



OHUTUS-
JUURLUSE
KESKUS

HINNANG
TALLINA LAHEL 22.09.2016
TOIMUNUD MEREPEÄASTE I ASTME
KOOLITUSE JUHTUMILE

TALLINN 2016

M220916



20.-23. oktoobril 2016 toimus AS MSCA (Revali Merekoool) Merepääste I astme koolitus, millel osalesid Päästeameti päästeteenistujad erinevatest päästekomandodest. Koolituse kolmandal päeval, 22.09.2016, toimusid praktilised harjutused, mille käigus sõitis õppuseks kasutatav paat kahe instruktori ning viie koolitatavaga läbi reisilaevade ahtrilainetest, et õppida tundma paadi käitumist erinevates olukordades.

Kell 10:50 ahtrilainet ületades said vigastada kõik kolm paadi vööris olnud koolitatavat.

Päästeamet pöördus OJK poole sooviga läbi viia juhtumi ohutusjuurdlus.

OJK ei vii käesoleva juhtumi suhtes läbi ohutusjuurdlust, kuna vastavalt Meresõiduohutuse seadusele ei ole tegemist laevaõnnetusega. Käesolev hinnang on koostatud Päästeameti ja Reval Merekoooli poolt saadud andmetele tuginedes ning hinnangu ainsaks eesmärgiks on meresõiduohutuse suurendamine ning sarnaste juhtumite kordumise vältimine. OJK ei tegele süü ega vastutuse küsimustega.

Faktiline informatsioon

1. Paadi *Mako 655 outboard fast rescue boat* tehnilised andmed:
Üldpikkus: 9,96 m
Laius: 2,70 m
Kiirus umbes 3 inimesega pardal: 25 sõlme
Mootor: 90 hj
2. Koolitavate varustus:
merepäästeülikonnad, soojad voodrid, päästevestid, kindad ja kiivrid.
3. Instruktorite kogemus:
Paadi roolis olnud instruktor on Reval Merekooolis olnud instruktor üle 10.aasta.
Teine paadis olnud instruktor on ametis olnud alates maist 2016.
4. Reval Merekoooli koolituskava „merepääste I astme koolitus päästeametile“:
„13. Nõuded osalemiseks
13.1 Peab vastama vabatahtlikele merepäästjatele esitatud tervislikele ja füüsilistele nõuetele“.

Tähelepanekuid juhtumi kohta:

1. Viga saanud koolitavatel oli teadaolevalt vähene meresõidukogemus. Merepääste I astme koolituse programmi ainus eeldus oli vastavus vabatahtlikele merepäästjatele esitatud tervislikele ja füüsilistele nõuetele ning ei eeldanud mingeid eelnevaid meresõidukogemusi.
2. Vastavalt Päästeameti poolt esitatud informatsioonile valitakse Merepääste I astme koolitusel osalejad vastavalt teenistujate motivatsioonile, kogemusele, tahtele, vanusele ja muule olulisele. Hetkel luuakse komandodes esmast võimekust ning teenistujate eelnev kogemus valdkonnaga ei ole Päästeameti sõnul oluline. Väiksemates komandodes on eeldus, et koolitatud on kogu koosseis (minimaalne nõue teenuse osutamiseks on 16 isikut komando kohta).
3. Teadaolevalt ei tutvunud instruktorid enne merele minekut paadis kontrollitud keskkonnas koolitavate senise paadisõidukogemusega ning ei viinud ka läbi harjutusi, mis näitaksid koolitavatele, kuidas end selles paadis erinevates olukordades ohutult hoida.
Kõik kolm vööris viibinud koolitavat ütlesid peale õnnetust, et nende arvamusel kohaselt polnud neil võimalik turvaliselt kinni hoida ning neil puudusid ka teadmised, kuidas seda täpselt teha.
4. OJK hinnangul ei olnud instruktori valitud kiirus lainesse sisenedes ohutu. Paadi kiirust lainesse sisenemisel pole võimalik määratleda, kuid kuna kõik kolm vööris olnud koolitavat said vigastada, võib järeldada, et tegemist oli ohu alahindamisega kas liigse kiiruse või vale



sõiduviiši tõttu. Kui ka üks koolitavatest vael hetkel asendit vahetas, siis vigastada said teineteisest sõltumatult kõik kolm vööris olnud koolitavat.

5. Reval Merekooli poolt esimestel koolituspäevadel esitletud teoreetilise osa koolitusmaterjalid on informatiivsed ja põhjalikud. Õnnetuse toimumise päeval praktilist harjutust alustades ei tehtud täiendavat juhendamist, kuidas ennast paadis erinevates olukordades hoida.

Pärast õnnetuse toimumist vaatas Reval Merekooli parameedik üle ühe kannatanutest ning teistelt küsiti nende vaevuste ja seisundi kohta. Kannatanud pöördusid Erakorralise meditsiini osakonda (EMO) iseseisvalt alles mitmeid tunde hiljem, kuigi üks kannatanutest polnud võimeline kursusega jätkama ning teised kaks tegid seda silmnähtavalt läbi valu. Reval Merekoool oleks pidanud tõsisemalt suhtuma koolitavate terviseseisundisse ning vigastuse kahtluse korral koheselt kutsuma kiirabi või korraldama vigastatute transpordi EMO-sse.

Kokkuvõte:

22.09.2016 merepääste koolitusel toimunud õnnetus juhtus mitmete asjaolude kokkulangemisel:

1. Valesti valetud kiirus või sõidutehnika laine läbimisel.
2. Enne paadiga merele minekut täiendava ohutusalase instrueerimise puudumine, seoses millega ei teadnud koolitavad, kuidas end ohutult paadi vööris kinni hoida.

Soodustavad tegurid:

3. Instruktorid ei võtnud arvesse paadis olnud koolitavate vähesest meresõidukogemusest.

Reval Merekoool on kasutusele võtnud täiendavaid meetmeid riskide vähendamiseks, sh:

1. Instruktooreid on juhendatud läbi viima harjutusi vaid siis, kui nad on piisavalt veendunud praktiliste harjutuste ohutuses ning koolitavate valmisolekus ja võimelisuses nendes osaleda.
2. Välistamaks koolitavate mittepiisavatest teadmistest tingitud ohte paadisõidul, on Reval Merekoool lisanud koolituskavasse detailsema ohutusalase juhendamise enne iga praktilist õppust. Muuhulgas on täiendava instrueerimise vorm, mis hõlmab endas instruktorigi kohustusi praktiliste harjutuste aspektide selgitamisel, koolitava kinnitust ohutusalase juhendamise kohta ning koolitava kinnitust oma valmisoleku kohta praktilistel harjutustel osalemisel. Vorm allkirjastatakse igal kursuslasel ja instruktoril poolt enne praktilist õppust.
3. Ohutusalane instrueerimine enne igat praktilist õppust hõlmab endas ka ohutuse tagamise meetmeid ja kontrollitud tingimustes harjutusi, mis võimaldaksid valmistada koolitavaid paremini ette ohuolukordadeks merel, s.h. lainetuste läbimisel. Praktilised harjutused võimaldavad treenida koolitavate lihasmälu enim eettulevateks ohuolukordadeks merel, s.h. lainetuse läbimisel.
4. Reval Merekoool lisas oma kvaliteedijuhtimise süsteemi kursuslase rahulolu uuringusse küsimuse, kus koolitavad saavad anda isikliku hinnangu läbitud kursuse ohutuse tasemele. Selle eesmärgiks on objektiivse tagasiside abil vajaduse ilmnedes veelgi tõsta ohutuse taset.

Reval Merekooli poolt OJK-le esitletud meetmed on mitmekülgsed ning põhjalikud ning nende rakendamisel ei näe OJK vajadust täiendavateks ohutusalasteks soovitusteks.

Hinnang koostati 10. oktoobril 2016.

Ohutusjuurduse Keskus

Valge 3

Tallinn, Estonia

info@ojk.ee