

ASUTUSESISESEKS KASUTAMISEKS
Rektori otsus: 08.04.2024 nr 6.1-17/984-1
Teabevaldaja nimi: Sisekaitseakadeemia
Juurdepääsupiirangu alus: AvTS § 35 lg 1 p 5¹
Lõpptähtaeg: 08.04.2029
Märke vormistamise kuupäev: 08.04.2024

Sisekaitseakadeemia

Finantskolledž

Kristel-Heleri Järvi

TOLLIAMETNIKE PROFILEERIMISE ALASE TEADLIKKUSE ARENDAMINE

Lõputöö

Juhendaja:

Helle Koitla, magistrikraadile vastav kvalifikatsioon

Kaasjuhendaja:

Tomas Haavistu, rakenduskõrgharidus

Tallinn 2024

SISEKAITSEAKADEEMIA LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

Finantskolledž	Juuni 2024
<p>Töö pealkiri eesti keeles: Tolliametnike profileerimise alase teadlikkuse arendamine</p> <p>Töö pealkiri võõrkeeles: <i>Developing Customs Officials Knowledge of Profiling</i></p> <p>Lõputöö teema on „Tolliametnike profileerimise alase teadlikkuse arendamine“. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja sisaldab inglise keelset resümeed. Töö koosneb 52 leheküljest, see sisaldab ühte joonist, 13 tabelit ja kahte lisa. Lõputöö koostamisel on kasutatud 50 erinevat eesti ja inglise keelset allikat, millele on tekstis viidatud. Lõputöö uurimisprobleem on, kuidas suurendada tollikontrollis tuvastatud rikkumiste tabavust läbi visuaalse ja andmepõhise profileerimise. Lõputöö eesmärk on välja selgitada tollitöötajate teadmised ja oskused profileerimisest ning nende parendamise võimalused. Lõputöö koosneb kahest peatükist, mis on jaotatud alapeatükkideks. Esimeses peatükis käsitletakse profileerimise aluseid. Peatükis kirjeldatakse riskijuhtimise protsessi etappe ja mis osa on profileerimisel selles protsessis. Analüüsitakse profileerimise olemust, selle peamisi eeldusi ja uuritakse, millised on kaks peamist profileerimise meetodit. Teises peatükis antakse ülevaade kasutatud metoodikast ja analüüsitakse Maksu- ja Tolliameti tollis töötavate vahetusevanematega läbi viidud intervjuusid. Analüüsimise põhjal tehakse järeldused ja ettepanekud, kuidas ametnike profileerimise alaseid teadmisi ja oskusi parendada.</p>	
<p>Võtmesõnad: toll, profileerimine, profiil, risk, riski juhtimine</p>	
<p>Võõrkeelsed võtmesõnad: <i>customs, profiling, profile, risk, risk management</i></p>	
<p>Säilitamise koht: Sisekaitseakadeemia raamatukogu</p>	
<p>Töö autor: Kristel-Heleri Järvi</p> <p>Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikatest saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Annan Sisekaitseakadeemiale tasuta loa (lihtlitsentsi) minu loodud teose reprodutseerimiseks säilitamise ja elektroonilise avaldamise eesmärgil, sealhulgas Sisekaitseakadeemia raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni. Olen teadlik, et nimetatud õigused jäävad alles ka autorile. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei riku ma teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse õigusaktidest tulenevaid õigusi.</p> <p>Allkiri: allkirjastatud digitaalselt</p>	
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Juhendaja: Helle Koitla</p>	<p>allkirjastatud digitaalselt</p>
<p>Vastab lõputöö nõuetele</p> <p>Kaasjuhendaja: Tomas Haavistu</p>	<p>allkirjastatud digitaalselt</p>
<p>Kaitsmisele lubatud</p> <p>Kolledži direktor: Kerly Randlane</p>	<p>allkirjastatud digitaalselt</p>

SISUKORD

SISSEJUHATUS	4
1. PROFILEERIMISE ALUSED	7
1.1 Riskijuhtimise protsessi etapid ja profileerimine selle osana	7
1.1.1 Profileerimise olemus	13
1.2 Profileerimise meetodid ja tehnikad	14
2. EMPIIRILINE UURING	21
2.1 Uuringu metoodika ja valim	21
2.2 Uuringu ja tulemuste kokkuvõte	24
2.3 Järeldused ja ettepanekud	35
KOKKUVÕTE	40
SUMMARY	43
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	44
Lisa 1. Intervjuu küsimused	50
Lisa 2. Intervjuude koodipuu	51

SISSEJUHATUS

Eesti Vabariik ühines Euroopa Liiduga 2004. aastal ja 2007. aastal Schengeni õigusruumiga (Välisministeerium, 2023). Euroopa Liit hõlmab tolliliitu, mis lihtsustab riikidevahelist kaubavahetust, kehtestab kolmandatele riikidele ühtsed tollimaksud ning kaitseb terviklikult Euroopa Liitu. Kolmandad riigid on riigid, mis ei kuulu Euroopa Liitu ja nendel riikidel puuduvad teatud õigused ja vabastused, mis Euroopa Liidus kehtivad. Schengeni õigusruum on ala Euroopas, kus puudub passi- ja piirikontroll ning ala liikmesriikide kodanikud saavad vabalt reisida. Põhimõte, mida järgitakse, on isikute vaba liikumine Schengeni alas. Viisaruumi välispiiridel tugevdati piirikontrolli, et suurendada liitunud riikide julgeolekut ja hoida ära ebaseaduslikku sisserännet teistest riikidest. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2023) Tollikontrolli tegemine on Eestis Maksu- ja Tolliameti pädevuses.

Nii Schengeni kui ka Euroopa Liidu välispiiridel tehakse pidevat piirikontrolli ja oluline osa selles kontrollis on elektrooniliste andmetöötlusvahendite abil läbi viidud riskianalüüsil, välja arvatud pisteline kontroll, mis muudab piirikontrolli efektiivsemaks ja säästlikumaks. Tollis kasutatakse nii välis- kui ka sisepiiridel riskide hindamist ning selle alusel otsustatakse, kas objekt suunatakse tollikontrolli, et vältida ressursi ebavajalikku kasutamist. (Horii, 2016, p. 245-246) Objektid võivad olla sõidukid, merekonteinerid, reisijad, kaup või dokumendid ning objekte võib olla ka mitu. Tolliametnikud teevad igapäevaselt oma tööülesannete täitmisel riskianalüüsi, tehakse nii füüsilist kontrolli kui ka dokumentide kontrolli. (Pantazi, 2023)

Riskianalüüsi tegemiseks kasutatakse erinevaid infosüsteeme, andmebaase, tarkvarasid ja rahvusvahelisi riskiinfo vahetamise kanaleid. Analüüsi käigus tehakse kindlaks erinevad riskid, mis võivad esineda ja seejärel hinnatakse rikkumise toimepanemise võimalust. (Kanellopoulos, 2023, p. 36) Kontrollide käigus tuvastatakse teatud trendid, näiteks kui rikkumised avastatakse, siis koostatakse riskiprofiilid ning neid kasutatakse edaspidi piiridel riskide hindamisel. Riskiprofiilide põhjal toimub profileerimine, mida ametnikud teevad, et tollikontrolliks välja selgitada sellised piiriületusega seotud objektide liikumised, mille puhul on tõenäoline, et võib toimuda rikkumine. (Pantazi, 2023)

Profileerimine on meetod, mida tolliametnikud kasutavad ning nendel peavad olema teadmised ja oskused ning informatsioon, mille põhjal seda teha. Käesolevas töös keskendutakse inimeste, sõidukite ja merekonteinerite profileerimisele ning tolliametnike teadmistele ja oskustele profileerimise rakendamises. Tolliametnikud saavad oma töös kasutada visuaalset ja andmete põhist profileerimist (sh kombineeritult). Selleks, et teha edukamaid rikkumiste avastamisi, on vajalik, et tolliametnikud igas kontrollpunktis oskaksid nimetatud meetodit kasutada.

Teema on aktuaalne, sest maailmas liigub igapäevaselt väga palju inimesi, keda on vaja kontrollida ja kaubavahetus erinevate riikidega on suurenenud (Elmane-Helmane & Ketners, 2012, p. 529). Suure piiriülese liikumisega tekib väga palju riske, aga kuna kõiki inimesi, sõidukeid, kaupu ja merekonteinereid pole võimalik kontrollida ning pole ka mõistlik, siis tuleb tollikontrolliks kasutada olev ressursid suunata sinna, kus seda kõige rohkem vaja on. Profileerimise vajalikkus tuleb välja riskianalüüsi tehes ja kontrollide tehakse objektidele, kus on suurem tõenäosus, et rikkumine avastatakse. (Biljan & Trajkov, 2016, pp. 93-94; Euroopa Komisjon, 2014) Riskiprofiilide koostamine ja nende põhjal profileerimine on olulise tähtsusega, sest rikkumiste avastamine aitab tagada riikide elanike turvalisust, kaitsta finants- ja majandushuve ning samal ajal edendada seaduslikku kaubandust. Selleks, et leida rohkem rikkumisi, peavad riikide tolliasutused pidevalt tegelema riskide maandamisega ja on vaja edendada tolliasutuste tegevust. (Euroopa Komisjon, 2014)

Töö on uudne, sest autorile teadaolevalt ei ole varem uuritud tolliametnike profileerimise kasutust igapäevatoos nii visuaalse kui ka andmepõhise profileerimise seisukohalt. Kehakeele lugemist käsitlev töö valmis Politsei- ja Piirivalvekolledžis aastal 2012 Davet Dorbeki poolt, kes kirjutas teemal „Profileerimine, kui piirikontrolli teostamise osa“ (Dorbek, 2012). Eelmainitud töö oli kehakeele lugemisest piiril ja kuidas see on kaasa aidanud isikute kinnipidamisele ning üldist visuaalset ega andmepõhist profileerimist ei käsitletud. Käesolevas töös on käsitletud nii üldist visuaalset kui ka andmepõhist profileerimist.

Eelnevast tulenevalt on töö uurimisprobleem: kuidas suurendada tollikontrollis tuvastatud rikkumiste tabavust läbi visuaalse ja andmepõhise profileerimise?

Uurimisprobleemist tulenevalt on püstitatud järgmised uurimisküsimused:

1. Miks on profileerimist vaja tollitöös?
2. Millised on ametnike teadmised profileerimisest?
3. Kuidas ametnikud rakendavad profileerimise teadmisi?
4. Millised probleemid esinevad profileerimise väljaõppes?

Lõputöö eesmärk on välja selgitada tollitöötajate teadmised ja oskused profileerimisest ning nende parendamise võimalused.

Lõputöö eesmärgi saavutamiseks on autor püstitanud järgmised uurimisülesanded:

1. Analüüsida riskijuhtimise protsessi erinevaid etappe.
2. Analüüsida erinevate objektide profileerimisega seonduvaid teoreetilisi lähenemisi.
3. Analüüsida intervjuude põhjal tolliametnike teadmisi profileerimisest.
4. Teha järeldused tolliametnike profileerimise alastest teadmistest ja oskustest ning pakkuda välja nende parendamise võimalused.

Lõputöö raames viiakse läbi kvalitatiivne empiiriline uuring (Laherand, 2008, lk 24). Andmekogumismeetodina kasutatakse poolstruktureeritud intervjuud (Õunapuu, 2014, lk 57). Töös kasutatakse eesmärgipärast valimit ja intervjuudeks on valitud inimesed, kellel on käesoleva teema eriteadmised (Teddlie & Yu, 2007, p. 77). Andmeanalüüsimeetodina rakendatakse kvalitatiivset sisuanalüüsi, et analüüsida intervjuudega kogutud andmed. Tekstid kodeeritakse ning tehakse kategooriate ja koodide tabel. (Laherand, 2008, lk 289)

Töö koosneb teoreetilisest ja empiirilisest osast. Teooria osas käsitletakse profileerimise aluseid. Teemad, mida lähemalt kirjeldatakse, on riskijuhtimise protsessi etapid ja mis osa on profileerimisel selles protsessis. Sealhulgas selgitatakse profileerimise olemust ja selle peamisi eeldusi. Uuritakse, millised on kaks peamist profileerimise meetodit. Töö empiirilises osas on meetodika kirjeldus, intervjuude analüüs ja ettepanekute tegemine.

1. PROFILEERIMISE ALUSED

Peatükis käsitletakse riskijuhtimise protsessi etappe ja profileerimist selle osana ning profileerimise meetodeid ja tehnikaid. Esimeses alapeatükis kirjeldatakse riskijuhtimise protsessi etappe. Esimese alapeatüki osa on profileerimise olemus ja peamised eeldused ning selles osas kirjeldatakse profileerimist üldiselt. Teises alapeatükis kirjeldatakse kahte profileerimise meetodit.

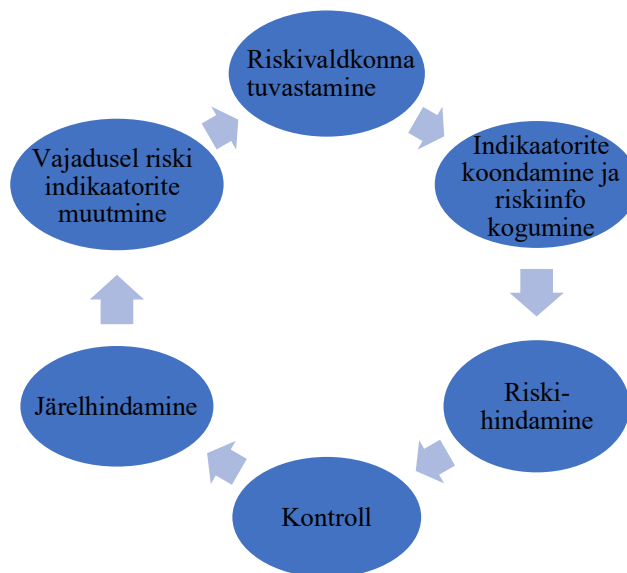
1.1 Riskijuhtimise protsessi etapid ja profileerimine selle osana

Mõistmaks profileerimise olemust, vajadust ja selle erinevaid eeldusi, tuleb aru saada, mis on risk. Kaplan ja Garrick (1981, p. 13) töötasid välja kvantitatiivse definitsiooni riskist ning väidavad, et risk on järgneva kolme küsimuse vastuste kombineerimise tulemus: 1) Mis saab valesti minna? 2) Kui suur on tõenäosus, et see juhtuda võib ja 3) Kui see valesti läheb, siis mis on tagajärjed? Selle definitsiooni põhjal tegi Wall (2009, p. 10) järelduse, et risk viitab soovimatu või vastuvõetamatu tulemuse esinemise tõenäosusele. „Riski“ mõiste on väga laialdane ja seda kasutatakse mitmetel tegevusaladel, näiteks kindlustus, pangandus ja keskkonnakaitse. Tolli mõistes tähendab risk seda, et on olemas tõenäosus, et mingi juhtum aset leiab ja viib seaduserikkumiseni. (Tolliamet, 1998, lk 8) World Customs Organization (2003, p. 8) defineerib riski kui tolliseaduste mittejärgimise võimalikkust.

Analüüsidest ja hinnates tuvastatud riske arvestatakse riskidega kaasnevat ohtu, haavatavust ja mõju. Eelnimetatud oht, haavatavus ja mõju, välja toodud Frontex`i poolt, moodustavad ühtse terviku, kui mõtestatakse lahti, millest koosneb risk, kui räägitakse piiride haldamisest. Selleks, et aru saada, milline on riski struktuur, tuleb kolmest osast eraldi rääkida. Esimene osa on oht, mille ulatust ja tõenäosust hinnatakse. Teine osa on haavatavas ehk kuidas tuleb süsteem toime ohuga ja mis kirjeldab reageerimist ohtudele ja reageerimise efektiivsust. Kolmas osa on mõju, et kui ilmneb oht, siis milline on mõju riigi või liidu sisejulgeolekule, turvalisusele välispiiridel ja inimlikele tagajärgedele, mis võivad tekkida piiriületuste käigus. Lisaks eelnevale saab öelda, et tolli mõistes võib mõju avalduda ka hiljem, kui näiteks salakaup jõuab turule ja sellega kaasneb kahju inimestele, legaalsele turule, keskkonnale jpm. Viimases osas on oluline välja tuua, et riskide realiseerumisel mõjutavad need inimeste ja piiriületuse liikuvusega seotud

aspekte. (Frontex, 2013; Horii, 2016, p. 247) Frontex'i riski struktuuri sisu vastab eelnevalt mainitud Kaplan'i ja Garrick'i kolmele küsimusele, mille kombineerimisel saab riski definitsiooni.

Teades, kuidas riski defineeritakse ja milline on selle struktuur, saab käsitleda riskijuhtimise protsessi, mis on kindlalt määratletud protsess ja on tsüklilise meetodikaga ehk kui etapid saavad läbi, algab kogu protsess otsast peale ja on pidevas ringluses (vt joonis 1) (World Customs Organization, 2011, p. I / 11). Riskijuhtimise protsess hõlmab mitut etappi, mille eesmärk on süstemaatiliselt tuvastada ja rakendada seeläbi meetmeid, mis piiravad kõiki riske, millega tolliasutused kokku puutuvad. (De Wulf & Sokol, 2005, p. 92) Davaa ja Namsrai (2015, p. 25) ning De Wulf ja Sokol (2005, p. 92) osutavad tähelepanu, et kui tahetakse suurendada tollikontrolli efektiivsust ja muuta kaubandust riikide vahel sujuvamaks, siis on oluline, et tolliasutused ei sea endale eesmärgiks kontrollida igat isikut, sõidukit, kaupa ja merekonteinerit. See ei ole otstarbekas ja kulutab tööks vajalikku ressursi, mida saab kasutada mõistlikumalt, kui keskendutakse kõrge riskiga objektidele. Selleks, et vältida ebavajalikku ressursi kasutust ja suurendada tollikontrolli efektiivsust, kasutatakse riskijuhtimist, mis aitab määrata, milliseid objekte tuleb uurida ning määratakse ka ära, millises ulatuses kontrolli läbi viiakse. (De Wulf & Sokol, 2005, p. 91-92)



Joonis 1. Tolliasutuste riskijuhtimise protsessi etapid (World Customs Organization, 2003; autori koostatud)

Tollialase riskijuhtimise protsessi etapid on: riskivaldkonna tuvastamine, riskiindikaatorite koondamine ja riskiinfo kogumine, riskihindamine, kontroll, järeelhindamine ning seejärel vajadusel riskiindikaatorite muutmise (vt joonis 1) (Afanasieva, *et al.*, 2017, p. 6.7). Kõik riskijuhtimise etapid täiendavad teineteist ja moodustavad ühtse terviku. Profileerimine on üks osa riskijuhtimise protsessist riskihindamise etapis. (World Customs Organization, 2003, p. 10) Eeltoodust lähtuvalt kõrvutatakse järgmisena riskijuhtimise protsessi teooriat ja selle kasutamist tollis etappide kaupa.

Riskijuhtimise protsessi esimene etapp on riski valdkonna tuvastamine ehk esimesena tuvastatakse ja registreeritakse kõik võimalikud riskid, mis võivad esineda. Selles etapis tehakse kindlaks, millised on riski valdkonnad, miks ja kuidas võivad riskid nendes tekkida ning need andmed on aluseks edasisele analüüsile. (Afanasieva, *et al.*, 2017, p. 6.7; World Customs Organization, 2011, p. I / 13) Riski mõistetakse tollikontrollis kui välispiiridel esinevate ohtude ulatust ja tõenäosust, sh arvestatakse meetmeid, mis mõjutavad Euroopa Liidu sisejulgeolekut, välispiiride turvalisust, reisijate vooge või võivad kaasa tuua humanitaarseid tagajärgi nii piiridel kui ka Euroopa Liidu territooriumil. (Frontex, 2013)

Eelnevast tulenevalt on tolliga seotud kaks järelevalve alast põhisuunda - tollipettused ning ohud ühiskonna turvalisusele ja julgeolekule. Kui põhisuunad on kindlaks tehtud, siis järgmisena tuleb kindlaks teha, millised on mõlema suuna valdkonnad. Tollipettused on maksude ja muude tollimaksude tasumise vältimine, mis on näiteks: kauba vale tolliväärtuse deklareerimine, kauba vale kodeerimine, kauba vale päritolu deklareerimine, tollimaksuvabastuste reeglite mitte järgimine ning kaubanduspiirangutest kõrvalehoidmine. (Biljan & Trajkov, 2016, p. 98; De Wulf & Sokol, 2005, p. 92; Zivkovic & Sutevski, 2018, p. 9)

Ohud ühiskonna turvalisusele ja julgeolekule on näiteks: rahapesu ja terrorismi rahastamine, kahese kasutusega kaupade ebaseaduslik kaubavahetus ja erinevate salakaupade vedu. Salakaubaveona käsitletakse järgnevate kaupade ebaseaduslikku vedamist, näiteks: relvi ja nende osi; narkootilisi aineid ja nende lähteaineid; ohustatud looma- ja taimeliike; tuuma ja radioaktiivset materjali; kultuuripärandit; võltsitud toodangut ja ka inimesi. (Biljan & Trajkov,

2016, p. 98; Zivkovic & Sutevski, 2018, p. 9) Järelevalve suunad on riskianalüüside alus ja edasi vaadatakse, millised on riskiindikaatorid iga riski puhul, mis võivad esineda.

Peale riski valdkonna tuvastamist on järgmine etapp riskiinfo kogumine ja sellelt riski tunnuste tuvastamine. Reisijatel on teatud tunnused, mis on kas andmepõhised või vahetult visuaalselt tuvastatavad. (Pantazi, 2023) Andmepõhised riski tunnused on näiteks: isiku eelnevad kontrollimised ja rikkumised (sh teistes riikides); reisi alustamis- ja sihtkoht; eelnevate reise sagedus / kestvus / kellaajad. Visuaalsed riski tunnused on näiteks: sugu, vanus, välimus, käitumine, kui palju on pagasit ja milline on pagas ning kellega reisib. (GIIS Project Group, 2012) Visuaalne ja andmepõhine võivad ka ühtida, st mõned visuaalsed riski tunnused võivad olla ka andmepõhiste riski tunnuste hulgas ja vastupidi.

Riski tunnused kaubal on näiteks: pakend, etiketid, markeering; konkreetne kaubakood; päritoluriik; riik, kust kaup saadeti; väärtus; kauba saatja ja saaja; kauba kaal ja maht; lõhn; kõla koputamisel või katsumisel ja transpordivahendi liik (Zivkovic & Sutevski, 2018, p. 110; World Customs Organization, 2003, p. 9). Sõidukite puhul pööratakse tähelepanu: sõiduki margile ja mudelile; päritolumaale; välimusele ja tehnilisele seisundile; puhtusele; kas liikumisel või seistes on ebaloomulik hääl (Laatre, 2023). Merekonteinerite peamised riski tunnused on kauba olemus, päritolumaa, sihtkoht ja dokumendid. Sealhulgas võrreldakse kauba manifesti kirja pandud kauba olemust ja kauba massi, et hinnata, kas need on vastavuses või mitte. (Laos Customs, 2020, p. 63-64; United Nations Office on Drugs and Crime, 2018) Illustreerimaks sellist võrdlust saab tuua näitena, et kui manifestil on kirjas, et kaup on banaanid, siis konteinerisse mahub teatud kogus ja sellel on kindel kaaluvahemik ning kui kaal on kas liiga kerge või raske sellise kauba tavakaaluga võrreldes, siis on alust arvata, et selle kauba puhul võib esineda risk ja tekib vajadus kontrollimiseks.

Kolmas etapp on riskihindamine, mis sisaldab ka riski analüüsi. Selles etapis antakse hinnang reisijatele, sõidukitele ja kaupadele. Hinnang antakse eelkogutud andmete põhjal ja kui hindamise käigus tuleb välja, et objekt on riskantne, siis valitakse meede sellele objektile. Meede valitakse selle järgi, et millises suunas on vaja kontrollida, kas on vaja dokumente kontrollida jms ning kas on vaja objekt võtta ka füüsilisse kontrolli. (World Customs Organization, 2011, p. I / 16 - I / 17)

Riskihindamise üks osa on riskiprofiilide koostamine, mille põhjal toimub profileerimine. Riskiprofiilideks nimetatakse selliste iseloomulike omaduste ehk riskiindikaatorite kogumit, millistest omadustest kas mõned või kõik on olemas igal kindlal juhtumil, näiteks narkootikumide salakaubaveol. (Tolliamet, 1998, lk 14) Rikkumiste tabavus algab riskiindikaatoritest ja kuidas ametnikud neid hinnata oskavad. Illustreerimaks riskiindikaatorite olulisust saab tuua näite 2021. aasta Tai Kuningriigi tolli avastusest, kus süsteem suunas läbivaatusele saadetise, mis pidi laevaga minema Austraaliasse. Ametnikud uurisid ekspordideklaratsiooni ja sellelt tuvastati mitu riskiindikaatorit ning objekt saadeti kontrolli, mille käigus avastati värvipottide seest 314,63 kilogrammi heroini. (Siripanukul, *et al.*, 2022, p. 167)

Tunnused, mis sobitusid riskiindikaatoritega ja mis ametnikel kahtlust tekitasid olid kauba sihtkoht, kauba saatja, kaubakood ja röntgenipilt. Kaup pidi minema Austraaliasse, mis on narkootikumide puhul kõrge riskiga riik, sest tänavahind on heroinil seal kõrge. Kauba saatja puhul oli näha, et see ettevõtte ei olnud varasemalt kasutanud seda sadamat ja see tekitas ametnikes huvi. Kaubakood oli vastavuses kaubaga ja tegemist oli akrüülvärvipottidega ning sellist kaupa on varasemalt kasutatud narkootikumide veoks, mis ametnikel tähelepanu äratas. Röntgenipildil nägid ametnikud ebakorrapärasust poolte värvipottide puhul ja see on indikaator, et seal võib olla midagi peidetud. (Siripanukul, *et al.*, 2022, p. 167)

Selgituseks saab öelda, et kui on tuvastatud mitmel narkootikumide veoga seotud juhtumitel samasugused omadused, näiteks peidetakse samamoodi, transpordivahend on ühine, kui on lennuk, siis ka kindlad lennureisid, kust rikkujad enamasti tulevad, sh rikkujate sugu ja vanus jms on enamasti samad, siis kui need kõik omadused kokku võtta, saame riskiprofiili. (Tolliamet, 1998, lk 16) Riskiprofiilide ja teiste eelolevate andmete põhjal analüüsitakse kõiki esitatavaid dokumente, sõidukeid ja reisijaid (Biljan & Trajkov, 2016, p. 99). Selleks, et teha edukalt riskiprofiile, on vaja, et eesliinil olevad tolliametnikud tollikontrolli punktides tuvastaksid uusi riske ja riski tunnuseid tavakontrollide käigus ja annaksid info edasi teistele üksustele (Angkearsoben, 2022, p. 104).

Riskiprofiilide põhjal tehakse profileerimist ja seda kasutatakse eelkõige isikute, sõidukite ja merekonteinerite efektiivsemaks kontrolli suunamiseks, edaspidi keskendutakse töös nende

objektide profileerimisele. Kasutuses on automaatsüsteem, mis suunab objektid sisestatud riskiprofiilide järgi kontrolli. Eestis kasutatakse tollis näiteks automaatset numbrituvastamise süsteemi, mille järgi suunatakse sõidukeid kontrolli. (Riigi infosüsteemi haldussüsteem, 2020) Lisaks toimub manuaalne profileerimine, kus on võimalik kasutada eelnevaid automaatseid riskianalüüsi andmeid (Pantazi, 2023). Reisijate ja sõidukite puhul saab teha profileerimist nii visuaalselt kui ka eelolevate andmete põhjal.

Profileerimise käigus tuvastatud isikud, sõidukid ja merekonteinerid suunatakse edasi kontrolli. Kontrolli etapis tehakse nende objektide läbivaatust. Kontrolli põhjalikkus sõltub eelandmetest, riskiprofiilist ja kontrolli käigus ilmnunud lisaindikaatoritest sh teenistuskooerte markeeringust. Kontrolli alustatakse alati reisijatest, nende isiklikest asjadest ja pagasist, kui nad reisivad enda sõidukiga, siis seda kontrollitakse järgmisena. (Laatre, 2023) Reisija pagasit saab läbi valgustada ning vajadusel see avada ja teha põhjalikum kontroll. Lisaks pildile vaadatakse inimese käitumist ja kuidas ta suhtleb, sest selle käigus võivad esineda ka teised indikaatorid, mille põhjal võib teha põhjalikumat kontrolli. (Pantazi, 2023) Samuti võib isikuid saata kehasiseseks läbivaatuseks meditsiinasutusse, kui on tugev kahtlus, et isik võib kehasiseselt vedada keelatud kaupu või esemeid. Seetõttu oluline on tähelepanu pöörata isikutele, et aru saada nende käitumises esinevatest indikaatoritest. (Luginbühl, *et al.*, 2018, p. 2)

Sõidukite puhul tehakse visuaalne, osaline või täielik läbivaatus. Visuaalsel läbivaatusel laseb ametnik sõiduki juhil avada näiteks pagasiruumi, ukсед, aknad jms, sh kasutatakse röntgenit. Osalisel läbivaatusel tõstetakse sõiduk pagasist ja isiklikest asjadest tühjaks ning võimalusel kontrollib teenistuskooer. Täielikul läbivaatusel vaadatakse lisaks põhjalikult läbi isikute pagas, sõiduki võimalikud peidukohad, kus võib olla midagi keelatud ja eemaldatakse sõidukist kõik, mis on eemaldatav. (Laatre, 2023)

Viies etapp on järelhindamine. Järelhindamisel vaadatakse ja hinnatakse tehtud kontrollide tulemusi ja saadakse tagasiside profiilide kohta. Kui valitud objektil olid näiteks muud riskiindikaatorid kui profiilil, siis järelhindamisel saavad vastavad ametnikud hinnata ja jätta jälgimise alla vastava indikaatori. Ühekordse juhtumi põhjal profiili ei muudeta ning seega peab jälgima selle riskiindikaatoreid ja kui mitme juhtumi jooksul selgub, et midagi on muutunud, siis tehakse ka vastav muudatus. Selle etapi tulemusena muudetakse kas riskiprofiili,

loobutakse kontrollimisest mingil perioodil või jäetakse isik / sõiduk jälgimise alla. (Zivkovic & Sutevski, 2018, p. 111)

Kuues etapp on riskiindikaatorite muutmine, kui selleks vajadus on. Riskiindikaatorid on pidevas muutumises ning seetõttu on muutumises ka nende põhjal tehtud profiilid. Kui profiilides on midagi muutunud, näiteks ei ole enam ühte omadust ja on asendunud teise omadusega või on lihtsalt juurde lisatud või ära võetud, siis tehakse profiilides arendused. (Biljan & Trajkov, 2016, p. 99; Tolliamet, 1998, lk 17) Uute riskiprofiilide põhjal hakkab riskijuhtimise protsess otsast peale.

1.1.1 Profileerimise olemus

Tänapäeval kasvab infohulk iga päevaga ning on oluline teada, kuidas sellega toime tulla. Profileerimine on üks viis, kuidas suurt andmete hulka paremini käsitleda. Profileerimine oma olemuselt on lühikokkuvõtte üksikisiku või rühma isiksuse-, käitumis- ja muudest andmetest. See protsess hõlmab andmete analüüsimist ja hindamist, selleks et saada ülevaade isiksusest, käitumisest või muudest olulistest omadustest. Profileerimist kasutatakse, et paremini mõista inimeste või rühmade käitumist, harjumusi või omadusi ning võtta vastu paremaid otsuseid. Üldiselt on profileerimise eesmärk parandada erinevate toimingute tõhusust, tagada turvalisust või pakkuda paremaid teenuseid, tuginedes andmeanalüüsile ning isiku- või grupipõhiste andmetele. Selleks, et hästi profileerida on vaja sügavaid teadmisi ja oskusi ning tuleb läbida koolitusi. (Petherick & Brooks, 2021, pp. 694-695)

Profileerimise olemusest ja eesmärgist tulenevalt saab öelda, et profileerimist rakendatakse mitmetes erinevates valdkondades. Profileerimist kasutatakse kurjategijate või potentsiaalsete kurjategijate tuvastamiseks, et aidata uurida kuritegusid ja kitsendada kahtluseluste ringi. Turvalisuse ja julgeoleku valdkonnas kasutatakse profileerimist ka turvalisuse tagamiseks lennujaamades ja piiridel, et tuvastada võimalikke riske ja ohtusid. Samuti turunduse ja reklaamiga tegelevad ettevõtted kasutavad seda, et mõista paremini klientide eelistusi, harjumusi ja ostukäitumist ning suunata neile reklaame. Finantsvaldkonnas kasutavad pangad ja finantsteenuste pakkujad profileerimist pettuste tuvastamiseks ja klientide riskihindamiseks. Abiks tuleb profileerimine ka töötajate värbamisel, kui hinnatakse kandidaatide oskusi, isiksust ja sobivust organisatsiooniga. (Ferraris, *et al.*, 2013, p. 21)

Tollikontrollis on profileerimine meetod, mille tulemusel jõuavad riskantsed objektid kontrolli. Profileerimise eesmärk on tuvastada uusi riskantseid kontrolliobjekte, võrreldes teadaolevaid tunnuseid riskihüpoteesi (sh kindlakstehtud seoste) ja/või varasemaid rikkumisi iseloomustavate tunnustega. (Hong, 2020, p. 59) Profileerimist turvalisuse ja julgeoleku valdkonnas kasutatakse peamiselt narkootikumide veo avastamiseks ning seda tehakse juba aastakümneid, seega pole see tänapäeval enam uus meetod, mida rikkujate tabamiseks kasutatakse. (Collins, *et al.*, 2007, p. 25)

Kokkuvõtvalt saab antud alapeatükist järeldada, et riskijuhtimise protsessi erinevate etappide mõistmine on oluline selleks, et aru saada, kuidas toimub profileerimine. Profileerimise aluseks on riskijuhtimise protsessi pidev ringlus, milleks on riskide tuvastamine, riskiinfo kogumine ja sellelt riski tunnuste tuvastamine, riskide hindamine, kontroll, järelhindamine ja vajadusel riskiindikaatorite muutmine. Profileerimine on meetod, mille rakendamise tulemusel jõuavad riskantsed isikud, sõidukid ja merekonteinerid kontrolli ja seda saab teha nii andmepõhise kui ka visuaalse profileerimise tulemusel.

1.2 Profileerimise meetodid ja tehnikad

Profileerimise puhul on olulised andmed kui ka vaadeldav objekt. Andmepõhine profileerimine toimub olemasolevate andmete järgi ja visuaalset profileerimist tehakse kui objekt on vaadeldav. Visuaalne profileerimine võib toimuda ka koosmõjus eelolevate andmetega. Illustreerimaks visuaalset profileerimist koos andmepõhisega saab tuua näite kui eelolevate andmete põhjal on välja valitud kümme objekti ning kuna kõiki ei saa ega pea kontrollima, siis valitakse välja nendest visuaalse profileerimisega näiteks kolm objekti, mida kontrollitakse.

Tänapäeval on tehnoloogia arenguga ametnikel võimalus oma töös kasutada väga palju erinevaid andme- ja teabeallikaid, mis on välja töötatud asutuse siseselt kui ka rahvusvaheliselt. Lisaks olemasolevatele informatsiooni allikatele, tehakse rahvusvahelist koostööd, et töötada välja paremaid lahendusi, kuidas omavahel informatsiooni vahetada. Üks sellistest rahvusvahelistest koostöödest on Euroopa Liidu raamprogrammi Horisont 2020 teadusuuringute ja innovatsiooni programmi raames rahastatav projekt. Selle projekti eesmärk on arendada ja katsetada kaasaegseid andmeanalüüsi vahendeid, et arendada tolli riskijuhtimise tehnikaid. See projekt aitab tolliasutustel kiirendada ja lihtsustada uute andmeanalüütika

vahendite kasutuselevõttu, sh uute ja avatud andmeallikate integreerimist, mis tugevdavad riskiprofiilide loomist. (Hints & Männistö, 2019)

Ametnikel on andmeid võimalik saada tolli andmebaasidest, tolliasutuste tehtud kontrollide tulemustest, teistelt organisatsioonidelt, näiteks erinevad politseiasutused ja teiste riikide organisatsioonidelt, enda tehtud analüüsides ja uuringutest ning avatud andmebaasidest, mis on kõigile nähtavad. (Desiderio, 2019, pp. 20-21) Süsteeme, mida kasutatakse riskiteabe vahetamiseks ja andmete saamiseks on mitmeid, kuid peamine nendest on ühise tollivaldkonna riskijuhtimissüsteem (CRMS). See on loodud selleks, et lihtsustada operatiivametnike ja riskianalüüsikeskuste kiiret infovahetust riskide kohta ning see on oluline Euroopa Liidu tolli tegevuse osa, sest see aitab paremini reageerida ohtudele piiridel. Info edastamisel süsteemi on kõigil liitunud tolliasutustel sellele juurdepääs. (Euroopa Komisjon, 2023)

Andmepõhise profileerimise eest vastutab peamiselt Maksu- ja Tolliameti teabeosakond, tehes koostööd teiste Maksu- ja Tolliameti üksustega. Selle üksuse ülesanded on analüüsida, hinnata, tuvastada ja määratleda tolliriske ning tegelevad riskiindikaatorite ja riskiprofiilidega. Sealhulgas nad jälgivad riskijuhtimise tegevusi ja tagavad riskijuhtimise meetmete ja protseduuride nõuetele vastavuse. Samuti on nende ülesanne tollirisikide, riskiindikaatorite ja riskiprofiilide perioodiline läbivaatamine ning vajadusel nende ajakohastamise korraldamine. (Maksu- ja Tolliamet, 2023a) Maksu- ja Tolliametis kasutuses olevates riskiprofiilides esitatakse järgmine teave: riskipiirkond, riskiindikaatorid, hinnang ja infoallikad ning info selle kohta, mis vajab meetmete rakendamist tuvastatud riskidega tegelemiseks. Peale kontrollide tegemist ja tulemuste saamist, saavad ametnikud kontrollimise käigus saadud info neile tagasi, et seejärel kokkuvõtte teha, et kas riskiprofiil oli asjakohane. (Biljan & Trajkov, 2016, p. 97-98)

Andmepõhine profileerimine saab alguse Euroopa Liidu sisepiiril näiteks laevareisija broneeringu tegemisest ja sõiduki jõudmisest piirile. Välispiiril alustatakse profileerimist sõiduki tuvastamisega, kui reisija tuleb näiteks autoga. Piiripunktides on kasutusel automaatne numbrituvastussüsteem, mis vaatab auto numbrimärgi järgi, kes on omanik ja milliseid piiriületusi selle sõidukiga on tehtud. Sõiduki juhti profileeritakse hetkest, kui tema dokumente kontrollitakse. Sealhulgas vaadatakse ka, kas sõiduki omanik ja juht ühtivad, sest eelnevalt kogutud sõiduki omaniku info võib mitte vastata sõiduki tegelikule juhile. (Hadavi, *et. al*, 2020,

p. 3-4) Lennureisijate puhul profileeritakse sellest hetkest, kui nad end lennule registreerivad ja kantakse *passenger name record* registrisse. Lennureisijate andmeid tohib töödelda ainult raskete kuritegude ennetamiseks ja avastamiseks ning tavapäraseks profileerimiseks need saadaval ei ole. (Lowe, 2017, p. 78) Bussireisijate eelandmeid ei ole Euroopa Liidu siseselt, seega tehakse profileerimist seal, kus nad sel hetkel piiri ületavad nende dokumente kontrollides. (Pantazi, 2023)

Andmepõhises profileerimises on oluline osa seoste leidmisel kasutades erinevaid Maksu- ja Tolliameti infosüsteeme. Süsteemides olevaid andmeid seostatakse omavahel ja tuuakse välja riskid. Seoseid leitakse kõikides võimalikes esinevates tunnustes eelnevate rikkumiste tunnuste põhjal. Riigi infosüsteemi haldussüsteemis on võimalik vaadata, milliseid infosüsteeme Maksu- ja Tolliametis kasutatakse ja nendega on kõigil huvitatud isikutel võimalik tutvuda. Seoste leidmine erinevate objektide ja tunnuste vahel on oluline, sest kõiki objekte ei saa kontrollida kuid eelneva informatsiooni põhjal saab huvipakkuvad objektid kontrolli suunata, kui on alust arvata, et võib toimuda rikkumine. (Riigi infosüsteemi haldussüsteem, 2024)

Visuaalset profileerimist saab teha kahel erineval viisil, millest esimene on profileerimine koosmõjus eelolevate andmetega ja teine on profileerimine, kui objekt on vaadeldav. Profileerimine koosmõjus eelolevate andmetega toetub andmepõhises profileerimises kogutud informatsioonile, mille põhjal saavad piiril kohapeal olevad ametnikud visuaalselt vaadelda objekte ja huvipakkuvad objektid välja valida ning neid kontrollida. Kui eelolevad andmed ei ole ametnikele teada, siis peavad ametnikud oma kogemuste ja teadmiste põhjal kõikidest objektidest välja valida sellised objektid, kus on võimalus, et toimub rikkumine.

Visuaalset profileerimist koosmõjus eelolevate andmetega kasutavad eelkõige eesliinil olevad tollitöötajad ning nad peavad tutvuma andmetega ja siis vajaliku isiku, sõiduki või merekonteineri kontrolli võtma. Visuaalne profileerimine, kui objekt on vaadeldav, on kasutatav ainult eesliinil olevate tolliametnike seas, sest väga sageli ei ole eelnevalt teada andmeid ja ametnikud kasutavad profileerimisel enda kogemusi ja teadmisi. Kogemused on tolliametnikel väga olulised, sest edukate profileerimiste põhjal antakse informatsioon edasi ning nendest võivad tulla uued riskiindikaatorid ning tehakse profiilides muudatusi.

Kogemustest tulevad ka teadmised erinevate objektide kohta ja tekib arusaam, mida näiteks isikute, sõidukite ja merekonteinerite puhul edaspidi tähele panna. (Güldenkoh, *et al.*, lk 10)

Isikute visuaalsel profileerimisel vaadatakse reisidokumente (näiteks lennupilet, laevapilet, ID-kaart, pass jms), isiku välja nägemist ja käitumist, kellega koos reisitakse ning nendega kaasas olevat pagasit ja isiklikke asju (GHS Project Group, 2012). Erinevates tollipunktides, näiteks lennujaamas, sadamas ja maantee tollipunktides on visuaalse profileerimise erisused. Lennujaamas saab lisaks isikule ja pagasile vaadata ka reisijate reisidokumente, sadamas ja maismaa tollipunktides saab vaadata ka sõidukit, kui see on olemas.

Lennujaamas on reisijad pidevas liikumises ja nende profileerimisel tuleb olla kiire ja täpne, sest aega on vähe ja otsused peab vastu võtma kiiresti. Lennureisijate puhul saab vaadata mitme reisidokumendi olemasolu, näiteks lennupiletid ja pass, kui see on reisimise jaoks vajalik olnud. Lennupiletilt on võimalik vaadata mitmeid erinevaid riski tunnuseid, mis on seotud kas isiku, tema pagasi või reisi lähtekohaga. Lennupileti järgi saab vaadata järgmisi indikaatoreid: pilet on ostetud sularaha eest vahetult enne reisimist, tagasisõidupilet puudub, reisitakse kõrge riskiga kohast, ebatavalised / pikad / kallid marsruudid või ümberistumised või pilet ei vasta isikule. Lennupileti järgi saab kontrollida ka pagasi olemasolu, näiteks pagas on ära antud aga isikul ei ole pagasit endaga või pagasisilt ei vasta tema pagasile, mis näitab, et on võimalik risk. (Reddick, 2004, p. 155)

Kui isik on reisinud riiki, mis ei kuulu Euroopa Liitu ega Schengeni alasse, siis saab kontrollida isiku passi. Passi saab vaadata nii lennujaamas, sadamas kui ka maantee tollipunktides. Passi järgi saab vaadata järgmisi indikaatoreid: mitu reisi ühte ja samasse sihtkohta lühikese perioodi jooksul, uus pass, mitu erinevat passi, reisija andmed ei vasta passile ja kas on eemaldatud / lisatud passis olevaid lehekülgi. Kui isik on reisinud Euroopa Liidu või Schengeni ala siseselt, siis passi olemasolu ei ole vajalik ja isikutel on ainult ID-kaart ning sealt eelnevaid reise ei näe. Schengeni alal on passi olemasolu vajalik, kui sihtkohariik kohaldab ajutist piirikontrolli. Passi puudumise korral saab kontrollida ainult isikusamasust ja võrrelda andmeid teiste reisidokumentidega, kui need olemas on. (Mägi, 2023)

Isikuid saab profileerida kõikides kohtades, kus on reisijatega kokkupuude. Profileerimist alustatakse kaugemalt isiku vaatlemisega ja kokkupuudet ametniku ja reisija vahel ei ole.

Ametnikud analüüsivad isiku käitumist ning vaatavad, kas on riskiindikaatoreid. Riskiindikaatoriteks võivad olla pidev ümbruse vaatlemine, ametnike ja nendega silmside vältimine, ebatavaline kehahoiak, tähelepanu eemale juhtivate olukordade tekitamine ja liigne kiirustamine või aeglustamine (GIIS Project Group, 2012). Kui ametnikud eemalt vaatlemise tulemusel leiavad, et kontroll on vajalik, siis saab võtta kontrolli ja teda intervjuuerida ning kontrollida tema pagasit.

Intervjuuerimise käigus saab vaadelda isikut lähemalt ja jälgida, kas ja kuidas muutub isiku käitumine küsitlemise käigus. Mitteverbaalne käitumine näitab, mida inimene tegelikult mõtleb ja tunneb. Indikaatorid, mida jälgida on järgmised: närvilisus, hingeldamine, väga enesekindel või passiivne, käte värisemine, silmside vältimine, rahutu, liiga sõbralik või koostööaldis. Lisaks eelnevatele märkidele jälgitakse ka isiku käe- ja jalaliigutusi, isiku näoilmet ning ka selle värvi, kas läheb näost punaseks või kaameks, mis võivad viidata, et inimene ei tunne end hästi. (Wright & Wheatcroft, 2017, p. 308) Kõik inimesed käituvad erinevat moodi, kui nad pannakse ebamugavasse olukorda, seetõttu peab ametnik oskama hinnata olukorda ja isiku käitumist analüüsima.

Lisaks käitumisele saab intervjuuerimise käigus vihjeid isiku kohta tema verbaalsest suhtlemisest. Kui inimest intervjuuerida, siis saab samal ajal koguda isikult informatsiooni ja seejuures jälgida, kuidas inimene seda edasi annab. Olulised indikaatorid on kui isik ei suuda vastata rutiinsetele küsimustele, väldib vastamist, reisi eesmärk on arusaamatu, ebamäärased vastused, versioonide või selgituste muudatused, väidab mittemäletamist, liiga konkreetsed või täpsed vastused, annab liiga palju ebavajalikku informatsiooni jpm. (Masip, 2017, pp. 151-153) Intervjuuerides saab vaadelda ka isikut üleüldiselt, näiteks isikul on piiratud kehaliigutused, ebatavaliselt paksu tallaga jalanõud, viskab salaja esemeid ära, tugev parfüümi lõhn, pagasi ja isiklike asjade puudumine, telefoniga rääkimine, riided ei sobi sihtkoha või lähtekoha jaoks või näiteks proovib põgeneda (GIIS Project Group, 2012). Tänapäeval on levinud keelatud esemete või ainete kehasisene peitmine, seetõttu tuleb tähelepanu pöörata ka kui isik näeb välja haige, kaebab halva enesetunde üle või kehahoiak on ebatavaline (Luginbühl, *et al.*, 2018, p. 2).

Kui isik on kontrollitud ja on põhjust kontrollida pagasit ja isiklike asju, siis tehakse seda järgmisena. Pagasi kontrollimisel on indikaatoriteks, näiteks ebatavaline lõhn, röntgenipilt on

kahtlustäratav, pagas on liiga kerge või raske, silmnähtavad muudatused pagasi konstruktsioonis, ebatavaliselt paksud seinad ja ebakorrapärsed õmblused. Pagasis olevad reisija isiklikud asjad tuleb hoolikalt läbi vaadata ja jälgida, kus võivad olla võimalikud peidukohad. Keelatud asju peidetakse ka elektroonika seadmetesse ning nende puhul on oluline vaadata, kas seadmed on näiteks ebatavaliselt paksud või ei ole töökorras. Üks levinumaid peitmisviise keelatud kaupade vedamisel on erinevate toodete pudelid, purgid ja konteinerid. Nende esemete puhul tuleb jälgida kaalu ja kas toote kätte võtmisel on tunda midagi ebatavalist, näiteks midagi liigub seal sees, samuti lõhna järgi ja kas on märke, et neid esemeid võib olla ümber tehtud / avatud ja uuesti suletud. Lisaks eelnevatele märkidele tuleb pöörata ka tähelepanu riidele, kas riide kogus vastab reisil viibitud aja kohta, kas vastavad reisi sihtkohale ning kas riided on tugeva lõhnaga, kõvad, vahased või märjad jne. Viimased omadused riide kohta on olulised, sest riideid saab immutada ainetes ning need sihtkohas riidetelt eemaldada ja selle tulemusel saada näiteks mõni keelatud aine. (GIIS Project Group, 2012)

Sadamas ja maismaa tollipunktides saavad reisijad liikuda ka sõidukitega ning lisaks isiku ja tema pagasi kontrollile tuleb teha ka kontroll sõidukile. Eelmises alapeatükis kirjeldati lühidalt, millised on sõiduki läbivaatuse variandid, mis olid visuaalne, osaline või täielik läbivaatus. Esmalt vaatlevad ametnikud sõidukeid väljast ja vaadatakse, mis on auto mark ja mudel, mis riigi oma on registreerimismärk, milline on sõiduki välimus ja tehniline seisund ning kas liikumisel või seistes teeb sõiduk ebaloosulikke häält (Pantazi, 2023). Kui ametnikud leiavad, et põhjalikum läbivaatus on oluline ja on esinenud riski tunnused, siis tehakse alustuseks osaline läbivaatus. Selle käigus tehakse sõiduk eemaldatavatest asjadest tühjaks ja võimalusel kontrollib seda teenistusköer. Koera markeeringu põhjal saab teha sõidukile täieliku läbivaatuse ning sellisel juhul vaadatakse läbi kogu sõiduk. Täielikul läbivaatusel saab vaadelda kogu sõidukit ja näeb, kas sõiduki konstruktsioonis on midagi tavapärasest teistmoodi, on ebatavaline lõhn, sõiduki osad on liiga lahti või tunduvad manipuleeritud sh saab kasutada röntgenit. (Laatre, 2023)

Viimastel aastatel on Maksu- ja Tolliamet avastanud palju merekonteinereid, milles transporditakse legaalse kaubaga koos keelatud kaupu ja aineid. Näiteks 2023. aasta septembri alguses avastasid Maksu- ja Tolliameti ametnikud rahvusvahelise koostöö ja oskusliku

profileerimise tulemusena 321,7 kilogrammi valget pulbrilist ainet, milles puhta kokaiini sisaldus oli 260,6 kilogrammi. (Maksu- ja Tolliamet, 2023b) Merekonteinereid saab ka visuaalselt profileerida, sest ainult dokumentide põhjal ei saa selgeks teha, kas indikaatoreid esineb kauba kvaliteedis, pakendamises ja kuidas kaup konteineris on paigutatud. Oluline on näha ka kaupa, et kui on legaalne kaup, siis kas seal juures võib olla keelatud esemeid või aineid. Merekonteinerite puhul saab olla ka indikaatoriks kaup ise, selle liikumise suund, päritolumaa ja sihtkoht. (Laos Customs, 2020, p. 63-64)

Kokkuvõtvalt saab antud alapeatükist järeldada, et on kaks profileerimise meetodit: andmepõhine ja visuaalne profileerimine. Andmepõhine profileerimine toimub olemasolevate andmete järgi ja selleks kasutatakse mitmeid erinevaid infosüsteeme ning nende andmete vahel otsitakse seoseid. Visuaalne profileerimine toimub kui objekt on vaadeldav ning see võib toimuda ka koosmõjus eelolevate andmetega. Isikute, sõidukite ja merekonteinerite visuaalsel profileerimisel erinevates tollipunktides on mõned erisused kuid üldjoontes jälgitakse sarnaseid tunnuseid. Visuaalne profileerimine on iga ametniku enda vastutus, sest tema peab märkama riskiindikaatoreid ja vastavalt olukorrale otsuseid vastu võtma.

2. EMPIIRILINE UURING

Lõputöö teine peatükk käsitleb empiirilist uuringut. Alapeatükkides on kirjeldatud uuringu metoodikat ja valimit, uuringu ja tulemuste kokkuvõtet ning tuuakse järeldused ja ettepanekud uuringu tulemuste kohta. Uuringu tegemisel lähtuti töö eesmärgist ja töös püstitatud uurimisküsimustest ning uurimisülesannetest.

2.1 Uuringu metoodika ja valim

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

2.2 Uuringu ja tulemuste kokkuvõte

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

2.3 Järeldused ja ettepanekud

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

KOKKUVÕTE

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

SUMMARY

The title of this thesis is „Developing Customs Officials Knowledge of Profiling“. The thesis is written in Estonian and it consists of 52 pages, including one figure, 13 tables and two appendices. In the thesis, 50 different Estonian and English sources are used, which are referred to in the text.

The research problem of the thesis was how to increase the effectiveness of detecting violations in customs control through visual and data-based profiling. The aim of the thesis is to identify customs officers' knowledge and skills in profiling and improvement opportunities.

The thesis consists of two chapters, which are divided into subsections. The first chapter covers the basics of profiling, describing the stages of the risk management process and the role of profiling in this process. The nature of profiling, main assumptions and the two main profiling methods are analysed.

The second chapter provides an overview of the methodology used and analyses interviews conducted with shift supervisors of the Tax and Customs Board. Based on the analysis, conclusions and suggestions are made on how to improve customs officers' knowledge and skills in profiling.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Afanasieva, V., Ivanov, L., & Yanushkevych, D., 2017. Modern Approaches to Risk Management and Their Use in Customs. *Path of Science*, 3(4), 6.1-6.14.

Angkearsoben, T., 2022. Strengthening customs control and trade facilitation: a case study of Sihanoukville International Port, Cambodia. *World Customs Journal*, 16(2), pp. 99-113.

Biljan, J., & Trajkov, A., 2016. Customs risk management – time of declaration processing by control channels. *Economy & Market Communication Review*, 6(1), pp. 93-108.

Collins, M., Huttunen, J., Evans, I., & Robertson, J., 2007. Illicit drug profiling: the Australian experience. *Australian Journal of Forensic Sciences*, 39(1), pp. 25-32.

Desiderio, D., 2019. Data analysis techniques for enhancing the performance of Customs. *World Customs Journal*, 13(2), pp. 17-22.

Davaa, T., & Namsrai, B., 2015. Ways to modernise customs risk management in Mongolia. *World Customs Journal*, 9(2), pp. 24-37.

Dorbek, D., 2012. *Profileerimine kui piirikontrolli teostamise osa. Lõputöö*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Elmane-Helmane, K., & Ketners, K., 2012. Integrated customs control management in Latvia: lessons learned. *Economics & Management*, 17(2), pp. 528-533.

Euroopa Komisjon, 2014. *KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE NING EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE. Tollivaldkonna riskijuhtimist käsitlev ELi strateegia ja tegevuskava: riskide ohjamine, tarneahela turvalisuse tugevdamine ja kaubanduse soodustamine. Dokument 52014DC0527*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=COM:2014:0527:FIN> [Kasutatud 06.12.2023].

Euroopa Komisjon, 2023. *The measures: Customs Risk Management Framework (CRMF)*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://taxation-customs.ec.europa.eu/measures-customs-risk-management-framework_en?prefLang=et [Kasutatud 18.12.2023].

Ferraris, V., Bosco, F., Cafiero, G., D'Angelo, E., & Suloyeva, Y., 2013. *Defining Profiling*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=451118121020031091112006076103065094058033002011036016126080001122001025010121085027056058010054013097015091026081005125095006105032054033016124067091080010104087030042055019082087096085083088097123127068074067115030079028112100088028005084112127090099&EXT=pdf&INDEX=TRUE> [Kasutatud 18.12.2023].

Frontex, 2013. *Ühtne integreeritud riskianalüüsi mudel. Kokkuvõtlik ülevaade*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.frontex.europa.eu/assets/CIRAM/et_CIRAM_brochure_2013.pdf [Kasutatud 07.12.2023].

Garrick, B. J., & Kaplan, S., 1981. On The Quantitative Definition of Risk. *Risk Analysis*, 1(1), pp. 11-27.

GIIS Project Group, 2012. *WCO Risk Management Compendium: Passenger Risk Indicators and Manual* [Võrgumaterjal] Leitav: <https://kbscustoms.asean.org/wp-content/uploads/2020/03/WCO-Risk-Management-Compendium.pdf> [Kasutatud 29.02.2024]

Güldenkoh, M., Koitla, H., Kaselo, M., Sieberk, L., & Saar, I., 2019. *Tolliametniku kutsestandardi rakendatavus Eestis*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.sisekaitse.ee/sites/default/files/inline-files/FK%20toimetised%201_2019.pdf [Kasutatud 21.03.2024]

Hadavi, S., Rai, H. B., Verlinde, S., Huang, H., Macharis, C., & Guns, T., 2020. Analyzing passenger and freight vehicle movements from automatic-Number plate recognition camera data. *EUROPEAN Transport Research Review*, 12(1), pp. 1-17.

Hints, J., & Männistö, T., 2019. *PROFILE: Enhancing Customs Risk Management*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://mag.wcoomd.org/magazine/wco-news-89/profile-enhancing-customs-risk-management/> [Kasutatud 18.12.2023].

Hirsjärvi, S., Remes, P. & Sajavaara, P., 2010. *Uuri ja kirjuta*. Tallinn: Kirjastus Medicina.

Hong, S., 2020. Enhancing customs control in Cambodia through risk management policy. *World Customs Journal*, 14(1), pp. 55-70.

Horii, S., 2016. The effect of Frontex's risk analysis on the European border controls. *European Politics & Society*, 17(2), pp. 242-258.

Kalmus, V., Masso, A., & Linno, M., 2015. *Kvalitatiivne sisuanalüüs*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://samm.ut.ee/kvalitatiivne-sisuanalyys> [Kasutatud 26.11.2023].

Kanellopoulos, A. N., 2023. Security Risk Analysis as a Strategic Counterterrorism Tool for National Security: The Case of Frontex Common Integrated Risk Analysis Model (CIRAM). *HAPSc Policy Briefs Series*, 4(2), pp. 35-44.

Laatre, P., 2023. *Sõidukite läbivaatus. Loengumaterjalid*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Laherand, M.-L., 2008. *Kvalitatiivne uurimisviis*. Tallinn: Infotrükk.

Laos Customs, 2020. *Risk Indicators, Module 4: Unit 4*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://kbscustoms.asean.org/wp-content/uploads/2020/03/RM-Module-4-Unit-4-Risk-Indicators.pdf> [Kasutatud 29.02.2024]

Lowe, D., 2017. The European Union's Passenger Name Record Data Directive 2016/681: Is it Fit for Purpose? *International Criminal Law Review*, 17(1), pp. 78-106.

Luginbühl, M., Junker, T., & Keller, D. I., 2018. A patient full of surprises: a body packer with cocaine intoxication, pneumococcal pneumoonia and HIV infection. *BMC Emergency Medicine*, 18(1).

Maksu- ja Tolliamet, 2023a. *Tutvustus ja struktuur*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/ariklient/amet-uudised-ja-kontakt/maksu-ja-tolliamet/tutvustus-ja-struktuur#teabeosakond> [Kasutatud 17.12.2023]

Maksu- ja Tolliamet, 2023b. *Avastasime Muuga sadamas suure koguse kokaiini*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.emta.ee/uudised/avastasime-muuga-sadamas-suure-koguse-kokaiini> [Kasutatud 29.02.2024]

Masip, J., 2017. Deception detection: State of the art and future prospects. *Psicothema*, 29(2), pp. 149-159.

Mägi, J., 2023. *Dokumentide kontroll. Loengumaterjalid*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia [Kasutatud 21.03.2024]

Neuman, W. L., 2014. *Social research methods: qualitative and quantitative approaches*. 7. trükk. Harlow, Essex: Pearson.

Pantazi, V., 2023. *Riskianalüüs ja profileerimine. Loengumaterjalid*. Tallinn: Maksu- ja Tolliamet [Kasutatud 17.10.2023]

Petherick, W., & Brooks, N., 2021. Reframing criminal profiling: a guide for integrated practice. *Psychiatry, Psychology & Law*, 28(5), pp. 694-710.

Politsei- ja Piirivalveamet, 2023. *Schengeni piirikontroll*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.politsei.ee/et/schengeni-piirikontroll> [Kasutatud 17.10.2023]

Reddick, S. R., 2004. Point: The case for profiling. *International Social Science Review*, 79(3/4), pp. 154-156.

Riigi infosüsteemi haldussüsteem, 2020. *Infosüsteem: Tolli automaatne numbrituvastamise süsteem (ANTS)*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.riha.ee/Infos%C3%BCsteemid/Vaata/ants#uldkirjeldus> [Kasutatud 17.12.2023]

Riigi infosüsteemi haldussüsteem, 2024. *Infosüsteemid*. [Võrgumaterjal] Leitav: https://www.riha.ee/Infosüsteemid?topic=toll&searchText=toll&sort=meta.update_timestamp&dir=DESC [Kasutatud 29.02.2024]

Siripanukul, A., Sommana, A., Panyarnpisit, S., Mekdee, S., Ummarakoon, N., & Dixon, T., 2022. Customs inspections – building a culture of proactive curiosity: Thailand case study. *World Customs Journal*, 16(1), pp. 165-171.

Zivkovic, A., & Sutevski, D. (2018). *Facilitating Trade: Improving Customs Risk Management Systems In the OIC Member States*. The COMCEC Coordination Office.

[Võrgumaterjal] Leitav: https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/Facilitating_Trade-Improving_Customs_Risk_Management_Systems_in_the_OIC.pdf [Kasutatud 17.12.2023]

Teddle, C. & Yu, F., 2007. Mixed Methods Sampling. A Typology With Examples. *Journal of Mixed Methods Research*, 1(1), pp. 77-100.

The World Bank., 2005. *Customs Modernization Handbook*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/164357db-7536-52ff-aabc-37192e98f7ee/content> [Kasutatud 11.12.2023]

Tolliamet, 1998. *Riski hindamise käsiraamat*. Tallinn: Tolliamet.

United Nations Office on Drugs and Crime, 2018. *Identifying risk indicators for illicit timber shipments*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.un-redd.org/sites/default/files/2021-09/PPT%20-%20-%20Identifying%20risk%20indicators%28UNODC%29.pdf> [Kasutatud 07.12.2023]

Välisministeerium, 2022. *Eesti Euroopa Liidus*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.vm.ee/rahvusvaheline-suhtlus-uleilmne-estlus/eesti-euroopa-liidus> [Kasutatud 17.10.2023]

Wall, K. D., 2009. Thinking about Risk: Definition, Assessment, and Management. *Armed Forces Comptroller*, 54(3), pp. 8-13.

Wheatcroft, J. M., & Wright, C., 2017. Police officers beliefs about, and use of, cues to deception. *Journal of Investigative Psychology & Offender Profiling*, 14(3), pp. 307-319.

World Customs Organization, 2011. *Customs Risk Management Compendium. Volume 1*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and-programmes/risk-management-and-intelligence/risk-management-compendium-volume-1.pdf?db=web> [Kasutatud 07.12.2023]

World Customs Organization, 2003. *Risk management guide*. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://www.carecprogram.org/uploads/WCO-Risk-Management-Guide.pdf> [Kasutatud 07.12.2023]

Õunapuu, L., 2014. *Kvalitatiivne ja kvantitatiivne uurimisviis sotsiaalteadustes*. Tartu: Tartu Ülikool. [Võrgumaterjal] Leitav: <https://dspace.ut.ee/server/api/core/bitstreams/3538e168-6012-4e90-8484-4bb59be8b14a/content> [Kasutatud 26.11.2023]

Lisa 1. Intervjuu küsimused

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Lisa 2. Intervjuude koodipuu

Tabel 13. Intervjuu kategooriad ja koodid (autori koostatud)

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.

Järgnev sisu on tööst eemaldatud lõputöö autori poolt, kuna sisaldab juurdepääsupiiranguga teavet. Alus AvTS § 35 lg 1 p 5¹.