

Sisekaitseakadeemia

Politseikolledž

Tarmo Vaher

PK 030

POLITSEI ROLL VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL

Lõputöö

Juhendaja:
Politseiameti politseitöö osakonna
kriminaal - ja korrakaitse talituse
vanemkomissar
Siiri Pars

Tallinn 2007

ANNOTATSIOON

ANTUD LÕPUTÖÖ ON KIRJUTATUD TEEMAL “POLITSEI ROLL VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL”.

LÕPUTÖÖS ON 62 LEHEKÜLGE, MILLEST PÕHIOSA KOOSNEB 58 LEHEKÜLJEST. TÖÖ KOOSNEB SISSEJUHATUSEST, NELJAST PEATÜKIST, KOKKUVÕTTEST, INGLISKEELSEST KOKKUVÕTTEST NING 1 LISAST.

LÕPUTÖÖ ON KIRJUTATUD EESTI KEELES NING KIRJUTAMISEL ON LÄHTUTUD SISEKAITSEAKADEEMIA REKTORI 16.12. 2004 KÄSKKIRJAGA NR.1.1-5/132 KINNITATUD “KIRJALIKE ÜLIÕPILASTÖÖDE VORMISTAMISE JUHENDIST”.

LÕPUTÖÖ TEEMA VALIS AUTOR PÕHJUSEL, ET TEGEMIST ON VEEL VÄHE RAKENDUNUD POLITSEIPOOLSE VEELIIKLUSALASE JÄRELEVALVEGA, MIDA EI TOETA KA KEHTIV ÕIGUSLIK BAAS.

LÕPUTÖÖ EESMÄRK ON VÄLJA TUUA VABARIIGIS PRAEGU VALITSEV OLUKORD VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL, VÄLJA SELGITADA ÕIGUSAKTIDES OLEVAD PUUDUSED, MILLISED TAKISTAVAD POLITSEIL TEOSTADA RIIKLIKU JÄRELEVALVET VEELIIKLUSE ÜLE NING TEHA ETTEPANEKUD OLUKORRA PARANDAMISEKS.

LÕPUTÖÖKS VAJALIKUD ANDMED KOGUS TÖÖ AUTOR INTERVJUDEST, MIS VIIDI LÄBI POLITSEIASUTUSTES VEELIIKLUSE KONTROLLIGA TEGELEVATE AMETNIKEKEGA. LISAKS ANALÜÜSIS AUTOR KEHTIVAID POLITSEI TEGEVUST REGULEERIVAID ÕIGUSAKTE EESMÄRGIGA TUUA VÄLJA PUUDUSED, MILLISED TAKISTAVAD POLITSEIPOOLSET TÕHUSAT VEELIIKLUSKONTROLI LÄBIVIIMIST.

LÕPUTÖÖ ESIMESES PEATÜKIS ANTAKSE AJALOOLINE LÜHIÜLEVAADE
POLITSEI TEGEVUSEST VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL EESTIS NING
VAADELDAKSE SAKSA JA SOOME POLITSEI SELLEALASEID KOGEMUSI.

TEISES PEATÜKIS VAATLEB TÖÖ AUTOR ÕIGUSAKTIDE SÄTTEID,
MILLISED SEAVAD POLITSEILE KOHUSTUSED JA ANNAVAD ÕIGUSED
TEGELEDA VEELIIKLUSE KONTROLLIGA JA ARUTLEB NENDE SOBIVUSE
ÜLE PRAKTILISE ELUGA.

KOLMAS PEATÜKK KÄSITLEB POLITSEI TEGEVUST VEELIIKLUSE
KONTROLLIS PRAEGUSEL AJAHETKEL.

NELJANDAS PEATÜKIS ANNAB AUTOR ÜLEVAATE POLITSEI
ETTEVALMISTUSEST VEELIIKLUSE OHJAMISEKS.

SISUKORD

ANNOTATSIOON	2
SISUKORD	4
MÕISTED.....	5
LÜHENDID	6
SISSEJUHATUS	7
1. POLITSEI TEGEVUS VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL SELLE AJALOOLINE ÜLEVAADE JA TEISTE RIIKIDE KOGEMUSED	9
1.1 Politseitegevuse ajalooline ülevaade järelevalve teostamisel veeliikluse üle.....	9
1.2 Veeliikluse kontrollialane tegevus teiste riikide näidete põhjal	12
1.2.1 Saksamaa Liitvabariigi Schleswig-Holsteini Liidumaa.....	13
1.2.2 Saksamaa Liitvabariigi Rheinland-Pfalzi Liidumaa	13
1.2.3 Soome Vabariigi Helsingi veepolitsei	14
2. ÕIGUSLIK BAAS, MILLINE SEAB POLITSEILE KOHUSTUSE JA ANNAB ÕIGUSE TEGELEDA VEELIIKLUSE KONTROLLIGA	17
2.1 Millised on politsei ülesanded ja millega on reguleeritud Eestis politsei tegevus	17
2.2 Normatiivaktid, mis annavad politseile veekontrolli menetlusõiguse	18
2.2.1 Veesõiduki juhtimine joobeseisundis	24
2.2.2 Mere- ja siseveetranspordivahendite (sealhulgas väikelaevade ja.....	25
jettide) registreerimise, arvestuse ja kasutamise nõuete rikkumine.....	25
2.2.3 Väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõiguseta.....	25
2.2.4 Laeva turvalisuse nõuete rikkumine	26
2.3 Õiguslikud erisused järelevalve teostamisel ning menetluse läbiviimisel siseveekogudel ja merel. Politsei tegevus Greenpeace liikumise korral	26
2.4 Menetlustoimingute raskendatud läbiviimine veekogul. Erinevus seaduste tõlgendamisel välisriikide aluste suhtes.....	31
2.4.1 Veesõiduki juhtimine joobeseisundis ja isiku kõrvalehoidumine joobeseisundit tuvastavast läbivaatusest.....	31
2.4.2 Väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõiguseta.....	36
2.5 Meresõiduohutuse seaduse alusel menetluspädevust omavate ametkondade Veeteede Ameti ja politsei menetluspraktika	37
3. POLITSEI TEGEVUS VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL.....	40
3.1 Veeliiklusalase töö korraldus erinevates politseiasutustes	40
3.1.1 Lääne Politseiprefektuur	40
3.1.2 Põhja Politseiprefektuur.....	41
3.2 Koostöö erinevate veeliiklusega seotud ametkondade ja organisatsioonidega	44
4. POLITSEI ETTEVALMISTUS VEELIIKLUSE OHJAMISEKS	47
4.1 Politseipoolne koordineeritud tegevus veeliikluse kontrollimisel.....	47
4.2 Veeliiklus kontrolli alane väljaõpe ja täiendkoolitus.....	49
KOKKUVÕTE	51
SUMMARY	54
KASUTATUD KIRJANDUS.....	56
LISAD.....	59
Lisa 1 Veeteede Ameti ametlik seisukoht Meresõiduohutuse seaduse tõlgendamisel	59

MÕISTED

PIIRIVEEKOGU - veekogu, mida mööda kulgeb riigipiir;

SISEVEEKOGU - veekogu, mida ei läbi riigipiir;

VÄIKELAEV – veesõiduk (paat, purjejaht, kaater ja muu selline) kogupikkusega 2,5–24 meetrit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks, sõltumata registrikuuluvusest. Väikelaevana ei käsitleta võistlusspordiks ja treeninguteks kasutatavat spordialaliidu poolt vastavalt märgistatud veesõidukit (näiteks jett, purjelaud, purjejaht, võistluspurjekas ja muu selline) ning primitiivse konstruktsiooniga veesõidukit (näiteks ruhi, ruup, lodi, süst, kanuu, vesijalgratas ja muu selline) ja erikonstruktsiooniga veesõidukit.

JETT – kokpitita, statsionaarmootoriga vesiturbiinsõiduk kogupikkusega kuni 4 meetrit, mida juhitakse istudes, põlvili või seistes¹.

LAEVATATAVAD SISEVEED (edaspidi siseveed) – Emajõgi ja Väike-Emajõgi Võrtsjärvest Pikasilla sillani ning Võrtsjärv, Peipsi järv, Pihkva järv ja Lämmijärv ning nimetatud järvedesse suubuvate jõgede laevatatavad suudmed ja alamjooksud ning Narva veehoidla ja Narva jõgi Peipsi järvest kuni Narva koseni;

KOHALIK RANNASÕIT – meresõit Eesti rannikulähedastes vetes kuni 20 meremiili kaugusel kaldast².

AKVATOORIUM - piiritletud, püsivalt veega kaetud ala, mida kasutatakse laevaliikluseks või muuks sadama funktsionaalseks tegevuseks³.

¹ Veeseadus. 11. 05. 1994. – RT I 1994,40,655.

² Meresõiduohutuse seadus.12.12. 2001.- RT I 2002,1,1; 2006,21,162

³ Sadamaseadus. 22. 10. 1997.- RT I 1997, 77, 1315.

TERRITORIAALMERI - on sisemerega külgnev mereala, mille välispiir on määratud käesoleva seadusega. Territoriaalmere laius on 12 meremiili⁴.

LÜHENDID

PS - Põhiseadus

PolS – Politseiseadus

EV – Eesti vabariik

VTMS - Väärteomenetluse Seadustik

LS - Liiklusseadus

⁴ Merealapiiride seadus. 01.06.2002 - RTI, 31.03.1993, 217

SISSEJUHATUS

Eesti on Läänemere idaranniku kolmest Balti riigist kõige enam merega seotud. Tänu oma heale geograafilisele asendile on Eesti Läänemere tähtis sadamariik ja seetõttu läbi aegade olnud tihedalt seotud meresõidu ja kaubandusega. Tänapäeval toimub see läbi AS Tallinna Sadama koosseisu kuuluvate sadamate - Vanasadam, Muuga sadam, Paljassaare sadam, Paldiski lõunasadam ja Saaremaa sadam. Kokku läbib sadamaid aastas ligi 7 miljonit reisijat. Aasta-aastalt kasvab Tallinna Sadamat külastavate kruisilaevade arv. 2006. aastal külastas Tallinna Sadamat kokku 71 kruisilaeva 299 korral. Võib julgelt väita, et Tallinn on üks populaarsemaid sihtkohti Läänemere kruisisadamate hulgas.

Eesti lipuriigina (lipuriigiks nimetatakse riiki, kelle lipu all laev sõidab) omab laevaregistrit ning seisuga 01. 01. 2007 oli sinna kantud 474 laeva⁵.

Alates 01.07.2005 koondab Eesti Autoregistri Keskuse (edaspidi ARK) liiklusregister väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide andmeid. Seisuga 31.12.2006 oli ARK liiklusregistris arvel 17210 väikelaeva ja 183 jetti.

ARK-le pandi ka väikelaeva- ja jetijuhtide tunnistuste väljastamise kohustus.

Alates 01.07.2005 on ARK vahetanud 2344 (neist 9 jetijuhi) tunnistust. Esmakordselt on väljastatud 1249 tunnistust. Lisaks eeltoodule on Veeteede Ameti andmebaasis ca 15500 hetkel kehtivat väikelaevajuhi tunnistust⁶.

Oluliselt on Eestis viimastel aastatel kasvanud eravesõidukite arv. Ainuüksi 2006 aastal lisandus registrisse 1284 väikelaeva ja 133 jetti⁷. Märkimisväärselt on aktiveerunud veeliiklus nii siseveekogudel kui kohalikul rannasõidul. See omakorda seab oluliselt suurema nõudmise veeliiklusalaseks järelevalveks. Meresõiduohutuse seaduse alusel teostab riiklikku järelevalvet laevade tehnilise seisukorra ning laevade

⁵ Veeteede Amet. Eesti laevaregistrite 2006 aruanne. <http://www.vta.ee/atp/?id=2912> 25.03.2007

⁶ A. Parve ARK avalike suhete osakonna peaspetsialist Aime.Parve@ark.ee 27.03.2007

⁷ Autoregistri Keskus. ARK aastaraamat 2006 . http://www.ark.ee/atp/failid/arkaastaraamat_2006.pdf 27.03.2007

turvalisuse osas vaid Veeteede Amet. Veeteede Ameti, Piirivalveameti, Politseiameti ja muu seaduses sätestatud järelevalveasutuse järelevalveametniku pädevuses on riiklik järelevalve väikelaevade ja muude veesõidukite üle.

Seadusandja on andnud Meresõiduohutuse seaduses sätestatud väärteoasjade kohtuvälise menetleja õigused Veeteede Ametile, Julgestuspolitseile, politseiprefektuuridele ja Piirivalveametile.

Politsei taasloomisest kuni viimaste aastateni, on politsei tegevus piirdunud põhiliselt maismaaliikluse järelevalvega. Veeliikluse kontroll on uus ja tundmatu. Puudub varasem praktika ja kogemused. Puuduvad ühtsed sisemised normatiivaktid ja väljaõpe. Iga politseiprefektuur on ise leidnud sobilikud politseiametnikud, oma äranägemisel korraldanud nende väljaõppe, hankinud varustuse ja sõlminud koostöölepped lepingupartneritele kuuluvate veesõidukite politseitegevusse kaasamiseks, ujuvvahendite soetuse finantseerimiseks või ametnike koolituse läbiviimiseks.

Eeltoodust lähtuvalt on töö autor püstitanud hüpoteesi: kehtivad normatiivaktid, politsei ettevalmistus ning varustus ei toeta politseipoolset efektiivset veeliiklusalase järelevalve läbiviimist.

Lõputöö käigus on autor seadnud eesmärgiks kehtivat õiguslikku baasi analüüsides ja läbi intervjuude politseiprefektuurides ja Julgestuspolitseis veeliikluse kontrolli eest vastutavate ametnikega välja tuua probleemid, mis on osutunud takistavaks teguriks senises veeliikluse kontorollis, ühtlasi andes endapoolselt soovitusi olukorra parandamiseks.

1. POLITSEI TEGEVUS VEELIIKLUSE KONTROLLIMISEL. SELLE AJALOOLINE ÜLEVAADE JA TEISTE RIIKIDE KOGEMUSED

1.1 Politseitegevuse ajalooline ülevaade järelevalve teostamisel veeliikluse üle

Taasiseseisvunud Eestis võeti esimene Eesti Vabariigi Politseiseadus (edaspidi PolS) vastu 20.09.1990⁸. Selle seaduse §-ga 3 sätestati politsei põhiülesanded, millede alusel tagas politsei avaliku korra, kaitses inimeste ja organisatsioonide seaduslikke huvisid, tõkestas kuritegevust, juurdles ja avastas kuritegusid, karistas süüdlasi ja viis täide karistusi oma pädevuse piires.

PolS ja Vabariigi Valitsuse 23.11.1990 määrusega nr 244 moodustati politseiprefektuurid ning määrati kindlaks nende teenistuspiirkonnad, mis reeglina hõlmasid vabariikliku alluvusega linna ja maakonna territooriumi. Erandiks sai transpordipolitsei prefektuur, mis tegutses kogu vabariigi territooriumil.

Konkreetsemalt kehtestati politseiprefektuuride ja nende teenistuste põhiülesanded Eesti Vabariigi Valitsuse 12.05.1992 määrusega nr 149 ja siseministri 06.01.1994 käskkirjaga nr 3 kinnitatud politseiprefektuuride põhimäärustega.

Transpordipolitsei prefektuuri ülesanneteks määrati avaliku korra tagamine raudtee, õhu- ja veetranspordis ning nende transpordiliikide objektidel.

Territoriaalsetele politseiprefektuuridele pandi muude ülesannete hulgas kohustuseks osaleda liiklusjärelvalves ning teostada järelevalvet heakorra ja keskkonnakaitse seisundi üle⁹. Liiklusjärelvalves osalemine jäi liikluspolitsei ülesandeks, heakorraseisundi ja keskkonnakaitse järelevalveks viidi välipolitsei koosseisus sisse vastavad ametikohad. Kuigi selle tööliini alla kuulus ka järelevalve veekogudel (kalapiük ja jahikorraldus), olid tegevused suunatud ikkagi rohkem

⁸ Politseiseadus. 20.09.1990 - RT/90/10/ 113

⁹ Politsei tegevust reglementeerivad õigusaktid Eesti Politseiamet jaanuar 1993 lk 3-7

keskkonnakaitsealasele järelevalvele maismaal ja veeliikluse sätete rikkumised olid teisejärgulised.

Liikluspolitsei täitis talle pandud liiklusjärelevalve alaseid kohustusi vaid maismaal ja seega oli territoriaalsete politseiprefektuuride roll veeliikluse osas järelevalve teostamisel olematu.

Transpordipolitsei prefektuurile pandud ülesanded olid aga tunduvalt konkreetsemad ja hõlmasid lisaks muudele ülesannetele avaliku korra tagamist veetranspordis. Nende ülesannete täitmiseks allutati siseministri 12.02.1991 käskkirja nr 30 alusel Eesti Transpordi Siseasjade Valitsus Transpordipolitsei prefektuurile ja Politseiameti 01.03.1991 käskkirjaga nr 16 moodustati seal (eelnevalt oli kinnitatud struktuur ja koosseis) ühe politseijaoskonnana sadamapolitsei jaoskond asukohaga Tallinna linn¹⁰.

Juulis 1991 moodustati Politseiameti käskkirjaga nr 120 korrakaitse efektiivsemaks organiseerimiseks Transpordipolitsei prefektuuri veetranspordipolitsei jaoskonna koosseisus liikluspolitsei-grupp, kelle teenindusobjektiks sai rahvusvaheline Tallinna Reisisadam. Sama käskkirjaga viidi veetranspordipolitsei jaoskonna koosseisu sisse kordnik-kaatrijuhi ametikoht¹¹.

Politseiameti 1992 maikuu käskkirjaga nr 203 anti Tallinna reisisadamas teenistus üle EV Eriteenistusele ja ühtlasi anti nende bilanssi Transpordipolitsei prefektuuri Tallinna Reisisadama allüksuse käsutuses olnud vahendid ja vara¹².

Töö autori arvates algas vara üleandmisega Transpordipolitsei prefektuuri veetranspordipolitsei jaoskonna likvideerimine. Lõpliku lahenduse sai protsess 1993, mil siseministri 30.12.1992 käskkirja nr 135 alusel andis politseipeadirektor 5 jaanuaril välja käskkirja nr 3, millega likvideeriti Transpordipolitsei prefektuuris veetranspordipolitsei jaoskond ja moodustati Tallinna Politseiprefektuuris Sadama politseijaoskond. Uue jaoskonna koosseisuks kinnitati 83 politseiametnikku ja 4 töölisi¹³.

¹⁰ PA arhiiv 1.3-1, 148-149

¹¹ PA arhiiv 1.3-2, 132-133

¹² PA arhiiv 1.3-8, 46-47

¹³ PA arhiiv 1.3-14, 6-10

Intervjuu käigus toleaege Sadama politseijaoskonna juhi, komissar Vladimir Falkenbergiga selgus, et praktiliselt kuulusid nende tööülesannete hulka kõik sadama territooriumil toimepandud õigusrikkumised. Põhiülesandeks oli avaliku korra kindlustamine kõikides Eesti sadamates ja kuritegevuse vastu võitlemine meresadamates, terminalides ja Tallinna sadamas registreeritud laevadel ja ujuvvahenditel. Üksusel oli ka merekaater, kuid sellega reaalselt järelevalvet merel ei teostatud. Sadama politseijaoskonna koosseisus olnud liikluspolitseigrupi põhiliseks ülesandeks oli koos piirivalvega laevale suunduvate sõidukite kontroll ja lisaks sellele kontroll sadama territooriumil taksojuhtide poolt liikluseeskirja nõuete täitmise üle.

Juba sel ajal nähti ette olulise laeva, kaatri ja jahiliikluse elavnemise tõttu järelevalve suurendamise vajadust. Seetõttu tegi Sadama politseijaoskonna juht Tallinna Politseiprefektile ettepaneku suurendada üksuse koosseisu ja nimetada jaoskond ringi Tallinna Politseiprefektuuri Veepolitsei osakonnaks.

Sadama politseijaoskonna juht oma ülesannetes märkimisväärset osa veeliikluse kontrollis ei näinud, kuid pidas juba siis vajalikuks politseiametnikele vastava väljaõppe teostamist Soome ja Saksa kolleegide kaasabil.

Töö autori arvates oli ettepanek üksuse nimetusse sisse tuua sõna „veepolitsei” igati mõistlik ja tervitav. Selgitab see üksuse (olgu see siis talitus, jaoskond või osakond) tegutsemisvaldkonda ja on kirjapildis ning kõnepruugis suupärane ja tavakodanikule arusaadav. Veepolitsei kui struktuuriüksuse nimetuse kasutuselevõtmist tuleks kaaluda ka täna – ajal mil veeliikluse järelevalve teema väga aktuaalselt üles on tõstetud.

1995 ühendati ühtseks Transpordipolitsei jaoskonnaks Tallinna Politseiprefektuuri Sadama politseijaoskond ja Raudteepolitsei jaoskond. 1998 liideti Transpordipolitsei jaoskond Kesklinna politseijaoskonna juurde ning jaoskonna teeninduspiirkonnale lisati riigiettevõtte „Tallinna sadam” Kesklinna sadama, Kopli sadama ja Muuga sadama territoorium ja akvatoorium. Politsei põhiülesandeks sai sadama territooriumil ja hoonetes avaliku korra tagamine. Praktiliselt mingit järelevalvet veeliikluse osas ei teostatud. Seda ajani, mil seadusega veeliikluse üle järelevalve teostamiseks Politseiametile järelevalve ja menetluspädevus anti. Sellest aga edaspidi töö II peatükis.

1.2 Veeliikluse kontrollialane tegevus teiste riikide näidete põhjal

Paljudes riikides on politseistruktuuris moodustatud veeliikluse kontrolliga tegelevad politseiüksused. Euroopas on meie lähinaabritest veepolitsei üksused olemas Soomes, Rootsis ja Lätis ning kaugemates riikides Taanis, Leedus, Poolas, Saksamaal, Hollandis, Prantsusmaal ja Hispaanias.

Töö autori poolt tehtud valim, oma töös kajastada just Saksa ja Soome veepolitsei tegevust, on põhjendatud alljärgnevaga:

Eesti õiguspoliitikas on eeskujuks võetud Saksa õigussüsteem ja meie karistusõigus tugineb paljuski Saksa karistusõigusele. Kuna õigusruum on Eestil ja Saksamaal väga sarnane, on Saksamaa näite põhjal meil lihtsam mõista Saksa politsei ja antud teema kontekstis just veepolitsei tegemisi. Vähesel tähtsusega ei ole muidugi ka Eesti politsei pikaajalised koostöösuhted Saksamaa Schleswig-Holsteini ja Rheinland-Pfalzi liidumaa politseiga.

Soomega seob Eestit juba ajalooline side. Politsei taasloomisega aktiveerusid infovahetus ja tööalased kontaktid ka politseitegevuse liinis. Meie riikide vahel toimub väga aktiivne kaubavahetus ja turism. Meid ühendab Eesti jaoks väga oluline veekogu – Läänemeri. Lisaks eeltoodule on Helsingi politsei Põhja Politseiprefektuuri üks olulisemaid väliskoostööpartnereid.

Kindlasti on ka teiste riikide veepolitsei tegevuse alastest kogemustes midagi kasulikku leida, kuid kuna tööalased ja ajaloolised kokkupuuted ei ole olnud niivõrd tihedad, ei pidanud autor vajalikuks neid kajastada.

Töö autor vaatleb Saksamaa LV Schleswig-Holsteini liidumaa ja Rheinland-Pfalzi liidumaa näidetele veepolitsei struktuuri ja ülesehitust ning veepolitsei tegevust Saksamaal.

1.2.1 Saksamaa Liitvabariigi Schleswig-Holsteini liidumaa

Schleswig-Holsteini veepolitsei (Wasserschutzpolizei) on oma osakondade ja jaoskondadega liidumaa Politseiameti 4. osakonna alluvusalas.

Veepolitsei allub oma tegevuses Cuxhavenis asuvale ööpäevaringselt toimivale Veepolitsei Juhtimiskeskusele, mis moodustati Põhja- ja Läänemere äärse viie rannikuriigi siseministrite 2002 aasta halduskokkuleppe alusel. Juhtimiskeskuse ülesanneteks on pakkuda lepinguriikidele piirideülesel tegutsemisel politseialaste ülesannete täitmiseks tuge ja alates 2004 aastast on juhtimiskeskusel veepolitseialaste piirideüleste politseioperatsioonide juhtimisfunktsioon. Juhtimiskeskuses töötavad kokkuleppes osalevate riikide suurte kogemustega veepolitseiametnikud.

Schleswig-Holsteini liidumaa veepolitsei tööd administreeriva liidumaa Politseiameti 4. osakonna vahetus alluvuses on kuus veepolitseijaoskonda asukohtadega: Kielis, Lübeckis, Flensburgis, Heiligenhafenis, Husumis ja Burnsbüttelis koos alluvate teenistusüksustega.

Schleswig-Holsteini veepolitsei ülesanneteks on:

- laevaliiklusega seonduvad politseialased ülesanded
- üldised politsei kohustused ja ülesanded
- kalapüügi järelevalve merel
- sadama-ala turvalisuse ametkond¹⁴.

1.2.2 Saksamaa Liitvabariigi Rheinland-Pfalzi liidumaa

Liidumaa sise- ja majandusministri 03. 11. 1950 määrusega reorganiseeriti toonane "Strompolizei" (Jõepolitsei) ja nimetati ta sarnaselt teistes liidumaades olevate üksustega veepolitseiks - „Wasserschutzpolizei”. Iseseisvad üksused toodi ühise keskke juhtimise alla ning järelevalve läks siseministeriumile. Tollane organisatsioon oli

¹⁴Saksamaa Liitvabariik. Schleswig-Holsteini Liidumaa veepolitsei kodulehekülj: <https://www.polizei.schleswig-holstein.de/internet/dienststellen/wasserschutzpolizei/startseite-wasserschutzpolizei.html> 28. 03. 2007

põhiliselt orienteeritud laevaliiklusele. Laevaliikluse ja tehnika arenedes, aga samuti Moselil lüüsidega reguleeritud veeteede käibelevõtmisega, lisandusid veepolitseile täiendavad ülesanded.

Veepolitsei kõige tähtsam vastutusala on laevaliikluse reguleerimine. Siia alla kuulub liiklusjärelvalve, ohutuse tagamine ohtlike veoste transportimisel, laevaliikluse tõkestamine - nii õnnetuste kui suurürituste korral, objektide ja isikute kaitse tagamine, eskordi korraldamine, kaasabi osutamine katastroofi tagajärgede likvideerimisel, nii veeliikluses kui laevatatavatel veeteedel toimunud õnnetuste menetlemine, sadamates ja sildumiskohtades toimunud väär- ja süütegude menetlemine ning muude politseile pandud ülesannete täitmine.

Veepolitseinikuks soovija peab lõpetama liidumaa politseialase väljaõppe. Enne tööleasumist veepolitseisse tuleb omandada töökogemusi tugipolitseiüksustes ning veel kaks aastat koolis käia. Eriväljaõppe on väga tihedalt seotud praktikaga. Erinevate kohustuslike kursuste raames omistatakse kõik veepolitseinikule vajaminevad kutseoskused (näiteks: radariõpe, paadijuhi kursus, ultralühilaine sidepidamine jne). Kõik kursused lõpevad eksamiga¹⁵.

1.2.3 Soome Vabariigi Helsingi veepolitsei

Helsingi veepolitsei asutati 1972. aastal. Veepolitsei asutamise vajaduse tingis hoogsalt arenev veetransport, mille üle oli vaja kohaldada tõhusat järelevalvet. Veeliiklusseadus annab politseile õiguse kontrollida veesõidukeid. Roolijoove määratakse kriminaalseadustiku alusel ja mõned üldjuhised tulenevad PolS-st.

Soome veepolitsei on liikluspolitsei koosseisus olev struktuur. Liikluspolitseil on üle kogu maa territoriaalsel põhimõttel paiknevad järelvalveüksused. Suuremate veekogude ääres asuvad üksused on varustatud politsei veesõidukitega. Veepolitsei üksused on moodustatud vajaduspõhimõtte järgi ehk siis kohtades, kus on kiire ja tihe veeliiklus.

¹⁵ Saksamaa Liitvabariik. Rheinland-Pfalzi Liidumaa politsei kodulehekülj: <http://www.polizei.rlp.de/internet/nav/584/584509c6-071a-9001-be59-2680a525fe06.htm> 28.03. 2007

Kõigis suuremates rannalinnades on politsei kasutuses veesõidukid. Helsingis on veepolitseil kolm kaatrit, mis on ehitatud just politseitöök. Kaatrid on varustatud turbiinmootoriga, mille konstruktsioon võimaldab alusel sõita madalas vees. Kõik kaatrid on varustatud politseitöök vajaliku tehnikaga. Lisaks on kaatril kahepoolne kustutus-süsteem. Veepolitseinike varustus on sarnane tavapolitseiniku varustuse ja kaitsevahenditega. Vaid mõningad varustuselemendid, nagu päästevest, on mõeldud üksnes veepolitseile.

Soome veepolitsei ülesandeks on korra ja veeliikluse järelvalve tagamine saarestikus ja mujal veeteedel. Jälgitakse laevaliiklust, eriti eravalduses olevaid jahte, purjekaid ja kiirpaate. Kontrollitakse aluste meresõiduohutust ja juhtidele esitatavatest nõuetest kinnipidamist. Sisevetes on pearõhk veeliikluse järelvalvel. Rannalinnades tuleb lisaks palju tegeleda avaliku korra ja turvalisuse tagamisega rannaaladel.

Tegeletakse ka teiste vajalike töödega, nagu looduskaitsega (näiteks kalastamise kontrollimine), päästetöödega, veespordiürituste turvamisega ning preventiivse tööga. Viiakse läbi erinevaid pressialaseid esinemisi eesmärgiga parandada veeliiklusturvalisust. Menetletakse kuriteoavaldusi ja kohaldatakse karistusnõudeid (trahv, väärteotrahv ja hoiatus). Veesõidukite arvu pidev kasv esitab ametiisikutele järjest suuremaid nõudmisi, kuna järelvalve ressursid ei suurene.

Tallinnas Eesti kolleegidega kohtumas käinud Helsingi vanemkonstaabel Hannu Holmberg sõnul on suvel neil palju tööd ja näiteks Helsingis tuleb tegutseda põhimõtteliselt 24 tundi ööpäevas¹⁶.

Veeliiklushooaeg algab aprilli lõpus ja lõpeb detsembri alguses. Talveperioodil, kui veeliiklusalase kontrolliga tegeleda ei saa, täidab veepolitsei tavalise liiklustrulli ülesandeid. Osaletakse patrullteenistuses maismaal ning lisaks korraldatakse veepolitseinikele erikoolitusi. Igal veepolitsei tööst huvitatul politseitöötajal on võimalik kas politseikooli või töökoha kaudu saada veepolitsei kursustele. Varasemat

¹⁶ Teder M. 2004 Tallinna politseinikud tutvusid Soome veepolitsei varustusega Eesti Päevaleht, 22.07,4.

veepolitsei-alast kogemust ei nõuta. Politseikooli teoriakursus kestab 3 nädalat, millele lisandub praktika. Näiteks Helsingi veepolitseis on praktika kestvuseks 1 nädal¹⁷.

Eeltoodust nähtub, et nii Saksamaa kui Soome politseistruktuuris on veepolitsei leidnud endale kindla koha. Tegevust toetab tööks vajalik seaduslik baas. Enamgi veel, Saksamaa veepolitseil on rohkem kui 50 aastane ajalugu, veidi lühem üle kolmekümne aasta on veepolitsei edukalt tegutsenud Soomes. Oma geograafiliselt asendilt oleme Saksamaaga ja Soomega vägagi sarnases olukorras – oleme mereriigid ja suurte laevatatavate siseveekogudega. Seetõttu ei tohiks Eestis veeliikluse järelevalve tähtsust ja vajalikkust sugugi alahinnata, tegutsedes vaid juhuslike vahenditega ja sageli vaid siis, kui muust aega üle jääb. Veeliikluse kontrolli tähtsust ja selle aktiveerimise vajadust näitab kasvõi see, et möödunud aastaga lisandus Eestis liiklusregistrisse pea poolteisttuhat väikelaeva ning jetti.

¹⁷ Soome vabariik. Soome politsei kodulehekül: <http://www.poliisi.fi/> 23. 03. 2007

2. ÕIGUSLIK BAAS, MILLINE SEAB POLITSEILE KOHUSTUSE JA ANNAB ÕIGUSE TEGELEDA VEELIIKLUSE KONTROLLIGA

2.1 Millised on politsei ülesanded ja millega on reguleeritud Eestis politsei tegevus

Politsei tegevus täitesaatva riigivõimu organina on rangelt sätestatud seadustega.

Politsei koha ja osa riigi – ja omavalitsuse organite süsteemis ja politsei põhiülesanded, kohustused, õigused ja vastutuse, organisatsioonilised alused ning järelevalve politsei tegevuse üle määrab kindlaks PolS. Politsei tagab avaliku korra, kaitseb inimeste ja organisatsioonide seaduslikke huvisid, tõkestab kuritegevust, teostab kuritegude kohtueelset uurimist, määrab ja viib täide karistusi oma pädevuse piires.

Politsei koosneb politseiasutustest, milledeks on Politseiamet ja tema halduses olevad politseiprefektuurid ning üleriigilised spetsialiseeritud politseiasutused, millest üheks on Julgestuspolitsei. Politseiameti põhiülesandeks vastavalt PolS § 10 on politsei juhtimine ja arendamine. Julgestuspolitsei üheks põhiülesandeks PolS § 11³ alusel on politsei korrakaitse valdkonna tegevuse korraldamine, süütegude tõkestamine, avastamine ja ennetamine, osalemine avaliku korra tagamisel ja liiklusjärelevalve teostamisel. Politseiprefektuur on kohalik täidesaatva riigivõimu volitustega asutus, kes täidab talle seadusega ja seaduse alusel antud õigusaktidega pandud ülesandeid, teostab riiklikku järelevalvet ning kohaldab riiklikku sundi seaduses ettenähtud ulatuses ja korras (PolS § 11¹). Politseiprefektuuride tööpiirkonnad on kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega.

Avaliku korra tagamine on PolS-ga kehtestatud politsei põhiülesanne. Kas seda tuleb teostada maismaal, vees või õhus, ei ole lähemalt lahti kirjutatud. Korra tagamine toimub järelevalve teostamise korras. PolS-s on politsei õiguste ja kohustuste all nimetatud mitmeid järelevalve pädevusi, kuid järelevalve õigusliku aluse ning teostamise korra peaksid sätestama eriseadused. Viimaste hulgas on ka Meresõiduohutuse seadus.

Eesti Vabariigi Põhiseaduse (edaspidi PS) §2 alusel on Eesti riigi maa-ala, territoriaalveed ja õhuruum lahutamatu ja jagamatu tervik. PS kommenteeritud väljaande¹⁸ kohaselt rajaneb kaasajal riigivõimu teostamine territoriaalprintsibil ja Eesti territooriumil, mis koosneb maismaast, vee-aladest ja nende kohal olevast õhuruumist, kehtib Eesti riigivõim ja seal asuvad isikud alluvad Eesti riigivõimule (kui seadustega ei ole sätestatud teisiti). Seega tuleb politseil talle pandud kohustusi avaliku korra tagamisel ja järelevalve teostamisel täita oma pädevuse piires ja mahus kõikjal, kus see vaid vajalikuks osutub.

Kokkuvõtvalt on politsei põhifunktsioonideks veeliikluse kontrollis avaliku korra tagamine veekogudel, läbi järelevalve veesõidukijuhtide üle talle Meresõiduohutuse seadusega sätestatu osas, milledeks on: joores ja lubadeta veesõiduki juhtimine ning joores seisundi tuvastamisest kõrvalehoidmine, mere- ja siseveetranspordivahendite registreerimise, arvestuse ja kasutamise nõuete rikkumine, väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõigusega ja laeva turvalisuse nõuete rikkumine.

2.2 Normatiivaktid, mis annavad politseile veekontrolli menetlusõiguse

8. 10. 1990 jõustunud PolS on vanem isegi PS-st ja oli taasiseseisvunud Eesti kõige varasem õigusakt, mis kõige üldisemal kujul sätestas politsei üldpädevuse¹⁹.

PolS § 3 alusel on politseile muude ülesannete hulgas pandud kohustuseks tagada avalik kord ja määrata karistusi oma pädevuse piires. Pädevus jaguneb sisuliseks ja territoriaalseks pädevuseks. Pädevuse jälgimine on õigusriigis äärmiselt oluline.

Vastavalt Väärteomenetluse Seadustiku (edaspidi VTMS) sätetele on politseil kui täidesaatva riigivõimu volitustega asutusel kohtuvälise menetleja õigused²⁰. VTMS sätestab, et kohtuvälise menetleja osaleb menetluses ametniku kaudu. Seadustikus

¹⁸ Eesti Vabariigi Põhiseadus. 2002.Kommenteeritud väljaanne. Tallinn Juura Õigusteabe AS

¹⁹ Politseiseadus. 20.09. 1990.- RT 1990,10,113

²⁰ Väärteomenetluse seadustik 22.05. 2002.-RT I 2002,50,313

käsitletakse ka Karistusseadustikus olevate väärteokoosseisude menetlemise pädevust. Eriseadused, mis näevad ette väärteokoosseisud, sätestavad ka nende menetlemise õigused.

Politsei tegutsemise üldiseks volitusnormiks peetakse praeguses Eesti korrakaitseõiguses PolS § 13 lg1 p1, mille kohaselt on politseil õigus nõuda kodanikelt ja ametiisikutelt avaliku korra järgimist ja korrarikkumiste lõpetamist ning rakendada õigusrikkuja suhtes seaduses ettenähtud sunnivahendeid.

PolS-ga politseile kohustuseks pandud avaliku korra tagamine on tihti tekitanud vastakaid arvamusi ja seisukohti. Esiteks: palju on arutletud mõiste avalik kord ümber. Tuleb tõdeda, et praeguseks ajaks ei ole meie õiguses üheselt seda mõistet lahti mõtestatud. Suur lootus selles osas on pandud tulevasele Korrakaitseadusele, mille eelnõu § 3 alusel on avalik kord õigusaktidest tulenev elukorraldus, millega tagatakse isiku õiguste ja vabaduste kaitse, ühiskonna turvalisus, avaliku võimu ning avalike teenuste toimimine. Sama seadusesätte alusel on isiku õiguste ja vabaduste kaitse korrakaitse osa niivõrd, kuivõrd kohtulikku õiguskaitset ei ole võimalik õigel ajal saada ja ilma korrakaitseorgani sekkumiseta ei ole õiguse realiseerimine võimalik või on oluliselt raskendatud ning kui samal ajal on ohus avalik huvi²¹.

Seniks, kuni ei ole Korrakaitseadus jõustunud, peame avaliku korra definitsioonis lähtuma Riigikohtu lahenditest. Sealt selle mõiste selgituse ka leiame. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi seisukoha järgi tuleb avaliku korra all mõista tavade, heade kommetega, normidega või reeglitega kinnistatud isikutevahelisi suhteid ühiskonnas, mis tagavad igäühe avaliku kindlustunde ning võimaluse realiseerida oma õigusi, vabadusi ja kohustusi²².

Teiseks: PolS järgi politseile ülesandeks pandud avaliku korra tagamise kohustuse osas ei anna PolS kui üldnorm selgitust, kus politseil avaliku korra tagamise kohustus lasub. Kas see peab toimuma ainult maismaal, või on selle all mõeldud ka vee – ja õhuruumi. Sama seadus ei kajasta üheski punktis politseipoolse kohustusena järelevalve teostamist

²¹ Riigikogu. Riigikogu kodulehekülj
http://www.riigikogu.ee/?page=en_vaade&op=ems&eid=80277&u=20070426141440 16.04.2007

²² Riigikohtu lahend 3-1-1-89-96

veekogudel. Vaadates politseile pandud kohustust reguleerida liiklust ja teostada liiklusjärelvalvet, saab seadusesättest välja lugeda, et eeltoodu kehtib ikkagi vaid maismaaliikluse kohta, sest järgneb kohustus kontrollida teede, tänavate, tee liikluskorraldusvahendite ja teeliiklusvahendite seisukorda. Lähtudes PS selgitusest, et Eesti Vabariigi territoorium, mis koosneb maismaast, vee-aladest ja nende kohal olevast õhuruumist on tervik, tundub küsimusele olema vastus saadud. Samas on tegemist aga jällegi üldnormiga, mis ei anna järelevalvepädevust ühelegi konkreetsele ametkonnale. Politsei pädevust ja õigust teostada järelevalvet ja viia läbi menetlust veekogudel peame otsima eriseadustest, milleks antud teema kontekstis on: Meresõiduohutuse seadus²³. See seadus reguleerib laevade ja väikelaevade ning muude veesõidukite meresõiduohutust ja laevatavatel sisevetel sõidu ohutust ning laevade turvalisust ja laevaliikluse ohutuse tagamist veeteedel. Vastu võeti seadus 12.12.2001 ning jõustus see 01.01. 2003. (Tegemist on oluliselt noorema õigusaktiga, kui seda on PolS.)

Vastuvõetud seaduse esimeses redaktsioonis oli järelevalvekohustus meresõiduohutust reguleerivate õigusaktide täitmise üle pandud Veeteede Ametile ja teistes seadustes nimetatud riiklike järelevalve asutustele. Teisi ametkondi Meresõiduohutuse seaduses nimetatud ei olnud²⁴.

19.06.2002 vastuvõetud Karistusseadustikuga seonduvate seaduste muutmise ja täiendamise seadusega pandi politseiprefektuuridele kohtuvälise menetleja kohustused kui:

- rikuti kala-, jõesilmu- või vähipüügi eeskirju, korraldati püüki keelualal või keelualal või kasutati keelatud vahendeid,
- tegemist on loata kalapüügi või selle nõuete rikkumisega kalalaeva kasutades või satelliitjälgimissüsteemi kaudu edastatavate andmete esitamise korra nõuete rikkumisega²⁵.

²³ Meresõiduohutuse seadus. 12.12. 2001- RT I 2002, 1, 1

²⁴ Meresõiduohutuse seadus. 12.12. 2001.- RTI.2002, 1, 1

²⁵ Karistusseadustikuga seonduvate seaduste muutmise ja täiendamise seaduse 19.06. 2002.- RTI 2002,63,387

Järelevalvet nende rikkumiste üle teostasid keskkonnajärelevalve asutused Keskkonnajärelevalve seaduses sätestatud korras. Menetles vääртеoasju aga politseiprefektuur. See lõi olukorra, kus politsei menetles teiste ametkondade poolt järelevalve käigus avastatud õigusrikkumisi. Politseil endal järelevalveõigust ei olnud. Seda ei olnud seadusandja politseile andnud ei kalastuseeskirjadest kinnipidamise ega ka veeliikluse kontrolli osas.

Ilmselt ei olnud selline regulatsioon õigustatud (menetlusõigus oli lisaks politseiprefektuurile muuhulgas veel keskkonnainspektsioonil), mistõttu 12.05. 2005 Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadusega sätestati Meresõiduohutuse seaduses Politseiameti järelevalvekohustus ja menetlusõigus. Selle seadusemuudatusega anti väikelaevade ja jettide tehnilise järelevalve korraldamise ja avastatud puuduste kohta ettekirjutuse ning kontrollakti vormistamise kohustus Veeteede Ameti ja Piirivalveameti kõrval ka Politseiametile. Lisandus ka juurdluse läbiviimise kohustus laevaõnnetuse korral, kui sellega kaasnes inimohver. Politseiametile anti pädevus riikliku järelevalve teostamiseks väikelaevade ja muude veesõidukite üle ning menetlusõigus Meresõiduohutuse seaduse §-des 88, 89, 93, 94²⁴ ja 94²⁵ sätestatud väärtegude osas²⁶.

Eeltoodud seadusemuudatus ei võimaldanud praktiliselt ikkagi politseiprefektuuridel veeliiklusalast kontrolli teostada, kuna pädevus sellega tegelemiseks anti vaid Politseiametile, kelle põhiülesanne PolS-st tulenevalt on hoopis politsei juhtimine ja arendamine.

Kahes seaduses esinesid märkimisväärsed vasturääkivused, millised tuli kõrvaldada. Seda tehti 20.04. 2006 vastu võetud Politseiseaduse ja politseiteenistuseseaduse muutmise ning sellest tulenevalt teiste seaduste muutmise seadusega, millega muudeti Meresõiduohutuse seaduse § 94²⁶ ning menetlusorganite nimistust jäeti välja

²⁶ Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus. 12.05. 2005.- RT I, 02.06.2005, 31, 229

Politseiamet, kelle väärteomenetluselased kohustused pandi Julgestuspolitseile ja politseiprefektuuridele. Jõustus seadusemuudatus 01.06. 2006²⁷.

Kehtiva Meresõiduohutuse seaduse redaktsiooni §1 alusel kohaldatakse seda seadust Eesti riigilippu kandvatele väikelaevadele ning välisriigi lippu kandvatele laevadele ja väikelaevadele juhul, kui see on samas seaduses sätestatud ning haldusmenetlusele kohaldatakse haldusmenetluse seaduse sätteid, arvestades Meresõiduohutuse seaduse erisusi²⁸.

Meresõiduohutuse seaduse §76 alusel on Veeteede Ameti, Piirivalveameti, Politseiameti ja muu seaduses sätestatud järelevalveasutuse järelevalveametniku pädevuses riiklik järelevalve väikelaevade ja muude veesõidukite üle.

Meresõiduohutuse seadus §36 alusel on reguleeritud väikelaeva ja jeti tehnilise järelevalve korraldamine ja lg 6 sätestab muu hulgas Politseiameti järelevalveametniku õiguse riikliku järelevalve teostamise käigus avastatud puuduste kohta teha ettekirjutus, vormistades kontrollakti. Kontrollakti märgitakse puuduste kõrvaldamise nõuded ja tähtajad. Ettekirjutusega võib keelata ka väikelaeva kasutamise, kui see ei ole nõuetekohaselt varustatud või kui on avastatud muid puudusi, mis ei taga väikelaeva ohutust.

Muid õigusi, tegevusi ja sunnivahendeid Meresõiduohutuse seadus järelevalveõigust omavatele politseiametnikele ei anna. Veekogudel järelevalveõiguste leidmiseks tuleb paralleelsele tõmmata liiklusjärelevalve teostamisega teedel. Ka veeliikluses kehtivad enamuses veesõidukijuhtidele (siiski teatud väikeste erisustega) konkreetset reeglid ja eeskirjad, sarnased kohaldatavatega maismaaliikluses Liiklusseaduse (edaspidi LS) sätetest tulenevalt.

LS § 46 annab politseiametnikele liiklusjärelevalve teostamise õiguse. Selle järelevalve käigus lubatud tegevused on LS alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse määrusega kinnitatud Liiklusjärelevalve teostamise kord sätetega, mis annab järelevalveõigust omavale ametnikule õiguse:

²⁷ Politseiseaduse ja politseiteenistusseaduse muutmise ning sellest tulenevalt teiste seaduste muutmise seadus. 20.04. 2006.- RTI, 15.05.2006, 21, 162

²⁸ Meresõiduohutuse seadus. 12.12. 2001.- RTI, 2002, 1, 1

1. peatada sõiduk LS § 30 loetletud juhtudel ja anda vajadusel sõidukijuhile korraldus liikuda põhjalikuma kontrolli teostamiseks mööda lühimat teed selleks sobivasse kohta;
2. õiguserikkumise korral või politseioperatsiooni läbiviimisel kontrollida sõidukit, sõiduki juhi -, veose - ja muid seadusega ettenähtud dokumente;
3. kõrvaldada sõiduki juhtimiselt isik, kellel puudub vastava kategooria sõiduki juhtimise või sõiduki kasutamise õigus;
4. kõrvaldada sõiduki juhtimiselt isik, keda kahtlustatakse sõiduki juhtimises joobeseisundis, kontrollida kohapeal alkoholisisaldust juhi väljahingatavas õhus või saata joobeseisundis kahtlustatav isik tervishoiuasutusse joobeseisundi meditsiiniliseks tuvastamiseks;
5. kõrvaldada sõiduki juhtimiselt isik, kes on sellises haigus- või väsimusseisundis, mis takistab liiklusolude täpset tajumist ning liikluseeskirja nõuete kõrvalekaldumatut täitmist;
6. keelata mootorsõiduki kasutamine, kui selle ehitus ei vasta nõuetele, või kui sõiduki rikke, heitgaaside saasteainetesisalduse, mürataseme või muude asjaolude tõttu on sõidu jätkamine keelatud;
7. vajaduse või ohu korral keelata liiklus või piirata seda;
8. toimetada õiguserikkuja või õiguserikkumises kahtlustatav isik seaduses ettenähtud juhtudel ja korras politseisse või muusse ametiasutusse;
9. pidada kinni dokumente ja asju seaduses ettenähtud juhtudel ja korras;
10. kasutada sõiduki sundpeatamiseks tulirelva ja erivahendit seaduses ettenähtud juhtudel ja korras;
11. paigutada sõidukeid ümber seaduses ettenähtud juhtudel ja korras.

Vaieldamatult tuleb sündi kohaldades lähtuda proportsionaalsuse põhimõttest ja politseiametnik otsuse tegemisel lähtub kaalutusõigusest ja talle antud pädevusest sündmuse lahendamisel.

Kõik eeltoodud õigused laienevad veeliikluse kontrollis Meresõiduohutuse seaduse alusel antud järelevalvepädevusest lähtuvalt vaid Politseiameti ametnikele.

Meresõiduohutuse seaduse § 78 alusel on riikliku järelevalve asutusel õigus kõrvaldada isik ajutiselt laeva või väikelaeva juhtimiselt just LS §-s 20¹ sätestatud alusel ja korras²⁹.

²⁹ Liiklusseadus.14.12. 2000.- RT I 2001, 3, 6

2.2.1 Veesõiduki juhtimine joobeseisundis

Vabariigi Valitsuse 02. 04. 2001 määrusega nr 120 kinnitatud Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord³⁰ kehtestab joobeseisundi tuvastamise, joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise korra. Määrus tugineb joobeseisundi mõiste tõlgendamisel LS § 20 lg 3 toodud definitsioonile. See näitab selgelt, et maismaa ehk teeliikluse ja veeliikluse järelevalvele esitatavad nõuded pärinevad ühtedest seadusesätetest ja on reguleeritud sarnaselt.

LS § 20¹ tulenevalt on sõiduki juhtimiselt kõrvaldamine järelevalveõigusega ametiisiku otsus, mille sisuks on sõiduki juhtimise keelamine kuni juhtimiselt kõrvaldamise aluse äralangemiseni.

Politseiametnikul kui pädeval järelevalveõigusega ametiisikul on õigus LS § 20¹ alusel keelata isiku poolt sõiduki juhtimine kuni juhtimiselt kõrvaldamise aluse äralangemiseni. Teisi sõnu – sõidukijuhil alkoholjoobe tuvastamise korral on politseiametnikul õigus keelata juhil sõiduki juhtimine kuni kainenemiseni.

Sõiduki juht kõrvaldatakse juhtimiselt kui on alust arvata, et ta on tarvitanud narkootilisi või psühhotroopseid aineid, ta on joobeseisundis, tal puudub vastava kategooria sõiduki või trammi juhtimisõigus või vastava sõiduki kasutamist õigustav dokument (juhul kui selle omamine on kohustuslik), või ta tervises seisund ei vasta kehtestatud nõuetele.

Meresõiduohutuse seaduse § 94²⁶ annab politseiprefektuuridele ja Julgestuspolitseile pädevuse menetleda mitmeid väärteokoosseise. Tegemist on praktiliselt sarnaste nõuete rikkumise koosseisudega, mille üle politsei teostab järelevalvet ja menetleb süüteo koosseise maismaaliikluse korral. Nii ei ole ei maismaal ega veel lubatud sõidukit juhtida narkootilise või psühhotroopse aine mõju all. Alkoholijoobe osas on seadusandja lahendanud olukorrad erinevalt ja veesõiduki, sh väikelaeva juhtimine on keelatud

³⁰ Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord. 02. 04. 2001.- RTI, 05.04.2001, 35, 196

lubatud normi ületavas mainitud koguses. Ühtmoodi on keelatud ja karistatavaks tegevuseks loetud sõidukijuhi kõrvalehoidumine joobeseisundit tuvastavast läbivaatusest.

2.2.2 Mere- ja siseveetranspordivahendite (sealhulgas väikelaevade ja jettide) registreerimise, arvestuse ja kasutamise nõuete rikkumine

Eestis alaliselt elav või Eestis elamisloa saanud füüsiline isik ja Eestis registreeritud juriidiline isik on kohustatud kandma oma väikelaeva, alla 12-meetrise kogupikkusega laeva, mille kodusadam on Eestis, ning jetti vastavasse registrisse. See nõue ei kehti, kui väikelaev, alla 12-meetrise kogupikkusega laev või jett on kantud mõne muu riigi vastavasse registrisse. Juhul, kui laeva omanik ei ole Eestis elamisloa saanud füüsiline või Eestis registreeritud juriidiline isik, peab ta väikelaeva vastutavaks kasutajaks määrama eelnevalt märgitud tingimustele vastava isiku)³¹.

2.2.3 Väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõiguseta

Väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõiguseta kajastab sisuliselt väikelaeva juhtimist ilma nõuetekohase väikelaevajuhi tunnistuseta juhul, kui tunnistus on nõutav. Selle seadusesätte osas on erandeid ja nimelt:

Meresõiduohutuse seaduse muutmise seadusega, vastu võetud 19. 05. 2004, ei nõuta väikelaevajuhi tunnistust veesõiduki juhtimiseks alla 15-aastaselt isikult, kui ta juhib veesõidukit, millel on purjepind kuni 20 m² või mootori võimsus kuni 10 kW. Seejuures on nõutav seadusliku esindaja vastutus ning veesõiduki liikumine valgel ajal ja hea nähtavuse korral merel kuni 1 meremiili kaugusel kaldast ja sisevetel kuni 2 kilomeetri

³¹ Väikelaeva ja alla 12-meetrise kogupikkusega laeva registreerimise eeskiri. 9.08. 2006. RTL, 22.08.2006, 64, 1172

kaugusel kaldast, kuid mitte kaugemal alast, mis on lubatud veesõiduki dokumentatsioonis.³²

Soome lipu all sõitvate väikelaevade osas on tekkinud erimeelsusi politsei ja Veeteede Ameti poolt seaduse tõlgendamisel, mistõttu Veeteede Amet on kujundanud selles küsimuses oma ametliku seisukoha. Sellest lähemalt aga edaspidi.

2.2.4 Laeva turvalisuse nõuete rikkumine

Läbiviidud intervjuust Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse juhataja asetäitja härra Jaanus Matsoga selgus, et laeva turvalisuse nõuete rikkumisi käsitletakse vaid suurte kauba ja reisilaevade juures. Väikelaevade puhul ei vaadelda selle seadusesätte mittetäitmist rikkumisena, mistõttu ka politsei selle seadusesätte osas menetluskohustust praktiliselt rakendada ei saa.

Meresõiduohutuse seaduse alusel kohaldatakse kõiki eelpoolloetletud sätteid ka välisriigi lippu kandvatele laevadele ja väikelaevadele, välja arvatud juhul, kui välisriigis, mille lippu väikelaev kannab, ei kohaldata käesolevas seaduses sätestatuga samaväärseid dokumendinõudeid. Kui väikelaevaga on toimunud laevaõnnetus ja sellega on kaasnenud inimohver, korraldab uurimise Politseiamet kriminaalmenetluse seadustiku sätete kohaselt.

2.3 Õiguslikud erisused järelevalve teostamisel ning menetluse läbiviimisel siseveekogudel ja merel. Politsei tegevus Greenpeace liikumise korral

Nagu juba eelpool mainitud, on kehtiva Meresõiduohutuse seaduse alusel riikliku järelevalve teostamise õigus väikelaevade ja muude veesõidukite üle antud politseistruktuurist ainsana Politseiametile.

³² Meresõiduohutuse seaduse muutmise seadus.05.06.2004.- RTI, 2004, 46, 331

Selle seadusesätte otsese kohaldamise alusel peaks järelevalvet teostamagi vaid Politseiamet oma ametnikega. Seda aga reaalses elus ei toimu. Politseiamet on kogu politseitööd juhtiv ja korraldav asutus ja seetõttu on Politseiamet selle järelevalvekohustuse delegeerinud Julgestuspolitseile kui oma halduses olevale valitsusasutusele ja politseiprefektuuridele kui Politseiameti territoriaalsetele kohaliku täidesaatva riigivõimu volitustega asutustele. (Seadusandja on nimetatud politseiasutustele andnud Meresõiduohutuse seaduse alusel ka menetlusõiguse.)

Töö autori arvates ei ole selline lahendus aga seaduspärane. Politseiamet politsei tegevust juhtiva ja korraldava asutusena ja politseipeadirektor ameti ja allasutuste ametiisikute tegevuse seaduslikkuse ja otstarbekuse üle teenistuslikku järelevalvet teostava ametnikuna, ei oma pädevust delegeerida seadusandja poolt määratud kohustusi edasi. Seega ei laiene politseiprefektuurile, kui Politseiameti kohalikule täidesaatva riigivõimu volitustega asutusele ning Julgestuspolitseile kui Politseiameti halduses olevale valitsusasutusele automaatselt Politseiametile pandud kohustused.

Meresõiduohutuse seaduse alusel politsei menetluspädevuses olevate rikkumiste osas on peaaegu täielikult kohaldatavad LS sätted, mis reguleerivad liiklusjärelevalvet ja korraldust maismaal. Põhiliseks erinevuseks, mida veeliikluse järelevalves ja menetluses võrreldes maismaaliiklusega jälgida tuleb, on järelevalvet ja menetlust teostava politseiasutuse territoriaalne pädevus. See tähendab, et tuleb vaadelda politseiasutuste pädevust territoriaalsusest, tema teenistuspiirkonnast lähtuvalt. Arvestada tuleb seda, kuidas kehtiva õigusloomega on konkreetsele politseiasutusele territoriaalsusest lähtuvalt antud järelevalve ja menetlusõigus.

Politseiprefektuuride puhul on territoriaalsus paika pandud Vabariigi Valituse määrusega kinnitatud Politseiprefektuuride asukohad ja tööpiirkonnad, millest lähtuvalt on iga politseiprefektuuri põhimääruses ära fikseeritud tema territoriaalne pädevus ehk tööpiirkond. See on maa-ala, mille ulatuses on prefektuur õigustatud täitma talle pandud politseilisi ülesandeid. Politseiprefektuuride teeninduspiirkonnad kattuvad maakondade piiridega, millised hõlmavad ka konkreetseid siseveekogusid. Kõik laevatatavad siseveed kuuluvad territoriaalsuse alusel ühe või teise omavalitsuse ja maakonna

piiridesse ning muutuvad seega automaatselt teeninduspiirkonnaks seda maakonda teenindavale politseiprefektuurile. Merel on asi aga teine. Nimelt ei kuulu territoriaalmeri, ühegi maakonna ega territoriaalse omavalitsuse haldusterritooriumi koosseisu. Koos maismaa ja õhuruumiga moodustab territoriaalmeri lahutamatu osa kogu Eesti riigi territooriumist.

PolS lähtuvalt saab politseile ülesandeks pandud järelevalvet kogu Eesti riigi territooriumil teostada üksnes üleriigiline politseiasutus ning arvestades üleriigilistele politseiasutustele pandud kohustustega, saab veeliiklusalases kontrollis selliseks asutuseks olla vaid Julgestuspolitsei, kelle järelevalvealane ja menetluspädevus laieneb kogu riigi territooriumile.

Kehtiva Veeseaduse alusel on lubatud avaliku ja avalikult kasutatava veekogu kasutamine liikluseks, kui seda ei piirata seaduse või muu õigusaktidega³³.

Siseveekogudel, välja arvatud laevatatavatel, kehtestab veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded Veeseaduse alusel välja antud keskkonnaministri 29. 11. 2002 määrus nr 67.

Veeseadusest tulenevalt on maavanemal õigus oma korraldusega keelata avalikul ja avalikult kasutataval veekogul veesõidukitega liiklemine ja kehtestada liikluskiiruse piiranguid. Seda juhtudel, kui liiklemine või veesõiduki suur kiirus ohustab veeliiklust; kahjustab või võib kahjustada veekogu seisundit ning lõhkuda veekogu kaldaid; kahjustab või võib kahjustada kalavarusid või kalakoelmute seisukorda või häirib teisi veekogu kasutajaid. Seda õigust on maavanemad kasutanud ja näiteks Harju Maavanem on oma korraldusega 2003 aastast keelanud skootritega liiklemise Eru lahel, Hara lahel, Kolga lahel ning Loksa linna ja Loksa valla siseveekogudel ning 2004 keelanud veesõidukite liiklemise Lohusalu lahel Vääna-Jõesuu supelranna piirkonnas.

Teistes maakondades on seda õigust kasutanud veel Tartu Maavanem.

Lõuna Politseiprefektuuri ülemkomissar Marek Tiirats sõnul on Tartu Maavanem kasutanud oma õigust veeliikluse piiramisel üliõpilaspäevadel ja rannahooajal Emajõel.

³³ Veeseadus. 11.05. 1994.- RTI 1994,40,655

Talvisel, jääga kaetud veekogul liiklemine ei ole käsitletav antud töö kontekstis veeliiklusena, sest jäätunud veekogul on veeliiklusvahenditega liiklemine võimatu. Seetõttu töö autor antud teemal oma töös pikemalt ei peatu.

Greenpeace liikumine on tänapäeval üks mõjukamaid keskkonnakaitseorganisatsioone. Organisatsioonil on ligi 40 bürood paljudes riikides. Et Greenpeace tegevus on algusest peale tihedalt merega seotud olnud, kuulub talle kümnekond uurimislaeva ja suurel hulgal väiksemaid aluseid, mida aktsioonidel kasutatakse. Greenpeace'i laevade marsruute katab viimse hetkeni saladuseloor³⁴.

Eestis on Greenpeace liikumisega kokkupuuteid, mil on vaja läinud ka politsei sekkumist, olnud kahel korral.

2002 aastal leidis aset Muuga sadamas naftatankeri Byzantio lahkumist takistav väljaastumine, kus keskkonnaaktivistid viie tunni jooksul tõkestasid laeva väljumist sadamast, sõites kahe kummipaadiga ümber tankeri. Samal ajal ronis osa aktiviste loosungitega „Oht” sadamakaile.

Antud juhtumis politseijõudude tegevust korraldanud tollaegse Tallinna Politseiprefektuurid politseidirektor A.Tsugartit intervjuerides selgus, et politsei põhiülesanne selle sündmuse puhul oli avaliku korra tagamine sadamakail. Merel laeva väljumist takistanud aktivistidega tegelesid otseselt piirivalve ja Veeteede Ameti ametnikud, kellede poolt vormistati aktivistidele rikkumiste kohta ka väärteomaterjalid. Politsei menetluse käigust ise osa ei võtnud, kuna tol ajal puudus selleks seaduslik alus.

2006 aasta septembris toimus Paldiski lõunasadamas tankeri Probo Koala vastu suunatud aktsioon, kus aktivistid mitme päeva jooksul takistasid tankerit sadamast väljumast. Nende päevade jooksul täheldati aktivistide endi poolt mitmete õigusrikkumiste toimepanemist. Nii rikkus aktivistide laev Arctic Sunrise Paldiski sadamas liiklemiskorda, segades teiste laevade liikumist ning olles ankrus keelatud kohas, lisaks sellele polnud neil sadamasse sisse tulles pardal lootsi. Samuti ei allunud lootsi ja piirivalveametnike korraldustele juhtida laev kai äärde. Piirivalve poolt peeti sadamas kinni mootorpaadiga sõitnud poolatarist ja kanadalasest aktivistid, kellel polnud esitada dokumente.

³⁴ Greenpeace liikumise kodulehekülg <http://www.greenpeace.org/international> 20.02.2007a.

Oma üllaste eesmärkide eest väljas olles esineb Greenpeace liikmete endi käitumises sageli allumatust, liigset protestivaimu ja mitte seadusekuulekust. Siit tulevadki võimalikud kokkupuuted politseiga.

Läbiviidud intervjuust Põhja Politseiprefektuuri korrakaitseosakonna juhtimiskeskuse vanemkomissar Valdo Põdraga, kes aktsiooni toimumise päeval oli prefektuuri operatiivjuht, selgus, et politsei poolt ühtegi väärteomaterjali ei koostatud Peale Greenpeace liikmete poolt tankeri küljele suurelt kirjutatud "EU TOXIC SCENE" (tõlkes EU toksiline kuritegu) kaaluti küll kirjutajate osas väärteomenetluse alustamist Karistusseadustiku § 218 (varavastane süüitegu väheväärtusliku asja või varalise õiguse vastu) järgi ja tankeri trosside küljes rippunud isikute osas Karistusseadustiku §267 (võõrast hoonest, ruumist, sõidukist ja piirdega alalt lahkumise nõude täitmata jätmine) alusel.

Mingil põhjusel kummalgi juhul menetlust siiski ei alustatud. Samuti ei saanud politsei Meresõiduohutuse seadusest lähtuvalt oma menetlusõigust kasutada, sest rikkumisi, milliste puhul eeltoodud seadus politseile menetluspädevuse annab, lihtsalt ei avastatud.

Töö autori arvates oleks politseil tulnud roheliste käitumist Paldiski sadamas tankeri Probo Koala vastu suunatud aktsioonis vaadelda hoopiski avaliku korra rikkumise seisukorrast. Seda nii tankeri küljele omavoliliselt kirja värvimise (võrreldav graffiti kandmisega hoonete seintele) kui trosside küljes rippumiste osas. Eelpooltoodud õigusrikkumised ei ole käsitletavad rikkumistena, millede osas Meresõiduohutuse seadus politseile järelevalve ja menetluskohustuse paneb, mistõttu pikem taoliste rikkumiste analüüsimine ei ole veeliikluse kontrolli kontekstis asjakohane.

Sadama akvatooriumis kehtivad konkreetsed eeskirjad ja nõuded, mida iga veesõiduki juhul täita tuleb. AS Tallinna Sadam Sadama eeskiri kehtib kõigi AS-i Tallinna Sadam koosseisu kuuluvate sadamate sadamaalal ning on täitmiseks kohustuslik kõigile sadamas tegutsevatele või viibivatele isikutele³⁵.

³⁵ AS Tallinna sadam. Tallinna Sadama kodulehekülj
http://www.ts.ee/docs/rules_dues/portrules_est_02032007.pdf 15.04.2007

2.4 Menetlustoimingute raskendatud läbiviimine veekogul. Erinevus seaduste tõlgendamisel välisriikide aluste suhtes

2.4.1 Veesõiduki juhtimine joobeseisundis ja isiku kõrvalehoidumine joobeseisundit tuvastavast läbivaatusest

Menetlustoimingute läbiviimine veekogudel, eriti merel või järvel, kaldast kaugel, võib osutada üpris problemaatilisteks. Seda eriti selliste rikkumiste korral, kus ametnikul tuleb kasutada sundi või lasub kohustus õigusrikkuja kõrvaldada.

Üheks selliseks on veesõiduki juhtimine joobeseisundis.

Joobeseisundiks loetakse LS § 20 lg 3 kohaselt alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine tarvitamisest põhjustatud terviseseisundit, mis avaldub häiritud või muutunud kehalistes või psüühilistes funktsioonides ja reaktsioonides. Meresõiduohutuse seaduses puudub täpsem selgitus, milliste seadusesätete alusel tuvastatakse veesõidukijuhi joove, mistõttu tuleb kasutada analoogiat LS tooduga.

Vabariigi Valitsuse määrusega on kehtestatud alkoholijoobe raskusastmed, mille alusel esinevad isikul alkoholi tarvitamise tunnused, kui alkoholisisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus on 0,10 kuni 0,24 milligrammi või 0,20 kuni 0,49 promilli veres ning kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine ei ole sedastatav. Sellise alkoholisisalduse olemasolu korral ei käsitleta LS alusel sõidukijuhti joobes olevana ning teda ei karistata sätte alusel, mis näeb ette vastutuse joobes sõiduki juhtimise eest. Sõiduki juhtimine aga ei ole lubatud ka sellise alkoholikogusega veres või väljahingatavas õhus.

Väikelaeva või muu veesõiduki juhtidele ei ole merel või sisevetel liiklemisel alkoholijoobe osas nii karme nõudeid kehtestatud. Alkoholisisaldus väikelaeva või muu veesõiduki juhi veres ei või ületada 0,8 promilli ja jetijuhi veres 0,2 promilli³⁶. Keelatud ja karistatav on veesõiduki juhtimine norme ületavas joobeseisundis. Küll ei tohi veesõidukijuhid sarnaselt mootorsõidukijuhtidega maismaal, olla narkootilise või psühhotroopse aine mõju all.

³⁶ Meresõiduohutuse seadus. 12.12. 2001-RT I 2002, 1, 1

Seega on lubatud väikelaeva juhtimine alkoholihoobes olles, sest Vabariigi Valitsuse poolt kehtestatud alkoholihoobe raskusastmete alusel algab kerge joove, kui alkoholisaldus ühes liitris väljahingatavas õhus 0,1 kuni 0,75 milligrammi või 0,20 kuni 1,50 promilli veres ja kehaliste või psüühiliste funktsioonide ja reaktsioonide häirumine või muutumine on sedastatav³⁷. Jetijuhid tohivad oma liiklusvahendeid juhtida alkoholihoobe tunnustega, kuid mitte joobes olles.

Joobeseisundi tuvastamiseks on ametiisikul õigus toimetada isik tervishoiu - või ametiasutusse seaduses sätestatud juhtudel, kui joobeseisundi tuvastamine sündmuskohal ei ole võimalik.

Joove fikseeritakse Joobeseisundi tuvastamise protokolliga. Kui kontrollitav ei nõustu protokolliga, on tal õigus nõuda joobeseisundi tuvastamist arsti poolt või nõuda enda toimetamist tervishoiuasutusse vereproovi võtmiseks ja vere alkoholisalduse määramiseks. Joobeseisundi meditsiiniliseks tuvastamiseks toimetab ametiisik kontrollitava isiku tervishoiuasutusse³⁸.

Praktikas tekitavad mõlemad variandid probleeme, sest õige tegutsemisotsuse vastuvõtmine olukorras, kus veesõidukijuhil tuvastati lubatust suurema joove, on tunduvalt keerulisem kui joobes juhiga tegelemine teeliikluses.

PolS alusel lasub politseiametnikul kohustus tagada kord avalikes kohtades ja õiguserikkumiste korral nõuda nende viivitamatut lõpetamist, võttes tarvitusele vastavad meetmed. Teisiti öeldes peab politseinik õiguserikkumise lõpetama.

Maanteeliikluses on nende nõuete täitmine suhteliselt lihtsalt teostatav. Sõidukijuhil joobe avastamise järel keelatakse edasiliikumine, sõiduk, mille juht on kõrvaldatud selle juhtimiselt, paigutatakse, kui kohapeal puudub võimalus sõiduki üleandmiseks valdajale või nende seaduslikule esindajale, lähimasse valvega hoiukohta või politseiasutusse.

³⁷ Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord. 2.04. 2001.- RTI 05.04.2001, 35, 196

³⁸ Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord. 02.04. 2001.- RTI, 05.04.2001, 35, 196

Kuidas tuleb analoogses olukorras käituda veekogul. Õigusrikkumise avastamisel peab ametnik selle lõpetama ehk siis lubatust suurema joobeastmega laevajuht tuleb laeva juhtimiselt kõrvaldada. Kõrvaldamiseks ja ekspertiisi või isegi kainenema toimetamiseks annab seadus piisavalt võimalusi. Kuidas seda aga reaalses elus teha?

Kui alusel viibib inimene, kelle joobeaste mahub lubatud piiridesse ja tal on olemas ka väikelaevajuhi tunnistus ja vajalikud sõidukogemused, on asi lihtsam. Omaniku nõusolekul toimetab ta väikelaeva vajalikku kohta. Selliseks isikuks võib olla ka politseiametnik. Teoreetiliselt ja õiguslikult on see võimalik, kui sellega nõustub veesõiduki valdaja. Tegelikuses on probleem aga suurem. Politseiametnik on võib olla läbinud vajalikud kursused ja omab väikelaevajuhi tunnistust, kuid praktilisi kogemusi ei oma. Kas on siis õige panna ametnik vastutama kalli veesõiduki ohutu randa toimetamise eest. Isiklikult arvan, et probleemi selline lahendamine ei ole mõistlik. Väheste kogemuste tõttu võib see osutada lausa ohtlikuks nii ametnikule endale kui laevale ja selle reisijatele. Samas aluse valveta ja ilma tüürimeheta merele või muule veekogule jätmine ei ole õiguspärane tegevus politsei poolt.

Politseiametnikul kui pädeval järelevalveõigusega ametiisikul on õigus LS §20¹ alusel keelata isiku poolt sõiduki juhtimine kuni juhtimiselt kõrvaldamise aluse äralangemiseni. Teist sõnu – sõidukijuhil alkoholjoobe tuvastamise korral on politseiametnikul õigus keelata juhil sõiduki juhtimine kuni kainenemiseni. See vormistatakse kirjalikult korraldusena. Seda lahendust saab kasutada vaid siis kui väikelaevajuhi joobeaste ei takista tal korraldusest aru saama.

Kas veeliikluses joobe tuvastamise näol on tegemist järelevalvetoiminguga või menetlustoiminguga ja kas sellest tulenevalt saavad joovet tuvastada järelevalveõigusega Politseiameti ametnikud või menetlusõigusega prefektuuride ja Julgestuspolitsei ametnikud, sellele püüab töö autor leida vastuse alljärgnevalt.

Seisukohale, et joobeseisundi tuvastamine võib olla süüteomenetluse toiming, asus Riigikohtu üldkogu juba aastal 2004³⁹. Riigikohtu kriminaalkolleegium on pidanud

³⁹ Riigikohtu üldkogu otsus 30.04.2004 nr 3-3-1-77-03, RTIII2004,13,159

joobe tuvastamist süüteo menetluse toiminguks oma otsuses ka aastal 2005⁴⁰. Eelneva kinnituseks on Riigikohtu kriminaalkolleegium oma otsuses 2006 veelkord selgitanud, et väärteomenetlus on alanud, kui väärtegu menetlev ametnik asub tegema toiminguid, kontrollimaks tal tekkinud kahtlust, et toime on pandud väärtegu⁴¹. Seega, kui ametnikul on tekkinud kahtlus, et veesõiduki juht võib olla alkoholi joobes ja ta asub seda kontrollima alkomeetri või mingi toiminguga, on ta alustanud süüteo/väärteomenetlust.

Mis saab aga siis, kui sõidukijuht nõuab enda toimetamist tervishoiuasutusse vereproovi võtmiseks ja vere alkoholisisalduse määramiseks, või kui ta on niivõrd joobnud, et tema laevalejätmine võib ohtlikuks muutuda nii talle kui kaasreisijatele. Tal endal lubada laev sadamasse tüürida ei ole seaduslik lahendus, kuna ametnik vaikival heakskiidul toetab õigusrikkumise jätkuvat toimepanekut. Alust sadamasse pukseerida ei ole samuti võimalik, sest ka pukseeritava sõiduvahendi juht on LS mõistes juht. Ühesugust, alati toimivat lahendust seega ei ole. Iga juhtum on eriline ja selle lahendamisse tuleb suhtuda juhtumipõhiselt, seaduses olevaid erinevaid võimalusi kasutades.

Teiseks probleemiks veesõidukijuhtide joobe tuvastamisel on politsei kasutuses olevad tehnilised vahendid. Meie seadused ei toeta praeguses õigusruumis täppis ehk tõenduslike alkomeetrite kasutamist. Politseis kasutusel olevad alkomeetrid on indikaatorvahendid, milledest foori tüüpi alkomeetrid lihtsalt näitavad, kas joobe on või seda ei ole. Täpsemat joobeastet need indikaatorvahendid ei fikseeri ja seadistatud on nad teeliikluse nõuetest lähtuvalt. Jetijuhil ja väikelaevajuhil lubatust suurema joobe olemasolu tuvastamiseks on vajalik kasutada digitaalalkomeetrit. Samas saab aga iga kontrollitav alkomeetrinäidu vaidlustada ja arsti juurde toimetamist nõuda. See probleem laheneks, kui õiguslik baas toetaks täppis ehk tõenduslike alkomeetrite kasutamist, mille näit oleks lõplik.

Lahendus probleemile võib saada Korrakaitseaduse vastuvõtmisega. Korrakaitseaduse eelnõu § 38 annab alkoholi joobeseisundi kohapeal tuvastamise regulatsiooni ning sätestab, et politsei kontrollib indikaatorvahendiga alkoholi sisaldumist isiku väljahingatavas õhus või tuvastab alkoholi joobe kohapeal tõendusliku

⁴⁰ Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus 18.04.2005 nr 3-1-1-19-05, RT III 2005,15,148

⁴¹ Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus 03.04.2006 nr 3-1-1-2-06, RTIII, 26.04.2006, 12, 114

alkomeetriga. Kui isikut kontrollitakse indikaatorvahendiga, siis selle positiivse näidu korral tuvastatakse alkoholihoove tõendusliku alkomeetriga. Millist alkomeetrit loetakse tõenduslikuks, sellele annab selgituse Korrakaitseaduse eelnõu seletuskiri, mille kohaselt on tõenduslik alkomeeter alkomeeter, mis vastab mõõteseaduse nõuetele, talle on antud siseriiklik tüübikinnitustunnistus ning Tehnilise Järelevalve Inspektsioon on sellise mõõtevahendi heaks kiitnud⁴².

⁴²Riigikogu. Riigikogu kodulehekülg.
http://www.riigikogu.ee/?page=en_vaade&op=ems&eid=80277&u=20070426141440 16.04.2007

2.4.2 Väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõigusega

Kehtiva Meresõiduohutuse seaduse § 1 lg 2 sätestab, et Eesti riigilippu kandvatele väikelaevadele ning välisriigi lippu kandvatele laevadele ja väikelaevadele kohaldatakse Meresõiduohutuse seadusest tulenevaid nõudeid juhul, kui see on samas seaduses sätestatud.

Majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. 08. 2006 määrus nr 75 Väikelaevade kasutamise nõuded on kehtestatud Meresõiduohutuse seaduse alusel.

Määrusega sätestatakse väikelaevade kasutamise nõuded, millised kehtivad Eesti territoriaalvetel ja laevatatavatel sisevetel. Sama määruse §-ga 2 on kinnitatud Väikelaeva kasutamise üldnõuded ja selle lg 3 alusel peavad väikelaeva kasutamisel väikelaeva juhil kaasas olema: väikelaeva registreerimistunnistus, väikelaeva juhtimisõigust tõendav dokument, kui selle olemasolu on vastavalt Meresõiduohutuse seadusele nõutav ning kui tegemist ei ole aluse omanikuga, siis lisaks väikelaeva kasutusõigust tõendav dokument.

Jetti võib juhtida vähemalt 15 aasta vanune isik, kellel on jetijuhi tunnistus või väikelaevajuhi tunnistus⁴³.

Lähtuvalt eeltoodust on Veeteede Amet kujundanud välisriigi lipu all sõitvate laevade laevajuhtimistunnistuste olemasolu vajalikkuse osas oma ametliku seisukoha, mille alusel välisriigi väikelaeva kontrollides peame teadma selle lipuriigi seadusi ja nõudeid. Karistada saab välisriigi lipu all oleva väikelaeva juhti väikelaevajuhi tunnistuse puudumise eest siis, kui juhiloa olemasolu on nende riigi seaduste järgi nõutud.⁴⁴ (Lisa 1)

Teisiti öeldes: kui näiteks Soomes oleks nõutav väikelaevajuhil vastava tunnistuse olemasolu, siis saab Eesti vetes Soome laevajuhtidelt Eesti seadustest lähtuvalt laevajuhi tunnistust ka nõuda. Arusaamatus on tekkinud sellest, et Soomes taolist nõuet

⁴³ Meresõiduohutuse seadus. 12.12. 2001-RT I 2002,1,1

⁴⁴ Vaik.M., Veeteede Ameti ametlik seisukoht Meresõiduohutuse seaduse tõlgendamisel.

ei ole ja Eesti politseiametnikud on Soome aluste juhtidelt juhitunnistust vastavalt meie seadustele nõudnud.

Eeltoodud seaduste erinevused on kaasa toonud teisegi probleemi. Nimelt on Eestis alaliselt elavad inimesed oma väikelaevad Soomes registreerinud, mistõttu sellise laeva juhile ei laiene Eesti seadusesätteid juhiloa olemasolu kohustuslikkuse kohta. Seetõttu on ametnikel raskendatud ka Eestis alaliselt paikneva, kuid teise riigi registris asuva laeva korral kontrollida seaduses nõutud vastutava kasutaja õiguslikku pädevust aluse kasutamisel.

2.5 Meresõiduohutuse seaduse alusel menetluspädevust omavate ametkondade Veeteede Ameti ja politsei menetluspraktika

19-20 04. 2005 toimunud politsei juhtgrupi nõupidamisel oli ühe päevakorrapunktina arutusel teema - „Veepolitsei loomise võimalustest, vajalikud seadusemuudatused.” Otsustati esitada järgmisel juhtgrupi nõupidamisel ettepanekud, kuidas veepolitsei projektiga edasi minna ning millised seadusemuudatused on vaja sisse viia.

Et saada politseiprefektuuride ettepanekuid veeliikluse järelevalve osas, tegi Julgestuspolitsei 29. 04. 2005 kirja politseiasutuste juhtidele. Ühtlasi taheti prefektuuride seisukohti reas küsimustes, milledest üheks oli - milline võiks olla aruandlus.

Politseipeadirektori 17.08.2006 käskkirjaga nr 201 tehti Julgestuspolitseile muude ülesannete kõrval kohustuseks töötada välja ja esitada Politseiameti politseitöö osakonna analüüsi - ja planeerimistalitusele veeliiklusalased ettepanekud aruandevormi „õigusrikkumiste ja politseitegevuse aruanne” täiendamiseks. Kuna aruandevorm on praegu veel valmimisjärgus, saame ühtse statistika puudumise tõttu avastatud rikkumisi vaadelda vaid prefektuuriti.

Põhja Politseiprefektuuris viidi koos koostööpartneritega 2005 aastal läbi 17 politsei ühisoperatsiooni, millede käigus selgitati välja 19 väärteo toimepanijat ja koostati 21 väärteomaterjali. 6 juhul oli tegemist Meresõiduohutuse seaduse sätete rikkumistega (üks veesõiduki juhtimine normi ületavas joobeseisundis, kolm mere ja

siseveetranspordivahendite registreerimise arvestuse ja kasutamise nõuete rikkumist ning kaks väikelaeva juhtimist ilma juhtimisõigusega).

2006. viidi läbi 23 politsei ühisoperatsiooni, mille käigus kontrolliti kokku 83 veesõidukit ja 11 mootorsõidukit. Politseiametnike poolt vormistati 15 väärteomaterjali, millest 12 olid Meresõiduohutuse seaduse, 1 LS ja 2 Liikluskindlustuse seaduse sätete rikkumised. Meresõiduohutuse seadusest tulenevad rikkumised olid: ühel korral veesõiduki juhtimine normi ületavas joobeseisundis, 11 korral väikelaeva juhtimine ilma juhtimisõigusega.

Lääne Politseiprefektuuri veeliikluse kontrolliga tegelevad ametnikud teostasid 2005 aastal veekogudel 962 töötundi, mille käigus kontrolliti 551 veesõidukit ja avastati kokku 104 rikkumist. Põhilised probleemid olid puudulik päästevarustus, registreerimata veesõiduk, juhiloa puudumine ja lubatust suuremas joobes juht. Fikseeriti ka kalastamisnõuete rikkumisi.

2006 aastal tehti veeliikluse kontrollis 705 töötundi mille käigus kontrolliti 342 veesõidukit. Avastatud rikkumised olid sarnased – 42 korral oli ebapiisav kaitsevarustus, 30 juhul oli alus registreerimata, 11 juhul puudus juhiluba, 7 korral oli veesõidukijuht lubatust suurema joobeastmega.

Lõuna Politseiprefektuur viis koostöös Veeteede Ameti ja Keskkonnainspeksiooniga nii 2005. kui 2006. aastal läbi 15 politseioperatsiooni. Nende käigus kontrolliti veesõidukijuhtide joovet, kalapüügieeskirjadest kinnipidamist ja aluste registreerimist. Politsei poolt väärteomaterjale ei vormistatud. Rikkumised vormistati eelpoolloetletud koostööpartnerite poolt.

Julgestuspolitsei alustas reaalselt tegevust veeliikluse kontrollimisel 2006. aastal. Koostöös Tallinna Sadama ametnikega kontrolliti 4 politseioperatsiooni käigus 63 veesõidukit ja avastati üks veesõiduki juhtimine normi ületavas joobes, 4 juhiloata veesõidukijuhti (nende hulgas olid nii Eesti kui Soome lipu all sõitnud aluste juhid).

Veeteede Ameti poolt korraldati 2006. aasta väikelaevahooajal 77 kontrollreidi, millest Harjumaal 23 reidi. Kogu Eestis tehti väikelaevadele 1102 pistelist kontrolli,

mille käigus avastati 301 rikkumist. Harju maakonnas toimunud ühisreidide käigus kontrolliti pisteliselt enam kui sadat alust ja rikkumisi avastati 35 juhul. Põhilised rikkumised olid üldiselt samad, mis varasematelgi aastatel (puudusid dokumendid, paadid olid registreerimata, päästevestide asemel kasutati ohuveste). Varasemast rohkem avastati lubatust võimsama püramootoriga aluseid. Samas oli positiivsemaid tendentse: jettide kasutajad on distsiplineeritumad, sõitmiseks kasutatakse rohkem selleks ettenähtud piirkondi ja aluste vettelaskmisel omavalitsuste poolt määratud vettelaskmise kohtasid. Sellega seoses esitati kaebusi jetisõitjate kohta vähem. Teadlikumad ollakse ka väikelaevandusega seotud nõuetest, kontrollijatesse suhtutakse mõistvalt ja meresõiduohutuse nõuete täitmist võetakse valdavalt tõsiselt. Üle kogu Eesti tehti rikkumiste kohta 272 suulist hoiatust (sh sadamasse tagasi saatmine ja veelemineku keeld). Meresõiduohutuse seaduse alusel algatas Veeteede Amet väärteomenetlusi 14 juhul⁴⁵.

⁴⁵ Veeteede Amet. Veeteede Ameti kodulehekülg eva@vta.ee 23.03.2007

3. POLITSEI TEGEVUS VEELIIKLUSE KONTROLLMISEL

3.1 Veeliiklusalase töö korraldus erinevates politseiasutustes

Kõige pikemaajalised veeliikluskontrolli alased kogemused on Lääne ja Lõuna Politseiprefektuurides. 2005. kevad-suvisel perioodil alustati veeliikluse kontrolliga Põhja Politseiprefektuuris ja aasta hiljem - 2006. suvel tegid Julgestuspolitsei ametnikud oma esimesed kontrollreidid merel. Ida Politseiprefektuuris ei ole arvestataval tasemel veeliiklusalane kontroll senini rakendunud.

3.1.1 Lääne Politseiprefektuur

Veeliiklusalast kontrolli teostatakse Pärnu Politseiprefektuuri ametnike poolt juba kolmandat hooaega.

Pärnu politseiosakonna ülemkomissari 9. 03. 2005. korraldusega moodustati Lääne Politseiprefektuuri Pärnu politseiosakonna korrakaitsetalituse juures veeliikluse järelevalvega tegelev üksus. Ühtlasi määrati üksuse moodustamise eest vastutav ametnik.

Korraldusega 12. 05. 2005. määras Pärnu politseiosakonna ülemkomissar Pärnu politseiosakonna korrakaitsetalituse veepolitsei väikelaeva AMB 121 „Meri - Liis kasutamise korra. Kaater „Meri-Liis” on politseialarmsõiduki värvides, varustatud sireeni, valjuhääldi, sinise vilkuriga, politsei raadiojaama, prožektor, kajaloodi + GPS seadmega. Lisaks on paigaldatud VHS merejaam.

2006. hooaega alustati uue kaatriga.

Intervjuust Lääne Politseiprefektuuris veeliikluse kontrolli eest vastutava Pärnu politseiosakonna juhtivkonstaabel Artur Kasega selgus, et tegemist on prefektuuri poolt liisitud kaatriga Bella 572C, millel Mercury 90 hj päramootor. Tänu uue kaatri kinnisele kajutile ei sõltu töö enam nii palju ilmastikuoludest.

Veepolitsei peamiseks eesmärgiks on korra tagamine rannikuvetes, laevatatavatel jõgedel ja kogu veeliikluses siseveekogudel⁴⁶.

Pärnu veepolitsei aitas korda tagada Võidupüha mereparaadil. 2006. juulikuul osaleti Pärnu Jahtklubi 100. aastapäeva tähistamise üritustel. Juunikuus oli veepolitsei Pärnu lahel abiks uppunu otsingutel. Pukseeritud on ka kahte mootoririkke tõttu merehätta jäänud kaatrit⁴⁷.

3.1.2 Põhja Politseiprefektuur

Põhja Politseiprefektuuris käivitub käesoleval aastal teine veeliikluskontrolli hooaeg. Prefektuuris korraldab selleks määratud ametnik veeliikluse kontrollialast tegevust läbi koostööpartneritega kavandatud ühisoperatsioonide. Oma veesõidukit prefektuuril 2005. aastal ei olnud. Ei ole seda ka täna, kuid riigihange sobiva veesõiduki soetamiseks Tallinna Linnavalitsuse toel, on lõpusirgel.

Põhja Politseiprefektuuris veeliikluse kontrolli eest vastutava vanemkomissar Tiit Järva sõnul, teostati 2005. aastal veeliikluse järelevalvet 7 ametnikuga, 2006. aastal aga juba 11 ettevalmistuse saanud politseiametnikuga. Selline ressurss on osutunud optimaalseks ja vähendada seda ei saa.

2005. viidi läbi 17 politseioperatsiooni, milles osales kokku 52 politseiametnikku, 26 Piirivalveameti töötajat, 26 Veeteede Ameti töötajat, 54 abipolitseinikku ja 1 kohaliku omavalitsuse töötaja. Kõik reidid viidi läbi koostööpartnerite abiga, nende veesõidukeid kasutades. Navigatsiooniperioodil kontrolliti Prangli ja Äksi saarte ümbrust, Tallinna ja Lohusalu vahelist veeteed, Pirita sadama veesõidukeid, Muuga ja Kolga lahes sõitvaid ujuvvahendeid, kaluripaate, kalavõrkude paiknevust jm. Osaleti ka regati „Piirist piirini” julgestamisel.

2006. valiti prefektuuri 26-st soovijast välja ja koolitati 10 politseiametnikku, kes oma põhitöö kõrvalt aasta jooksul veeliiklusalastes politseioperatsioonides osalesid. Peamine kontroll oli 2006. suunatud Tallinna lahele, Viimsi poolsaarele, Prangli saarele, Muuga ja Kolga lahele, Aegna saarele, Naissaarele, Kopli ja Kakumäe lahele, Loksa,

⁴⁶ Lääne PP vastusest Julgestuspolitsei 29.04.2005a. kirjale JP 4.2-16.2/827

⁴⁷ Suvi on Pärnu veepolitseile olnud tööderohke 14.07.2006 16:57 Postimees

Leppneeme ja Kelvingi sadamale. Koostöös koostööpartneritega viidi läbi 23 politseioperatsiooni, mille läbiviimisel rohkem kui pooltel kordadel kasutati Veeteede Ameti kaatrit. Ülejäänud politseioperatsioonid toimusid piirivalve ja Tallinna Sadama kaatritega. Nende reidide käigus kontrolliti 83 veesõidukit ja 11 mootorsõidukit ning koostati 15 väärteomaterjali⁴⁸.

T. Järva sõnul takistab tõhusat järelevalvet oma materiaaltehnilise baasi (veesõidukid, ja nende transportimiseks vajalikud sõidukid, haagised) ning koosseisulise üksuse puudumine. Politseiametnikud kaasatakse oma põhitööde kõrvalt, mis tekitab pingeid, sest mitte kõigi struktuuriüksuste juhid ei saa aru veeliikluse kontrolli vajalikkusest

3.1.1 Julgestuspolitsei

Politseiameti poolt vabariigis veeliiklusalase tegevuse koordinaatoriks määratud Julgestuspolitsei vanemkomissar Tarmo Salusega läbiviidud intervjuust selgus, et reaalselt tegevust veeliikluse kontrollimisel alustas Julgestuspolitsei 2006 aastal. (Enne seda piirdus Julgestuspolitsei roll andmete kogumisega prefektuuridest). Oma tegevuses juhendatakse PA 17.08. 2006. käskkirjast 201. Oma asutuse siseselt sellealaseid regulatsioone kehtestatud ei ole. Veeliikluskontrolli alase koolituse Soomes on saanud kaks ametnikku ning käesoleval aastal toimub neile Soomes nn soojenduskursus, kus ollakse koos Soome kolleegidega praktiliselt veepatrullis.

Oma veesõidukit Julgestuspolitseis kasutada ei ole. Veeliikluse kontrollis kasutati eelmisel aastal Tallinna sadamale kuuluvat kaatrit, millega käidi merel neljal korral. Käesoleval aastal on kavas sõlmida AS Tallinna Sadamaga koostöökokkulepe. Soov on hankida oma veesõiduk, mis praegu on jäänud lihtsalt ressurside puudumise taha.

Julgestuspolitsei ametnik osaleb Põhja Politseiprefektuurist kaatri soetamiseks väljakuulutatud riigihankes. Samuti osaleti vaid "veepolitseile" mõeldud kuulivestide hanke korraldamises. Soome kolleegide kaasabil on kolm kuulivesti antud Põhja Politseiprefektuuri ametnike käsutusse.

⁴⁸ Veeliikluse kontrolli vastutava ametniku T.Järva esitlus „Veepolitsei Põhja Politseiprefektuuris” detsember 2006

3.1.4 Lõuna Politseiprefektuur

Lõuna politseiprefektuuril on juba 2004 aastast kasutusel mootorpaat Buster XL, 115 hj mootoriga. Varustatud on paat politsei raadiojaamaga, kajaloodiga, GPS seadmega, kiirusemõõtja ja alkomeetriga. Paat on koos selle vedamiseks mõeldud haagisega võetud prefektuuri poolselt liisingusse. Veepolitsei tegevus toimub ühisoperatsioonide põhiselt Veeteede Ameti ja Keskkonnainspeksiooniga⁴⁹.

Lõuna Politseiprefektuuris veeliikluse kontrolli eest vastutava ametniku, Korrakaitseosakonna liiklustalituse ülemkomissar Marek Tiiratsi sõnul, on veeliiklusega tegelev meeskond komplekteeritud valdavalt liiklustalituse ametnikest. Praegu olemasolevad 4 väikelaevajuhi koolituse saanud politseiametnikku teevad veeliikluse kontrolli alast tööd oma põhitöö kõrvalt. Nendest kaks tahetakse hooajaks vabastada muudest ülesannetest ja siis oleksid jõud piisavad Lõuna Eestis veeliikluse kontrolliga tegelemiseks.

3.1.5 Ida Politseiprefektuur

Ida Politseiprefektuur omab veeliikluse kontrolliks kaatrit Laadoga-2 BMB-003. Väikelaev on politseialarmsõiduki värvides, varustatud sireeni ja vilkuritega.

2005. aastal ei olnud „Veepolitsei” projektiga seotud ühtegi politseiametnikku.

Vajadusel kasutatakse politseiosakondades omal initsiatiivil väikelaevajuhi koolituse läbinud kuut politseiametnikku. Veeliikluse kontrolli prioriteetseteks piirkondadeks on rannapiirkonnad Peipsi järv, Toila, Narva-Jõesuu, Võsu.

2005 aasta suvel viidi koos Piirivalve ja Keskkonnainspeksiooniga läbi ühisoperatsioone nii siseveekogudel kui ka merel, jälgimaks veesõidukite kasutamist veekogudel, ohutusnõuete täitmist ja samuti looduskaitse nõuete ja kalapüügi seaduse rikkujate väljaselgitamist⁵⁰.

⁴⁹ Lõuna PP vastus Julgestuspolitsei 29.04.2005a. kirjale JP 4.2-16.2/827

⁵⁰ Ida Politseiprefektuuri vastusest JUPO 29.04. 2005a. kirjale JP 4.2-16.2/827

3.2 Koostöö erinevate veeliiklusega seotud ametkondade ja organisatsioonidega

Politseiameti tasandil on erinevate ametkondadega veeliikluse kontrollialaseid koostöökokkuleppeid sõlmitud üksikud. Nii sõlmiti 2002. novembrikuus Piirivalveameti ja Politseiameti peadirektorite vahel koostöökokkulepe. Selle alusel sõlmisid politseiprefektuurid oma piirivalvepiirkondadega detailsemad kokkulepped. 2005. september – oktoober lähetas Politseiamet koostöös Soome kolleegidega Soome Vabariiki Helsingisse Soome veepolitsei tööga tutvumise eesmärgil kaks politseiametnikku.

2006. augustikuus sõlmisid Politseiamet ja AS Tallinna Sadam koostöömemorandumi parandamaks liiklusjärelvalvet veeliikluses. Selleks leppisid pooled kokku, et sadam võimaldab politseil kasutada sadama hallatavates akvatooriumides ja selle lähiümbruses sadama patrullkaatreid.⁵¹

Lääne Politseiprefektuuri ja Lääne Piirivalvepiirkonna vahel on mais 2005. sõlmitud koostöökokkulepe eesmärgiga kooskõlastada osapoolte tegevust avaliku korra tagamisel ning õigusrikkumiste tõkestamisel ja avastamisel, tõhustada politsei ja piirivalve koostööd. Muu hulgas lepiti kokku täiendavas infovahetuses nii territoriaal kui sisemeres liikuvate transpordivahendite osas, prefektuuri poolses abis laevajuhtidel alkoholi-või narkojoobe kahtluse korral ekspertiisi korraldamisel, abis sõidukite, (sh veesõidukite) peatamisel ja turvalisuse tagamisel transpordivahendite kontrollimisel, ühisoperatsioonide korraldamises, piirivalvepiirkonna veesõidukite kasutamise tingimustes ning koostöös osapoolte ametnike vastastikusel koolitamisel.⁵²

Sadamaga on politseiprefektuuril sõlmitud kokkulepe prefektuurile kuuluva kaatri Pärnu jahisadamas hoidmise kohta.

Ühisreide 2006. aastal ei toimunud, kuna politseil on kasutada oma kaater.

⁵¹ Politseiameti ja AS Tallinna Sadam Koostöömemorandum 10.08.2006 Tallinn

⁵² Lääne Piirivalvepiirkonna ja Lääne Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 19.05.2005 Kuressaare

Põhja Politseiprefektuuri ja Põhja Piirivalvepiirkonna vahel on 3. 05. 2005. sõlmitud koostöökokkulepe. Tegemist on küllalt üldsõnalise dokumendiga, milles lepiti kokku infovahetus ja koostöövormid, milledest põhilisteks jäid ühisoperatsioonid ja koolitus.⁵³

Sama kuupäevaga on sõlmitud Veeteede Ameti ja Põhja Politseiprefektuuri koostöökokkulepe. Muu hulgas lepiti kokku, et pooled kontrollivad jeti ja väikelaevade kasutamise ja heade veetavade nõuetest kinnipidamist oma pädevuse piires, korraldatakse ühisoperatsioone ja pooled korraldavad ametialaseid ühiskoolitusi⁵⁴

Esimesed kokkuvõtted koostööst tehti kolmepoolsel ümarlaul 2005. septembris. Koostöö sai osapooltelt positiivse hinnangu ja lepiti kokku, et järgmisel hooajal kaasatakse ühisoperatsioonidesse Keskkonnainspeksioon. Hooaja vaheajal kavandati ühiskoolitused, sealhulgas politseiametnikele väikelaevajahi kursused Samade koostööpartnerite juhtide koostööõupidamisel detsembrikuus kiideti eelnevad kokkulepped heaks ja konkretiseeriti need vastavalt oma võimalustest, määrates kokkulepete täitmise tähtjad. Lepiti kokku muuta leping neljapoolseks, kaasates sinna Keskkonnainspeksioon

Murega Tallinna avalike randade turvalisuse pärast, pöördus Tallinna Linnavalitsus septembris 2005 Põhja Politseiprefektuuri politseiprefekti poole ettepanekuga kaaluda Tallinnas veepolitsei loomist. Ühtlasi tehti ettepanek kaasata koostööprojekti Tallinna lähiümbruse vallad ja teatati, et Tallinna linn on valmis projektis osalema vajamineva sõiduki ja vajaliku varustuse soetamisega

10. augustil 2006 sõlmis koostöökokkuleppe AS-ga Tallinna Sadam ka Põhja Politseiprefektuur. Kokkuvõtvalt lepiti kokku, et prefektuuri vastava ettevalmistuse ja koolituse saanud politseiametnikud patrullleerivad sadama akvatooriumites, kusjuures sadam võimaldab patrulli läbiviimiseks kasutada oma patrullkaatreid.⁵⁵

Jätkuks Tallinna Linnavalituse kirjale nendepoolsest soovist Tallinnas veepolitsei arengut materiaalselt toetada, jõuti 31. 08. 2006. Tallinna Linnakantselei ja Põhja

⁵³ Põhja Piirivalvepiirkonna ja Põhja Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 03.05.2005

⁵⁴ Veeteede Ameti ja Põhja Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 03.05.2005

⁵⁵ Põhja Politseiprefektuuri ja AS Tallinna Sadam koostöökokkulepe 10.08.2006 Tallinn

Politseiprefektuuri vahelise lepingu sõlmimiseni, mille alusel politsei kohustus saadavat rahalist toetust kasutama sihtotstarbeliselt - vastava varustusega kaatri soetamiseks. Linnakantselei kohustus kolme aasta jooksul kaatri soetamise projekti konkreetse rahasummaga toetama⁵⁶.

Ida ja Lõuna Politseiprefektuuridel ning Julgestuspolitseil veeliikluskontrolli alaseid koostöölepinguid sõlmitud ei ole. Lõuna Politseiprefektuuris valmistati küll ette koostöölepingut Veeteede Ametiga, kuid kuna neile jõudnud info alusel pidi leping sõlmitama ametite vahel, prefektuur koostöölepingut ei sõlminud. Käesoleval aastal on Julgestuspolitseil kavas sõlmida koostöölepe AS-ga Tallinna Sadam.

⁵⁶ Tallinna Linnakantselei ja Põhja Politseiprefektuuri vaheline leping veepolitsei projekti kaasfinantseerimiseks. 31.08.2006a.

4. POLITSEI ETTEVALMISTUS VEELIIKLUSE OHJAMISEKS

4.1 Politseipoolne koordineeritud tegevus veeliikluse kontrollimisel

Politseiorganisatsiooni siseselt hakati tunnetama vajadust veeliikluse kontrolli tõhustamiseks paar-kolm aastat tagasi. Esialgu ei olnud politseil võimalik reaalset järelevalvet veekogudel teostada lünkade tõttu õigusaktides. Meresõiduohutuse seaduses tehtud muudatustega anti Politseiametile järelevalve õigus ja Julgestuspolitseile ja politseiprefektuuridele väärtegude menetlusõigus, mis omakorda tekitaski vajaduse veeliikluse kontrollialast tegevust organisatsioonis ühtlustada.

29. aprilli 2005. Julgestuspolitsei kirjaga politseiprefektuuridele kohustati politseiprefekte oma asutuses määrama veeliikluse kontrollialase tegevuse kontaktisik - seda teemat valdav ja koordineeriv ametnik. Veeliikluse teemat arutati 2005. aastal mitmel politsei juhtgrupi nõupidamisel. 2006. aastal toimusid mitmed koostöönõupidamised, kus sõlmiti konkreetsed koostöökokkuleppeid, milliseid on autori poolt kajastatud juba eespool.

17. 08. 2006. reguleerib korrakaitsealist tegevust veekogudel politseipeadirektori käskkirj nr 201, millega on pandud konkreetsed kohustused nii politseiprefektuuridele kui Julgestuspolitseile. Käskkirjaga kohustati politseiprefekte määrama oma asutuses käskkirja täitmise eest vastutav ametnik ning määrati üleriigilist veeliiklusalast tegevust koordineeriv kontaktisik Julgestuspolitseist. Julgestuspolitseile pandi mitmed ülesanded veeliiklusealase tegevuse koordineerimise, koostöö, teabevahetuse, väljaõppekavade ja koolituste korraldamise osas.

Kuna käskkirja väljaandmiseks oli 2006. aasta navigatsiooniperiood praktilisel lõppenud, ei olnud käskkirja mõju eelmisel aastal tuntav ja kahjuks seda kuni tänaseni.

Olukorra teeb keerulisemaks tõsiasi, et siseministri 14. 03. 2007 määrusega nr 26 muudeti Julgestuspolitsei põhimäärust ja selle §1 lg 1 jäeti välja sõnad “korraldab politsei korrakaitse valdkonna tegevust”, mis tähendab seda, et Julgestuspolitsei ei oma enam koordineerivat ja juhendavat rolli korrakaitsealases tegevuses territoriaalsete

politseiasutuste üle. Kohustus selleks pandi Politseiameti politseitöö osakonnale, laiendades osakonna funktsioone.

Kuigi kõne all oleva määruse seletuskirjas täheldatakse, et Julgestuspolitsei funktsioonide ülevõtmine Politseiameti poolt ei eelda PolS muutmist, kuna need õigused ja kohustused kuuluvad Politseiametile niigi, on töö autor arvamusel, et PolS muutmine on siiski vajalik ja seda just Julgestuspolitsei pädevuse osas. Praegusel kujul esineb siseministri määruses ja PolS-s vastuolu, milline kõrvaldada tuleks.

Põhimõtteliselt ei oma tähtsust, millisele politseiasutusele korrakaitse valdkonna koordineeriv ja korraldav roll on pandud, tähtis on see, et seda on tehtud. Kahju on vaid sellest, et tööülesannete muutuse tõttu ei saa sugugi kindel olla, kas veeliikluskontrolli koordineerivast ja korraldavast tegevusest saab rääkida ka peale 2007. aasta navigatsiooniperioodi.

Intervjuudest politseiasutuste veeliiklusealase tegevuse eest vastutavate ametnikega selgub, et koordinaatori abi oodatakse.

Põhja Politseiprefektuuri vanemkomissar T. Järva sõnul soovitakse abi just erinevate koolituste läbiviimisel. Sama soovib ka Lõuna Politseiprefektuuri vastutav Marek Tiirats, öeldes läbiviidud intervjuus, et vajadus on just seaduste ja teiste õigusaktide tundmaõppimise ja õige tõlgendamise alast koolitust.

Lääne Politseiprefektuuri veeliikluse kontrolli eest vastutava juhtivkonstaabel A. Kase sõnul oleks vajalik just praktiliste kogemuste omandamine teiste riikide veeliikluskontrolli alasest tegevusest.

Täna on veel ühtse kontseptsiooni ja nägemuse puudumise tõttu veeliiklusjärelvalve alane tegevus prefektuuri korraldatud väga erinevalt. Lähtunud on prefektuuri ametnike initsiatiivikusest ja nägemusest, kuidas seda tööloiku arendada. Tundub, et mõnes politseiasutustes ollakse arvamusel, et tegemist on ühe lisaülesandega, mis niigi napp politseiresseeris veelgi rohkem koormab. Veeliikluse kontrolli kaasatakse ametnikke, kelle põhiülesanded on teised ja kes seda tööd teevad lihtsalt heast tahtmisest ja huvist oma põhiülesannete kõrvalt. Politseiasutused erinevad üksteisest nii materiaaltehnilise baasi kui politseiametnike väljaõppe osas.

Navigatsiooniperiood meie kliimavöötmes on suhteliselt lühike ja seetõttu vaid veeliiklusega tegelemine ei anna ametnikele aastaringi vajalikku töökoormust, mistõttu Eestis oleks otstarbekohane rakendada nn Soome mudelit, kus ametnikud väljaspool navigatsiooniperiood tegelevad muude politseiliste ülesannetega.

4.2 Veeliiklus kontrolli alane väljaõpe ja täiendkoolitus.

Politsei siseselt ei ole koostatud ühtseid väljaõppekavasid. Tsentraalse väljaõppe osas on tehtud esimesed konkreetsed sammud ja 10-13 aprillini käesoleval aastal toimus koostöös Piirivalveametiga "Taieux programmi" raames prefektuuride ja Julgestuspolitsei ametnikele kursus veesõidukite identifitseerimise kohta. Muude koolituste osas on politseiasutused ise lahendusi otsinud ja leidnud. Põhiliselt on koostööpartneritega sõlmitud vastastikused koolituskokkulepped.

Lääne Politseiprefektuuris on lisaks kahele varem omal käel väikelaevajahi tunnistuse omandanud politseiametnikule prefektuuri oma vahenditega väikelaevajuhiks koolitatud kaks ametnikku. Meeskonnale on planeeritud õppused koostöös Päästeameti ja Veeteede Ametiga.

Põhja Politseiprefektuuris on tööloigu eest vastutava politseiametniku T. Järva sõnul 2006 aastal koostöös Veeteede Ametiga viidud läbi koolitus veeliiklusega seonduvate õigusaktide tundmaõppimises, koos Piirivalvekooliga toimus väikelaevajuhtide koolitus ning prefektuuri ametnike poolt viidi läbi väärteomenetluse koolitus. Käesolevaks aastaks on planeeritud mereside koolitus. Vaja oleks veel koolitusi esmaabi, väikelaeva, merekaatri, jahi jm. läbiotsimise ja pinnaltpääste ning võõrkeele merealase oskusõpe osas.

Lõuna Politseiprefektuuri vanemkomissar Marek Tiirats sõnul on nad ise koolitanud kuus ametnikku väikelaevajuhiks. Muid spetsiaalseid veeliikluse kontrolliks mõeldud koolitusi ei ole läbi viidud.

Lääne Politseiprefektuuris on veeliikluse kontrolliga tegelevad ametnikud läbinud pinnaltpääste lühikursuse ja väikelaevajuhi koolituse.

Julgestuspolitsei veeliikluse kontrolli koordineeriva Tarmo Saluse sõnul käisid kaks Julgestuspolitsei ametnikku 2006 aastal Soomes, kus läbiti kuuajaline Soome veepolitsei koolitus. Käesoleva aasta juunis on samadele inimestele kavas nädalane koolitus Helsingi veepolitsei juures. Koolituse käigus ollakse koos Soome politseinikega praktiliselt patrullis. Käesoleva aasta aprillis korraldati väikelaevade identifitseerimiskursus ja suvel on plaanis korraldada vabariigis veeliikluse kontrolliga tegelevatele ametnikele 1-2 päevane seminar.

Kuna tegemist on väga spetsiifilise liiklusjärelvalve suunaga, siis on äärmiselt vajalik, et terves vabariigis oleks organisatsioonisiselt välja töötatud ühtsed koolituskavad, (nii teoreetilised kui taktikalised), et politseiametnikud, enda ega kaaskodanike elu ja tervist ohtu panemata, saaksid efektiivselt ja tulemuslikult tegeleda veeliikluskontrolli alase tööga.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö eesmärgiks oli välja selgitada probleemid, mis on osutunud takistavaks teguriks politseipoolse tõhusa veeliiklusalase kontrolli käivitamisel. Selleks on töö autori poolt analüüsitud kehtivat õiguslikku baasi ja läbiviidud intervjuud politseiprefektuurides ja Julgestuspolitseis veeliikluse kontrolli eest vastutavate ametnikega, on välja toodud praegu erinevates prefektuurides veeliikluse kontrolli alane olukord.

Töö esimeses peatükis vaatles autor politsei ajaloolist tausta veeliikluse kontrollimisel. Juba 1994 aastal nähti ette veeliikluse olulist kasvu ja sellest tingituna vajadust tõhustada järelevalvet veeliikluse üle ja luua Tallinna Politseiprefektuuris eraldiseisev Veepolitsei osakond. Autori arvates on selguse mõttes igati otstarbekohane võtta tarvitusele mõiste “veepolitsei.”

Peatüki teises osas on vaatluse all meie lähinaabrite Saksa ja Soome politsei veeliikluskontrolli alane tegevus eesmärgiga leida sealt meile sobivat. Struktuuride erineva ülesehituse tõttu on ka politsei ülesanded erinevad. Küll on mõistlik (eriti just sarnaste kliimatiliste tingimuste tõttu) Soome politsei töökorraldus, kus veeliikluse kontrolliga tegelev üksus on liikluspolitsei koosseisus. Navigatsiooniperioodil tegeleb see üksus veeliikluse kontrolliga ja ülejäänud perioodil aastast tegeleb tavaliiikluse kontrolliga. Autori arvates võiks selle üksuse ülesannetele lisada veel kontrolli ATV ja mootorkelkude liikluse üle.

Teises peatükis käsitles autor normatiivakte, millega on reguleeritud politsei tegevus ja sätestatud politsei ülesanded. Millised normatiivaktid annavad politseile veeliikluse kontrollis järelevalve ja menetlusõiguse, kas need toetavad politseitegevust ja haakuvad tegelikkusega, millised on erisused kontrolli ja menetluse läbiviimisel veekogul võrreldes maismaaga.

Eeltoodus esineb töö autori arvates kõige rohkem tõhusat kontrolli takistavaid momente.

Meresõiduohutuse seaduse alusel on järelevalveõigus Politseiametil, kes aga tegelikkuses seda ei kasuta, kuna tema tööülesanded on teised. Samas Politseiameti tööorganid (politseiprefektuurid ja Julgestuspolitsei) ei saa piisavas mahus oma menetlusõigust teostada, kuna neil puudub järelevalveõigus. Seega oleks vajalik muuta Meresõiduohutuse seaduse § 76 lg2 ja riikliku järelevalve asutuste nimistust välja jätta Politseiamet ning sinna lisada politseiprefektuur ja Julgestuspolitsei. Meresõiduohutusseaduses tuleb sätestada politseiprefektuuride ja Julgestuspolitsei pädevus järelevalve teostamisel ning konkreetsed tegevused.

Vabariigi Valitsuse määrusega on kehtestatud politseiprefektuuride teeninduspiirkonnad, mis kattuvad maakondade piiridega. Siseveekogud moodustavad osa mingist omavalitsusest ja maakonnast. Meri seda aga ei ole, mistõttu politseiprefektuuride ametnikel puudub seaduslikult territoriaalne pädevus merel järelevalvet teostada. See õigus on olemas vaid üleriigilisel politseiasutusel - Julgestuspolitseil. Tegelikkuses toimub aga just merel kõige intensiivsem veeliiklus ja vajadus veeliikluse kontrolli osas on seal kõige suurem. Julgestuspolitsei oma jõududega Eesti vajadust katta ei suuda. Vajalik on prefektuuride põhimäärustes määrata nende tööpiirkond merel.

Alkoholihoove määramise tunnused, mille alusel hinnatakse joovet Vabariigi Valitsuse määrusega kehtestatu ja Meresõiduohutuse seaduses sätestatu osas, on erinevad. Vabariigi Valitsuse määruse alusel on joobe mõõtühikuteks milligrammi väljahingatavas õhus ja promilli veres, Meresõiduohutuse seaduses on vaid sätestatud promilli veres. Eeltoodu alusel ei olekski nagu väljahingatavas õhus väikelaevajuhil ja jetijuhil võimalik alkoholisaldust mõõta. Mõisted normatiivaktides tuleb ühtlustada.

Õiguslikult on reguleerimata olukord, kui väikelaevajuht sõiduki juhtimiselt kõrvaldatakse. Mis saab alusest? Õigusaktiga tuleb ära fikseerida, kas järelevalvet teostaval ametnikul on õigus laev teisaldada ehk ära pukseerida, kuidas seda teha, kes maksab pukseeri teenuse, kuhu laev viia jne.

Praegu ei ole veel probleemiks kujunenud sõidukiirus veekogudel. Tehnika arenedes ja aja möödudes on ilmselge, et selle probleemiga tuleb tegelema hakata. (Soome politsei tegeleb veesõidukite kiiruse mõõtmisega). Kuigi piirkiirus rannikuvetes sõidul on kehtestatud, ei ole seadustatud sanktsioonid selle rikkumise eest ja pädevust kiiruse kontrolliks Meresõiduohutuse seadus politseile ei anna. Vastavad sätted oleks vajalikud õigusaktides sätestada.

Kolmandas peatükis vaatles töö autor veeliiklusalase töö korraldust politseiprefektuurides ja Julgestuspolitseis. Kogutud andmetest nähtub, et kuna vabariigis puudub sellealane ühtne tegevuspoliitika, on veeliikluse kontroll regiooniti korraldatud väga erinevalt ja sõltub paljuski sellest, kas see tööliin on asutuse juhi poolt tunnistatud vajalikuks või mitte.

Lõputöö autor on seisukohal, et veeliikluse kontrolli alane tegevus peab vabariigis olema koordineeritud, välja peavad olema töötatud ühtsed käitumismid ja taktikalised tegevusjuhised kriitiliste olukordade efektiivseks ja ohutuks lahendamiseks veekogudel. Veeliikluse kontrolliga tegelevad politseiametnikud peavad olema saanud lisaks politsei baasväljaõppele, täiendava ettevalmistuse ja antav ettevalmistus peab olema ühesugune kõigile veeliiklusega tegelevatele ametnikele.

Töö autor avaldab lootust, et oma tööga saab ta kasulik olla politsei veeliiklusalase järelevalve edaspidisel tõhusamal ja efektiivsemal ellurakendamisel.

SUMMARY

The topic of this diploma thesis is the police role in water traffic supervision

There are 62 pages in diploma thesis, main part consists of 58 pages. Diploma thesis is comprised of introduction, four chapters, summary, summary in english and also there are eleven addendas.

Diploma thesis is written in Estonian and forming originates from 16th december 2004 directiv of the Public Service Academy rector „kirjalike üliõpilastööde vormistamise juhend”

Present theme of the diploma thesis was chosen by author because this subject field is not yet well inured to police work. Moreover, it is not endorsed by the laws of Estonian Republic

The aim of the diploma thesis is to point out the situation about water traffic supervision and to find out the drawbacks which precludes the police work in that field so suggestions can be made to solve the problems.

Necessary information was collected via interviews with police personel on the field of water traffic supervision. Author also examined valid legislations which regulates the work of police in Estonia to bring out the drawbacks that precludes efficient police work on water traffic supervision.

In the first part there is a short summary of police water traffic supervision history in Estonia and also the experience of the German and Finland police is scrutinized.

Second chapter is about legislations in Estonia which regulates the water traffic supervision. Pros and cons are pointed out on the practical field of them.

Third chapter consists of the police possibilities on supervising water traffic at present.

Fourth chapter is all about overviewing police arrangements of coping with water traffic.

KASUTATUD KIRJANDUS

Kasutatud kirjanduse loetelu

1. Aedmaa, A., Lopman, E., Parrest, N., Pilving, I., Vene, E. 2004 Haldusmenetluse käsiraamat. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.
2. Truuväli, E.-J., Kask, O., Lehis, L., Lindpere, H., Lõhmus, U., Madise, Ü., Merusk, K., Narist, R., Olle, V., Pöld, J., Schneider, H. 2002 Eesti Vabariigi PS kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura
3. Maruste, R. 2004. Konstitutsionalism ning põhiõiguste ja vabaduste kaitse. Tallinn: Juura.
4. Maurer, H. 2004. Haldusõigus üldosa. Tallinn: Juura.
5. Eesti Politseiamet 1993 Politsei tegevust reglementeerivad õigusaktid Tallinn: SM trükikoda

Kasutatud allikad

6. Autoregistri Keskus. ARK aastaraamat 2006
http://www.ark.ee/atp/failid/ark_aastaraamat2006.pdf
7. A. Parve ARK avalike suhete osakonna peaspetsialist Aime.Parve@ark.ee
8. Greenpeace liikumise kodulehekülj <http://www.greenpeace.org/international>
9. Ida Politseiprefektuuri vastus Julgestuspolitsei 29.04.2006 kirjale JP 4.2-16.2/827
10. Lõuna Politseiprefektuuri vastus Julgestuspolitsei 29.04.2006 kirjale JP 4.2-16.2/827
11. Lääne Piirivalvepiirkonna ja Lääne Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 19.05.2005 Kuressaare
12. Lääne Politseiprefektuuri vastus Julgestuspolitsei 29.04.2006 kirjale JP 4.2-16.2/827
13. Politseiameti arhiiv, 1.3-1, 148-149, 1.3-2, 132-133, 1.3-8, 46-47, 1.3-14, 6-10.
14. Politseiameti ja AS Tallinna Sadam Koostöömemorandum 10.08.2006 Tallinn
15. Põhja Piirivalvepiirkonna ja Põhja Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 03.05.2005

16. Põhja Politseiprefektuuri ja AS Tallinna Sadam koostöökokkulepe 10.08.2006
Tallinn
17. Riigikogu. Riigikogu kodulehekülg
http://www.riigikogu.ee/?page=en_vaade&op=ems&eid=80277&u=20070426141440
18. Riigikohtu lahend 3-1-1-89-96
19. Riigikohtu üldkogu otsus 30.04.2004 nr 3-3-1-77-03, RTIII2004,13,159
20. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus 18.04.2005 nr 3-1-1-19-05, RT III
2005,15,148
21. Riigikohtu kriminaalkolleegiumi otsus 03.04.2006 nr 3-1-1-2-06, RTIII, 26.04.2006,
12, 114
22. Saksa Liitvabariik. Schleswig-Holsteini Liidumaa veepolitsei kodulehekülg.
<https://www.polizei.schleswig-holstein.de/internet/dienststellen/wasserschutzpolizei/startseite-wasserschutzpolizei.html>
23. Saksa Liitvabariik. Rheinland-Pfalzi Liidumaa politsei kodulehekülg.
<http://www.polizei.rlp.de/internet/nav/584/584509c6-071a-9001-be59-2680a525fe06.htm>
24. Soome politsei kodulehekülg: <http://www.poliisi.fi/>
25. Suvi on Pärnu veepolitseile olnud tööderohke 14.07.2006 16:57 Postimees
26. Tallinna Linnakantselei ja Põhja Politseiprefektuuri vaheline leping veepolitsei
projekti kaasfinantseerimiseks. 31.08.2006 Tallinn
27. T. Järva 2006 esitlus Veepolitsei Põhja Politseiprefektuuris Tallinn
28. Teder M. 2004 Tallinna politseinikud tutvusid Soome veepolitsei varustusega Eesti
Päevaleht, 22.07,4.
29. Vaik.M., Veeteede Ameti ametlik seisukoht Meresõiduohutuse seaduse
tõlgendamisel.
30. Veeteede Ameti ja Põhja Politseiprefektuuri koostöökokkulepe 03.05.2005
31. Veeteede Ameti kodulehekülg eva@vta.ee
32. Veeteede Amet. Eesti laevaregistrite 2006. aruanne. <http://www.vta.ee/atp/?id=2912>
33. Tallinna Sadam. kodulehekülg
http://www.ts.ee/docs/rules_dues/portrules_est_02032007.pdf

Kasutatud normatiivmaterjal

34. Joobeseisundi tuvastamise ja joobeastme määramise ning joobeastme määramise otsuse vaidlustamise kord. 02.04.2001.- RTI, 05.04.2001, 35, 196
35. Karistusseadustikuga seonduvate seaduste muutmise ja täiendamise seadus. 19.06.2002.- RTI 2002,63,387
36. Liiklusseadus.14.12.2000 – RT I 2001,3,6
37. Merealapiiride seadus. 01.06.2002 - RTI, 31.03.1993, 217
38. Meresõiduohutuse seadus 12.12.2001 - RT I 2002,1,1, RT I 2006, 21,162
39. Meresõiduohutuse seaduse muutmise seadus.05.06.2004.- RTI, 2004, 46, 331
40. Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus. 12.05.2005.- RT I, 02.06.2005, 31, 229
41. Politseiseadus 20.09.1990 - RT 1990,10,113, RT I 2006,21,162
42. Politseiseaduse ja politseiteenistusseaduse muutmise ning sellest tulenevalt teiste seaduste muutmise seadus. 20.04. 2006.- RTI, 15.05.2006, 21, 162
43. Sadamaseadus 22.10.1997 - RT I 1997, 77, 1315
44. Veeseadus 11.05.1994 - RT I 1994,40,655, RT I 2006, 28, 211
45. Veesõidukite hoidmise ja kasutamise nõuded. Keskkonnaministri 29.novembri 2002.a määrus nr 67
46. Väikelaevade kasutamise nõuded. Majandus ja kommunikatsiooniministri 3.augusti 2006a. määrus nr 75
47. Väikelaeva ja alla 12-meetrise kogupikkusega laeva registreerimise eeskiri. 9.08.2006. RTL, 22.08.2006, 64, 1172
48. Väikelaeva juhi teadmiste ja oskuste ning väikelaevajuhtide väljaõppe nõuded ja väikelaevajuhi tunnistuse vorm. Vabariigi Valitsuse 29.augusti 2005.a määrus nr225
49. Väärteomenetluse seadustik 22.05.2002- RT I 2002, 50, 313

Tere, partnerid.

Seoses arusaamatustega väikelaevajahi lubade kontrollimisel välisriigi lippu kandvatel väikelaevadel, saadan Veeteede Ameti ametliku seisukoha Meresõiduohutuse seaduse (MSOS) tõlgendamisel:

lähtuda tuleb MSOS-i § 1 lõige 2-st, mis ütleb, et Eesti riigilippu kandvatele väikelaevadele ning välisriigi lippu kandvatele laevadele ja väikelaevadele kohaldatakse käesolevat seadust juhul, kui see on käesolevas seaduses sätestatud.

Eeltoodut infot levitame ka soomlastele.

1. Ametlik seisukoht

Ametlik seisukoht:

Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium andis 3. augustil 2006 välja määruse "Väikelaeva kasutamise nõuded", mis on kehtestatud meresõiduohutuse seaduse alusel. See on uus määrus, vana tunnistati kehtetuks. Määruses kehtestatakse väikelaeva kasutamise üldnõuded, sh märgitakse, et väikelaeva juht peab täitma ohutu meresõidu reegleid jms. Määruses on kirjas, et väikelaeva juhil peab olema kaasas väikelaeva registreerimistunnistus ja väikelaeva juhtimisõigust tõendav dokument, kui selle olemasolu on vastavalt meresõiduohutuse seaduse järgi nõutav.

Meresõiduohutuse seaduse § 1 lg 2 kohaselt kohaldatakse seadust välisriigi lippu kandvatele väikelaevadele juhul, kui see on meresõiduohutuse seaduses kehtestatud. Seega peavad seaduses olema sätestatud juhud, millal seadust kohaldatakse ka välisriigi väikelaevale. § 4 sätestab, milliseid nõudeid esitatakse välisriigi lippu kandvale laevale või väikelaevale.

Väikelaevade kohta on seaduse 9. peatükk. §39 ei sätesta väikelaevajuhitunnistuse nõudmist välisriigi lipu all oleva väikelaeva juhilt.

Meresõiduohutuse seaduse § 94²⁶ lõike 5 alusel välisriigi lipu all olevatelt väikelaeva juhtidelt Veeteede Amet juhitud tunnistusi ei nõua, kui juhitud tunnistus ei ole lipuriigi poolt nõutud.

Ametlik seisukoht, mis saadeti Soome Mereadministratsiooni 19.10.2006:

The Estonian Maritime Administration acts pursuant to the Maritime Safety Act of the Republic of Estonia and to any other legal acts enacted thereunder. The regulation "Requirements for Operating Recreational Craft" issued by the Ministry of Economic Affairs and

Communications on 3 August 2006 establishes the general requirements for operating recreational craft, including the requirement that a skipper of a recreational craft shall have a registration certificate and a certificate of a skipper of a recreational craft, if such a certificate is required in accordance with the Maritime Safety Act.

§1 (2) of the Maritime Safety Act stipulates that "Ms Act extends to recreational craft flying the national flag of Estonia and ships and recreational craft flying a foreign flag if so provided for in this Act".

Recreational craft flying a foreign flag, when operated in Estonian territorial waters, are required to have the certificates demanded by the Flag State.

2. Segadus Soome poolt

Seni omasime infot, et Soome väikelaevajuhtidele on välisriiki sisenemisel nõutud passi, raadiola ja jm. dokumentide kõrval ka väikelaevajuhil tunnistus (kansainvälinen huviveneenkuljettaja pätevyyskirja ainakin veneen päälliköÜä). Nüüd väidab Soome mereadministratiooni esindaja, et nende ametlik kodulehe nõue on soovituslik.

Infot saime Soome mereadministratiooni ametlikust netiväljaandest [Veneily.fi](http://www.veneily.fi/fi/) <http://www.veneily.fi/fi/>.

Henkilöpäpaperit

D passi

D viisumi vaaditaan monissa EU:n ulkopuolisissa maissa

D miehistöluetteloa kysytään yleisesti EU:n ulkopuolella

D kansainvälinen huviveneenkuljettajan pätevyyskirja ainakin veneen päälliköÜä D radiopuhelimenhoitajan todistus □ valopistooli edellyttää aseenkantoluvan G Kelasta saatava maksuton eurooppalainen sairaanhoitokortti (kts. www.kela.fi).

(http://www.veneily.fi/ii/omal.la_veneeUa_ulkomaille.php)

Sama info saime Suomen Veneilyliitto kodulehelt (<http://www.veneilyliitto.fi/>). Viimases on eraldi Eestisse sõitmise nõuded:

Asiakirjat

Viroon matkustavalla tulee olla vierailuajan voimassa oleva ulkomaanpassi, josta on hyvä katoamisen varalta ottaa muutama, eri puolille sijoitettu kopio. Oleskelun pitkittyessä jostain syystä yli kolmen kuukauden tulee hankkia maksullinen oleskelulupa. Mukana olevien lasten tulee olla merkittyinä toisen vanhempansa passiin ja heillä on oltava oma henkilöllisyystodistuksensa kaksi vuotta täytettyään.

Muut henkilö- ja aluskohtaiset tunnistus- ja lupapaperit on parasta pitää visusti mukana (mm. VHF-lupa ja pätevyys-paperit, veneen rekisterikirja).

<http://www.veneilyliitto.fi/cms/wce/uploads/VTRO.pdf>

27. oktoobril lisati Soome Mereadministratsiooni netilehele täpsustav info:
<http://www.mere.nkiilkulaitos.fi/palvelut/tietopalvelut/ti.edotteet/show.php?id=326>

3. Mida saame MSOS alusel välismaalastelt kontrollida?

Saame kohaldada nõudeid ja karistusi nende paragrahvide alusel, kus kohaldamise nõue on eraldi välja toodud. Kontrollimise õigus tuleneb § 76 lõikest 1 ja kontrollida saame mistahes MSOS sätete täitmist.

Need on:

a) §45 Veeteel liiklemine

(1) Laeva, väikelaeva või muu veesõidukiga merel või merega ühenduses olevatel laevatavatel vetel liigeldes tuleb järgida laevakokkupõrgete vältimise 1972. aasta rahvusvahelise eeskirja kehtestamise konventsiooni nõudeid. Laeva, väikelaeva või muu veesõidukiga sisevetel liigeldes tuleb järgida laevatavatel sisevetel liiklemise korda.

(2) Laevatavatel, sisevetel liiklemise korra kehtestab majandus- ja kommunikatsiooni-minister.

(3) Veesõiduki omanik või omaniku volitatud isik on kohustatud tagama veesõiduki ohutuse ja tehnilise seisundi vastavuse nõuetele.

(4) Väikelaeva või muu veesõiduki juht ei või merel või sisevetel liigeldes olla narkootilise või psühhotroopse aine mõju all. Alkoholisaldus väikelaeva või muu veesõiduki juhi veres ei või ületada 0,8 promilli. Alkoholisaldus jetijuhi veres ei või ületada 0,2 promilli.

(9) Üldkasutataval veeteel, sealhulgas siseveeteel veespordi- või muu laevaliiklust takistava ürituse korraldamiseks on vaja Veeteede Ameti kirjalikku luba. Loa saamiseks esitab ürituse läbiviija vähemalt 30 päeva enne ürituse toimumist Veeteede Ametile kirjaliku taotluse, milles on näidatud kavandatud ürituse läbiviimise piirkond ja aeg. Veeteede Amet väljastab loa või keeldub loa väljastamisest ja näitab ära loa andmata jätmise põhjused seitsme tööpäeva jooksul taotluse esitamisest arvates. Veeteede Amet teavitab üritusest veeliiklejaid navigatsiooniteadete vahendusel.

(11) Laeva või väikelaeva kinnitamine navigatsioonimärgi külge või muul moel navigatsioonimärgi kahjustamine on keelatud.

(13) Käesolevat paragrahvi kohaldatakse ka välisriigi lippu kandvale laevale ja väikelaevale ning muule veesõidukile.

Kommentaar: "Laevatatavatel sisevetel liiklemise kord"
(<https://www.riigiteataja.ee/ert/aet.jsp?replstring=33&dyn=1027803&id=258035>) kehtib ka välisriigi lipu all olevale väikelaevale.

b) §49 Ohutu pukseerimine

(1) Eesti vetes pukseerival laeval või väikelaeval tuleb võtta tarvitusele kõik abinõud, et tagada pukseeriva laeva või väikelaeva ja pukseeritava laeva või väikelaeva või muu objekti ohutus.

(2) Pukseerimise nõuded kehtestab majandus- ja kommimikatsiooniminister .

(3) Käesolevat paragrahvi kohaldatakse ka välisriigi lippu kandvale laevale ja väikelaevale.

Kommentaar: Pukseerimise nõuded kehtivad ka välisriigi lipu all olevatele väikelaevadele.

<https://www.riigiteataja.ee/ert/act.jsp?replstring=33&dyn=1027803&id=226888>

Samas MSOS jätab võimaluse kontrollida välisriigi lipu all olevaid väikelaevu ja nende juhte lipuriigi nõuete kohaselt.

4. Kas me saame MSOS-i alusel välislipu all olevaid väikelaevajuhte karistada?

Pööran siin tähelepanu MSOS §94²⁶ lõikele (5).

(5) Käesolevat paragrahvi ja käesoleva seaduse § 80-94¹⁸, 94²¹, 94²², 94²⁴ ja 94²⁵ **kohaldatakse ka välisriigi lippu kandvatele laevadele ja väikelaevadele, välja arvatud juhul, kui välisriigis, mille lippu väikelaev kannab, ei kohaldata käesolevas seaduses sätestatuga samaväärseid dokumendinõudeid.**

Kommentaar:

1. Välisriigi väikelaeva kontrollides peame teadma selle lipuriigi seadusi ja nõudeid.

2. Karistada saame välisriigi lipu all olevat väikelaeva juhti väikelaevajuhi tunnistuse

puudumise eest, kui see on nende riigi seaduste järgi nõutud (§94²⁴) ja §94²⁶ lõige 5 ütleb

veel lisaks, et "kui ei kohaldata samaväärseid dokumentide nõudeid".

See on üldjuhul kõik MSOS-st, mis puudutab välisriigi lipu all olevat väikelaeva.

Kui on küsimusi, andke teada.

Kui saan aega, võin MSOS-i teemasid edaspidigi analüüsida. Parema koostöö nimel.

Samamoodi ootan ka Teie ameti poolt väljavõtteid seadustest, mille alusel välismaalasi kontrollitakse. Lugupidamisega

Mairold Vaik
spetsialist
6205753