



INGE LINDSAAR

# OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖD PIIRIVEEKOGUL LENNUÕNNETUSE KORRAL



# OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖD PIIRIVEEKOGUL LENNUÕNNETUSE KORRAL

INGE LINDSAAR



SISEKAITSEAKADEEMIA  
ESTONIAN ACADEMY OF SECURITY SCIENCES

Autoriõigus: Sisekaitseakadeemia 2022

Esikaane foto: piiriveekogul kasutatav kaater Piiri-Liisu, PPA

Makett ja küljendus: Jan Garshnek

Keeletoimetaja: Siiri Soidro

ISBN 978-9985-67-386-7 (pdf)

[www.sisekaitse.ee/kirjastus](http://www.sisekaitse.ee/kirjastus)



# SISUKORD

Sissejuhatus	4
1. Eestis aset leidnud lennuõnnetuste lühiülevaade	6
2. Märkimisväärsed juhtumid Eesti merepiiril viimase 30 aasta jooksul	8
3. Otsingu- ja päästetööde korraldus lennuõnnetuse korral päästepiirkonnas ja piiriveekogul	9
4. Merepääste planeeritavad arengud ja kavandatav laevastike reform	11
5. Otsingu- ja päästetööde tegemine pärast kavandatavat laevastike liitmist	13
Kokkuvõte	17
Kasutatud allikad	19

# SISSEJUHATUS

Mereseireradarite soetamine ja kasutamine, merepiiri valve ja merepäästeõppused on olnud taasiseseisvunud Eesti riigis olulisel kohal. 1993. aastal märkis toonane Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, et merepiiri valve on oluline ja piiride valve peab olema osa Eesti kaitsekontseptsioonist. 1994. aasta suveks oli loodud valvelaevade divisjon ja lennueskadrill, saadud esimesed laevad ja lennuvahendid ning loodud piirivalvesüsteem Peipsi järvel ja Läänemere rannikul. Piirivalves oli 35 alust, suuremad neist olid koondatud piirivalvelaevade divisjoni, mida võis ohu korral kasutada ka juba teatud sõjalise jõuna. 17. detsembril 1994 andis Norra kaitseminister Jørgen Kosmo Tallinna piirivalvesadamas Eesti Piirivalveametile üle piirivalvelaeva Torm, millest sai suurim Eesti kaitsejõudude käsutuses olev alus. (Tasa, 2021)

Eesti Euroopa Liiduga liitumise ajaks oli meie merepiir rohkem kui 90% ulatuses radarvalvega kaetud, piirivalvel olid merepiiri valvamiseks vajalikud laevad ja kaatrid piiriveekogudel patrullimiseks. Nii merepääste kui ka piiriveekogudel toimunud õnnetuste korral tegutsemise õigus ja kohustus lasus piirivalvel, mis oli kuni 2007. aastani kaitseväge osa. Praegune laevastike liitmise kava kujutab endast mõneti sammu tagasi ajalukku, olles samas kantud tõsisest soovist muuta merejulgeolek tugevamaks.

Kuigi pole alust arvata, et lähiajal piiriveekogul mingit laadi suurem õnnetus toimuks, on siiski vajalik mõtiskleda nendeks olukordadeks valmisoleku tagamise üle. Paljud EL merepiiride eksperdid on arvamusel, et piiride valve jaoks piiriveekogudel pole vaja eraldi strateegiat, kuna see tegevus kattub ühtse merepiiride valve põhimõtetega. Küll aga tuleb tagada valmisolek mis tahes kriisiolukorra tekkimiseks piiriveekogul nagu ka merepiiril, arvestades geopoliitilist olukorda, ohtude ja riskide analüüsi, olemasolevat ja loodavat võimekust ja koostöövõimalusi, rahastust, ülesandeid ja selgelt piiritletud vastutust. On vajalik, et piiriveekogudel, sh piirijõgedel arvestataks kolme olulist aspekti: institutsionaalne raamistik, mis hõlmab õigusakte, organisatsioone ja nende struktuuri; funktsioonid, nagu piiriülese kuritegevuse vastu võitlemine, otsingu- ja päästetegevus; ning dünaamika ehk muudatused keskkonnas (OSCE, 2005).

24. veebruaril 2022 Venemaa vallapäästetud sõjaõuduste valguses tuleb kõigeks valmis olla, ka selleks, mida keegi kunagi ette ei näinud. Kiviviske kaugusel asub Kaliningrad. Vaevalt, et see endast maismaal erilist ohtu kujutab, kuna Leedu ja Poola oma arvuka kaitsevägega suudaksid kohe reageerida. Suurt tähelepanu tuleks pöörata hoopis merealadele ja õhuruumile. Venemaa Föderatsioon ei saa enam nende endi vallapäästetud õuduste tõttu lennukitele seaduslikult varuosi ega hooldust, kuid kogu lennuliiklus Kaliningradiga käib meie territoriaalmere taga. On vaid aja küsimus, millal ja milliste jõududega peame õnnetusele reageerima.

Mõttepaberi eesmärk on anda ülevaade valmisolekust reageerida nii merealadel kui ka piiriveekogul toimunud lennuõnnetusele. Eestis juhib praegu merealal toimunud õnne-

tuse korral otsingu- ja päästetöid Politsei- ja Piirivalveamet (PPA), kes kasutab selleks kogu olemasolevat vastava väljaõppe saanud inim- ja tehnilist ressursi: veesõidukeid ja koptereid. Samuti juhib PPA piiriveekogul lennuõnnetuse otsingu- ja päästetööde korraldamist. 1. jaanuaril 2023 toimuv PPA ja kaitseväge laevastike liitmine muudab praegust olukorda märkimisväärselt.



# 1. EESTIS ASET LEIDNUD LENNUÕNNETUSTE LÜHIÜLEVAADE

Eesti piiriveekogudel pole viimastel sajanditel lennuõnnetusi toimunud, kuid on aset leidnud 12 lennukitega seotud õnnetust (Pihlak, 2018). Teadaolevalt toimus esimene lennuõnnetus Eestis 1920. aasta 27. veebruaril, kui Soomest esimesi Eesti marku (kokku 27 miljonit) toonud lennuk prantsatas Lasnamäel vastu maad puruks (Lennuõnnetused Eestis ... 2001). Järgmine suurem tsiviillennuõnnetus toimus 1926. aastal, enne Nõukogude okupatsiooni. Õnnetus juhtus firmale Aeronaut kuulunud Junkers-tüüpi lennukiga. Viga sai kuus inimest, kellest üks hiljem suri. Enne II maailmasõda juhtus Eesti kokku 22 lennuõnnetust, milles hukkus 27 inimest, peamiselt sõjaväelased. Lennuõnnetusi oli Eestis tol ajal 15 protsenti rohkem kui Prantsusmaal, Inglismaal või ka Lätis.

Eelmise sajandi lennuõnnetuste kronoloogia näitab, et eestlaste osalusel või Eestiga seotud õnnetusi on siiski juhtunud, küll mitte piiriveekogudel ega merealadel. Näiteks põrkas 1985. aastal Tallinnast startinud Aerofloti lennuk TU-134 lennujuhi süül Valgevenes hetk enne Minskis maandumist kokku Ukrainast Lvivist õhku tõusnud sõjaväelennukiga AN-26. Katastroofis hukkus 88 inimest.

Lennuõnnetus, mille lahendamine andis olulisi õppetunde, leidis aset Ülemiste järvel 18.03.2010. Kullerfirma DHL kaupa vedanud Poola firma EXIN kaubalennuk AN26 tegi hädamaandumise Tallinnas Ülemiste järvele. AN-26 transpordilennuk, mis tuli esialgsel andmetel Soomest, andis enne hädamaandumist teada probleemidest telikuga. Õnnetuse hetkel viibis pardal kuus inimest, kes pääsesid eluga, üks inimene toimetati haiglasse.

Päästeoperatsiooni juhtis Päästeamet, kellel paraku puudus sellise operatsiooni läbiviimiseks kogemus ja vajalik tehnika. Vastavalt tol ajal kehtinud seadustele oleks päästeoperatsiooni pidanud läbi viima hoopis lennuvälja valdaja ja sertifitseeritud lennuliiklusteenistus. Olukord oli kriitiline, kuna Ülemiste järv varustab veega Tallinna linna ja kardeti ulatuslikku reostust. Kokku kestis päästeoperatsioon 32 tundi ja seda tegi kaitseväge oma tehnikaga. Kõne all olev õnnetus õpetas, et on vaja tõhustada ametkondade koostööd sündmuskohal ning laiemalt võttes parandada võimet lennuõnnetusele reageerida (koolitused, õppused ning juhendite, plaanide ja käsiraamatute koostamine) (Koort, 2020).

2015. aastal korraldatigi õppus, mille käigus tegi 58 inimesega lennuk hädamaandumise Ülemiste järve. Harjutati inimeste päästmist ja reostuse tõrjumist. Õppus oli ajendatud lennukiga AN-26 viie aasta eest juhtunust, kuid pole teada, kas õppusse kaasati ka kaitseväge. Kuna harjutati inimeste päästmist ja reostuse korjamist, polnud Kaitseväl seal ilm-

selt oma rolli. Lennuki kaldale tõmbamist õppusel ei harjutatud. Siiani pole teada, et PPA, kes vastutab merealal toimunud õnnetuse korral otsingu- ja päästetööde eest ning juhib piiriveekogul lennuõnnetuse otsingu- ja päästetööde korraldamist, oleks lennupäästeõpusti, sh piiriveekogul, planeerinud või harjutanud (*ibid.*).



## 2. MÄRKIMISVÄÄRSED JUHTUMID EESTI MEREPIIRIL VIIMASE 30 AASTA JOOKSUL

Olukord Eesti merepiiril on olnud alates iseseisva Eesti Vabariigi taastamisest suhteliselt turvaline. Eesti piiriveekogudel pole senini juhtunud ühtegi lennuõnnetust, mistõttu teen lühiülevaate teistest markantsematest õnnetustest merel ja veekogudel.

Suurim sündmus leidis aset 1994. aasta tormisel jõululaupäeval, kui kurdide põgenikelaev Katran sõitis Sõrve sääres madalikule. Katrani pardalt päästeti 149 kurdi ja afgaani põgenikku: 69 meest, 31 naist ja 49 last, kes olid 30 tundi tormisel merel olnud, ja saadeti hiljem tagasi Lätimaale, kust nad olid oma jutu järgi lunastanud 1500-dollarilise pileti Rootsi sõiduks. (Laine, 2001)

Teine tähelepanuväärne juhtum merepiiril leidis aset 2002. aastal, kui Eestist juhitud organiseeritud kuritegelik grupeering toimetas jahiga Brigantina Pirita jahisadamast Soome 16 kurdi rahvusest põgenikku (Kagge, 2002).

Üle meie piiriveekogu, Peipsi järve pole rändajaid kunagi ebaseaduslikult toimetatud, küll aga on üle Narva jõe toodud läbi aegade ebaseaduslikult nii rändajaid kui ka salakaupa. Üle Narva jõe ujusid 2001. aasta sügisel Venemaalt ebaseaduslikult piiri ületanud mõrvarid Ustimenko ja Medvedev (Ülviste, 2019).

Traagiline sündmus merel leidis aset 10.08.2005, kui viie kilomeetri kaugusel Viimsi poolsaarest kukkus mere kohal alla Copterline'i kopter Sikorsky S-76C+ 14 inimesega pardal, kes kõik hukkusid õnnetuses (Kopteriõnnetuses hukkus ... 2005). Piirivalve teatel oli kopter kukkunud otse merre Tallinn-2 poi juures, teispool Naissaart. Pääste- ja pinnaletõstmisoperatsioon algas samal päeval. Sellest võtsid osa piirivalvelaev Kati, piirivalvekaater M29, lootsikaatrid, Eesti mereväe laevad Vaindlo ja Wambola, Veeteede Ameti (VA) laev EVA-320, kaubalaev Baltic Trader, piirivalvekooper, Soome piirivalvelaev Merikarhu, Soome päästekopter Puma ning Eesti ja Soome tuukrid. Suurõnnetuse uurimiseks loodi rahvusvaheline uurimiskomisjon. Vraki ülestõstmist alustati 13. augusti varahommikul. Selleks kasutati kraanaga varustatud Soome merepäästelaeva Seili. Pärast pinnaletõstmist transporditi kopter Tallinna Vene-Balti sadamasse piirivalvelaevade kaile. Kopteri musta kasti dekodeeris Suurbritannia lennuõnnetuste uurimise büroo (Air Accidents Investigation Branch) ja selle info analüüsi alustas uurimiskomisjon 22. augustil. (Copterline'i lennuõnnetus)

# 3. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE KORRALDUS LENNUÕNNETUSE KORRAL PÄÄSTEPIIRKONNAS JA PIIRIVEEKOGUL

Riigipiiri seaduse § 3 artikkel 4 määratleb piiriveekogu mõiste. Piiriveekoguks on jõgi, järv või tehisveekogu, mida mööda kulgeb riigipiir.

Politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõige 1 sätestab politsei põhiülesanded piiriveekogul toimuva lennuõnnetuse korral: otsingu- ja päästetöö tegemine ning merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine sise- ja territoriaalmeres, majandusvööndis, Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järvel ning muus piiriveekogus, samuti otsingutööde tegemine lennuõnnetuse korral maismaal.

Lisaks on Vabariigi Valitsuse 2002. aasta määrusega nr 237 ohuolukorda sattunud või kaduma jäänud inimeste, laeva, lennuki või muu sõiduki otsingu ja päästmise, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine Eesti merealal ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järve Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluval alal ning muus piiriveekogus (edaspidi *Eesti päästepiirkond*) pandud PPA ülesandeks. Määruse mõtte kohaselt juhib otsingu- ja päästetööde, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise (edaspidi *otsingu- ja päästetööd*) korraldamist PPA tema koosseisu kuuluvate struktuuriüksuste kaudu. Samas sätestatakse, et rahvusvahelises suhtlemises on Eesti päästepiirkonna otsingu- ja päästetööde ning merereostustõrje tööde ühendatud koordinatsioonikeskuseks (JRCC) PPA pääste- ja koordinatsioonikeskus. (Otsingu- ja päästetöö ... 2012)

Lennundusseadus sätestab, et lennuõnnetuse korral Eesti merealadel ning Peipsi, Lämmi- ja Pihkva järve Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluval osal teeb otsingu- ja päästetöid PPA politsei ja piirivalve seaduses sätestatud alusel ja korras, kui rahvusvaheliste kokkulepetega ei ole sätestatud teisiti. Lennuõnnetuse korral maismaal teeb otsingutöid PPA politsei ja piirivalve seaduses sätestatud alusel ja korras ning päästetöid Päästeamet päästeseaduses sätestatud alusel ja korras. Otsingu- ja päästetöid korraldatakse ja tehakse kooskõlas 1944. aasta Chicago rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisaga 12.

Rahvusvahelise õiguse kohaselt ei ole tähtsust, millise riigi lennukiga õnnetusjuhtum piiriveekogul aset leiab, sest õiguslikult on võimalik vajaduse korral päästetöödele kaasata õnnetuse piirkonnas või läheduses olevaid teiste riikide veesõidukeid, sh Venemaa Föderatsiooni veesõidukeid. Juhtumi lahendamist koordineeriks PPA merevalvekeskus, kellel on rahvusvahelise mereõiguse kohaselt ja teoreetiliselt võimalus kaasata Venemaa

Föderatsiooni veesõidukeid juhul, kui need asuvad vahetus läheduses. Arvestades seda, et Venemaa on viinud Kaliningradi pärast kallaletungi Ukrainale hulgaliselt lisarelvastust ning lennud Kaliningradist toimuvad üle Läänemere ja Soome lahe, ei saa välistada mis tahes Venemaa-poolset alatust merealal. Tegemist võib olla ilmselge provokatsiooniga, kus „õnnetus“ võiks juhtuda Venemaa lennukiga ning lähim piirkonnas asuv laev, mille PPA võiks ja rahvusvahelise mereõiguse kohaselt peaks päästetöödele kaasama, kuuluks samuti Venemaa Föderatsioonile. Teisisõnu, mõttekohti jätkub.

Päästeolukordades tegutsemiseks on PPA-s olemas hädaolukorra plaanid. Sellisteks olukordadeks valmisolekut on harjutatud erinevate stsenaariumite alusel, kus otsingu- ja päästetegevus merealadel on kombineeritud merereostuse likvideerimise harjutustega nii Eestis kui ka naaberriikidega. Piiriveekogudel pole päästeõppusi korraldatud.

Selles hästi toimivas süsteemis tulevad aga peatselt märkimisväärsed ümberkorraldused, mis võivad praeguse olukorra segaseks muuta.

# 4. MERE PÄÄSTE PLANEERITAVAD ARENGUD JA KAVANDATAV LAEVASTIKE REFORM

Merepäästeõppusi on korraldatud regulaarselt igal aastal nii Eestis kui ka koostöös naaberriikide Soome ja Vene Föderatsiooni piirivalvega merepiiridel alates 1990-ndate algusest. Piiriveekogudel selliseid õppusi ei korraldata. Otsingu- ja päästetööde korral on PPA koostööpartneriteks piiriveekogudel vabatahtlikud merepäästjad.

Samas on teada, et vastavalt Vabariigi Valitsuse 25. novembri 2021. a otsusele ühendatakse PPA ja kaitseväge laevastikud 01.01.2023. Otsuse kohaselt tuleb „Jätkata mereliste ülesannete ja ressursside ühendamise tegevustega ja viia ellu Politsei- ja Piirivalveameti laevastiku Kaitseministeeriumi valitsemisalasse üleandmine“. Olgugi et laevade üleminek kaitsevägele ei puuduta piiriveekogudel tehtavaid tegevusi, on sellel siiski mõju piirijulgeolekule tervikuna. On selge, et seeläbi püütakse tagada piiridel toimuvast parem ülevaade ja intsidentidele kiire reageerimine. Samas on olnud arvamusi, mille kohaselt on merevael praegu vähem merepäevi kui PPA laevadel. Kui lihtne efektiivsuse suurendamine liitmise kaudu tegelikult on, näitab aeg.

PPA neli laeva – Kindral Kurvits, Raju, Pikker ja Valve – antakse mereväe koosseisu ning ülejäänud kaatrid-paadid viiakse Riigilaevastiku koosseisu. Piiriveekogude vaates olulisi muudatusi ei ole. PPA jääb jätkuvalt vastutama ja korraldama otsingu- ja päästetöid Eesti päästepiirkonnas. Piiriveekogudel tehakse seda ka edaspidi PPA kasutuses olevate väiksemate veesõidukitega. Laiapindse riigikaitse põhimõtetest lähtuvasse riigikaitseesse peavad panustama kõikide ministeeriumite valitsemisalasse kuuluvad asutused, kuid mereliste ülesannete kontekstis tuleb keskenduda õigusaktidele, mis reguleerivad kaitseväge, PPA ning VA tegevust (Kaitseväge ühendatud ... 2016).

PPA-l on aastakümnetepikkune merepääste kogemus, mida on igal aastal näiteks rahvusvaheliste kolmepoolsete õppuste käigus harjutatud. Õppustest on asutustevahelise lepingu alusel osa võtnud Vene Föderatsiooni, Soome ja Eesti piirivalve laevad ja nende meeskonnad. 2021. aastal toimusid õppused Vene Föderatsiooni vetes, 2022. aastal on korraldajaks Eesti, mis tähendab seda, et õppused toimuvad Eesti vetes. Õppuste käigus jälgitakse ühiselt õppuste kulgu ja meeskondade, st laevade ja lennukite või kopterite meeskondade omavahelist sidepidamist ja päästeoperatsiooni koordineerimist, analüüsi-

takse õppuste tulemusi ja tehakse järeldusi selleks, et ühist tegutsemist reaalses olukorras parandada.

Juhul kui reaalne päästeolukord peaks praegu tekkima, on võimalik mereõnnetuse asukohast tulenevalt ja rahvusvahelisest mereõigusest lähtuvalt kaasata vajaduse korral päästeoperatsiooni ka naaberriigi, sh Vene Föderatsiooni piirivalve veesõidukeid. Teoreetiliselt.

Erisus on alates 2023. aastast merereostuse vaates. Kui praegu on merel ja piiriveekogudel merereostuse likvideerimise eest vastutavaks asutuseks PPA, siis 2023. aastast hakkab kaitseväge vastutama Eesti merealal reostustõrje korraldamise eest ja PPA hakkab seda korraldama piiriveekogudel.

# 5. OTSINGU- JA PÄÄSTETÖÖDE TEGEMINE PÄRAST KAVANDATAVAT LAEVASTIKE LIITMIST

Alates 2015. aastast on tegutsenud asutustevaheline töögrupp, mille töö toimus korralduslikult kolmel tasandil. Metoodilised lahendused ja analüütilised töövahendid valmistas ette RKK (alates veebruarist 2016 KVÜÕA RUK) ja mereväe ekspertidest koosnev väike tuumikrühm. Seejärel kooskõlastati metoodilised lahendused ja töövahendid ning lisati asjakohane andmestik Politsei- ja Piirivalveameti, Veeteede Ameti ja mereväe ekspertidest koosnevates tehnilistes töörühmades, töö etappide vahetulemused arutati läbi ja kooskõlastati plenaaristungitel, kus peale tehniliste töörühmade osalesid ka Sise-, Majandus- ja Kommunikatsiooni- ning Kaitseministeeriumi asjakohase poliitika eest vastutavad esindajad. Töögrupi ülesanne oli analüüsida laevastike optimaalset kasutamist. Uuring, mille põhitäitja oli Rahvusvaheline Kaitseuuringute Keskus, algatati novembris 2014. Seoses organisatsiooniliste muudatustega Kaitseministeeriumi valitsemisalas läks uuring 2016. aasta veebruaris üle Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste rakendusuuringute keskusele (KVÜÕA RUK).

Uuringule seati kolm eesmärki:

- 1) töötada välja Eesti merejulgeoleku tagamise alternatiivsed lahendused keskpikas kuni pikas ajaraamis (15 aastat ja kaugemale);
- 2) anda alusteave väljatöötamisel olevasse 10-aastasesse riigikaitse arengukavasse (RKAK 2017–2026);
- 3) töötada välja laiapõhjalise riigikaitsekontseptsiooni rakendamist toetav metoodika ja -töövahendid. Uuringut tuleb käsitleda ühe sisendina järgmise riigikaitse arengukava (RKAK 2021–2030) ettevalmistamisse. Seega on tegemist strateegilise planeerimise valdkonda kuuluva uuringuga, millega markeeritakse eelkõige kaitsepoliitilised valikud. (Kaitseväe ühendatud ... 2016)

2021. aasta detsembris võttis Vabariigi Valitsus vastu otsuse, mille kohaselt peab laevastike liitmine olema lõpule viidud 01.01.2023. Selline otsus tuli ülalnimetatud töögrupi liikmetele mõnevõrra üllatusena. Aluseks oli Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) eesmärk parandada olukord, kus riigi ja eri asutuste laevad on alakasutatud

või seisavad sadamas jõude. Olgu siinkohal öeldud, et PPA alused ei seisa sadamas jõude, vaid patrullivad merepiiril.

„Me tahame hakata tulevikus neid laevu ja veesõidukeid ühtselt arendama ja hankima, mis võtab koormust erinevatelt asutustelt maha, ja ehitada juba neid sellisteks, et saab ristkasutada. Suurendada olemasolevate kasutust. Et olla efektiivsemad, teha rohkem koostööd, hallata tehniliselt kogu veesõidukiparki. Et meil ei oleks igal pool oma meeskondi, kes seda peavad tegema,“ on öelnud MKM-i meremajanduse asekancler Kaupo Läänerand. Esmase nägemuse järgi viiakse laevad Eesti Lootsi alla, kes saab ülesandeid juurde ja hakkab riigilaevastiku ristkasutust korraldama, ütles Läänerand (Delfi Ärileht, 16.12.2021).

MKM-i plaani kohaselt loodi koos seitsme riigile kuuluva laevastiku ja veesõidukipargi esindajatega 2022. aasta kevadeks laevastike liitmise plaan. Laevastike liitmise korral, mis on vältimatu, antakse PPA neli kõige suurema võimekusega kõige olulisemat laeva (Kindral Kurvits, Raju, Pikker ja Valve) kaitseväele. Seega jäävad esialgu PPA-le ainult üksikud piiriveekogudel Peipsi järvel ja Narva jõel patrullimiseks kasutatavad veesõidukid. Riigilaevastiku ühendamise plaanis aga arvestatakse Transpordiameti, Politsei- ja Piirivalveameti, Keskkonnaameti, TalTechi, Eesti Lootsi ja Päästeameti 257 veesõidukiga, samuti MKM-i haldusalasse kuuluvate parvlaevadega, millega tagatakse ühendused väikesaartega. Olukorra optimaalseks lahendamiseks kavatakse luua sarnaselt Riigi Kinnisvara Aktsiaseltsiga Riigilaevastik, mis hakkaks haldama ka järve- ja jõepiiril patrullivaid veesõidukeid.

Valitsuskabineti otsuse kohaselt jätkatakse eesmärgiga ühendada PPA ja kaitseväge laevastik 1. jaanuariks 2023. Otsuse kohaselt liiguvad koos laevadega kaitseväge vastutusalasse lisaks praegustele ülesannetele mereolukorra teadlikkus, merepiiri valve ja reostustõrje ning PPA vastutusalasse jääb merepääste.

Endine siseminister Kristian Jaani ütles valitsuskabineti otsust kommenteerides 25.11.2021 ajalehele Postimees antud intervjuus, et tegemist on äärmiselt olulise põhimõttelise muudatusega, millest võib iga Eesti inimene ja kogu Eesti julgeolek. „Meil tuleb riigina tõsta nii merel toimuvatele hübriidolukordadele kui ka tsiviilkriisidele reageerimise võimekust. Ühinemise väärtus peab olema mahukasv ja kvaliteet. Seetõttu on oluline, et laevastike ühendamisega koos liiguvad kaitseväge koosseisu ka laevade meeskonnad ja merepiiri valve ülesanne. Lisaks hakkab kaitseväge edaspidi läbi viima merereostuse likvideerimisega seotud ülesandeid ning toetab vajadusel laevadega PPA-d merepäästes avamerel,“ rõhutas Jaani. Minister lisas, et oluline on jätta PPA-le võimalus kasutada ametiabi korras kaitseväge laevu oma ülesannete täitmiseks, sest PPA jätkab väiksemate alustega oma merelisi tegevusi ning jääb merepääste arendajaks ja korraldajaks.

Samas Postimehe intervjuus märgib eelmine kaitseminister Kalle Laanet, et see otsus on äärmiselt kaalukas ja tagab Eestile tervikliku merejulgeoleku võime nii rahuajal kui ka kriisis. „Laevastike ühendamine on lähiaja suurim riigireform. Eesti jaoks paraneb selle otsusega oluliselt olukorratundlikkus merel, mis omakorda annab meile võimaluse olla rohkem ja targemini merel kohal,“ tõi Laanet esile. Laanet rõhutas, et laevastike ühendamise suurenemine Eestis valmisolek operatiivseks sekkumiseks ohu korral ning eeldused liitlaste reageerimiseks regioonis toimuvatele konfliktidele. „Meie eesmärk peab olema teha ühiselt riigikaitse ja tsiviilüksuste ülesandeid täites rohkem ja paremini,“ lisas kaitseminister.

Valitsuskabineti otsuse kohaselt moodustatakse Kaitseministeeriumi eestvedamisel koostöös Siseministeeriumiga üleandmise korraldamiseks töörühm. Laevastike ühendamiseks oluliste eelarvehahendite üleviimine korraldatakse riigieelarve strateegia 2022–



2025 raames ning otsuse rakendamiseks vajalikud seadusmuudatused valmistatakse ette 30. märtsiks 2022 ja eesmärk on rakendada neid muudatusi hiljemalt 01.01.2023.

Siinkohal tekivad küsimused. Esiteks, ehk ei ole tähtis, kas Riigilaevastik toimib aktsiaseltsina või mitte, aga praegu on ilmne, et kui Riigilaevastik hakkab ühendatud laevastikku haldama, peavad asutused, sh PPA, kes vajavad veesõidukeid oma seadusega pandud ülesannete täitmiseks, neid Riigilaevastikult rentima. Tekib huvitav olukord. Nii mõnedki PPA käsutuses olevad veesõidukid on soetatud EL rahastuse toel, kuid liitmise korral tuleb neidsamu aluseid rentida. Ikka Eesti riigieelarve vahendite eest, sest olgugi, et suuremad laevad lähevad kaitseväele, jäävad meil ikka piiriveekogud Peipsi järv ja Narva jõgi. Sellel alal patrullivate aluste kasutuseks tulebki neid Riigilaevastikult tulevikus rentida. Jääb arusaamatuks, kuidas tagatakse EL vahenditest soetatute rentimise abikõlblikkus ning kas koormus riigieelarvele väheneb või hoopis suureneb.

Teiseks, praeguse seisuga antakse PPA hallatavad teenused – merepiiride valve, merepääste ja merereostuse likvideerimine – üle kaitseväele. Plaanide kohaselt antakse ressursid üle koos funktsioonidega. JRCC, Politsei- ja Piirivalveameti pääste- ja koordinatsioonikeskus viiakse kaitseväe ruumidesse, kuid see jääb siiski PPA alluvusse. Samas on planeeritud, et merepiiride olukorra, sh merevalveradarite eest vastutab tulevikus kaitsevägi, kes edastab mereolukorra pildi vastavalt kokkulepitud korrale NATO-le. Olemasolevate andmete põhjal võib järeldada, et selgema juhtimise nimel on vaja teha märkimisväärseid jõupingutusi. Näiteks peab PPA edastama mereolukorra pildi EUROSUR-i süsteemi, mida haldab Euroopa Piiri- ja Rannikuvalve Amet Frontex. Tahes-tahtmata tekivad juhtimises hallid alad, kus ühel on ülesanne ja teisel ressurss ning selle tõrgeteta toimima saamine on keeruline. Olukord, kus seirekeskus jääb PPA-le, kuid asub kaitsejõudude ruumides, loob protseduuride mõttes komplitseeritud olukorra, eriti kriisiolukorras.

Kahtlemata tekib vajadus teenuste ümber korraldamiseks ja kaitseväelaste lisaväljaõppeks, kuna merereostuse likvideerimine on spetsiifiline ülesanne, millise täitmiseks on vajalikud erialateadmised, mis omakorda viib vajaduseni muuta mereväes teenivate ametnike ja ka ajateenijate väljaõpet seoses reostustõrje ja haldusmenetlusega. Juhul kui tulevikus mehitatakse laevad ajateenijatega, on nii neile kui ka teistele laevadel teenivatele ametnikele vaja anda põhiteadmised riigipiirist ja merepiiri valvest.

Veel huvitavamaks muutub olukord merepääste ja merereostuse likvideerimisega. Praeguste plaanide kohaselt jääb vastutus merepääste koordineerimise eest PPA-le, kes korraldab päästet JRCC kaudu, mis omakorda asub kaitseväe ruumides. Ehk siis merepääste olukorra ilmnemisel annab PPA kaitseväele korralduse asuda merepäästeoperatsiooni läbi viima. Kaitseväe käsutuses olevad (endised) PPA sõidukid ei pruugi aga üldse päästepiirkonnas asuda või võivad samal ajal täita muid, kaitseväe ülesandeid. Igal juhul on selline korraldus mitu korda keerulisem ja vajab põhjalikku läbiharjutamist, mille hinnaks võivad kahjuks olla inimesed.

Kolmandaks, lisaks ülalnimetatud tsiviilfunktsioonile, milleks on merereostuse likvideerimine, saab kaitsevägi endale kohustuse tagada meresõiduohutus. Seega vastutab territoriaalmeres korrakaitse eest kaitsevägi. Selleks tuleb kaitseväele anda korrakaitse teostamise õigus, sh haldusõigusrikkumiste menetlemise õigus. Riigipiiri rikkumistega seotud kuritegude menetlemist juhib prokuratuur ja teostab hetkel PPA, Keskkonnaamet uurib keskkonna ja loodusvarade kaitse ning kasutamise nõuete rikkumise kuritegusid. Seega, kuna esimene reageerija merel asuval sündmuskohal on tulevikus kaitsevägi, on vajalik anda laevadel teenivatele ametnikele ka kriminaalmenetluse algteadmised, et tagada tõendite kogumise ja säilitamise võimalused, mis on edasise kriminaal- ja/või haldusmenetluse mõttes põhjapaneva tähtsusega.

Neljandaks tuleb tulla tagasi Riigilaevastiku Aktsiaseltsi kui veesõidukite omaniku ja haldaja juurde. Nimelt ei kuuluks ükski veesõiduk enam PPA-le, vaid Riigilaevastikule. Viimane saaks olla rahvusvahelise mereõiguse subjektiks üksnes juhul, kui siseriiklikus ja rahvusvahelises õiguses tehakse olulised muudatused. Mis tahes Riigilaevastiku alusel puuduks praegu seaduslik õigus peatada näiteks rikkumise toime pannud veesõidukeid, rääkimata õigusest kohaldada neile haldussanktsioone.

# KOKKUVÕTE

Ootamatu ja 21. sajandi Euroopa inimese mõistusele allumatu Venemaa kõike hävitava sõjalise agressiooni tulemusel üha keerulisemaks muutuvast julgeolekukeskkonnas on vajalik mõtiskleda erinevateks kriisideks valmisoleku üle, sh valmisoleku üle toimida kriitiliste sündmuste, nagu seda on näiteks lennuõnnetused, aset leidmise korral merepiiril ja piiriveekogudel. Näiteks kukkus 4. septembril Lätis Ventspilsi lähedal merre Austrias registreeritud eralennuk (Ventspilsi lähedalt ... 2022). Oluline on seegi, et Venemaa Föderatsiooni lennuliiklus Kaliningradiga toimub meie territoriaalmere taga. On vaid aja küsimus, millal mõni ennenägematu õnnetus toimub, võttes arvesse asjaolu, et seaduslikult ei saa Venemaa enam lennukite remontimiseks vajalikke varuosi.

Mai lõpul kiitis Riigikogu heaks PPA laevade üleandmise kaitseväge valitsemisalasse, juunis kuulutas vabariigi president välja seadusemuudatuse laevastike liitmise kohta. Viimase 30 aasta taustal peab merevägi seda otsust positiivseks. Samasugune plaan oli juba 1990-ndate algul, kui merevägi loodi. Siis koondati kõik laevad mereväe alla, hiljem tekkisid muud asutused, mis tegelesid näiteks piiride valveta. Praegu tundub julgeolekufunktsiooniga laevade ühe asutuse alla koondamine paljudele mõistlik. Mereväele tuleb juurde tegevusvaldkondi, millega nad ei ole pidanud seni tegelema: korrakaitse, merepääste, reostustõrje. PPA töötajad jäävad teenima nendele laevadele, millel nad praegu teenivad. Kõikidel tuleb juurde õppida olukorrateadlikkuse loomist ja sidepidamist.

PPA-lt üle minevad laevad lähevad mereväe lipu alla ja neile paigaldatakse täiendavat sidevarustust, et saavutada vastavus NATO sidepidamise standarditega. 27. augusti „Meretunnis“ märkis mereväe ülem kommodoor Jüri Saska, et 1995. aastal ehitatud üle antav PPA laev Pikker läheb tõenäoliselt välja vahetamisele. Kõik sõltub riigieelarvelistest otsustest. Samuti märkis ta, et 2012. aastal ehitatud Kindral Kurvits ja 2018. aastal ehitatud Raju on väga heas seisukorras ning võimaldavad militaar- ja tsiviilfunktsioonide ühitamise.

Praegused PPA laevadel teenivad ametnikud saavad mereväe vormi ja hakkavad teenima divisjonis nr 4 ehk patrull-laevade divisjonis. Kõikidele praegustele PPA ametnikele antakse üleminekuajaga kaadrikaitseväelastele kehtestatud normide täitmiseks. Merevalvekeskus jääb PPA alluvusse, kuid hakkab paiknema samal korrusel mereväe operatiivkeskusega. Loodetakse, et sellega paraneb reageerimisvõimekus.

Nii nagu iga liitmine toob ka laevastike liitmine kaasa palju probleeme. Mõttepaberis esitatud näited markantsematest juhtumitest merel ja piiriveekogudel võiksid olla aluseks õppetundide omandamisel. On selge, et iga uue protsessiga, nagu seda on laevastike liitmine, kaasneb segadus, seda eelkõige juhtimises, mis muutub ebaselgeks. Samuti on olulisel kohal uusi funktsioone täitma hakkavate ametnike, sh ajateenijate väljaõpe. Kavandatava riigilaevastiku ja sellest tuleneva õigusliku raamistiku muutmine on eraldi teema, kus võidakse ühtäkki avastada, et mõned plaanid ei tööta, kuna EL reeglistik näeb

ette teistsuguseid protseduure. Samuti jääb küsitavaks, kas riigieelarves toimub laevastike liitmisel kokkuvõid või suurenevad kulud.

Siinkohal on esitatud mõned soovitusel:

Lennuõnnetusele reageerimise korral puudub meil viivitusaeg. Seda eriti olukorras, kus Vene Föderatsioon ei saa enam lennukitele seaduslikult varuosi ja hooldust, aga kogu lennuliiklus Kaliningradiga käib meie territoriaalmere taga. Meil on liitmise käigus tekkinud alasid, kus ühel on ülesanne ja teisel ressurss ning esmajärjekorras tuleb korraldada ressursside tõrgeteta koostoime.

Olukord, kus seirekeskus jääb PPA-le, aga asub kaitseväge juures, võib muuta protseduurid keeruliseks. Vajalik on tsiviil-militaarsete protseduuride kiire väljatöötamine.

Praeguses infoväljas puudub teave, kuidas hakatakse asendama PPA ja mereväe laevu, mis kasutusest maha võetakse.

Koolitusprogrammide välja töötamisel tuleb arvestada seda, et lennuõnnetuse päästetööd nii piiriveekogul kui ka merealal on spetsiifilised. Selleks on vaja eraldi väljaõpet, mida pole ka mereväega liituvatel PPA ametnikel.

Tuleb korraldada õppusi, et harjutada reageerimist lennuõnnetuse korral. Õppustele tuleb kaasata spetsialiste näiteks Lätist ning teiste EL liikmesriikide tsiviil- ja militaarstruktuuridest.

# KASUTATUD ALLIKAD

- Copterline'i lennuõnnetus. *Vikipeedia*. Leitav: [https://et.wikipedia.org/wiki/Copterline%27i\\_lennu%C3%B5nnetus](https://et.wikipedia.org/wiki/Copterline%27i_lennu%C3%B5nnetus). Viimati kasutatud 01.06.2022
- Jaani ja Laanet: laevastike ühendamine suurendab Eesti julgeolekut. Leitav: <https://www.postimees.ee/7394283/jaani-ja-laanet-laevastike-uhendamine-suurendab-eesi-julgeolekut>. Viimati kasutatud 17.10.2022
- Kagge, R., 2002. Eestist juhitud inimäri viis Iraagist Soome kurdi põgenikke. *Postimees*, 30. september. Leitav: <https://www.postimees.ee/1968323/eestist-juhitud-inimari-viis-iraagist-soome-kurdi-pogenikke>. Viimati kasutatud 13.04.2022
- Kaitseväe ühendatud õppeasutuste rakendusuringute keskus, 2016. *Eesti merejulgeolek. Uuringu raport*. Leitav: [https://www.ksk.edu.ee/wp-content/uploads/2016/12/ossasional\\_5\\_avalik\\_veeb.pdf](https://www.ksk.edu.ee/wp-content/uploads/2016/12/ossasional_5_avalik_veeb.pdf)
- Koort, E., 2020. Õpikogemuse roll tsiviil- ja kaitsevaldkonna koostöös ning infovahetuses. *Sõjateadlane*, 15, lk 113–146.
- Kopteriõnnetuses hukkus 14 inimest, 2005. *Eesti Päevaleht*, 10. august. Leitav: <https://epl.delfi.ee/artikkel/51016795/kopteriõnnetuses-hukkus-14-inimest>. Viimati kasutatud 14.05.2022
- Laine, A., 2001. Legendaarne põgenikelaev leidis uue ankrupaiga. *Meie Maa*, 5. detsember. Leitav: <https://www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=7365&kat=1&fbclid=IwAR0FiDdFYqrR5IKSPhYbDpjpfi34uLxZ9T9kNo0s9iDOAu3Z1wBlmmYcL0Q>. Viimati kasutatud 03.04.2022
- Lennuõnnetused Eestis ja Eesti lennukitega, 2001. *Eesti Päevaleht*, 26. november. Leitav: <https://epl.delfi.ee/artikkel/50812124/lennuõnnetused-eesi-ja-eesi-lennukitega>. Viimati kasutatud 03.04.2022
- Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium plaanib luua ühtse riigilaevastiku. *Delfi Ärioleht*, 16.12.2021. Leitav: <https://arileht.delfi.ee/artikkel/95411403/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium-plaanib-luua-uhitse-riigilaevastiku>. Viimati kasutatud 03.11.2022
- OSCE, 2005. OSCE SEE Cross-Border Co-operation Programme (OSCCP), Report on Seminar 4 of Phase 2, Trogir, Croatia, 26–29 October 2005, Lessons Learned from the Establishment of Border Security Systems on Blue Border Surveillance, Vienna, 16 November 2005. Leitav: <https://www.osce.org/files/f/documents/5/8/17139.pdf>
- Otsingu- ja päästetöö, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning piiriveekogus (2012) RT I, 11.09.2012, 3.

- Pihlak, A., 2018. Vaata, millised lennuõnnetused sel sajandil Eestis on juhtunud. *Delfi*, 28. veebruar. Leitav: <https://www.delfi.ee/artikkel/81296367/vaata-millised-lennuonnetused-sel-sajandil-eestis-on-juhtunud>. Viimati kasutatud 18.05.2022
- Tasa, T., 2021. Millest vestab täna „Piirivalve päevik 1990–2000”? (5. osa). *Uued Uudised*, 14. märts. Leitav: <https://uueduudised.ee/varia/toivo-tasa-millest-vestab-tana-piirivalve-paevik-1990-2000-5-osa>. Viimati kasutatud 03.04.2022
- Ventspils lähedalt leiti merepõhjast purunenud lennuki rused, 2022. *Postimees*, 7. september. Leitav: <https://maailm.postimees.ee/7600282/ventspils-lahedalt-leiti-merepohjast-purunenud-lennuki-rused>. Viimati kasutatud 17.10.2022
- Ülviste, A., 2019. Õiglus võitis. Ustimenko ja Medvedevi tapatalgud. *Prokuratuuri aastaraamat 2019*. Leitav: <https://aastaraamat.prokuratuur.ee/prokuratuuri-aastaraamat-2019-teekond-tanasesse/ustimenko-ja-medvedevi-tapatalgud>

# MÕTTEPABERI EESMÄRK ON ANDA ÜLEVAADE VALMISOLEKUST REAGEERIDA NII MEREALADEL KUI KA PIIRIVEEKOGUL TOIMUNUD LENNUÕNNETUSELE.

Eestis juhib praegu merealal toimunud õnnetuse korral otsingu- ja päästetöid Politsei- ja Piirivalveamet, kes kasutab selleks kogu olemasolevat vastava väljaõppe saanud inim- ja tehnilist ressursi: veesõidukeid ja koptereid. Samuti juhib Politsei- ja Piirivalveamet piiriveekogul lennuõnnetuse otsingu- ja päästetööde korraldamist. 1. jaanuaril 2023 toimuv Politsei- ja Piirivalveameti ning kaitseväge laevastike liitmine muudab praegust olukorda märkimisväärselt.

