

Sisekaitseakadeemia
Piirivalvekolledž

Rain Lääne

LAEVADE PARDAKONTROLLI TEOSTAMINE EESTI
AMETIVÕIMUDE POOLT
Lõputöö

Juhendaja:
Tanel Leetna MA
Kaasjuhendaja:
Maiko Martsik MA

Tallinn 2008

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž Piirivalvekolledž	Kuu ja aasta 16.04.2008
Töö pealkiri LAEVADE PARDAKONTROLI TEOSTAMINE EESTI AMETIVÕIMUDE POOLT	
Töö autor: Rain Lääne	allkiri:
<p>Töö koosneb 33 leheküljest, mis sisaldab teoreetilist osa ja uurimuslikku osa.</p> <p>Töö on jaotatud viieks peatükiks, mis omakorda on jaotunud alapeatükkideks. Töö läbivaks teemaks on pardakontrolli teostamine, seda nii Eesti Piirivalve kui ka USA vägede poolt, pardakontrolli meeskondade koolitus ning uurimus ja uurimuse põhjal koostatud analüüs muudatusettepanekute esitamiseks.</p> <p>Töö läbivaks mõisteks on pardakontroll, pardakontrolli all mõistetakse laeva läbivaatust laeva- ja navigatsioonidokumentide, meeskonna ja reisijate dokumentide, veosedokumentide ja vajaduse korral ka laevaruumide kontrolli.</p> <p>Uurimisobjektiks on piirivalve kui organisatsioon ning üks selle tegevusaladest – pardakontrolli teostamine merel. Uurimustöö eesmärgiks oli saada ülevaade pardakontrollisüsteemi hetkeolukorrast Eestis. Töö peaküsimuseks oli, kuidas on võimalik hetkel olemasolevat pardakontrolli süsteemi Eestis muuta efektiivsemaks.</p> <p>Uurimismeetodiks oli küsitlus, mis viidi läbi pardakontrolli meeskondade hulgas, mille eesmärgiks oli saada ülevaade laevade varustusest ning meeskondade koolitusest ja valmisolekust teostamiseks pardakontrolli.</p> <p>Käesoleva uurimustöö tulemuste uudsus seisneb selles, et varasemalt sellised uurimised puuduvad. Töö tulemusi on võimalik kasutada järgnevates samalaadsetes töodes ning muudatuste tegemisel.</p>	
Võtmesõnad :	
Keywords :	
Säilitamise koht:	
Kaitsmisele lubatud: Juhendaja: Tanel Leetna	allkiri:

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	4
1. EESTI VABARIIGI PIIRIVALVE.....	7
1.1 Ajalooline taust ja hetkeolukord	7
1.2. Eesti piirivalve identiteet 2008	8
1.3. Piirivalve kui organisatsioon.....	8
1.4 Piirivalvelaevad ja nende ülesanded	10
2. EESTIS KASUTUSEL OLEV PARDAKONTROLI SÜSTEEM	12
2.1. Pardakontrolli mõiste ja eesmärk.....	12
2.2. Pardakontrolli teostava meeskonna komplekteerimine ja meeskonna ettevalmistus	12
2.3. Pardakontrolli teostava meeskonna ülesanded ja varustus	14
2.4. Pardakontrolli teostamine	16
3. NATO LIIKMESRIIGIS USA-s KASUTUSEL OLEV PARDAKONTROLI SÜSTEEM	18
3.1. Eesti tee NATO-sse	18
3.2. Eesti NATO liikmesriigina.....	19
3.3. Pardakontrolli teostamine USA vägede poolt.....	19
3.4 Pardakontrolli meeskonna koolitus ja väljaõpe	21
3.5 Eesti pardakontrolli koolitussüsteem võrrelduna USA-s kasutusel oleva pardakontrolli koolitussüsteemiga	22
4. KÜSITLUS, MIS VIIDI LÄBI PIIRIVALVELAEVADE MEESKONDADE HULGAS	24
KOKKUVÕTE	Tõrge! Järjehoidjat pole määratletud.
KASUTATUD KIRJANDUS.....	32
THE ANNOTATION	33

SISSEJUHATUS

Uurimustöö lähtekohad ja eesmärk

Eesti Piirivalveameti mitmetest funktsioonidest, millest on antud ülevaade järgmises peatükis, on selles töös lähema vaatluse alla võetud laevade pardakontroll merel. Töö üheks eesmärgiks ongi selgitada pardakontrolli mõistet ja olemust ning saada ülevaade pardakontrolli korralduse hetkeolukorrast Eestis. Tagamaks kontrolli ja saavutamaks detailset ülevaadet oma riigis toimuva üle, on vaja tõhusat kontrolli riigi territooriumil viibivate või läbisõitvate teiste maade laevade üle. Missugused vahendid ja võimalused piirivalvel selle ülesande teostamiseks on ning kuidas on piirivalvurid vastavaks ülesandeks ette valmistatud, nendele küsimustele püütakse selles töös vastust saada.

Töös on võrreldud Eesti pardakontrollisüsteemi NATO liikmesriigis USA-s kasutusel oleva süsteemiga. Võrdluse eesmärgiks on leidmaks süsteemides sarnasusi ja erinevusi ning tulenevast võrdlusest välja tuua eestipoolse süsteemi kitsaskohti ning lähtuvalt sellest mõtteid parandusettepanekute esitamiseks.

Uurimustöö probleemid ja küsimused

Uurimustöös probleeme ja küsimusi tõstatades, kasutas autor juhendeid, mille on andnud Hirsijärvi, Remses ja Sajavaara raamatus „Uuri ja kirjuta“. Käesoleva töö jaoks kasutas autor kvalitatiivset uurimismeetodit, mille lähtekohaks on tegeliku elu kirjeldamine ning, kus põhirõhk on asetatud kogutud materjalide analüüsile ja käsitlemisele, mille tulemusena saab teha otsuseid teatud vaatenurgast ning nende ja tehtavate küsitluste abil saadakse objektiivne lõpptulemus. Kvalitatiivses uurimustöös püütakse uurida objekti võimalikult tervikuna ning uurimistöö küsimused ja probleemid põhinevad peamiselt kasutatud materjalil.

Käesoleva uurimustöö põhieesmärgiks on välja tuua pardakontrollisüsteemi plussid ja miinused, millest tulenevalt on saadud uurimustöö peaküsimus - kuidas on võimalik hetkel olemasolevat pardakontrolli süsteemi Eestis muuta efektiivsemaks.

Kuna peaküsimus on olemuselt liiga pealiskaudne, siis ei ole uurimustööd võimalik teha vaid selle põhjal, ning seoses sellega on autor oma töö jaganud alaprobleemideks – küsimusteks, mille tulemuseks on töö teema muutmine konkreetsemaks ning uurimustöö käigus on teemat parem ja lihtsam uurida. Kui uurimustöö peaküsimuseks on, kuidas muuta Eestis olemasolevat süsteemi efektiivsemaks, siis lähtuvalt sellest on püstitatud ka töö alaküsimused - kas Eesti piirivalveametnikel on piisavalt kogemusi ning vahendeid teostamiseks efektiivselt pardakontrolli ning mis on need pidepunktid, mis tuleks efektiivsuse mõttes üle võtta NATO liikmesriigi USA süsteemilt.

Et töö oleks piisavalt objektiivne ega baseeruks ainult teoreetilisel materjalil, selleks ongi töös läbiviidud küsitlus, et tuua esile antud teemat puudutavad olulised faktid. Antud teemaga igapäevaselt seotud inimeste küsitamine ning nende arvamuste analüüsimine ning erinevate süsteemide võrdlemine annab vastuse uurimustöö peaküsimusele.

Uurimustöö ülesehitus ja piiritlus

Käesoleva töö esimene osa annab ülevaate Eesti piirivalvest kui organisatsioonist ning selle ülesannetest ja kohustustest ning hetkeolukorrast.. Samuti on lähemalt tutvustatud piirivalvelaevu ning nende põhiülesandeid. Töö teine osa sisaldab ülevaadet pardakontrolli meeskonna komplekteerimisest, meeskonna ülesannetest ning pardakontrolli teostamisest.

Teise peatüki teoreetiline osa põhineb USA koolituse materjalidel, mille alusel koolitatakse ka Eestis pardakontrollimeeskonna liikmeid. Käesoleva töö teine osa hõlmab ülevaadet pardakontrolli teostava meeskonna koosseisu, varustuse ning ülesannete kohta merel rutiinse kontrolli käigus, kuna muudel ehk siis erijuhtudel võib muutuda nii pardakontrollimeeskonna varustus kui ka koosseis.

Töö kolmas osa annab ülevaate Eesti ja NATO suhetest ja Eesti NATO-ga ühinemise tee põhietappidest ning kokkuvõtte NATO liikmesriigis kasutusel oleva süsteemi põhimõtetest, mida neljandas peatükis võrreldakse Eestis kasutusel oleva pardakontrolli süsteemiga.

Vastuse leidmiseks töö peaküsimusele – leida võimalusi muutmaks pardakontrolli süsteemi

Eestis efektiivsemaks – pakub mõtlemissainet töö viies peatükk, milles analüüsitakse käesoleva töö tarbeks läbiviidud küsitluse tulemusi ning lähtuvalt sellest ka pardakontrolli teostava meeskonna liikmete arvamust.

Uurimusmeetodid ja kasutatav kirjandus

Kuna käesoleva töö üks eesmärke oli saada ülevaade pardakontrolli hetkeolukorrast Eesti piirivalves seda tööd tegevate inimeste ütluste ja arvamuste kaudu, kasutati antud töös uurimusmeetodina küsitlust. Erinevatest võimalustest on valitud informeeritud küsitlus. Informeeritud küsitlus eeldab ankeetide isiklikku üleandmist uuritavatele, see tingimus sai täidetud. Uurija läks pardakontrolli teostavate inimeste töökohtadele ning andis küsitluslehed ja suulised juhised isiklikult uuritavatele üle.

Käesolevas töös on olulisel kohal pardakontrolli teostava meeskonna liikmete arvamus ja hinnang, seetõttu kasutati küsitluses avatud küsimusi. Avatud küsimuste eeliseks võib lugeda esitatud küsimus järele jäetud piisavat ruumi vastuse kirjutamiseks ning oma seisukohtade esitamiseks. Küsitluse eesmärgiks oli saada andmeid pardakontrolli teostava meeskonna liikmete teadmiste, suhtumiste ja arvamuste kohta, lisaks veel faktipõhised teadmised, nt ametikoht, auaste jne. Lisaks oli võimalus küsitluses oma arvamust ja seisukohta põhjendada.

Uurimusmeetodi valikul ja küsitluse koostamisel tugines autor Hirsjärvi, Remes'i, Sajavaara teosele „Uuri ja kirjuta”. Töö teoreetilises osas on kasutatud antud valdkonnas võimalikku nii internetipõhist kui ka erinevate teoste ja uurimustööde materjale. Vaatamata käesoleva töö teema aktuaalsusele pole ilmunud piisavalt eesti keelseid materjale, mis käsitleksid või tutvustaksid pardakontrollisüsteemi Eestis. Seetõttu on käesolevas töös olulises mahus kasutatud igapäevatoos antud valdkonnaga puutuvate ametnike ütlusi ja kommentaare.

1. EESTI VABARIIGI PIIRIVALVE

1.1 Ajalooline taust ja hetkeolukord

Juba ajalugu on näidanud, et Eesti mereriigina on kadedust tekitanud ja huvi pakkunud paljudele meie lähematele ja kaugematele naaberriikidele, kes on aja jooksul üritanud meie maal oma kanda kinnitada ja positsioone parandada.. Ka tänapäeval oleme endiselt paljude riikide huviorbiidis. Seda küll mitte otseselt vallutuse ja võimu sihtmärgina, vaid pigem hea asukohaga salakaubaveo transiidmaana ja seda nii ida-lääne suunas kui ka vastupidi. Eesti asub geopoliitiliselt suurepärasel positsioonil, mis võimaldab kontrollida sissepääsu Soome lahte, üht kahest peamisest Läänt ja Ida ühendavast kaubateest (teine on Vahemere-Musta mere kaubatee). On pikemata selge, et suurriik kes pürgib ülemvõimule ja kontrolli kehtestamisele Läänemerel võib loobuda paljust, kuid mitte iialgi Taani väinade ja Soome lahe kurgu kontrollimise püüdest.¹

Eesti kuulub arenevasse Läänemere/Põhja-Euroopa piirkonda, mida viimasel ajal iseloomustab siinsete riikide liitumist suurte rahvusvaheliste organisatsioonidega ning uute regionaalsete koostööstruktuuride teke. Hoolimata kiirest arengust on piirkond tervikuna väga stabiilne, siin puuduvad konfliktikolled, riikidevahelised suhted ei ole pingestatud. Piirkond areneb kindla sihiga, mille põhisisuks on Euroopa integratsiooniprotsess². Eestil on pärast taasiseseisvumist kujunenud välja tihedad julgeoleku- ja majandusalased sidemed kogu Lääne-Euroopa ning USA-ga, eriti aga lähinaabrite Soome, Rootsi, Taani, Saksamaa, Läti ja Leeduga.

"Eestil puuduvad käesoleval ajal otsesed ohud tema julgeolekule. Kuid on olemas mõningad riskid, mis võivad õõnestada riigi julgeolekut. Suurimateks potentsiaalseteks julgeolekuriskideks tänapäeval on pärastkülmasõjaaegse julgeoleku-keskkonna ebastabiilsus ja ettearvamatus"³

Lähtuvalt nendest probleemidest lasub piirivalvel mitmeid erineva suunitlusega ülesandeid. Lisaks riigipiiri valvamisele ja kaitsmisele nii maismaal, merel kui ka piiriveekogudel ning

¹ Eesti uue...2003: 70-71. Tallinn. TEA kirjastus

² Eesti Vabariigi julgeolekupoliitika alused 06.03.2001

piirirežiimi tagamisele on piirivalve ülesanneteks ka vajadusel korraldada, teostada ja juhtida otsinguid ning päästetöid eesti merepäästepiirkonnas, avastada ja likvideerida merereostust koostöös teiste riigiasutustega, osaleda päästetöodel, abistada politseid, jälgida laevassõidu-, kalapüügi- ja jahipidamiseeskirjade täitmist ning õhuruumi kontrollimine. Tõenäoliselt ei ole kaugel ka aeg kui piirivalvel tuleb hakata tegelema ka põgenikega.⁴

1.2. Eesti piirivalve identiteet 2008

Eesti Vabariigi Piirivalveameti 2008 aasta visiooniks on luua turvatunne nii Eesti Vabariigi kui ka Euroopa Liidu elanikele ning soov olla Euroopa Liidu parimate piirivalveametite hulgas.

Piirivalveameti missioonina on ära märgitud järgnevad mõtted:

1. Riik algab piirist.
2. Piirivalve on turvalist elukeskkonda tagav jõustruktuur nii maal, merel kui ka õhus.

Märksõnadena on välja toodud professionaalsus, usaldusväärsus ning koostöö.

Eesti piirivalve käesoleva aasta põhiväärtusteks on:

1. Olla ausad ja vastutustundlikud, tugevad ja asjatundlikud, motiveeritud ja lojaalsed riigiteenistujad.
2. Vajadusel rakendada jõudu sisejulgeoleku kaitseks.⁵

1.3. Piirivalve kui organisatsioon

Piirivalve on riiklik relvastatud organisatsioon, mis kuulub Siseministeeriumi valitsemisalasse. Piirivalveamet teeb koostööd järgmiste Siseministeeriumi ametkondadega:

³ Membership Action Plan. Estonian Annual National Programme. Tallinn, 1999,

⁴ Eesti Piirivalve kodulehelt <http://www.pv.ee/index.php?page=313>

⁵ Peets, R. 2008 Piirivalveorganisatsiooni juhtimine. Õppematerjal

1. Päästeametiga – koostöö erinevate õnnetuste ja reostuse puhul veekogudel ja rannikumerel.
2. Kaitsepolitseiga – koostöö terroristide ja nendega seonduva kauba riigipiiri ebaseadusliku ületamise tõkestamisel ning päästetööde korraldamisel Eesti merepäästepiirkonnas terroriakti puhul.
3. Politseiametiga – koostöö kurjategijate kinnivõtmisel.
4. Sisekaitseakadeemiaga – koostöö tulevaste ja praeguste piirivalveametnike ja piirivalveteenistuse kutseala õppurite koolitamisel.

Koostöö tähendab kõigi riigipiiri valvavate ja kaitsvate jõudude tegevuse kooskõlastamist objekti, koha ja aja suhtes, et saavutada kõige parem tulemus ja jõudude kõige efektiivsem kasutamine. Koostöö peab olema konkreetne, täpne ja pidev. Piirivalveameti koostööd kaitsejõudude ja teiste riiklike ametite ja organisatsioonidega organiseerib riigi Piirivalveameti peadirektor.⁶

Eestis on kokku 37 kordonit, neist 30 asuvad mererannikul ja Peipsi ning Lämmijärve ääres. Mereäärsed kordonid on varustatud ujuvvahenditega, mis võimaldavad piiriveealade kontrollimist ja päästetööde teostamist. Põhiliseks valvemeetodiks merepiiril on ööpäevaringne tehniline ja visuaalne vaatlus territoriaal- ja sisemerel ning piiriveekogudel objektide avastamiseks, jälgimiseks ja tuvastamiseks, territoriaal- ja sisemere ning piiriveekogude valve piirivalve ujuvvahenditega, eetri pidev jälgimine hädasignaalide vastuvõtuks, patrullimine mere- ja järvepiiri rannikualal.⁷

Eesti Vabariigi riigipiiri pikkuseks on 1448,6 kilomeetrit, millest 767,0 km moodustab merepiir ning 681,6 km maapiir. Maapiir jaguneb kaheks, millest 343 km Läti Vabariigiga ja 338,6 km Vene Föderatsiooniga, millest omakorda 76,4 kulgeb Narva jõel ja 124,2 km Peipsi järvistul.⁸

⁶ Riigi Piirivalveamet. 1997 Piirivalvelaevade teenistusjuhend. Tallinn

⁷ Eesti Piirivalve kodulehelt <http://www.pv.ee/index.php?page=441>

⁸ Eesti Piirivalve kodulehelt <http://www.pv.ee/index.php?page=314>

Eesti Vabariigi piirivalve valvab riigipiire vastavuses Euroopa Liidu piiridele esitatavate nõuetega. Prioriteediks on Eesti riigi idapiir, mis on ühtlasi ka Euroopa Liidu välispiiriks. Piiri ületamine, piirikontroll ja valve on korraldatud Schengeni konventsioonis sätestatud põhimõtete kohaselt. Piirivalve tegevuspiirkonnaks on riigi piiriäärsed vallad ja linnad, piiriveekogude Eestile kuuluvad osad ning neis asuvad saared, territoriaal- ja sisemeri koos neis asuvate saartega, majandusvöönd ning rahvusvaheliseks lennuliikluseks avatud lennujaamade ja sadamate territooriumid, sõltumata nende asukohast. Kriminaal- ja haldusõigusrikkumiste menetlusel, samuti jälitustegevusel on piirivalvel õigus oma pädevuse piires tegutseda kogu riigi territooriumil.⁹

1.4 Piirivalvelaevad ja nende ülesanded

Piirivalvelaeva all mõistetakse mis tahes piirivalvele kuuluvat ujuvvahendit, mis on komplekteeritud piirivalvuritest meeskonnaga ning allub Eesti Vabariigi Piirivalveameti ohvitserile ja on ette nähtud Eesti Vabariigi merepiiri ja majandusvööndi kaitsmiseks. Piirivalvelaev kannab Riigi piirivalveameti lippu, vimplit ja Piirivalveameti eraldusmärke (pealkiri „Eesti Piirivalve”) ja tunnusjoon laevakerel.¹⁰

Piirivalvelaevade üksikdivisjon loodi Eesti Piirivalve struktuuri kuuluva piirivalveasutusena 1994. aastal 4. veebruaril. Üksikdivisjon koosnes selle loomise hetkel kolmest laevast ja kolmest kaatrist, mis kõik pärinesid naaberriikidest Soomest ja Rootsist ning mis olid saadetud välisabina Eesti piirivalvele. Samal aastal tehti algust ka kodumaise laevaehitusega – 1994. aasta juulis pandi Tallinna meretehases kiil esimesele Eestis ehitatud piirivalvelaevale Pikker. 100-tonnise veeväljasurvega 36-meetri pikkune alus valmis järgmisel aastal. 2000. aasta 1. juunil lasti vette teine Eestis ehitatud patrull-laev, Pikker-klassi laevaseeriat jätkav Vapper, mis on tänase seisuga piirivalve uusim laev. Täna kuulub piirivalvelaevade üksikdivisjoni koosseisu 13 patrull- ja õlitõrjelaeva. Divisjoni ülemaks on alates 2002.aastast vanemleitnant Aare Pildre.¹¹

Piirivalvelaevade üksikdivisjoni põhiülesanded on merepiiri valvamine ja kaitsmine,

⁹ Eesti Piirivalve kodulehelt <http://www.pv.ee/index.php?page=314>

¹⁰ Riigi Piirivalveamet. 1997 Piirivalvelaevade teenistusjuhend. Tallinn

¹¹ Eesti Piirivalve kodulehelt http://www.pv.ee/index.php?page=173&action=article&article_id=647

piirirežiimi nõuete täitmise tagamine sise- ja territoriaalmerel, osalemine otsingu- ja päästetegevuses territoriaal- ja sisemerel ja majandusvööndi õigusrežiimi tagamine. Samuti on divisjon põhiline jõud keskkonnareostuse avastamisel, lokaliseerimisel ja likvideerimisel.¹²

Divisjoni laevad on osa võtnud mitmetest rahvusvahelistest ja kodumaistest merepäästeõppustest ja –operatsioonidest, näitena võib tuua Sarex, Baltops, Puhas meri. Piirivalvelaevad aitavad vajaduse korral ka haigeid inimesi haiglasse transportida. Väheasustatud saarte elanikke varustavad piirivalvelaevad vajadusel toiduainete, kütuse ja ravimitega.¹³

¹² Eesti Piirivalve kodulehelt http://www.pv.ee/index.php?page=173&action=article&article_id=647

¹³ Eesti Piirivalve kodulehelt http://www.pv.ee/index.php?page=173&action=article&article_id=647

2. EESTIS KASUTUSEL OLEV PARDAKONTROLLISÜSTEEM

2.1. Pardakontrolli mõiste ja eesmärk

Käesolevas töös on lähema vaatluse all laevade pardakontroll merel rahuaja tingimustes. Pardakontrolli Eesti territoriaalvetes viib läbi Eesti Piirivalve. Territoriaalmere laiuseks on 12 meremiili ning selle lähtejooneks on mõtteline joon, mis madalvee puhul ühendab omavahel maismaa, saarte, laidude, kaljude ja veest väljaulatuvate üksikute kivide rannikust kõige kaugemal asuvaid punkte. Välisriigi laevadel on territoriaalmerest rahumeelse läbisõidu õigus.¹⁴

Pardakontrolli all mõistetakse laeva läbivaatust laeva- ja navigatsioonidokumentide, meeskonna ja reisijate dokumentide, veosedokumentide ja vajaduse korral ka laevaruumide kontrolli.¹⁵

2.2. Pardakontrolli teostava meeskonna komplekteerimine ja meeskonna ettevalmistus

Järgnevad alapeatükid kirjeldavad pardakontrolli teostava meeskonna komplekteerimist, meeskonna ettevalmistust, meeskonna ülesandeid ning varustust. Kahes järgnevas alapeatükis kirjapandu baseerub „Pardakontrolli ohvitseride kursuse” materjalidel. Materjalid pärinevad USA-st Virginiast, Reservi koolituskeskusest ning põhinevad USAs kasutusel oleva pardakontrolli süsteemile. Eestis toimuvatel pardakontrolli kursustel on kasutusel just need materjalid.

Meeskonna komplekteerimisel arvestatakse tööks vajalike oskuste ja isiksuseomaduste olemasolu. Olulisel kohal on võõrkeelte oskus ja eelnev töökogemus laevadega. Isiksuseomadustena oluliseimad on tasakaalukus, otsustusvõime ja valmidus meeskonnatööks. Nagu eelpool mainitud on antud töö juures palju abi inimestest, kellel on varasem laeval töötamise kogemus, kuna need inimesed tunnevad laevu ning nende

¹⁴ Riigi Piirivalveamet. 1997 Piirivalvelaevade teenistusjuhend. Tallinn

¹⁵ Riigi Piirivalveamet. 1997 Piirivalvelaevade teenistusjuhend. Tallinn

varasemaid kogemusi saab ära kasutada erinevate laevaruumide läbiotsimisel. Näiteks endist laevamadrust saaks kasutada kontrollitava laeva eluruumide ja trümmide läbivaatusel.

Meeskonna komplekteerimisel on vajalik kindlaks teha, et kellelgi ei oleks merehaigust või psühholoogilisi probleeme, näiteks pimedate või kitsaste ruumide kartust.. Need võivad saada takistuseks, kui pardakontrolli teostatakse merel ning laevaruumide läbiotsimisel.

Pardakontrollimeeskonna liikmete arv sõltub paljuski laeva suurusest, mida minnakse kontrollima ning sellest, kas laeval on kavas teostada täielikku või osalist kontrolli või siis kontrollitakse ainult laeva dokumente. Kui minna teostama pardakontrolli väikese jahi peale, pole vaja sellesse kaasata kahtekümmet isikut. Samas suuremate laevade puhul peab olema suurem toimkond, kes hakkab pardakontrolli teostama. Koera kaasamine laeva läbiotsimisse on vajalik, kui kahtlustatakse narkootikumide salakaubavedu või illegaalide peitumist alusel.

Kui meeskond on komplekteeritud, tuleb hakata neid instrueerima ning jagada meeskond töögruppidesse. Töögruppide moodustamisel üldiselt ametikohta ei tähtsustata. Gruppide moodustamisel peab jälgima, et igasse gruppi saaks kindlasti üks inimene, kes tunneks piisavalt laeva. Sellest lähtuvalt peab antud gruppide juhtideks valima pädevad inimesed kelle auaste võib olla madalam, kui mõnel grupi liikmel.

Meeskonna instrueerimisel on vajalik selgitada, mis tüüpi alusega on tegemist, kust riigist see alus tuleb ning mis on selle aluse lastiks. Lisaks tuleb rääkida meeskonnale ohtudest, mis laeval valitsevad. Tänapäeval on võimalik luua laeva profiil varakult enne laeva sisenemist sadamasse, milleks saab kasutada olemasolevat "MUSTA NIMEKIRJA" kus on üksikasjalikult ära toodud antud aluse tegevus (tegevusetus) erinevates situatsioonides määratud karistused jne. Eelkõige tuleb laevale minnes tagada pardakontrolli teostava meeskonna turvalisus ning valida ohutu koht laevale minemiseks. Pardale minekuks on vaja jälgida mõningaid tähtsaid ohutuskaalutlusi:

- rühma paigutus;
- rühma varustuse käsitlemine;

- pardale minekuala või laeva trapi seisukord.¹⁶

Enne laeva pardale minekut, peab pardakontrolli läbiviiv meeskond omale selgeks tegema, mida täpselt antud aluselt otsima hakatakse. Väga palju on abiks eelnevatest sadamatest saadud informatsioonist laeva kohta. Mida antud alus läbitud sadamatest peale laadis, kui palju on meeskonnas liikmeid, mis rahvusest on meeskonnaliikmed, mis rahvusest on laevakapten, mis riigi lipu all alus sõidab. Hea on, kui on olemas joonised antud laeva kohta.

Laeva vaatlused, mille pardale minnakse, on vajalikud selleks, et:

- tutvuda laeva plaaniga;
- saada informatsiooni laeva nime ja kodusadama kohta;
- hinnata meeskonna tegevust laeval;
- jälgida laeva meeskonna reaktsiooni laeva pardakontrolli teostavale meeskonnale;
- määrata kindlaks illegaalse tegevuse tunnused.¹⁷

2.3. Pardakontrolli teostava meeskonna ülesanded ja varustus

Pardakontrolli teostava meeskonna ülesannete ja varustuse ülevaade pärineb „Pardakontrolli ohvitseride kursuse” materjalidest ning on kasutusel Eesti piirivalvelaevadel.

Laevale minnes peab teostama järgnevaid vaatluseid:

- laeva asukoht (kus kai ääres asub, kuidas kinnitatud või asub laev reidil);
- laeva tegevus;
- laeva tüüp (kas see sobib kokku piirkonnaga);
- nime ja kodusadama kujutis;
- ebatavalised märgistused;
- laeva lipp;
- laeva ja seadmete seisund;

¹⁶ Pardakontrolli ... 2000:2-B-2

¹⁷ Pardakontrolli ... 2000:2-A-2

- laeva kurss ja kiirus;
- pardal nähtavate isikute arv;
- kuidas on pardalolevad isikud riietatud,
- meeskonna reaktsioon pardakontrolli teostavale meeskonnale.¹⁸

Küsimustele vastab üldjuhul laeva eest vastutav isik. Selleks isikuks võib olla laeva kapten või, kui mingil põhjusel pole kaptenit laevas (Nt. haige), siis laeva kapteni abi. Küsimustest saadud informatsiooni peab võrdlema vaatluste käigus saadud ja pardalemineku eelsete küsimuste abil saadud informatsiooni luureallikaga. Näiteks, kas vaadeldud kurss ja kiirus sobivad kokku lähtesadamaga ja järgmisena külastatava sadamaga.

Pardakontrolli teostavat meeskonda peab enne pardale minekut informeerima võimalikest riskidest laeval. Riskitaset aitavad määrata juba eelnevalt saadud andmed laeva kohta.

Võimalikud riskid:

- tuleoht;
- libedus tekil;
- kinnised uksed;
- trümmid, kus võivad olla sees mürgised gaasid.

Riskideks saab ka lugeda laeva kitsaid ja suhteliselt kitsaid koridore, treppe, samuti erinevate laeva meeskonnaliikmete käitumist. Laeva dekil ja trümmides olles tuleb jälgida kauba pakendite tähistust. Osades pakkides võib esineda ohtlikke ained, mis kokkupuutel vedelikega reageerida võivad. Selleks on üldiselt pakendid märgistatud. Need märgistused on rahvusvahelised ja neid nimetakse järgnevalt:

- R-laused;
- Riski ühendlaused;
- Ohutuslaused ehk S-laused;
- Ohutuse ühendlaused¹⁹

Enamlevinud tähistused koos selgitustega:

¹⁸ Pardakontrolli ... 2000:2-A-2

¹⁹ RTL 21.12.2004, 154, 2326

- R2- plahvatusohtlik löögi, hõõrdumise, tule või muu süttimisallika toimel;
- R11- väga tuleohtlik;
- R20/21- kahjulik sissehingamisel ja nahale sattumisel;
- S16- hoida eemal süttimisallikatest- mitte suitsetada!;
- S7/8- hoida pakend tihedalt suletuna ja kuivana.²⁰

Pardakontrolli teostaval isikul on kohustus need märgistused ära õppida või kanda kaasas vastavat infovoldikut, milles selgitatakse märgistuste tähendusi.

2.4. Pardakontrolli teostamine

Järgnevas alapeatükis antakse lühiülevaade pardakontrolli teostamisest Eesti Piirivalve poolt. Pardakontrollile eelneb uuring huviorbiidis oleva laeva kohta (laeva meeskond, last, kodusadam, sihtsadam). Pardakontrollist tuleb eelnevalt teavitada ka laeva omanikku ning laeva firmalt uuritakse võimalikult rohkem informatsiooni laeva kohta. Seejärel võetakse ühendust laevaga ja edastatakse vastavad käsklused laeva meeskonnale.

Pardakontrolli meeskond suundub laevale paadiga, paati tuleb minna nii, et kontrollitavast laevast poleks võimalik kindlaks teha, mitu inimest paadis on. Kontrolliva laeva ülejäänud meeskond on valmis kaitseks ohuolukorra ilmnemisel. Kuna pardakontrolli teostamise ajal ei tohi laeva tekil olla kontrollitava aluse meeskonnaliikmeid, siis paat liigub kontrollitava aluse suunas nii, et saadakse ülevaade laeva välitekkidest. Kontrollimeeskond läheb laevale alati kontrolliva laeva poolt pardalt. Seejärel liigub paat kontrollitava laeva vastasküljele, et omada ülevaadet tekil toimuvast.

Laeva läbiotsimist alustatakse sillast ning seal kontrollitakse ka laeva dokumente, samal ajal ülejäänud meeskond liigub laeva siseruumidesse. Samaaegselt võetakse kontrolli alla ka keskjuhtimispuul ja laeva mess. Messis otsitakse läbi sealviibivad meeskonnaliikmed.

Laevalt lahkudes ei tohi samuti unustada võimalikke ohte, mis võivad ohustada kontrollimeeskonda. Seetõttu peab iga meeskonnaliige olema koheselt valmis tõrjuma

võimalikud ohurünnakud.

Tagamaks meeskonna ohutus võimalike ohuilmingute tekkimisel, kuulub meeskonna iga liikme varustusse püstol kahe laetud salvega, kiiver ja killuvest. Vastavalt kontrollitava aluse ja selle meeskonna suurusele on osad kontrollmeeskonna liikmed varustatud ka automaatrelvadega (samuti kahe laetud salvega). Meeskonnal on varustuses ka meditsiinipaun, taskulambid, käsiraadiojaamad.²¹

²⁰ RTL 21.12.2004, 154, 2326

²¹ Pardakontrolli ... 2000:2-A-7

3. NATO LIIKMESRIIGIS USA-S KASUTUSEL OLEV PARDAKONTROLI SÜSTEEM

3.1. Eesti tee NATO-sse

Nii nagu ka sissejuhatuses märgitud on Eesti geograafiline asukoht riigile igati soodne. On loomulik, et nii mõnigi suurriik kindlustaks hea meelega oma positsioone ja laiendaks oma kontrolli Läänemerele. Eesti, iseseisva väikeriigi ning suurriikide naabri, üheks esmaseks kaitseküsimuseks on kindlustada oma julgeolek ja kaitse. Üks kindel võimalus selleks on otsida liitlasi rahvusvahelistest organisatsioonidest nt NATO, Euroopa Liit, ÜRO.

Eesti Vabariigi taasiseseisvumise järel tuli Eestil oma julgeolekuprobleeme ise lahendada hakata, luua vajalikud struktuurid ning kujundada nägemus, mille elluviimine tagaks stabiilsuse ja rahumeelse arengu. Olulise eesmärgina julgeoleku kindlustamisel nähti koostööd teiste riikidega ning samm-sammulist integreerumist olulistesse julgeolekuorganisatsioonidesse.²²

Eesti alustas 1996 aastal NATO-ga (North Atlantic Treaty Organisation ehk Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsioon) 16+1 läbirääkimisi Eesti liitumise ettevalmistamiseks. Vastavaid ettevalmistusi hakati nimetama Intensiivne Dialoog Liitumisküsimustes (*Intensified Dialogue on the Questions of Membership*). 1999 aasta aprillis toimus Washingtonis tippkohtumine, kus tähistati NATO 50. aasta juubelit. NATO tunnustab Eestit kui võimalikku liikmekandidaati. Üheksale kandidaatriigile esitatakse Liikmelisuse tegevusplaan (*Membership Action Plan, MAP*).²³

2002 aasta novembris toimus Praha tippkohtumine, kus Eestile koos Bulgaaria, Leedu, Läti, Rumeenia, Slovakkia ja Sloveeniaga esitatakse kutse liitumisläbirääkimistele NATO-ga ühinemiseks.

Eesti liitumisläbirääkimised NATO-ga toimusid ajavahemikul 2003 aasta jaanuarist kuni

²² Eesti Kaitseministeeriumi kodulehelt: <http://www.mod.gov.ee/?op=body&id=376>

²³ Eesti Kaitseministeeriumi kodulehelt: <http://www.mod.gov.ee/?op=body&id=152>

2003 aasta märtsini. 2003 aasta märtsis allkirjastavad NATO liikmesmaad 26.märtsil Brüsselis Bulgaaria, Eesti, Leedu, Läti, Rumeenia, Slovakkia ja Sloveenia liitumisprotokollid Põhja-Atlandi lepinguga. 29. märtsil 2004 aastal deponeeritakse Põhja-Atlandi leping Washingtonis ning antakse hoiule USA Riigidepartemangu (välisministeerium). Deponeerimise hetkest alates on Eesti NATO täieõiguslik liige.²⁴

3.2. Eesti NATO liikmesriigina

NATO-ga ühinedes saab riik selge julgeolekutagatise vastavalt Põhja-Atlandi lepingu artiklis 5 sätestatud ühise kaitse põhimõttele: relvastatud rünnak ühe või enama liikmesriigi vastu loetakse rünnakuks kõigi liikmesriikide vastu. Seda heidutusefekti on iseloomustatud ka nõ musketäride põhimõttena „üks kõigi ja kõik ühe eest”. NATO-ga ühinedes on riik osa ühiste väärtushinnangute, demokraatliku riigikorralduse ja turumajanduse kaitseks loodud kollektiivse kaitse süsteemist²⁵

Sõltuvalt terrorismi aktiivsest levikust üle maailma on oluline, et igal laeval oleks välja töötatud ja põhjalikult läbi praktiseeritud nõ kaitsereaktsioon, mida on võimalik rakendada kiirelt ohu ilmnemise korral. Lähtuval sellest on oluline, et laevade meeskondade liikmed oleksid täpselt kursis ja teaksid oma kohustusi ohu ilmnemise korral, et oleks võimalik kaitseüsteemid võimalikult kiiresti tööle rakendada. Kuigi iga ohuolukord on erinev, on siiski võimalik välja töötada põhiline tegevuskava ohuolukorra ilmnemise puhuks.²⁶

SPO (Ships Protection Organisation) organisatsiooni eesmärgiks on laevade kaitse nii ootamatute kui ette hoiatatud rünnakute eest. Kuna hoiatusaeg laevade poolt võib ohu ilmnemisel jääda väga lühikeseks on oluline, et iga laeva välja töötatud kaitsetegevus toimiks.²⁷

3.3. Pardakontrolli teostamine USA vägede poolt

NATO-l on liikmesriike 26. Siinkohal on ära toodud ülevaade ühe NATO asutajaliikme –

²⁴ Eesti Kaitseministeeriumi kodulehelt: <http://www.mod.gov.ee/?op=body&id=152>

²⁵ Eesti ja NATO 2003 Kaitseministeeriumi väljaanne

²⁶ Ships... juhend

Ameerika Ühendriikide pardakontrolli põhimõtetest.

A Maritime Interdiction Operation (MIO) hõlmab laevanduse/merenduse kaitse jõustamist.

MIO kontrolli alla kuuluvad järgmised valdkonnad:

- Mereliikluse seire
- Tsiviillaevade kontroll
- Laevade pardakontroll
- Laeva ja kauba arestimine pardakontrollist keeldumise korral.

Pardakontrolli toimingud laevapardal on jaotunud laeva meeskonna, dokumentide ja kauba kontrolliks, samuti tõendite otsimiseks laeval asuva ebaseadusliku kauba kohta ning vajadusel ka laeva kinnipidamine sihtsadamas põhjalikuma kontrolli eesmärgil.

Laeva dokumentidena tuleb kontrollimiseks esitada laeva registreerimistunnistus, tegevusluba, meeskonna ja reisijate nimekiri, laeva teki ja raadio logistika, kauba dokumendid, veokiri, ohtliku kauba dokumendid, kauba laadimise plaan, passid, meremehe raamatud, navigatsioonikaardid, tervisekindlustused. Pardakontrolli käigus koostatav aruanne pardakontrollimeeskonna poolt peab sisaldama järgmisi fakte – kontrollitava laeva kodusadam, laeva lipp, laeva omanik, rahvusvahelise kutsungi märk, kaup, laeva eelnevalt läbitud sadam, laeva järgmisena läbitav sadam ning lõppsadam.

Pardakontrolli meeskond koosneb 11 liikmest ning koosneb omakorda mitmest väiksemast meeskonnast. Meeskonna hulka kuuluvad pardakontrolli ohvitser (NAV), pardakontrolli ohvitseri abi tehnika küsimustes, sillavaht ning kolm väiksemat meeskonda, millest üks on turvameeskond, mis koosneb meeskonna liidrist ja meeskonna liikmest ning kaks otsingumeeskonda, mis koosnevad meeskonna liidrist ja kahest meeskonna liikmest.

Laevade pardakontrollis eristatakse kolme erinevat etappi sõltuvalt kontrollitava laeva reageeringust lubada pardale kontrollimeeskond:

1. Vastupanu mitteosutav pardakontroll – aluse kapten järgib OSC direktsoone ja järgnevad lisatingimused on täidetud: ilmseid vastupanu meetmeid pole rakendatud, luureandmed ei osuta võimalikule ohule.
2. Mittekoostöövalmis pardakontroll – luureandmed ei osuta ohule ning üks järgnevaist olukordadest on ilmnunud: aluse juht ei tunnista sidepidamist, ei avalda

²⁷ Ships... juhend

oma seisukohta selles piirkonnas viibimiseks, keeldub pardakontrollist või viivitatakse korralduste täitmise, tõkestatakse, tehakse keeruliseks, hoidutakse pardakontrollist, aluse arestimisest ning läbiotsimisest.

3. Vaenulik pardakontroll – kus esinevad üks või kõik järgnevatest tingimustest: aluse kapten keeldub kindlalt lubamast pardakontrolli oma alusele, vastuseis on selgelt tajutav ning on tajutav oht pardameeskonnal pardale minemiseks, alust kahtlustatakse terrorismi, terroristide salakaubaveos.²⁸

3.4 Pardakontrolli meeskonna koolitus ja väljaõpe

Meeskonna koolitus on mitmetasandiline, sõltuvalt meeskonna liikme positsioonist pardakontrolli teostamisel. Kursustele eelnevad mitmesugused katsed nt füüsilised, relvakasutus jne. Kursuse läbinuile tagab töökoht võimaluse omandatud teadmisi praktilises tegevuses täiendada.

Pardakontrolli meeskonnaliikme kursus on mõeldud pardakontrolli meeskonna liikmetele ning sisaldab endas mitmeid pardakontrolliga seotud alateemasid: seadusandlus, jõu kasutamine, kaitsetaktika, arestimise protseduurid, pardaprotseduurid, pantvangi olukord, raportite kirjutamine. Kursuse teoreetiline osa on 9-päevane ning kursuse lõpetanu on valmis teostama pardakontrolli pardakontrolliohvitseri juhendamise all.²⁹

Rannavalve pardakontrolliohvitseri põhikursus – kursuse eesmärgiks on valmistada pardakontrolliohvitseri ette võimalikeks ohtudeks ja kohustuste täitmiseks merel. Kursuse lõpetanu peab olema valmis juhendama pardakontrollimeeskonda meeskonnale ohutult ja professionaalselt vastavalt USA seadusandlusele. Kursuse kestvus on 4 nädalat ning sisaldab endas järgmisi teemasid : sisaldab seadusandlust, jõukasutamine, taktikalised protseduurid, kaitsetaktika, arestimise protseduurid, pardalemineku protseduurid, kalandus- ja laevandus regulatsioonid, kriminaalõigus, põhiseaduslik õigus, mereõiguse kasutamine pardakontrolli protseduur , mereohutuseseadus, pantvangi olukordi, tunnistuste andmist kohtus.

²⁸Crisis Response Operations. Õppematerjal

²⁹ U.S. Coast Guard Boarding Team Member Course <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/u-s-coast-guard-boarding-team-member-course>

Kursus on mõeldud USA rannavalve personalile ning mereväeohvitseridele teistest riikidest.³⁰

Pardakontrolli ohvitseri kvalifikatsiooni tõstmise kursus/täiendkursus – kursuse teoreetiline osa on 11-päevane ning sisaldab järgmisi teemasid: seadusandlus, jõukasutamine, taktikalised protseduurid, kaitsetaktika, arestimise protseduurid, pardalemineku protseduurid, kalandus- ja laevandus regulatsioonid, kriminaalõigus, põhiseaduslik õigus, mereõiguse kasutamine pardakontrolli protseduur, mereohutuseeadus.³¹

3.5 Eesti pardakontrolli koolitussüsteem võrrelduna USA-s kasutusel oleva pardakontrolli koolitussüsteemiga

Eesti Piirivalveametis täiendkoolituse eesmärgiks on tagada teenistujate suutlikkus täita professionaalselt piirivalvele pandud ülesandeid muutavas tegevuskeskkonnas. Koolitusvajaduse all mõistetakse erinevust tegeliku ja soovitud taseme vahel teenistuja teadmistes, oskustes ja hoiakutes.³² Sellest lähtuvalt ilmneb, et mingil tasandil on tulnud koolitusvajaduse väljaselgitamiseks infosulg, kuidas muidu on võimalik selgitada asjaolu, et pooled küsitlusele vastanud meeskonnaliikmed pole läbinud pardakontrollialast koolitust ja puuduvad sellealased teadmised. Ometi kuulub nende tööülesannete hulka vajaduse ilmnemisel ka pardakontrolli läbiviimine.

Eesti pardakontrolli koolitusprogramm põhineb suuresti USA-s kasutusel oleval programmil, seetõttu on koolituse sisulised sarnasused olemas.

USA pardakontrolli koolitussüsteem on mitmetasandiline, eraldi koolitusprogrammid on välja töötatud meeskonna nn lihtliikmetele ning programmid pardakontrolli ohvitseridele. Kuna meeskonnaliikmete tööülesanded pardakontrollis on erinevad, vajavad nad ka

³⁰ U.S. Coast Guard Basic Boarding Officer Course. <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/u-s-coast-guard-boarding-officer-course/?searchterm=boarding%20team>

³¹ Boarding Officer Qualification Support Program . <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/boarding-officer-qualification-support-program-boqsp/?searchterm=boarding%20team>

³² Piirivalve täiendkoolituse põhimõtete kinnitamine

erinevaid teadmisi ja kogemusi. USA koolitusprogramm näib oma olemuselt süsteemsem kui Eesti oma. Ilmnes ka läbiviidud küsitlusest, et puudub väljatöötatud toimiv ja ühtne süsteem.

Koolitused on lühiajalised mõlemas riigis. USA-s eelnevad koolitusprogrammiga liitumisele mitmed katsed ning koolituse läbinu töökoht peab kindlustama võimaluse teadmisi praktikas kasutada ja kogemusi hankida. Eestis jääb koolituse läbinuil üldjuhul praktiline pool vajaka ning oma teadmiste kasutamise hulk on piiratud.

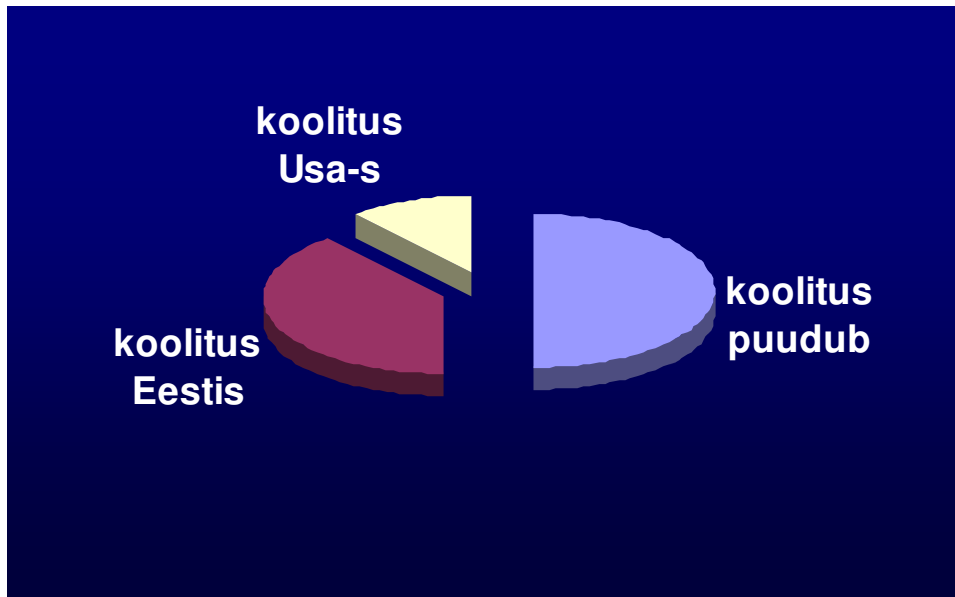
4. KÜSITLUS, MIS VIIDI LÄBI PIIRIVALVELAEVADE MEESKONDADE HULGAS

Käesoleva töö jaoks viidi läbi küsitlus piirivalvelaevadel „Valvas”, „Vapper”, „Torm”, „Kõu”, „Pikker” töötavate piirivalveametnike hulgas. Küsitluse eesmärgiks oli saada meeskonnaliikmete hinnang nende teadmistele pardakontrollist, nende valmisolekule teostamiseks pardakontrolli ning nende arvamust meeskonna ja laeva valmisolekust teostamiseks pardakontrolli.

Küsitlusankeedid anti üle laevade meeskondadele, küsitluslehti oli kokku 20, neist 17 tagastati koos vastustega. Ankeedis oli palutud vastata lisaks isikut puudutavatele küsimustele (mis laeval, kui kaua ning kellena töötab) vastata ka allpool väljatoodud küsimustele:

1. Kas, kus ja millal olete saanud laevade pardakontrolli alast koolitust?
2. Kuidas hindate koolitusel saadud teadmisi reaalse töö tegemisel?
3. Kuidas hindate laevavarustuse piisavust/efektiivsust/kaasaegsust laevade pardakontrolli teostamisel merel?
4. Kas olete olnud laevade pardakontrolli teostava meeskonna liige?
5. Kas laevas on komplekteeritud meeskond ootamatuteks olukordadeks (pardakontroll) ?
6. Milline varustus on kaasas kui minnakse teostama pardakontrolli?
7. Mitmest liikmest koosneb pardakontrolli teostav meeskond ning millest sõltub liikmete arv?
8. Kas pardakontrolli meeskonna liikmetele on määratud kindlad ülesanded?
9. Mille järgi need ülesanded on liikmetele jaotatud?
10. Milliseid puudusi olete märganud pardakontrolli teostamisel?
11. Ettepanekud töö efektiivsemaks muutmiseks, lähtuvalt esiletulnud puudustest.

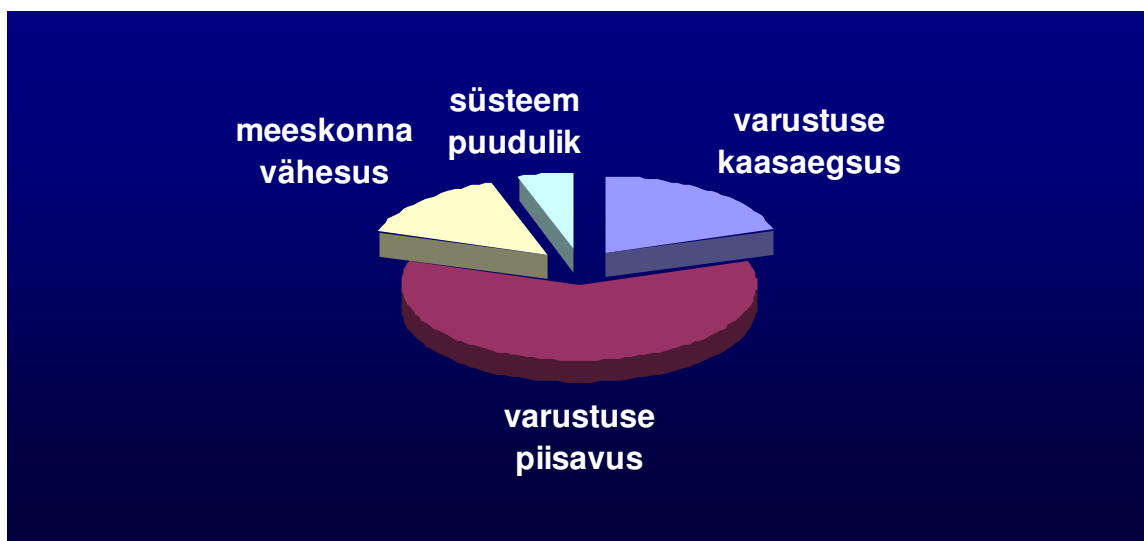
Ankeedile vastanute keskmine tööstaaž piirivalvelaeval on 5,7 aastat, neist kõige lühem teenistusaeg on 2 kuud ja kõige pikem 15 aastat. Vastanute hulgas olid esindatud auastmed nooremseersandist kuni kapteni auastmeni. Ametikohtadest olid esindatud pootsman, mehaanik, tüürimees, komandör, komandöri abi.



Joonis 1. Meeskonnaliikmete ettevalmistatus pardakontrolli teostamiseks

Juuresolevalt jooniselt selgub, et pooltel vastanutest puudub pardakontrollialane koolitus. Küsitluslehtedel selgituseks on osad vastajad omalt poolt lisanud, et on omandanud kogemusi laevasisesest koolitusest, töö käigus ning oma vigadest õppides.

Enamus Eestis koolitusel osalenuist on läbinud selle Muraste Piirivalvekoolis. Koolituse taset hinnatakse erinevalt, väga puudulikust kuni heani. Kommentaarideks on lisatud, et koolitus annab ettekujutuse pardakontrollist, kuid koolituse praktiline osa on ebapiisav. Üks USA-s koolituse läbinud piirivalveametnik hindab läbitud koolituse taset kõrgelt, kuid lisab samuti, et teooria ja praktika peaksid käima käsikäes.

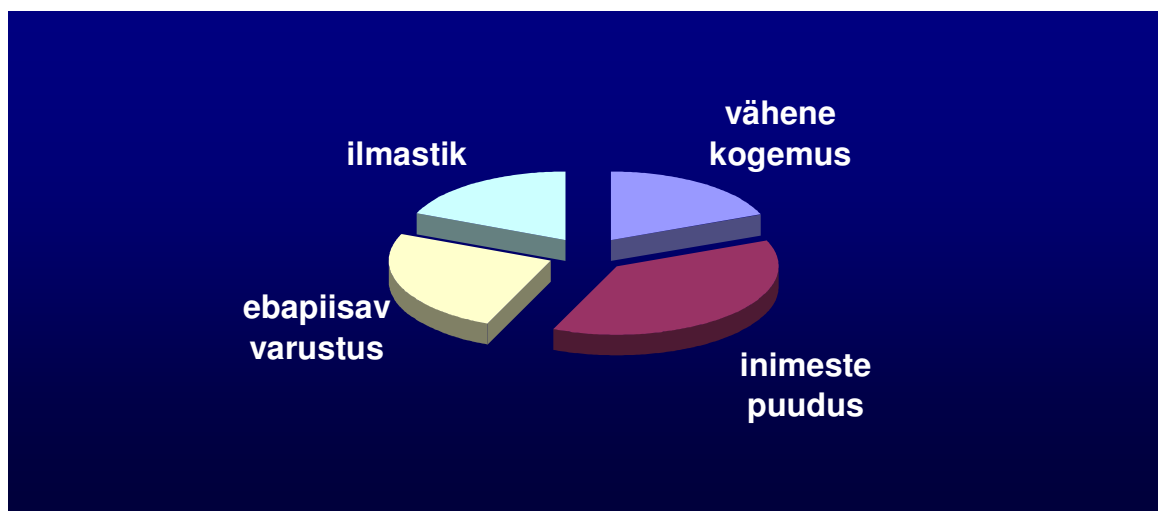


Joonis 2. Laevade varustuse puudujäägid

Juuresoleval joonisel on ära märgitud need puudused, mis laevadel esinevad teostamiseks pardakontrolli. Laevade varustatust pardakontrolli teostamiseks hinnatakse puudulikkust kuni keskmiseni. Ühe laeva meeskonna liikmed vastavad, et nende laeval vastav varustus puudub. Nagu jooniselt selgub, on kõige suurema puudusena ära märgitud varustuse ebapiisavus ja mitte kaasaajale mittevastavus, sealhulgas tõstetakse esile just sidevahendeid ja operatiivpaatide seisukorda. Rõhutatakse ka kogu süsteemi puudulikkust. Tsiteerin ühe staažika ja pikaajalise töökogemusega vastaja arvamust: „Viimastel aastatel puudub süsteem antud valdkonna arendamisel ja täiustamisel nii seadusandluse kui ka varustuse suhtes. Efektiivsusest me ei saa aga paraku üldse rääkida.” Rõhutatakse ka inimeste puudust laeval, seda puudust toonitatakse mitme küsimuse/vastuse juures. Antud valdkonnas ei toodud välja midagi positiivset.

Laevadel üldjuhul ei ole komplekteeritud meeskonda ootamatuteks olukordadeks, seda tehakse vastavalt kujunenud olukorrale. Ka siin toonitatakse veel kord inimeste nappust laeval. Pardakontrolli teostava meeskonna liikmete arv varieerub vastustes suuresti, kui üks laev suudab kokku panna meeskonna minimaalselt kolmest inimest, siis teise laeva maksimum liikmete arvuks on neli. On välja toodud ka see, et pardakontrollimeeskonna liikmete arv sõltub eelkõige kontrollitava laeva suuruselt ning ohuolukorrast, kuid oma piirangud seab ka meeskonnaliikmete arv piirivalvelaeval. Optimaalseks pardakontrolli teostava meeskonnaliikmete arvuks loetakse 7 inimest, kuid realselt on võimalik

meeskonda arvata 2-5 liiget. Pardakontrollimeeskonna liikmetele on määratud kindlad ülesanded, mis sõltuvad liikmete kogemustest, praktikast, pädevusest, ametikohast. Ülesannete jaotus sõltub ka kontrollitava laeva suurusest ja liigist.



Joonis 3. Puudused pardakontrolli teostamisel

Puudustena pardakontrolli teostamisel on välja toodud meeste puudulik väljaõpe või vähene kogemus, suurema ohu ilmnemise korral jääks meestest puudu, piirivalvelaev ei ole piisavalt heas korras, veel vähem ollakse rahul operatiivpaadiga, meeskond ei tunne laevade eripära, seetõttu on raskendatud ka laeva läbiotsimine.

Teiselt poolt vaadatuna tuuakse välja ka kontrollitava laeva enamlevinud puudusi: ei jälgita määratud raadiosagedusi, ei teavitata kaldajaama, pole õigeaegselt täidetud dokumentatsioon, laeva meeskonnaliikmed ei vasta koostatud nimekirjale. Segava faktorina pardakontrolli teostamisel tuuakse ka eestimaiseid ilmastikuolusid.

Ettepanekud, mis küsitluse käigus välja pakuti on järgmised:

1. Tagada pidev koolitus ja võimalus omandatud praktikas kasutada.
2. Tagada piisav meeste arv laevas.
3. Muuta riietust paremaks.
4. Oleks vaja kaasata rohkem ka maapiirivalvureid.
5. Laevad oleks vaja varustada vastavate seadusaktide, normatiivide ja eeskirjadega.

6. Uuendada varustust.
7. Kasuks tuleks ka koostöö teiste struktuuridega ja kolleegidega teistest riikidest.
8. Pakutakse välja ka moodustada eraldi mobiilne meeskond, kes vajaduse tekkimisel kaasatakse.
9. Komplekteerida konkreetne grupp igas piirkonnas, koolitada kõrgemal tasemel, motiveerida.

Küsitluse tulemusena võib järeldada, et tegemist on valdkonnaga, mis vajab mitmeid muudatusi ja ümberkorraldusi. Küsitluse vastustest kerkis esile päris mitmeid lahendust vajavaid probleeme ning polnud ühtegi valdkonda, mida piirivalveametnikud küsitluses piisavalt heaks oleks tunnistanud ning mis muudatusi ei vajaks. Eriti rõhutati inimeste puudust laevas, mille tulemusena on muuhulgas raskendatud ka pardakontrollimeeskonna komplekteerimine, lisaks veel puudujäägid koolitusvaldkonnas ning rahulolematust ja teravat kriitikat tekitab ka laeva ja selle varustuse seisukord.

Ettepanekud lähtuval küsitluse tulemustest

Käesoleva töö eesmärgiks oli selgitada pardakontrolli mõistet ja olemust ning saada ülevaade pardakontrolli korralduse hetkeolukorrast Eestis ning võrreldes seda NATO-s kasutusel oleva süsteemiga, leida sarnasusi ja erinevusi ning saadud võrdlusest välja tuua eestipoolse süsteemi kitsaskohti ning ettepanekuid nende parandamiseks. Töös oli vaatluse all ka missugused vahendid ja võimalused piirivalvel pardakontrolli teostamiseks on ning kuidas on piirivalvurid vastavaks ülesandeks ettevalmistatud.

Uurimustöö peaküsimuseks oli, kuidas muuta Eestis olemasolevat süsteemi efektiivsemaks ning alaküsimused - kas Eesti piirivalveametnikel on piisavalt kogemusi ning vahendeid teostamiseks efektiivselt pardakontrolli ning mis on need pidepunktid, mis tuleks efektiivsuse mõttes üle võtta NATO liikmesriigi USA süsteemilt.

Läbiviidud küsitlusest ilmnis mitmeid ettepanekuid, millele piirivalveametnikud küsitluslehti täites tähelepanu olid pööranud. Siinkohal on antud ülevaade neist väljapakutud ettepanekutest koos käesoleva töö autori kommentaaridega antud ettepanekutele:

- Tagada piirivalvelaevade meeskondadele pidev koolitus ja võimalus omandatud praktikas kasutada.

Koolituse poolepealt tuli küsitluse käigus puudusena välja praktilise poole vähesus. Olulise märkusena tuleb välja tuua ka koolituse puudumine suure osa meeskonnaliikmete hulgas. Praegusel hetkel pardakontrollialane koolitus Muraste Piirivalvekoolis praktiliselt puudub. Koolitus ostetakse sisse mereväest. Koolitajaks on endine õppejõud Muraste koolist. Õpe on liiga lühiajaline saamaks piisavalt teadmisi ja omandamiseks kogemusi, et piirivalveametnik antud valdkonnas ennast kindlalt saaks tunda. Kindlasti tuleks senisest rohkem tähelepanu pöörata ka koolituse praktilisele poolele, sest teoreetilistest teadmistest jääb antud valdkonnas, mis on ju praktilise suunitlusega, kindlasti väheseks. Autor leiab, et on vajalik läbida vastav koolitus kõigil piirivalvelaeva meeskonna liikmeil, sest pole võimalik teha efektiivselt tööd mille kohta puuduvad nii teoreetilised kui ka praktilised teadmised.

- Tagada piisav meeste arv laevas.

Kuigi üleriigiliselt läbiviidud uurimustest selgub, et piirivalve kui organisatsioon on rahva usaldatavuse edetabelis esikohal juba pikemat aega, pole siiski antud töö eestlaste hulgas piisavalt huvipakkuv ega populaarne, kuna tööjõupuudus piirivalves on suur. Suuremat tähelepanu tuleks pöörata uute inimeste värbamisele ning olemasolevate inimeste motivatsiooni hoidmisele, et vältida väljavoovust organisatsioonist.

- Muuta riietust paremaks

Piirivalveametnike vormiriietusel on mitmeid puudujääke. Olulisemad neist on, et riietus pole veekindel, suvine vorm on umbne, seega ilmastikuga mittesobiv. Vorm on tuleohtlik, sünteetiline materjal tekitab staatilisist elektrit. Vormiriietus peaks olema tugevast õhku läbilaskvast materjalist. Tõenäoliselt annaks häid tulemusi antud valdkonnas teha koostööd teiste, ka välisriikide vastavate ametkondadega, vahetades kogemusi ja teadmisi.

- Oleks vaja kaasata rohkem ka maapiirivalvureid

Siinkohal jääb arusaamatuks, mida vastaja selle vastuse all on mõelnud, kuigi kindel on see, et igasugune koostöö erinevate üksuste, ametkondade vahel on vajalik ja edasiviiv jõud.

- Laevad on vaja varustada vastavate seadusaktide, normatiivide ja eeskirjadega.
- Uuendada varustust

Küsitluse tulemustest selgus, et laevade varustusega ei oldud rahul, varustus on aegunud ning ebapiisav. See on teema kõrgema taseme ametkondadele, kui tegemist on piirivalveametiga - organisatsiooniga, mille ülesandeks on tagada Eesti riigi julgeolek, siis pole just õigem koht varustusega koonerdada.

- Kasuks tuleb ka koostöö teiste struktuuridega ja kolleegidega teistest riikidest

Igasugune koostöö on vajalik ja edasiviiv õppimaks teiste vigadest ning positiivsetest kogemustest.

- Pakutakse välja ka moodustada eraldi mobiilne meeskond, kes vajaduse tekkimisel kaasatakse. Komplekteerida konkreetne grupp igas piirkonnas, koolitada kõrgemal tasemel, motiveerida.

Tuleks kaaluda kas majanduslikult oleks mõttekam koolitada teatud hulk inimesi (1-2 meeskonda) vastavaks tööks ning neid vajadusel kaasata. Antud variant on tõenäoliselt majanduslikult otstarbekam ning tegevust rohkem ühte punkti suunata.

Uurimustöö edasised kasutusvõimalused

Kuna antud uurimustöö annab ülevaate pardakontrolli hetkeseisust Eesti piirivalves, siis on võimalik selle töö tulemusi kasutada antud valdkonnas muutuste sisseviimisel ja uuendamisel. Kuigi uurimuses osalesid viie piirivalvelaeva meeskonnaliikmed, kes reaalselt selle tööga igapäevaselt kokku puutuvad, siis nüüd, tulemusi analüüsid leidis töö autor, et uurimusse oleks pidanud kaasama ka ametnikke, kes vastutavad antud teema organisatoorse poole pealt, näiteks kursuste korraldamine, läbiviimine jne.

Püstitatud küsimustele leiti antud töös lahendus. Autor arvab, et antud uurimustöö tulemused ja ettepanekud on piisavalt usaldusväärsed kasutamaks neid ka edaspidi. Ettepanekuid ja tulemusi on võimalik kasutada järgnevates samalaadsetes töodes ning samateemaliste kursuste organiseerimisel ja läbiviimisel.

KOKKUVÕTE

Käesolevas töös antakse ülevaade laevade pardakontrolli teostamisest Eesti piirivalveametnike poolt ning pardakontrollimeeskonna ettevalmistusest vastavateks operatsioonideks. Pardakontrolli toimingud teostatakse lähtuvalt Eesti Vabariigis kehtivatest seadustest.

Töö eesmärgiks oli selgitada pardakontrolli mõistet ja olemust ning saada ülevaade pardakontrolli korralduse hetkeolukorrast Eestis. Töös püüti vastust leida järgmistele küsimustele: missugused vahendid ja võimalused on piirivalvel pardakontrolli teostamiseks ning kuidas on piirivalvurid vastavaks ülesandeks ettevalmistatud ning mis on need pidepunktid, mis tuleks efektiivsuse mõttes üle võtta NATO liikmesriigi süsteemilt.

Töö uurimuslikus osas viidi läbi küsitlus Eesti piirivalvelaevade meeskondade hulgas kogumaks informatsiooni meeskonnaliikmete ettevalmistusest ning laevade varustusest teostamiseks pardakontrolli ning saamaks piirivalveametnike ettepanekuid süsteemi paremaks muutmiseks. Küsitluse tulemusena selgus, et pardakontrolli teostamiseks teadmised kas puuduvad või on läbitud vastavaalane koolitus. Koolitusel omandatud teadmisi hinnati üldjuhul ebapiisavaks ning välja toodi ka koolituse praktilise poole puudujääk. Lisaks sellele ei ole meeskonnad rahul ka laevade varustusega, kuna varustus on ebapiisav ja aegunud. Kõige rohkem torkas tulemusena silma inimeste puudus laevadel.

Töö alguses esitatud eesmärgid on täidetud ning töö kirjutamisprotsessis said vastuse sissejuhatuses püstitatud küsimused.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. Eesti uue aastatuhande lävel 2003: 70-71. Tallinn. TEA kirjastus
2. Eesti Vabariigi julgeolekupoliitika alused 06.03.2001
3. Membership Action Plan. Estonian Annual National Programme. Tallinn, 1999,
4. Eesti Piirivalve kodulehelt <http://www.pv.ee/index.php?page=313> 02.02.2008
5. CRISIS RESPONSE OPERATIONS (NA5CRO) õppematerjal
6. Eesti Kaitseministeeriumi kodulehelt: <http://www.mod.gov.ee/?op=body&id=152> 05.02.2008
7. Eesti ja NATO 2003 Kaitseministeeriumi väljaanne
8. Ships Protection Organisation juhend
9. Peets, R. 2008 Piirivalveorganisatsiooni juhtimine. Õppematerjal
10. Riigi Piirivalveamet. 1997 Piirivalvelaevade teenistusjuhend. Tallinn
11. Pardakontrolli ohvitseride kursus 2000:2-A-7 Yorktown, Virginia, Reservi koolituskeskus
12. Ohtlike kemikaalide identifitseerimise, klassifitseerimise, pakendamise ja märgistamise kord RTL 21.12.2004, 154, 2326
13. U.S. Coast Guard Basic Boarding Officer Course. <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/u-s-coast-guard-boarding-officer-course/?searchterm=boarding%20team> 10.03.2008
14. Boarding Officer Qualification Support Program . <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/boarding-officer-qualification-support-program-boqsp/?searchterm=boarding%20team> 10.03.2008
15. U.S. Coast Guard Boarding Team Member Course <http://www.fletc.gov/training/programs/charleston-fletc/u-s-coast-guard-maritime-law-enforcement-academy-charleston-training-programs/u-s-coast-guard-boarding-team-member-course> 10.03.2008
16. Piirivalve täiendkoolituse põhimõtete kinnitamine Piirivalveamet käskkiri nr. 561.08.12.2006

THE ANNOTATION

This term paper consists of 33 pages and includes a theoretical part and a research. This paper is divided into five chapters. The basic theme of this paper is accomplishing boarding, both by the Estonian border guards and USA coast guards, training the boarding teams for the procedures and the outcome of this research is to make suggestions how to improve the present system.

The research was based on a border guard as an organization and one field of its operations – boarding at the sea. The purpose of this research was to get an overview about the situation in Estonia. The main question was how the system could be improved for working more effectively than now.

The research method was a questioning, questioning among the boarding team members to get an overview about their knowledge about boarding, how educated they are in this field and how good are the vessels` apparel for boarding procedures.

Outcome of this research is new in this field in Estonia and it can be used in similar researches and papers in future.