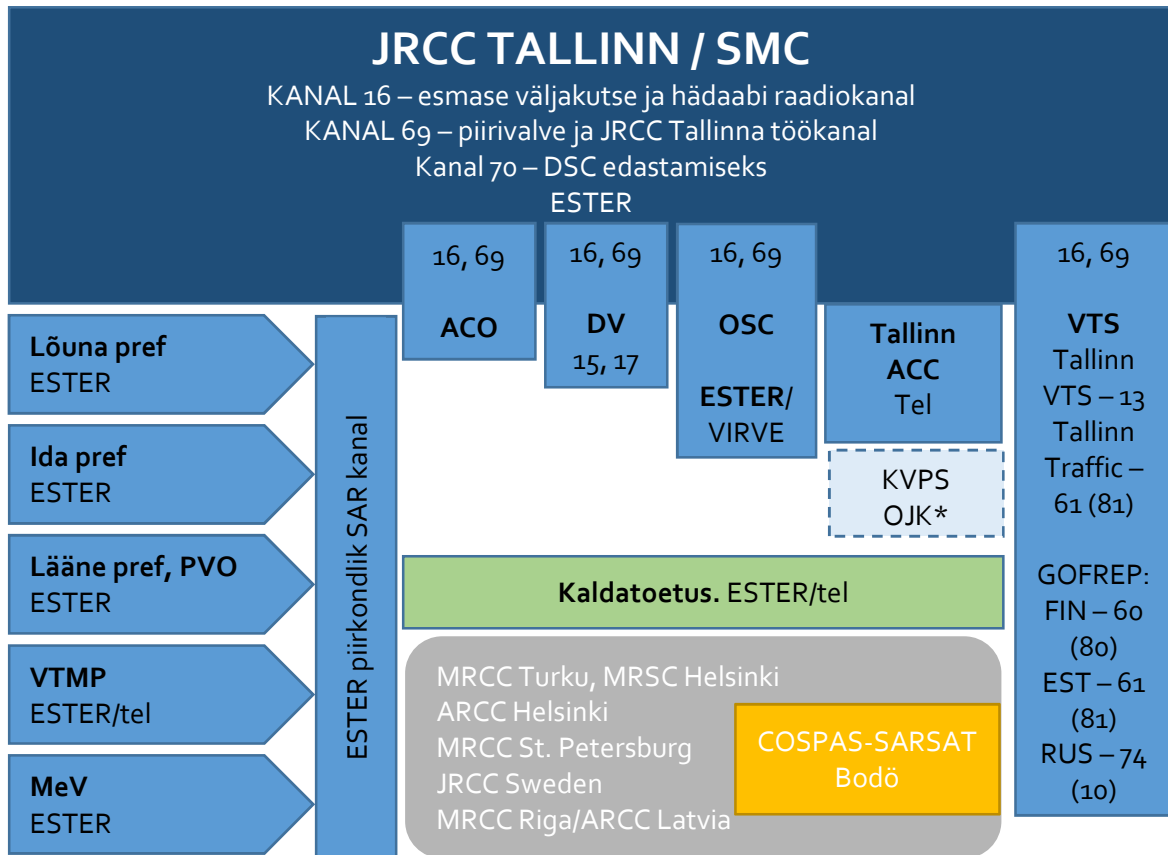
8. SIDEPIDAMISE KORRALDUS

Otsingu- ja päästetööde teabe puhul on tegemist **operatiivinfoga**.

Operatiivinfo on kiireloomuline teave, mis on vajalik selleks, et

- teha edasilükkamatud toimingud sündmuse lahendamisel või
- tagada elutähtsa teenuse toimepidevus või
- teha järelevalvet eespool nimetatud toimingute tegemise üle.

Otsingu- ja päästetööde ajal on JRCC Tallinna ja otsingu- ja päästetöösse kaasatud osapoolte vahel side korraldatud vastavalt joonisele 3.



Joonis 3. Side korraldus otsingu- ja päästetööde korral (*vt lisa 5 – [AK]).

Operatiivraadioside kasutamisel kasutatakse otsingu- ja päästetööde ajal JRCC Tallinna poolt määratud kanalit, milleks on üldiselt piirkondlik SAR-kanal.

Raadioside peab olema võimalikult lühike, lihtne, informatiivne ja üheselt arusaadav. Kõik teated antakse edasi selles keeles, milles otsingu- ja päästetöid juhitakse. Otsingu- ja päästetööde korral kasutatakse üldjuhul eesti keelt, kuid sündmuse korral, millesse on kaastatud rahvusvahelised vee- või õhusõidukid, kasutatakse inglise keelt.

Üksuste esmasel alarmeerimisel teavitab JRCC Tallinn üksust muu hulgas **ohuolukorra seisundist**.

8.1 Otsingu- ja päästetööde ajal edastatavad SRU teated

Teadete esitamisel lähtutakse otsingu- ja päästetöödel osaleva merepäästeüksuse (SRU) meetoodilises juhises sätestatust.

Otsingu- ja päästetööde ajal edastatud SRU teated on:

- 1) väljasõiduteade (*Estimated Time of Arrival, ETA*);

- 2) tegelik saabumisaeg (*Actual Time of Arrival, ATA*);
- 3) teated olukorra kohta;
- 4) teated tegevuse kohta;
- 5) teade tagasijõudmise kohta;
- 6) teated valmisoleku kohta.

8.2 Side teiste ametkondade ja vabatahtlike SRU-dega

8.2.1 TRAM

TRAM-i veesõidukid peavad käigus olles raadiovahti järgmistel kanalitel ja sagedustel:

VHF	kanal 16
VHF-DSC	kanal 70
MF	2182 kHz
MF-DSC	2187,5 kHz

Veesõidukid on varustatud mobiiltelefonidega.

8.2.2 Merevägi

Mereväe laevad peavad käigus olles raadiovahti kanalil 16. Laevad on varustatud mobiiltelefonide ning ESTER ja VIRVE operatiivraadiote. Laevade teavitamine toimub mereoperatsioonide keskuse kaudu, välja arvatud olukorras, kus laevad on antud otsingu- ja päästetöödeks JRCC Tallinna alluvusse.

8.2.3 Päästeamet

Päästeameti üksustega toimub side peamiselt ESTER operatiivraadiote vahendusel.

8.2.4 Vabatahtlik merepääste

Vabatahtlike merepäästeüksuste alarmeerimine toimub kas ESTER operatiivraadiote või mobiiltelefoni teel. Otsingu- ja päästetööde ajal on eelistatud ESTER-side kasutamine.

8.2.5 Soome piirivalve

Soome piirivalve merepäästeüksuste kaasamisel saab nendega sidet pidada VIRVE operatiivraadioside või mereraadioside teel. Üksuste alarmeerimine toimub vastutava merepäästkeskuse või -allkese vahendusel.

8.2.6 Lennuliiklusteenindus ja õhusõidukid

Võimalusel peab õhusõiduk olema alati kuuldel VHF-avariisagedusel 121,5 MHz. Nimetatud nõudest ei pea kinni pidama juhul, kui õhusõiduk peab sidet muul VHF-sagedusel või kui õhusõiduki varustusest või meeskonna koosseisust tingituna ei ole võimalik olla samaaegselt kuuldel kahel VHF-sagedusel.

Kui õhusõidukid kasutavad omavahelisel sidepidamisel VHF-sagedust, peab olema tagatud, et ollakse nõutaval määral kuuldel vastaval ATS-sagedusel, avariisagedusel ja muudel vajalikel lennuliiklusteenust osutavate üksuste poolt määratud sagedustel.

Maapealne lennuliiklusteenindusüksus peab selle töö ajal olema pidevalt kuuldel VHF-avariisagedusel 121,5 MHz.

9. ILMATEADETE JA -PROGNOOSIDE NING MUU ASJAKOHASE TEABE SAAMISE KORRALDUS

Keskonnaagentuur tagab ilmateadete ja -prognooside õigeaegse edastamise JRCC Tallinnale, selleks edastab agentuur iga päev JRCC Tallinnale e-posti teel tasuta järgneva operatiivse hüdrometeoroloogilise info:

- ööpäevase ilmaprognoosi Läänemerele (3 korda ööpäevas);
- prognoosi Peipsi järvele (2 korda päevas);
- maismaa ilmaprognost eesti ja inglise keeles;
- merebülletääni eesti ja inglise keeles;
- tormihoiatuse Läänemerele ja/või Peipsi järvele, juhul kui tuule kiirus on vähemalt 12m/s ja nähtavus alla 1 km;
- teise ja kolmanda päeva mereprognoosi;
- jääkaardi.

Lennundust puudutav info:

NOTAM-büroo on Lennuliiklusteeninduse AS-i lennuinfo osakonna struktuuriüksus, mis vahendab vormikohast rahvusvahelist ja riigisisest teavet lennuliikluse teenindamiseks vajalike side-, navigatsiooni- ja seireseadmete, lennu- ja teenindusprotseduuride ning osutatavate teenuste seisukorra ja muudatuste kohta.

Täpsemad kontaktid on toodud lisas 3.

NOTAM-id on leitavad: <https://aim.eans.ee/et/notampib>

Lennundust puudutav info on leitav: <https://aim.eans.ee/et/eaip>

10. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE OTSINGUMEETODID

Otsingu- ja päästetööde otsingumeetodid võib jagada passiivseteks ja aktiivseteks otsinguteks.

10.1 Passiivne otsing

Passiivse otsingu vormideks on telefoni- ja raadiopäringud otsingute objekti asukoha määramiseks ja otsingu meetod jaguneb kaheks:

1) Eelotsing (PRECOM – *Preliminary Communication*).

Üldine otsing kohtadest, kus objekt võiks asuda. Eelotsingut teostatakse tavaliselt määramatuse seisundi korral.

Eelotsing määrab piirkonna, milles teostatakse edasi kas laiendatud või aktiivseid otsinguid, juhul kui eelotsingud lõppevad tulemusteta. Otsingut tuleb teostada nii kiiresti kui võimalik. Iga võimalikku infoallikat tuleb küsitleda selliselt, et vältida hilisemaid üleküsitlusi.

Eelotsingute infoallikad:

- SRU-dega kordonid, teenistuskohad, politseijaoskonnad ja muud allikad;
- kohalikud sadamad;
- jahtklubid, sadamates asuvad tanklad, laevaremonditöökojad, laeva agendid, kala töötlevad ettevõtted, laevaomanikud;
- lennujuhtimistornid;
- lennufirmad, remonditöökojad jm;
- kalalaevad ja pukseerimiskompaniid;
- kohalik prefektuur, lootsiteenistus, toll jne
- sugulased ja sõbrad;
- VTS;
- naaberriikide merepäästeteenistused.

2) Laiendatud otsing (EXCOM – *Extended Communication*)

Laiendatud otsing järgneb eelotsingule ja tähistab üleminekut järgmisele ohuolukorra seisundile, s.o häireseisundile. Otsing seisneb objekti oletatava asukoha (sadamad,

jahisadamad, lautrid, lennuväljad) füüsilises kontrollis. Vajadusel edastatakse informatsioon otsingute objekti kohta merel asuvatele laevadele NAVTEX'i teel.

10.2 Aktiivne otsing

Aktiivne otsing käivitatakse, kui SMC on määranud ohuolukorra seisundiks õnnetusseisundi. Otsingu teostamiseks määratakse kindlaks tõenäoline otsingute piirkond ja viiakse läbi otsingute piirkonna planeerimine. Planeerimise eesmärgiks on võimalikult lühikese aja jooksul otsingute piirkonna efektiivne läbiotsimine. Otsing teostatakse antud olukorras kõige efektiivsemaks osutuvate päästeüksustega.

Planeerimisetapp:

1) Hinnata olukorda

Enne otsingu alustamist tuleb kogu teavet hoolikalt hinnata ja analüüsida, kuna sageli on esmane teave puudulik. Seetõttu tuleb läbi mõelda võimalikud stsenaariumid, mis on otsingu planeerimise aluseks. Kui on mitu stsenaariumi, otsustab SMC, millist neist eelistada. Hättasattunute ellujäämist võivad mõjutada erinevad tegurid. Arvesse tuleks võtta:

- kavandatud marsruut koos võimalike kõrvalekalletega;
- vee- või õhusõiduki viimane teadaolev asukoht ja kellaeg ning selle määramise viis;
- võimalikud ohud õnnetuse ajal – ilm, maastik, navigatsioonilased ohud jne;
- sõiduki võimekus ja seisund – lennu- või merekõlblikkus, navigatsioonivahendite tüübid, ellujäämisvarustus, lennuki puhul ka kas visuaal- või instrumentaallend jne;
- meeskond – kogemused, väljaõpe, harjumused, meditsiinilised seisundid;
- sündmuskoha tingimused, mis võivad määrata ohvrite ellujäämise – äärmuslikud temperatuurid (õhk, vesi), triiv vms;
- otsinguobjektide (nt parved, päästepaadid, praht või muud tõendid hädaolukorra kohta, suits, raketid või muud visuaalsed või helilised signaalid) nägemine või tuvastamine;

2) Arvutada hädas oleva vee- või õhusõiduki asukoht ja asukoha tõenäoline piirkond.

3) Määrata maksimaalne vahemaa, mida ellujäänud võisid läbida, ning tõenäoline ja võimalik otsingupiirkond.

- 4) Määrata ressursside optimaalne jaotus, et ellujäänute leidmise võimalus oleks maksimaalne.
- 5) Otsustada, kas otsida väiksemast piirkonnast kõrgema katvusega või suuremalt alalt madalama katvusega.
- 6) Määrata kindlaks, millise valiku õnnestumise tõenäosus on suurim, vajadusel otsida aegsasti täiendavaid otsinguvõimalusi.
- 7) Arvestada, kuhu ellujäänud võisid liikuda ning kui suur võib olla eksimus.
- 8) Määratleda otsinguala ning selle alamloigud-piirkonnad.
- 9) Määrata SRU-dele ja ASRU-dele kindlad otsingupiirkonnad.

Otsingu- ja päästeoperatsiooni etapp:

Ohutu ja tõhus otsingu- ja päästeoperatsioon sõltub koordineeritud meeskonnatööst ja riskihindamisest tulenenud mõistlikest otsustest. Seetõttu on nii hädas olevate inimeste päästmine kui päästjate enda ohutus SMC jaoks võrdselt oluline, mistõttu on asjakohane, et JRCC Tallinn:

- 1) tagab personali briifimise/debriifimise, mis peab sisaldama vähemalt järgmist:
 - olukorra täielik kirjeldus ja olemus;
 - täielikud andmed otsingualade kohta;
 - mistahes vihjeid, mis võivad viidata otsinguobjektide olemasolule, nagu hädasignaaliid, visuaalsed signaalikoodid, murdunud puuladvad, rusud, põlenud piirkonnad, suits, lahtine tuli, maalihe või ebatavaline maastik, peegeldus metallilt või klaasilt, valged või värvilised objektid;
 - otsingute tüüp ja meetodid ning otsitud alade märgistamise meetod;
- 2) kaasab otsingu- ja päästetöödele vajalikud ressursid ja vahendid;
- 3) tagab süsteemi loomise, et jälgida SRU-de ja ASRU-de seisundit, tagamaks, et üksused ei ole ülekoormatud ega väsinud;
- 4) hindab otsingutingimusi;
- 5) hindab otsingu- ja päästetöödel osaleva veesõiduki, õhusõiduki või muu sõiduki võimet otsingumustris täpselt navigeerida;
- 6) võtab arvesse, et otsinguliinide laius sõltub keskkonnatingimustest (suits, udu, pilved, sademed, päike), maastikust (tasane, metsane, mäGINE, jõgi, meri, järv), otsitavast objektist (tüüp, suurus, kontrast jne) ja otsija võimekusest;
- 7) valib otsingumeetodid või -mustrid, mis võimaldavad otsinguala optimaalset katvust:

- otsinguks kasutatakse standardset otsingumustrit ning otsinguala kaetakse kas vaatluse või elektrooniliste sensorite abil. Organiseeritud otsingumuster tagab, et kogu määratud ala on ühtlaselt kaetud, otsingu- ja päästetöid on ohutum teostada ja lihtsam koordineerida, eriti juhul kui kasutatakse mitut üksust;
 - otsingumuster peab olema SRU/ASRU võimetega vastavuses, et üksus saaks neile määratud ülesande täpselt ja ohutult lõpule viia;
 - arvestab kasutatavate sensorite tüübi ja võimekusega;
 - arvestab otsinguobjekti tõenäolist liikumise suunda ja kiirust;
 - arvestab keskkonnatingimusi;
 - minimeerib kokkupõrkeohtu teiste otsingu- ja päästetöödel osalevate üksustega.
- 8) jagab otsinguala alampiirkondadeks ja määrab olemasolevatele ressursidele ülesanded. Üldjuhul ei määrata ühele otsingupiirkonnale rohkem kui ühte õhusõidukit, erandiks on juhud, kus kõrgematel lennukõrgustel viiakse läbi elektroonilist ning madalamatel kõrgustel visuaalset otsingut;
- 9) lepib kokku kasutatavad sideprotseduurid ja sagedused:
- määrab vajadusel OSC ja ACO;
 - briifib pinnaotsingu personali;
 - SITREP-ide edastamine iga 30 minuti tagant.

10.3 Allveetsing

Allveetsingud käivitatakse uppunud objektide avastamiseks ja tuvastamiseks. Objektide avastamiseks on võimalik kasutada MeV-i ja TRAM-i veesõidukite sonareid ja allveeroboteid, PPA veesõidukite ja portatiivseid sonareid ning allveeroboteid. Samuti on tuvastamiseks võimalik kasutada eraõiguslike juriidiliste isikute allveekaameraid ja roboteid.

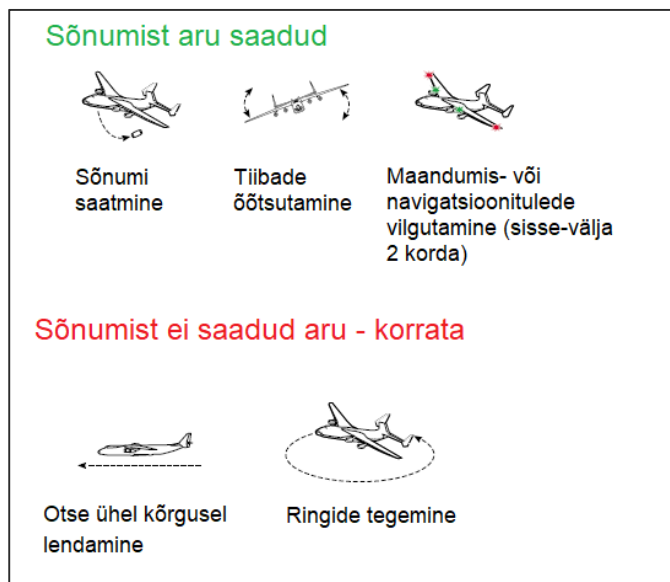
Allveetsinguteks on võimalik kasutada ka MeV, VTMP ja eraõiguslike juriidiliste isikute tuukreid.

11. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDEL OSALEVALE VÕI MUULE ÕHUSÕIDUKILE JUHISTE ANDMISE KORRALDUS HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKILE LÄHENEMISEKS NING HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKI ABISTAMISE MEETODID

11.1 Signaliseerimine

Õhk-maa (joonis 4) ja maa-õhk (joonis 5) visuaalseid signaale tohib kasutada ainult selleks otstarbeks ning samal ajal ei tohi kasutada muid signaale, mida võib nendega segi ajada.

Mistahes signaali märkamisel peab õhusõiduk rakendama meetmeid, mida signaali tõlgendamine nõuab.



Joonis 4. Õhk-maa visuaalsed signaalkoodid

Sõnum	Sümbol
Vajan abi	✓
Vajan arstiabi	✗
Ei või negatiivne	N
Jah, positiivne või kinnitan	Y
Liigun selles suunas	↑

Joonis 5. Maa-õhk visuaalne signaalkood, mida saavad kasutada ellujäänud (vastavalt rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisale 12 „Search and Rescue“).

11.2 Otsinguobjekti märkamine ja protseduurid

Kui otsitav objekt on leitud, peab ellujäänutele sellest märku andma, kasutades selleks kas:

- vilkuvat valgussignaali;
- madalat ülelendu põlevate maandumistuledega või tiiva õõtsumisega, kui otsimiseks on kasutatud lennukit;
- kahte rohelist signaalraketti.

Kui hättasattunuid pole võimalik koheselt päästa, tuleb:

- neile jätta või visata sidevahendid ja vajadusel ellujäämisvarustus;
- tagada sündmuskoha pidev vaatlus, samuti tuleb seda põhjalikult uurida ning üles märkida;
- teatada otsitava objekti märkamisest JRCC Tallinnale.

JRCC Tallinnale edastatav info peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- objekti märkamise aeg;
- otsinguobjekti asukoht;
- sündmuskoha kirjeldus (ellujäänute arv ja nende näiline seisund; õhusõiduki näiline seisund; vajalikud varud ja ellujäämisvarustus; kommunikatsioon ellujäänutega; kas läheduses on märgata mingeid veesõidukeid (laevad, paadid vms) või maismaasõidukeid; milliseid meetmeid on rakendatud; ilmastik; piirkonnas valitsevad riskid; kauaks on otsingu- ja päästetöödel osaleval üksusel järel ressursse).

11.3 Tööohutus

Otsingu- ja päästetööde läbiviimisel tuleb meeles pidada, et näiteks kaitselennunduse õhusõidukite (nt hävitajate) pardal võib olla laskemoona, pomme, rakette jmt, samuti töötavad lõhkeainelaenguga katapultistmed.

Õhusõiduki õnnetuskohtades tuleb järgida järgmisi ettevaatusabinõusid:

- õnnetuskohas peaks viibima ainult hädavajalik personal;
- personal peaks kandma isikukaitsevahendeid;
- kõiki töid õnnetuspaigas tuleks võimaluse korral teha rusudest ülestuult;
- saastumise võimaliku leviku vältimiseks tuleks vältida kopteri(te) maandumisala(de) paiknemist õnnetuskohtade vahetus läheduses;
- söömine, joomine ja suitsetamine õnnetuspaigas või selle ümbruses on keelatud;

- ohtlike materjalide ja jäänuste tuvastamisele ja käitlemisele tuleks kaasata tehniline personal, kes tunneb vastavat õhusõiduki tüüpi;
- võimalikest ohtlikest ainetest õnnetuspaigas tuleb teavitada vastavaid ametkondi;
- õnnetuskohal töötanud isikud peaksid pärast piirkonnast lahkumist võimalikult kiiresti duši all käima;
- õnnetuskohast 10 meetri raadiuses töötavad töötajad peaksid kandma kaitsevahendeid:
 - a) hingamisteede kaitseks klapiga respiraatoreid, mis kaitsevad orgaaniliste aurude (lennukikütus) ning tolmu, gaaside ja suitsu eest (nt õhus lendlevad tahked osakesed ja muu tolm);
 - b) kui respiraator ei kata kogu nägu, tuleb kasutada ka kaitseprille;
 - c) naha kaitseks luku ja kapuutsiga kombinesooni, kindaid ja turvajalatseid.

Kõik vahendid tuleb pärast ära võtmist põhjalikult pesta või utiliseerida.

12. KOOSTÖÖ KORRALDUS LENNULIIKLUSTEENUSE OSUTAJA JA MUUDE PÄDEVATE ASUTUSTEGA HÄTTASATTUNUD ÕHUSÕIDUKI ABISTAMISEKS

Häireteenindust teostab Eestis Lennuliiklusteeninduse AS koosseisu kuuluv Tallinna Lennujuhtimiskeskus (Tallinn ACC), samuti Eesti Õhuväe õhuseire ning Norras Bodös asuv satelliitsidekeskus.

Häireteeninduse ülesandeks on asjaomastele asutustele/organisatsioonidele otsingu- ja päästeteenuse abi vajavatest õhusõidukitest teatamine ning neile asutustele/organisatsioonidele abi osutamine. Häireteeninduse eesmärgiks on ohuolukorda sattunud õhusõidukist ohuolukorra teate/teadete edastamine JRCC Tallinnale ning otsingu- ja päästetööde toetamine.

Teabevahetuse ja häireteeninduse objektiks on:

- kõik õhusõidukid, millele osutatakse lennujuhtimisteenust;
- kõik õhusõidukid, mis on esitanud lennuplaani või mis on lennuliiklusteenindusüksustele teadaolevad;
- kõik õhusõidukid, millest teatakse või arvatakse, et nad on ohuolukorras või sattunud ebaseadusliku tegevuse objektiks;
- kõik muud häireteenindust vajavad objektid.

JRCC Tallinn tagab ööpäevaringse valmisoleku tsiviillennunduse häireteadete vastuvõtmiseks. Lennuliiklusteeninduse AS tagab Tallinn ACC kaudu Tallinn FIR-i ulatuses häireteeninduse korraldamise ning õhusõidukite ohuolukorda puudutava teabe edastamise JRCC Tallinnale.

Tallinna piirkondlik lennujuhtimiskeskus teostab häireteenindust õhuruumis, mis ei ole lähilennujuhtimisüksuste, lähenemislennujuhtimisüksuste ega lennuvälja lennuinfoüksuste vastutusalas. Väljaspool eespool nimetatud üksuste tööaega teostab nendes vastutusalades häireteenindust Tallinna piirkondlik lennujuhtimiskeskus.

Tallinna lähenemisalas (Tallinn TMA) ja selle alla jäävas kontrollimata õhuruumis teostab häireteenindust Tallinna lähenemislennujuhtimisüksus (Tallinn APP) või üksus, millele Tallinna lähenemisala õhuruum on delegeeritud. Tallinna lähialas (Tallinn CTR) ja lennuväljal teostab häireteenindust Tallinna lähilennujuhtimisüksus (Tallinn TWR).

Ohuolukorras Tallinn ACC poolt kogutav ja JRCC Tallinnale edastatav info on kokku lepitud asutustevahelise lepinguga.

Ohuolukorra kohta edastatakse järgmine teave:

- ohuolukorra iseloomustus;
- teate edastaja;
- oluline teave lennuplaanist;
- üksus, millega oli viimane raadioside, selle aeg ja kasutatud sagedus;
- viimane asukohateade ja asukoha määramise viis;
- õhusõiduki värv ja iseloomulikud tundemärgid;
- ettevõetud tegevused, rakendatud meetmed;
- muu teave.

Ohuolukorda käsitleva teabe edastamisega ei viivitata teabe puudulikkuse tõttu. Kui teave on mittetäielik, tuleb edastada uus teave niipea, kui uus oluline teave saab teatavaks.

Otsingu- ja päästetööde käivitamisel vahetavad Tallinn ACC ning JRCC Tallinn ohuolukorda käsitlevat teavet, kui saadakse mistahes uut teavet ohuolukorra kohta või kui muutub ohuolukorra seisund.

Kui JRCC Tallinn saab abipalve või teate ohuolukorrast naaberriigi lennupääste koordinatsioonikeskuselt, edastab ta selle teabe Tallinn ACC-le.

Lennupääste kontaktid on toodud plaani lisa 3.

Infoliikumine otsingu- ja päästesündmuse puhul, mis on seotud relvajõududega, on toodud lisas 5.

13. KOOSTÖÖ KORRALDUS RIIKIDE JA EUROOPA LIIDU PÄDEVATE ASUTUSTEGA NING ABIPALVE ESITAMISE JA VASTUVÕTMISE NING ABI OSUTAMISE KORRALDUS

Riikidevaheliste mere- ja lennuotsingute ning mere- ja lennupääste koostöölepete järgi kuulub abi kutsumine ja andmine JRCC Tallinna kompetentsi (SPOC). Välisressursside **kaasamise otsustab** ainuisikuliselt **SMC**.

Välisressurssid kaasatakse riikidevaheliste kokkulepete alusel. Naaberriikidest appi kutsutud päästeüksustele tagatakse riigipiiri ületamisel kiire ja lihtne piiri- ja tollikontroll juhul, kui selle kohta on sõlmitud riikidevahelised lepingud ja ametkondadevahelised koostööprotokollid. Lepingupoolel vabastavad oma territooriumile saabuvate päästeüksuste varustuse ning abistamisvahendid kõigist tolli- ja muudest maksudest ning lõivudest. Riikidevaheliste lepingute kohaselt katavad lepinguosalisel otsingu- ja päästeoperatsioonide käigus tekkinud kulud ise.

Eesti Vabariik on sõlminud järgmised koostöölepped ja ühisplaanid:

- Eesti Vabariigi valitsuse ja Soome Vabariigi valitsuse vaheline mere- ja lennuotsingute ning mere- ja lennupäästealane koostöölepe;
- Eesti Vabariigi valitsuse ja Soome Vabariigi valitsuse vaheline leping koostöö ja vastastikuse abi kohta õnnetuste korral;
- Eesti Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vaheline mere- ja lennuotsingute ning -pääste koostöölepe;
- Eesti Vabariigi valitsuse ja Rootsi Kuningriigi valitsuse vaheline mere- ja lennuotsingute ning -pääste koostöölepe;
- Eesti Vabariigi valitsuse ja Rootsi Kuningriigi valitsuse koostöökokkulepe hädaolukordade ennetamise, nendeks valmisoleku tagamise ja nende tagajärgede likvideerimise kohta;
- Eesti Vabariigi valitsuse ja Vene Föderatsiooni valitsuse vaheline kokkulepe laevaliiklusest Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järve vesikonnas.

14. AVALIKKUSE TEAVITAMINE

Otsingu- ja päästetööde kommunikatsiooni juhhib PPA.

NB! Infot Eesti SRR-s toimuvate otsingu- ja päästetööde kohta tuleb meediale hakata jagama kohe.

Avalikkuse teavitamisel on vaja tagada, et:

- lükataks ümber väärinfo ja oletused;
- teavitataks, kuidas ja mille kaudu jagatakse sündmuse kohta infot.

Esmane info peab sisaldama vähemalt järgmist teavet:

- mis juhtus;
- kus juhtum aset leidis;
- millal juhtum aset leidis;
- milliseid meetmeid on rakendatud;
- millal saab lisateavet.

Lennu- ja merepääste juhtumite puhul on peamised infoedastusviisid:

- regulaarsed pressiteated ning
- intervjuud ja infominutid.

Kommunikatsioonibüroo esmane kontaktisik on ööpäevaringses valves olev valvepressiesindaja.

Sündmusest, mis võib pälvida suure avalikkuse huvi, peab pressiesindajat teavitama võimalikult kiiresti:

- JRCC Tallinn edastab korrektse info sündmuse kohta pressiesindajale;
- pressiesindaja korraldab intervjuud ja valmistab kõneisiku intervjuuks ette;
- pressiesindaja juhendab infominutite toimumisest ka koostööpartnerite kõneisikuid.

Kõneisik peab kokkulepitud ajal olema intervjuudeks või infominutiteks meediale kättesaadav. Kõneisik otsustatakse vastavalt olukorrale – ta peab olema otsingu- ja päästetöödega kursis, kuid tema ülesanded peavad võimaldama ajakirjanikega suhelda.

Suurõnnetuse korral moodustatakse teavitusgrupp ehk rakendatakse PPA kriisikommunikatsiooni mudelit.

Teavitusgrupp moodustatakse PPA kommunikatsioonibüroo inimestest, vajaduse korral kaasatakse teiste kaasatud ametkondade (pressi)esindajad. Meediasuhtlust peetakse teavitusgrupi algatusel ja üksnes teavitusgrupi kaudu.

Kommentaare, infot, selgitusi ja teavet ajakirjanikele ei anta pressiesindaja teadmata. Kõik ajakirjanikud suunatakse mistahes küsimustega kommunikatsioonimeeskonna poole.

15. VÄLJAÕPE

Ohutuse ning otsingu- ja päästetööde efektiivsuse seisukohalt on väljaõpe ülioluline. Piisavalt koolitatud otsingu- ja päästetöodes osalejad suudavad tõhusamalt hätta sattunud, potentsiaalselt hätta sattunud või kadunud inimesi otsida ja päästa. Samuti suudavad nad ette näha ohte ning langetada otsingu- ja päästetöid puudutavaid otsuseid, vähendamaks riske iseendale ja päästetavatele.

SRU-de koolituskava kehtestatakse Politsei- ja Piirivalveameti peadirektori käskkirjaga ning kehtib kõigile operatiivvalmisolekus olevatele üksustele. Koolitused võivad olla organisatsioonispetsiifilised või hõlmata mitut asutust, muu hulgas vabatahtlikke.

Selleks, et hinnata koostatud plaane, valideerida tööprotseduure, katsetada seadmeid ning hinnata koolitusvajadusi, viiakse läbi ühiseid koolitusi, seminare, harjutusi ja õppuseid. Harjutusi ja õppusi võib läbi viia näiteks sideharjutusena, lauaõppusena või LIVEX õppusena.

JRCC Tallinna, PPA ning vabatahtlike SRU-de isikkoosseisu perioodiliste koolituste läbiviimise eest vastutab PPA.

JRCC Tallinna isikkoosseisu koolituste planeerimise aluseks on IAMSAR käsiraamatus kehtestatud nõuded.

16. KULUDE HÜVITAMISE KORRALDUS

Kulude esmase katteallikana nähakse ette otsingu- ja päästetöödel osalevate asutuste eelarveraha.

Tervishoiuteenuse osutajatele kaetakse tervishoiuteenuse osutamise kulud ravikindlustuse eelarvest.

Eelarveliste vahendite puudumisel esitatakse taotlus katta kulud Vabariigi Valitsuse reservist, lähtudes Vabariigi Valitsuse reservist raha eraldamise ja selle kasutamise korrast.

LISA 1. Rahvusvahelised ja riiklikud õigusaktid ning normdokumendid

- 1) ICAO EUR Doc. 039 „European Search and Rescue Plan“ (EUR SAR Plan);
- 2) rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste 1979. aasta konventsioon („International Convention on Maritime Search and Rescue“, 1979), (RT II 2001, 11, 56).
- 3) rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS – 1974/78), (RT II 2001, 22, 117).
- 4) rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon („Convention on International Civil Aviation“) (RT II 2000, 2, 12).
- 5) rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisa 12 „Search and Rescue“.
- 6) rahvusvaheline lennunduse ja merenduse otsingu- ja päästetööde käsiraamat („International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual“).
- 7) Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon, RT II 2005, 16, 48
- 8) politsei- ja piirivalveseadus. RT I, 11.03.2023, 35.
- 9) päästeseadus. RT I, 16.12.2022, 21.
- 10) kaitseväge korralduse seadus. RT I, 27.01.2023, 3.
- 11) hädaolukorra seadus. RT I, 09.08.2022, 24.
- 12) lennundusseadus. RT I, 29.06.2022, 1.
- 13) Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määrus nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“. (RT I, 05.07.2022, 5).

Märkus: Õigusaktide Riigi Teataja viited on 20.04.2023 seisuga.

LISA 2. Eesti päästepiirkonna (SRR) koordinaadid

Eesti päästepiirkonna (Tallinn FIR) rõhtpiirid:

592818N 0280236E

seejärel piki Eesti ja Venemaa vahelist eraldusjoont kuni

573103N 0272105E

seejärel piki Eesti ja Läti vahelist riigipiiri kuni

575300N 0242200E - 575228N 0242124E - 575502N 0241540E - 575357N 0241234E -

575357N 0233604E - 574658N 0233855E - 574011N 0233456E - 573538N 0232422E -

573511N 0231051E - 574208N 0225957E - 574650N 0225428E - 575627N 0224227E -

575539N 0223501E - 574645N 0220836E - 574458N 0215458E - 574547N 0215034E -

574712N 0214300E - 575124N 0213848E - 575342N 0213648E - 580700N 0212900E -

582448N 0203834E - 590000N 0210000E - 595300N 0245100E - 595430N 0252000E -

595300N 0255200E - 595200N 0255830E - 593642N 0273812E - 592818N 0280236E

Eesti SRR-i piirid ei takista ohuolukorda sattunud merehädalistele, vee- või õhusõidukile abi anda.

Koordinaadid on koordinaatsüsteemis WGS-84.

LISA 3. Kontaktid

LENNULIIKLUSTEENINDUSE AS

+372 625 8230, e-post: ans@ans.ee (E-R 0800 kuni 1630 LMT).

NOTAM Büroo (NOF): Tel: +372 625 8375, e-post: nof@ans.ee

PPA LENNUSALK

Lennusalga juht: Rain Jõeveer, tel +372 614 9250, + 372 5306 2738; rain.joeveer@politsei.ee
Kopterite eskadrill: Janar Aasma, tel +372 614 9246, +372 5301 8552; janar.aasma@politsei.ee
Lennukite eskadrill: Eero Oja, tel +372 614 9239, +372 5199 3675; eero.oja@politsei.ee

LENNUJAAMAD

Tallinna lennujaam

Administratsioon Telefon: +372 605 8701 E-post: administration@tll.aero	Lennuvälja käitusjuht Tormi Loide Telefon: +372 605 8121 E-post: tormi.loide@tll.aero	Koordineerimiskeskus 24/7, lennuliiklusala koordinaator Telefon: +370 605 8461 E-post: airside@tll.aero
--	--	--

Tartu lennujaam

Administratsioon Telefon: +372 730 9210 E-post: tartu.info@tll.aero	Lennujaama käitusjuht Roman Kulikov Telefon: +372 730 9222 E-post: roman.kulikov@tll.aero	Koordineerimiskeskus 24/7 (Tallinnas), regionaalsete lennujaamade koordinaator Telefon: +372 605 8833 E-post: apoc@tll.aero
--	---	--

Kuressaare lennujaam

Administratsioon Telefon: +372 453 0313 E-post: ure@tll.aero	Lennujaama käitusjuht Aleksandr Borovkov Telefon: +372 453 0311 E-post: aleksandr.borovkov@tll.aero	Koordineerimiskeskus 24/7 (Tallinnas), regionaalsete lennujaamade koordinaator Telefon: +372 605 8833 E-post: apoc@tll.aero
--	--	--

Kärdla lennujaam

Administratsioon Telefon: +372 463 1002 E-post: atseeka@tll.aero	Lennujaama käitusjuht Allan Mäll Telefon: +372 463 1003, E-post: allan.mall@tll.aero	Koordineerimiskeskus 24/7 (Tallinnas), regionaalsete lennujaamade koordinaator Telefon: +372 605 8833 E-post: apoc@tll.aero
--	--	--

Pärnu lennujaam

Administratsioon Telefon: +372 447 5000 E-post: parnu.info@tll.aero	Lennujaama käitusjuht Erki Teemägi Telefon: +372 447 5000 E-post: erki.teemagi@tll.aero	Koordineerimiskeskus 24/7 (Tallinnas), regionaalsete lennujaamade koordinaator Telefon: +372 605 8833 E-post: apoc@tll.aero
--	---	--

Ämari lennubaas

Tel +372 717 1674

Juhtkond - kolonelleitnant Maanus Nigul, lennubaasi ülem, +372 717 1674

Staabiveebel Margus Truu, lennubaasi veebel, +372 717 3309

RAHVUSVAHELISED KONTAKTID:

ARCC HELSINKI

Tel: +358 3386 5181

e-post: SFARCC@ansfinland.fi

MRCC TURKU

Alarm hotline: +358 294 1001

MAS: +358 294 1006

Tel: +358 0294 1005

Telefax: +358 294 1019

Inmarsat-C: 423002211 (AOR-E)

e-post: mrcc@raja.fi

Raadiokutsung: Rescue Center Turku

MMSI: 002301000

MRSC HELSINKI

Alarm hotline: +358 294 1002

Tel: +358 294 1100

Telefax: +358 294 1099

e-post: mrsc.helsinki@raja.fi

Raadiokutsung: Rescue Center Helsinki

MMSI: 002302000

JRCC SWEDEN

Tel: +46 10 4927900, +46 31 648080, +46 10 4927780 (RCCs), +46 10 4927650 (MAS)
+46 771 409000 (avalik), +46 771 409009 (meedia)

e-post: jrcc@sjofartsverket.se

Inmarsat-C: 426590010 (AOR-E)

Raadiokutsung: Sweden Rescue

MMSI: 002653000

MRCC Sankt Peterburg

Tel: +7 812 718 8995, +7 812 327 4145

e-post: mrcc@mail.pasp.ru

Inmarsat-C: 492509012

Fax: +7 812 327 4146

ARCC LATVIA

Tel: +371 6570 3988, +371 2933 7238, +371 2044 4280

Fax: +371 65703982

e-post: ARCC.Latvia@rs.gov.lv

MRCC RIGA

Tel: +371 67323103, +371 29476101, +371 28305430 (meedia), +371 67082064 (MAS, ISPS)

Fax: +371 67320100

e-post: info@mrcc.lv, sar@mrcc.lv (MRCC), isps1@mrcc.lv (MAS, ISPS)

Inmarsat-C: 580 427502310 (MRCC, MAS, ISPS)