

Sisekaitseakadeemia
Politsei- ja piirivalvekolledž

Kuldar Kurvits

**PIIRIVALVEVALDKONNA ÜLESANNETE JA
ISIKKOOSSEISU SEOS NARVA MAANTEEPIIRIPUNKTI
NÄITEL**

Lõputöö

Juhendaja:
Heiki Suomalainen, MBA

Muraste 2015

LÕPUTÖÖ ANNOTATSIOON

SISEKAITSEAKADEEMIA

Kolledž: Politsei- ja piirivalvekolledž	Kaitsmise kuu ja aasta: juuni 2015
<p>Töö pealkiri: PIIRIVALVEVALDKONNA ÜLESANNETE JA ISIKKOOSSEISU SEOS NARVA MAANTEEPIIRIPUNKTI NÄITEL The Correlation Between the Tasks of Border Control and Personnel Based on the Example of Narva Highway Border Crossing Point Lühikokkuvõte: Käesolev lõputöö on esitatud 43 leheküljel. Viidatud allikate nimekirja kuulub 26 nimetust. Töös on esitatud 3 tabelit. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ning resümee on esitatud inglise keeles.</p> <p>Lõputöö uurimisüksuseks on Ida prefektuuri, piirivalvebüroo, Narva maanteepiiripunkt. Lõputöö eesmärgiks on selgitada välja Narva piiripunktis töötavate politseiametnike optimaalne arv selleks, et nendele seatud piirikontrolli põhiülesanded saaksid efektiivselt täidetud.</p> <p>Antud lõputöö eesmärgi saavutamiseks ja püstitatud uurimisesannetele vastamiseks kasutab antud lõputöö autor oma töös kvalitatiivset uurimisstrateegiat, mille meetodina viidi läbi ekspertintervjuud. Ekspertintervjuude analüüsimiseks ja järelduste tegemiseks kasutas autor statistiliste andmete võrdlemist ja analüüsi.</p>	
Võtmesõnad: sisejulgeolek, piirikontroll, välispiir, isikkoosseis, töörahulolu, töökoormus.	
Keywords: internal security, border checks, external border, personnel, job satisfaction, work load.	
Säilitamise koht: Politsei- ja piirivalvekolledži raamatukogu	
<p>Töö autor: Kuldar Kurvits Olen koostanud lõputöö iseseisvalt. Kõik lõputöö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, seisukohad, kirjalikest allikatest ja mujal allikates saadud info on nõuetekohaselt viidatud. Olen nõus oma lõputöö avaldamisega elektroonilises keskkonnas.</p> <p>Allkiri:</p>	
Vastab lõputöö nõuetele	
Juhendaja: Heiki Suomalainen	Allkiri:
Kaitsmisele lubatud	
Kolledži direktor: Priit Heinsoo	Allkiri:

SISUKORD

SISUKORD	3
SISSEJUHATUS.....	4
1. PIIRIVALVEVALDKONNA ÜLESANNETE TÄITMISE VAJALIKKUS JA PÕHIMÕTTED	7
1.1. Piirikontrolli olemus, vajadus ja põhimõtted.....	7
1.2. Efektiivne piirikontrolli teostamine välispiiri valvamilisel	7
2. NARVA PIIRIPUNKTIDE TÖÖKORRALDUS.....	16
2.1. Narva maanteepiiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis	16
2.2. Narva raudteepeiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis.....	19
2.3. Narva ühendpiiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis.....	22
3. ISIKKOOSSEISU JA ÜLESANNETE SEOS NARVA MAANTEEPIIRIPUNKTIS	27
3.1. Eksperthinnangu analüüs	27
3.2. Piiriületuste analüüs.....	27
KOKKUVÕTE	34
SUMMARY	36
VIIDATUD ALLIKATE LOETELU	37
LISA 1.....	40
LISA 2.....	41
LISA 3.....	42
LISA 4.....	43

SISSEJUHATUS

Riik algab piirist. Piir määrab kindlaks riigi terviklikkuse ja suveräänsuse ning vajab valvamist ja kaitset seda mõjutada võivate väliste faktorite eest. Politseiametnikud, kelle igapäevane ülesanne ja kohustus piiril on tagada Eesti Vabariigi ja terve Euroopa Liidu sisejulgeolek, peavad oma töös olema valvsad, ausad, motiveeritud ning kohusetundlikud. Nende ametnike tööst sõltub olulisel määral riigi sisejulgeolek ning see, kas piiriülene kuritegevus, illegaalne immigratsioon või salakaup ohustab riigi funktsioone. Nende ametnike professionaalsusest sõltub riigi julgeolek ja kodanike turvatunne.

Politsei- ja Piirivalveameti üks ülesandeid on Euroopa Liidu välispiiri valvamine. See on oluline mitte ainult Eesti, vaid kogu Euroopa siseturvalisuse huvides, sest Eesti Vabariigi välispiiri ületamisel avaneb võimalus liikuda mitme tuhande kilomeetri ulatuses teistesse liikmesriikidesse. Lisaks riigipiiri valvamisele rohelisel piiril on politseiametnike ülesanded piirikontrolli teostamine välispiiril asuvates rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktides, ebaseadusliku piiriületuse ennetamine, tõkestamine ja avastamine, samuti otsingu- ja päästetööde tegemine, merereostuse avastamine ja likvideerimine merealadel jne.

Peale ühendameti loomist (Politseiameti, Piirivalveameti ning Kodakondsus- ja Migratsiooniameti ühendamisel) 2010. aastal on käesoleva lõputöö autori arvates piirivalvevaldkonnale lisandunud täiendavat koormust nii korrakaitse kui ka liiklusjärelvalve alaste ülesannete näol. Varem ei olnud need põhiülesanded, kuid praeguseks on need suuresti piirivalvevaldkonna ülesanded. Hinnates piirivalvevaldkonna spetsiifilisust, on käesoleva lõputöö autori arvates ühendameti loomisega lisandunud koormus hakanud teatud määral segama põhiülesannete täitmist. Autorile teadaolevalt puuduvad praegu analüüsid või kokkuvõtted, milles oleks käsitletud piirivalvevaldkonna võimekust või ressursse, täitmaks oma põhiülesannete kõrvalt efektiivselt korrakaitse ülesandeid nii prefektuuri kui ka struktuuriüksuse põhiselt.

Lõputöö autori arvates on oluline hinnata struktuuriüksuse näitel isikkoosseisu võimekust ning

näidata isikkoosseisu arvukuse ja neile pandud teenistusülesannete omavahelist seost. Antud aspektist vaadeldes on tähtis välja tuua valdkonna spetsiifilisusest tingitud põhiülesannete täitmine ja nende seos lisäülesannetest tuleneda võiva koormusega. Vähene isikkoosseis struktuuriüksuse tasandil võib mõjutada organisatsiooni funktsioneerimist kõrgemal tasandil ning vähendada ülesannete täitmise efektiivsust, mis omakorda võib nõrgestada riigi sisejulgeoleku tagamise võimekust.

Isikkoosseisu vähesuse tõttu on autori käsitletavas struktuuriüksuses (Narva piiripunktis) kasutusel leevendatud piiriületuse kord, mis autori hinnangul kahjustab piirikontrolli kvaliteeti, kuid samas on see oluline piiripunkti läbilaskevõime tagamiseks olemasolevate vahenditega. Lõputöö autori arvates tingib selline olukord situatsiooni, kus leevendatud kontroll võib kahandada piirikontrolli efektiivsust, mis omakorda võib tuua kaasa suure ohu sisejulgeolekule.

Sellele tuginedes leiab käesoleva lõputöö autor, et antud teema on **aktuaalne** ning on vaja uurida, kuidas on seotud näitlikustatava piirivalvebüroo struktuuriüksuse isikkoosseisu arv neile seatud ülesannete täitmisega.

Lõputöö **eesmärk** on selgitada välja Narva piiripunktis töötavate politseiametnike optimaalne arv selleks, et nendele seatud piirikontrolli põhiülesanded saaksid efektiivselt täidetud.

Töö eesmärgi saavutamiseks on püstitatud järgmised **uurimisülesanded**:

1. kirjeldada piirikontrolli olemust, vajadust ja põhimõtteid;
2. anda ülevaade Narva piiripunktide ülesannetest ning isikkoosseisu muutustest;
3. viia läbi ekspertintervjuud ning analüüsida neid koos piiriületuse statistikaga, selgitamaks välja isikkoosseisu ja püstitatud ülesannete vaheline seos;
4. tuua välja ettepanekud, millised on parimad ülesannete ja isikkoosseisu arvukuse suhted Narva ühendpiiripunktis.

Lõputöö koosneb kolmest peatükist. Esimene on teoreetiline teemakäsitlus, milles töö autor annab ülevaate piirivalvevaldkonna ülesannete täitmise vajalikkusest ja põhimõtetest. Esimene peatükk jaguneb kaheks alapeatükiks, kus töö autor kirjeldab, mis on piirikontroll ja selle olemus ehk kuidas toimub piirikontroll ning mida see endas hõlmab, millised dokumendid

peavad olema riigipiiri ületamisel, millistel alustel võib politseiametnik tõkestada riiki sisenemist, mis on ebaseaduslik sisseränne, Schengeni ühtne viisaruum jne.

Teises peatükis keskendutakse uurimisülesannetes püstitatud teisele küsimusele vastamisele ja vastuste põhjendamisele, antakse ülevaade olukorrast Narva piiripunktis, tuuakse välja ühendpiiripunkti loomisel toimunud muudatused, analüüsitakse Narva raudtee- ja maanteepiiripunkti funktsioone eraldiseisvate struktuuriüksustena ning tuuakse välja nende liitmisega kaasnenud eelised. Lisaks antakse selles peatükis ülevaade Narva piiripunkti töökorraldusest.

Kolmandas peatükis uuritakse isikkoosseisu ja tööülesannete omavahelist seost. Uurimise käigus viiakse läbi ekspertintervjuud ning analüüsitakse piiriületuse statistikat.

Autor tänab oma juhendajat, kelle nõuanded ja soovitused olid töö valmimiseks hädavajalikud.

1. PIIRIVALVEVALDKONNA ÜLESANNETE TÄITMISE VAJALIKKUS JA PÕHIMÕTTED

1.1. Piirikontrolli olemus, vajadus ja põhimõtted

Schengeni konventsioon defineerib mõiste *piirikontroll* – see on piiril toimuv kontroll, mis igast muust põhjusest sõltumata leiab aset ainult piiriületamise kavatsuse korral (Schengeni konventsioon, 1990). Piirikontrolli eesmärk on võidelda ebaseadusliku sisserände ja inimkaubandusega, samuti vältida ohtu liikmesriikide sisejulgeolekule, avalikule korrale, rahvatervisele ja rahvusvahelistele suhetele. Politsei- ja Piirivalveamet peab sisejulgeoleku ja illegaalse immigratsiooni tõkestamiseks võtma tarvitusele kõik võimalikud meetmed. Piiride turvalisuse olukord peab määrama ära selle, milliseid ja kui palju ressursse peab sinna rakendama (Suvi, 2008, lk 6).

Euroopa Liidu suurimate saavutuste hulka võib lugeda sisepiiride kaotamise. Vaid mõned aastakümned tagasi oli väga raske ette kujutada Euroopat, kus isikute, kaupade, teenuste ja kapitali vaba liikumine oleks 28 liikmesriigi vahel võimalik. Sisepiiride avamine nõuab liikmesriikide vahelist usaldust ja head ühist välispiiride haldamise poliitikat. Suurim väljakutse on kindlustada liikmesriikide vaheline usaldus ja Euroopa Liidu sisejulgeolek ilma seda kindluseks muutmata. (Wikström, 2013, pp. 40-41)

Piirikontroll ja piiri valvamine on igale riigile julgeoleku seisukohalt äärmiselt oluline. Nii Eesti Vabariigi välispiiri kui ka Euroopa Liidu välispiiride tõhus valve aitab kindlustada Schengeni ühtse viisaruumi turvalisust ja peab toimuma täielikus vastavuses Euroopa Liidu nõuetega (Riigikogu, 2004). Inimeste turvatunne on oluline eeldus, et inimesed saaksid elada täisväärtuslikku elu. Turvalisus on ühiskonna selline seisund, milles me tunneme ennast kaitstuna, ja võimalikud riskid, mis meid ohustavad, on viidud miinimumini (Siseministerium, 2009). Käesoleva töö autori arvates on nende politseiametnike panus, kes on teenistuses Narva piiripunktis, oluline sellise turvalisuse tagamiseks, mida eeldavad nii Eesti kui ka Euroopa Liidu elanikud.

Vastavalt Schengeni piirieskirjadele on liikmesriigid kohustatud tagama piirivalveametnike spetsiaalse ettevalmistuse ja nõuetekohase väljaõppe. Samuti on liikmesriikidel kohustus komplekteerida piiripunkt piisava arvu piirivalveametnikega. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ), 2006)

Käesoleva lõputöö autori arvates on piisav ametnike arv selline, et põhiülesannete täitmise kõrvalt politseiliste ülesannete täitmisega ei tekiks liigset koormust teenistuses olevatele ametnikele. Halvim on olukord, kui liigne koormus tekib isikkoosseisu vähesuse tõttu.

Riigipiiri seaduse (edaspidi RiPS) § 11 lg 1, 2 ja 4 kohaselt seisneb piirikontroll isikute ja transpordivahendite riigipiiri ületamise kontrollis, kus politsei kontrollib isikuid ja tuvastab, kas isikule võib anda loa riigipiiri ületamiseks. Isikute kontroll hõlmab isiku dokumentide, viibimisaluste, pagasi ja transpordivahendi kontrolli. Kõik isikud on välispiiri ületamisel kohustatud politseiametniku nõudmisel andma selgitusi enda isiku kohta; lisaks peab kolmanda riigi kodanik andma selgitusi oma EL-i liikmesriiki sisenemise, liikmesriigis viibimise ja liikmesriigist lahkumise asjaolude kohta ning tõendama neid, arvestades EL-i õigusaktide, välislepingute või seadusega sätestatud erisusi. (Riigipiiri seadus, 1994)

Tulemuslik, tõhus ja kindel piirikontroll on hädavajalik, et inimesed saaksid vabalt liikuda EL-i piires, samuti sisejulgeoleku säilitamiseks. Välispiiri pikkus ning piiriületuspunktide arv ja olemus kõiguvad liikmesriigiti oluliselt. Sellest tulenevalt kannavad mõned liikmesriigid ebaproportsionaalselt suure osa sellega seotud kuludest. Kuivõrd kehtiva viisa või elamisloaga isikud võivad Schengeni alal vabalt liikuda, on liikmesriigid huvitatud ühiste normide kohaldamisest. Suure tõenäosusega suureneb piiriületuste arv ning sellega koos ka EL-i piiride haldamise probleem. (Euroopa Komisjon, 2011, lk 2)

Piirikontrolli võib nimetada riigi ja ka Euroopa Liidu esimeseks kaitseliiniks, mis hoiab ära ebastabiilsuse, näiteks põgenike kontrollimatu saabumise, kuritegevuse ja õiguskorra rikkumised. Piire nähakse kui diskrimineerivaid üksusi, mis segavad inimestevahelist läbikäimist (viisapoliitika), aga samuti kui midagi, millega peab hakkama saama (näiteks piiriülese koostöö vajadustest tingituna). (Grabbe, 2000, p. 520)

Väga suureks probleemiks Euroopa Liidule on kujunenud illegaalne immigratsioon. Viimastel aastatel on Euroopa Liit püüdnud rõhku panna oma irregulaarsete migrantide sissevoolu

kontrollimisele, seda eriti just Põhja-Euroopa riikides. Illegaalsed immigrandid on võimalike poliitiliste strateegiate nimekirjas esimesed ning poliitikud, kelle tegevust saadab üldine rahulolematuse, on palju investeerinud Euroopa välispiiridesse. Strateegiliselt on piire tugevdatud suurema hulga piirivalvuritega, vahitornidega ja tipptasemel tehnikaga nagu infrapunakaamerad, liikumisandurid ja videokaamerad. Aga vaatamata välispiiride tugevdamisele ja poliitilisele toele võitluses illegaalse immigratsiooniga, on see oht olemas peaaegu igas Euroopa Liidu liikmesriigis. (Broeders & Engbersen, 2007, pp. 1592-1609)

Illegaalsed immigrandid, kes ületavad ebaseaduslikult piiri rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunkte läbides, kasutavad tavaliselt võltsitud reisidokumente, viisasid ja elamislubasid. Seega on kõikide liikmesriikide, sealhulgas Eesti Vabariigi julgeoleku ja turvalisuse tagamiseks oluline avastada, tuvastada ning kinni pidada kõik piiril liikuvad võltsimistunnustega dokumendid, tuginedes Schengeni piirieskirjades väljatoodule. (Liiva, 2014)

Autori arvates tuleb silmas pidada seda, et Euroopa Liit on kujunenud sisserändajate sihtmärgiks ning liikmesriikide territooriumil võib viibida seadusliku aluseta miljoneid inimesi. Nende seas võib olla isikuid, kelle varjupaigataotlused on tagasi lükatud, kes on ületanud viisaga lubatud viibimisaega ja neid, kelle elamisluba mitmetel erinevatel põhjustel on tühistatud.

Organiseeritud kuritegevus, terrorism ja muud julgeolekuriskid (sealhulgas nende hindamine ja haldamine) tekitavad Euroopa Liidule suuri probleeme. Kurjategijad kasutavad kuritegude toimepanemiseks järjest uuemat ja kaasaegsemat tehnoloogiat. Piiriülene ja organiseeritud kuritegevus laieneb ning muutub oma olemuselt keerukamaks ja rahvusvahelisemaks. Kuigi liikmesriigid investeerivad palju kuritegevuse vastasesse võitlusesse ja Euroopa Liidu seadusandlik tegevus on suunatud kuritegevuse ja terroristliku tegevuse piiramiseks, jääb ikkagi terrorismiohu piiriülene olemus suureks probleemiks ning väljavaated ohu märkimisväärseks vähenemiseks lähitulevikus on väikesed. (Euroopa Komisjon, 2011, lk 3) Käesoleva töö autori arvates on oluline arvestada asjaoluga, et efektiivseks võitluseks organiseeritud kuritegevusega peab olema piisavalt inimvara ehk isikkoosseisu.

Mõne liikmesriigi geograafiline asukoht või ligitõmbav majanduslik olukord on need põhjused, miks sinna saabub niivõrd suurel hulgal ebaseaduslikke rändajaid. Ebaseaduslik

sisseränne on kulukas mitte ainult sihtkohaks olevatele liikmesriikidele, vaid ka rändajatele endile. Võimalik, et uute ebaseaduslike rändajate arv väheneb, kuigi see on ebatõenäoline isegi siis, kui tehtaks märkimisväärseid edusamme ebaseaduslike rändajate tuvastamisel ja väljasaatmisel. Sellest tulenevalt jääb tagasipöördumise korraldamine tõenäoliselt edaspidigi probleemiks, kuna see on kulukas tegevus. (Euroopa Komisjon, 2011, lk 2)

Käesoleva töö autori arvates on ebaseaduslik sisseränne suurim probleem, millega Euroopa Liit tänapäeval tegelema peab. Eesti on oma geograafilise asukoha tõttu eelkõige ainult transiitriik. Probleemiks võib pidada ka Euroopa Liidus seaduslikult elavate kolmandate riikide kodanike integratsiooni. Puudulik integratsioon võib kaasa tuua sotsiaalseid probleeme, mille kulud kannab lõpuks ühiskond tervikuna. Ühiskonnaliikmete integreeritus võimaldab seaduslikel rändajatel osaleda aktiivselt neid vastu võtva ühiskonna elus ja aidata Euroopa Liidu majandusel toime tulla praegusel ajal aktuaalsete demograafiliste probleemidega. Seaduslike rändajate arv, eriti tööjõu juurdevool suureneb järk-järgult ja sellest tulenevalt on tõenäoline, et suureneb ka vajadus kolmandate riikide kodanike integreerimise järele. (Euroopa Komisjon, 2011, lk 2)

Schengeni leping sõlmiti 14. juunil 1985. aastal. Selle leppe eesmärk oli kaasa aidata ühtse turu idee rakenduslikule küljele ning samas leevendada julgeoleku riske, mis võimendusiid sisepiiridel kontrolli kaotamise tõttu. Sisepiiriks nimetatakse lepinguosaliste ühiseid maismaapiire ning nendevaheliste lendude lennujaamu ja sadamaid, mille kaudu toimub regulaarne liiklus ainult lepinguosaliste territooriumil, peatumata väljaspool nende territooriumi asuvates sadamates. (Schengeni konventsioon, 1990)

Schengeni konventsioon sõlmiti 19. jaanuaril 1990. aastal. Selle jõustumisel viis aastat hiljem kaotati lepinguosaliste riikide sisepiiridelt kontroll ning loodi üks ühine välispiir, kus samaaegselt intensiivistati piirikontrolli vastavalt varem kokkulepitud reeglitele. Selleks, et tagada isikute vaba liikumine Schengeni ruumis, pidi toimuma usaldusväärne kontroll välispiiridel. Välismaalaste siseriiklik järelevalve, politsei koostöö (sh piiriülene jälitus ja jälgimine) ning Schengeni informatsioonisüsteemi (SIS) loomine muutusid kompensatsiooni mehhanismideks (Berg, 2002, lk 2).

SIS-i eesmärk on säilitada lepinguosaliste territooriumil avalik kord ja turvalisus, sealhulgas riikide julgeolek, kasutades süsteemi kaudu edastatud teavet (Schengeni konventsioon, 1990).

Sellest tulenevalt mindi seda teed, et viisapoliitikat on harmoneeritud kuni sellise tasemeni, et eksisteerib must nimekiri nendest riikidest, mis vajavad Schengeni viisaruumi sisenemiseks viisat. Schengeni viisaruumi sisenemisel toimub mustast nimekirjast pärinevate kodanike eraldamine ning põhjalik andmekontroll SIS-i kaasabil. SIS võimaldab politseijaoskondadel, konsulaarametnikel ja piirivalve töötajatel pääseda ligi ühtsele andmebaasile, kus on soovimatud kolmandate maade isikud, varastatud sõiduvahendid ja info muudest Schengeni ruumis varem toimepandud õiguskorralikkumistest. (Berg, 2002, lk 2)

Berg on oma artiklis mõiste *must nimekiri* all silmas pidanud riskigrupi riike, mis on sealse terrorismivastase võitluse tõttu kõrgendatud tähelepanu all. Nendest riikidest pärit isikuid kontrollides pööratakse rohkem tähelepanu sisenemistingimuste täitmisele.

Schengeni lepingus osalevad riigid on omavahel kokku leppinud järgmises: sisepiiridel kontrolli kaotamine, mille kompenseerib välispiiride tõhusam kontroll; ühtse reeglistiku määratlemine, mis puudutab välispiiride ületamist; lühiajalise viisade väljastamist ja viisaruumi sisenemist puudutava seadusandluse harmoneerimine; kolmandate maade isikute eraldamine Schengeni viisaruumi kodanikest lennujaamades ja sadamates nende põhjalikumaks kontrollimiseks; piirivalveametnike töö ühine koordineerimine, väljaõpe ja instrueerimine; mitteliikmesriikide kodanikelt deklaratsiooni sissenõudmine viisaruumi sisenemisel; ühtsete reeglite kehtestamine varjupaigataotlejatele; õigus järelevalvet teostada ja mitte jälitustegevusega tegeleda; õiguslane koostöö; SIS-i loomine. (Berg, 2002, lk 2)

1.2. Efektiivne piirikontrolli teostamine välispiiri valvamisel

Riigipiiri seaduse § 9 järgi võivad Eestisse saabuvad või Eestist lahkuvad isikud ja transpordivahendid välispiiri ületada ning Eestisse toodav või Eestist väljaviidav kaup võidakse üle välispiiri toimetada rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktide kaudu nende lahtioleku ajal. Riigipiiri seaduse kohaselt on riigipiiri valvamine politsei patrull- ja vaatlustegevus maismaal, merel ja piiriveekogudel. Eesmärk on ennetada, selgitada välja ja tõkestada selleks mitte ettenähtud kohas ja ajal toimuv piiriületus ning piiriülene kuritegevus, sh isikute ja kauba ebaseaduslik toimetamine ühendusevälisest riigist Eestisse ja Eestist ühendusevälisesse riiki territoriaal- ja sisemerel ning piiriveekogudel, ning riigis viibimise õiguslike aluste kontrollimine. (Riigipiiri seadus, 1994)

Piirikontrolli ja piirihalduse meetmete valikul kasutatakse riskianalüüsi, kogutakse ning hallatakse neid andmeid. Samuti tehakse teiste riigiasutuste ja Schengeni riikidega koostööd ohtude hindamisel ning vahetatakse infot. Ohuhindamise põhjal määratakse vajalik reageerimisvõime ja ressursid ning paigutatakse need kogu piiri ulatuses nii, et ebaseaduslikke piiriületusi oleks alati võimalik avastada ja tuvastada. Lisaks sellele võib näiteks tuua ka ebaseaduslikult riigipiiri ületanud isikute avastamisel koostöö piiriäärsete omavalitsustega ja sealsete elanikega. Välismaalaste seadusega on kohalikel omavalitsusüksustel kohustus teavitada Politsei- ja Piirivalveametit kohaliku omavalitsusüksuse territooriumil seadusliku aluseta viibivast või töötavast välismaalasest. (Maasing, 2011) Autori arvates on eespool kirjeldatud koostöö rakendamine üks olulisi meetmeid ebaseaduslike piiriületajate avastamisel ja tabamisel ning see on eelkõige mõeldud sisejulgeoleku tagamiseks.

Käesoleva töö autori arust on just sellised meetmed nagu „Eesti Vabariigi julgeolekupoliitika alused“, „Eesti Euroopa Liidu poliitika 2011–2015“ ja „Turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“ väga head suunanäitajad ebaseadusliku rände vastases võitluses ja selle vähendamisel.

Riigikogu 12.05.2010 kinnitatud dokumendis „Eesti Vabariigi julgeolekupoliitika alused“ on kirjas, et Eesti julgeolekupoliitika eesmärk on kindlustada Eesti riigi iseseisvus ja sõltumatus, territoriaalne terviklikkus, põhiseaduslik kord ja rahva turvalisus ning lisaks sellele on vaja tõhustada välispiiri valvet. Välispiiri valve tõhustamine aitab tõkestada rännet ning piiriülest kuritegevust, kindlustades nii Eesti kui ka teiste Euroopa Liidu liikmesriikide julgeoleku. Selleks, et Euroopa Liidu välispiir oleks korralikult kontrolli all, on vaja tõsta tehnilise valvamise võimet, võtta kasutusele uued elektroonilised kontrollimeetmed ja muuta ametkondade koostöö tulemuslikumaks. (Riigikogu, 2010)

Vabariigi Valitsuse 28.04.2011 heaks kiidetud dokumendis „Eesti Euroopa Liidu poliitika 2011–2015“ on välja toodud, et ebaseadusliku sisserände tõkestamisel on oluline tõhustada Euroopa välispiiride valvet. Eesti jaoks on oluline ka see, et Euroopa Liit oleks suuteline tagama siseturvalisuse isegi siis, kui ebaseadusliku sisserände ulatus ja surve Euroopa Liidu välispiiridele suureneb ning sisserändajate liikumise tõkestamine liikmesriikide vahel nõuab efektiivsemat Schengeni kompensatsioonimeetmete rakendamist kui varem. Ebaseadusliku rände tõkestamiseks on oluline efektiivselt rakendada integreeritud piirihalduse mudelit, sealhulgas arendada pädevate asutuste vahelist operatiivkoostööd. Koostöös Euroopa

piirivalveagentuuriga (Frontex) nähakse võimalusi ühisoperatsioonideks ning Euroopa Liidu tasandil piirivalve kiirreageerimisrühmade ja vahendite kasutamiseks massilise ebaseadusliku sisserände tõkestamisel. (Riigikogu, 2010)

Veel üks vajalik dokument, mille kiitis heaks Eesti Vabariigi Riigikogu 10.06.2008, on „Turvalisuspoliitika põhisuunad aastani 2015“, mis käsitleb Eesti turvalisuspoliitika ühtseid põhimõtteid, visiooni, suundi ja pikaajalisi mõjupõhiseid eesmärke, millest avalik, mittetulundus- ja erasektor peavad lähtuma ning mille saavutamisele kaasa aitama. Selles dokumendis on väga tähtis punkt 21: Vähenevad illegaalselt Eestisse sisenemise ja Eestis viibimise võimalused. Selleks 1) tõhustatakse illegaalse immigratsiooni ennetamiseks, tõkestamiseks ja avastamiseks suunatud tegevusi; 2) tagatakse Eesti ühinemine Euroopa Liidu ühtse viisainfosüsteemi (VIS) ja Schengeni II põlvkonna infosüsteemiga (SIS II); 3) tõstetakse intensiivse laevaliiklusega aladel mereseiresüsteemis avastatud märkide identifitseerimise võimekust vaatluskaameratega ning merealadelt saadud info vahetamist pädevate ametkondadega; 4) ehitatakse välja välispiiri maismaapiir, sealhulgas jõe- ja järvepiir; 5) suurendatakse välispiiri maismaapiiri valvamist tehniliste seiresüsteemide abil ja nüüdisaegse tehnoloogia kasutamist piiri kontrollimisel. (Eesti turvalisuspoliitika põhisuundade aastani 2015 heakskiitmine, 2008)

Euroopa Liidu siseküsimuste valdkonnas on suured probleemid, mida ei ole liikmesriikidel võimalik üksi tegutsedes lahendada. Rändevoogudega tegelemine, Euroopa Liidu välispiiride haldamine ja turvalisuse tagamine nõuab liikmesriikidelt märkimisväärseid vahendeid ja võimekust. Euroopa Liidu rahastamine on selline mehhanism, mille abil tagatakse solidaarsuspõhimõttel finantsmõju ja liikmesriikide vaheliste kohustuste õiglane jagamine. Kui see puuduks, peaksid mõned riigid kandma pika piiri või rändevoogude suurenemise tõttu ebaproportsionaalselt suurt koormust. Euroopa Liidu rahastamine võib ka avaldada vajalikku mõju selleks, et veenda kolmandaid riike tegema koostööd Euroopa Liiduga nendes küsimustes, mis on olulised eelkõige liikmesriikidele. (Euroopa Komisjon, 2011, lk 5) Koostöö on liikmesriikide vahel vajalik, sest nii pannakse alus ühtsetele eesmärkidele.

Selleks, et tagada efektiivselt toimiv piirikontroll, peavad olema vahendid, millega seda ellu viia. Narva piiripunktis on üks hästi toimiva piirikontrolli eeldus isikkoosseis ja võimekus valdkonnapõhiseid ülesandeid täita. Selle eest vastutavad need politseiametnikud, kes töötavad

antud struktuuriüksuses. Nad on ühenduslülid Euroopa Liidu ja kolmandate riikide vahel. Loomulikult on efektiivse töö juures väga oluline faktor ka ametnike rahulolu oma tööga.

Kahjuks kinnitab tänapäeva töökriisi sügavust üldiselt madal töörahulolu tase (Козырева, 2005, стр. 40). Kui töö pakub inimestele rahulolu, siis on nad valmis pühenduma ja endast kõik andma. Rahulolu paneb inimesed tööle. „Töoga rahulolu näitab, kui positiivselt või negatiivselt töötaja tunnetab tööd, töökorraldust ja suhteid töökaaslastega“ (Vadi, 1995, lk 58).

Rahulolu tekib sellest, kui kõik asjaolud töö juures töötajat rahuldavad. Töötaja on motiveeritud, tööle minnakse heas tujus ja tööpäeva lõpuks ei teki stressi ega viha oma töö suhtes. Oluline on ka see, et tööülesanded oleksid omavahel proportsioonis. Töötama peab oma võimete piires ja töö ei tohiks põhjustada pinget, vastasel juhul võib see tuua kaasa tervislikke probleeme (Раевский & Канишевский, 2008, стр. 85).

Kahjuks on viimastel aastatel Narva maanteepiiripunktist politseiametnikud lahkuma hakanud (vt lisa 1). Ametnike töölt lahkumist võib autori hinnangul siduda ja põhjendada töökoormuse tõusuga Narva piiripunktis. See võis omakorda kaasa tuua selle, et alles jäänud ametnike töörahulolu hakkas langema, kuna nende töökoormus tõusis. Lisades 3 ja 4 on kujutatud aastast aastasse püsiv intensiivne piiriületuste osakaal, mis ühendameti loomise tõttu on tekitanud lisakoormust nendele allesjäänud ametnikele, kelle prioriteet peaks olema piirivalvevaldkonna ülesannete täitmine. Lisaks nendele ülesannetele tegelevad Narva piiripunkti ametnikud ka liiklusjärelvalve ja korrakaitseprobleemidega, näiteks kontrollitakse juhtimisõigust (nii Euroopa Liidu kui ka kolmandate riikide kodanike piiriületuste vormistamisel (kui nad on sõiduki juhi rollis) veendutakse juhiloa olemasolus); tuvastatakse autojuhtidel joövet (enne PPA-d piiripunktis indikaatorvahend puudus); kontrollitakse turvavarustust, liikluskindlustust, tehnoulevaatust, tehnoseisundit, liiklusmärkide (peatumine ja parkimine) ja valgusfoori jälgimist; kontrollitakse sõitjaveo ja veoseveo nõuete täitmist; ADR tunnistusi ja autojuhi ametikoolituse tunnistusi jne. Sellest tulenevalt leiab töö autor, et proportsionaalsuse põhimõtte isikkoosseisu ja püstitatud ülesannete vahel on kadumas. Töötajatel tekib demotiveeritus, stress, viha, muututakse närviliseks ning töökvaliteet langeb. Suur koormus toob kaasa keskendumisvõime languse ja lihtsad asjad hakkavad ununema, mis omakorda põhjustab töökvaliteedi languse, kollektiivis hakkavad tekkima inimestevahelised pinged ning järjest rohkem tehakse ametialaseid vigu

(Скугаревская, 2009, стр. 8). Kiirustades ilmnevad vead, mida tasakaalustatud koormuse puhul ei oleks.

Tingituna Narva maanteepiiripunkti iga aastaga kahanevast isikkoosseisu arvukusest ja püsivast piiriületuse intensiivsusest on Narva maanteepiiripunktis välispiiri ületuseks kasutusele võetud leevendatud piirikontroll. Välispiiridel võib kontrolle ettenägematutel asjaoludel leevendada. (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ), 2006) Leevendatud piirikontrolli kohaldatakse vastavalt kitsaskohtadele kas täies ulatuses või osaliselt, arvestades konkreetsete liiklusvoogudega. Leevendatud piirikontrolli rakendatakse jalakäijate terminalis pikema kui 15 minutilise ootejärjekorra puhul Euroopa Liidu õiguse alusel. Teisisõnu – vaba liikumise õigust omavatele isikutele tehakse piiriületusel minimaalne kontroll. Minimaalne kontroll seisneb dokumendi seadusliku valdaja piiriületust lubava dokumendi kehtivuse ning võltsimis- ja järeletegemise tunnuste kiires ja otseses kontrollimises, kasutades vajadusel tehnilisi vahendeid. Sõiduautode ja busside terminalis Euroopa Liidu vaba liikumise õigusega isiku kohta päringuid üldjuhul ei tehta. Samuti ei tehta tavaliselt päringuid Euroopa Liidu sõidukite kohta ning ka kolmandate riikide sõidukite kohta üldjuhul mitte. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2013) Autori arvates on siin suur oht nii Eesti siseturvalisusele kui ka Euroopa Liidu turvalisusele tervikuna. Ohuna võib välja tuua terrorismi ja organiseeritud kuritegevuse, näiteks inimkaubanduse, narkoäri, relvakaubanduse, prostitutsiooni, viina- ja tubakaäri, salakaubanduse jne.

2. NARVA PIIRIPUNKTIDE TÖÖKORRALDUS

2.1. Narva maanteepiiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis

Narva maanteepiiripunkti ja raudteepiiripunkti põhiülesanded on: piirirežiimi tagamine; piiripunkti töökorralduse eeskirja koostamine ja kooskõlastamine teiste ametkondadega ning järelevalve selle täitmise üle; varjupaigataotluse ja ajutise kaitse taotluse esitamisel ette nähtud toimingute teostamine; viisa tühistamine, viisa kehtetuks tunnistamine, riigis viibimise aja ennetähtaegne lõpetamine ning piiril viisade väljastamine; väärtegade menetlemine; ebaseaduslike piiriületuste ennetamine, avastamine, tõkestamine ja ebaseaduslike piiriületajate kinnipidamine; riigipiiri ületamise korraldamine ettenähtud kohtades, korras ja ajal; riigipiiri ületavate isikute ja transpordivahendite ning nende dokumentide kontrollimine; välismaalaste riiki saabumise ja riigis viibimise seaduslikkuse kontrollimine; piiriolukorra kohaliku juhtimispunkti (LCC) ülesannete täitmine. (Politsei- ja Piirivalveamet, 2013)

Siinkohal peab arvestama ka asjaoluga, et lisaks Narva maanteepiiripunktile omistatud piisavalt paljudele ülesannetele ja vastutusrohkele tööle peavad politseiametnikud oma kohustusi täites eelkõige austama inimväärikust ega tohi isikuid diskrimineerida soo, rassilise või etnilise päritolu, usutunnistuse või veendumuste, puude, vanuse või seksuaalse sättumuse tõttu (Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ), 2006).

Narva maanteepiiripunkt on üks kolmest maanteel asuvast rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktist Eestis. Narva maanteepiiripunkt on avatud 24 tundi ööpäevas, 7 päeva nädalas. Enne piiripunktide ühendamist oli teenistus korraldatud nii, et teenistusvahetus oli tavaliselt kuus tundi. II astme kontrolli ametnike, vahetuse vanema ja juhtimispunkti ametniku vahetuse pikkus oli 12 tundi ja kõigil oli töögraafik, mille kohaselt oldi nädal tööl ja nädal vaba. Maksimaalselt oli neli kuuetunnist vahetust ja nende vahel olid kuuetunnised puhkepausid, millele järgnes 12-tunnine puhkepaus. Nädalas oli keskmiselt 12–13 vahetust. Narva maanteepiiripunktis asusid jalakäijate terminal, sõiduautode ja busside terminal, veoautode terminal ja toimus režiimi valve. Seal töötasid II astme kontrolli ametnik, vahetuse vanem ja juhtimispunkti ametnik. Antud ressursiga vahetuses oli teenistuses keskmiselt kokku ainult 13 ametnikku.

Narva maanteepiiripunktis ületasid jalakäijad piiri läbi jalakäijate terminali, kus kontrolliti

jalakäijate dokumente ja tehti tollikontrolli. Terminalis oli kaks kontrollkoridori Eesti Vabariigist väljuvatele ja kaks kontrollkoridori Eesti Vabariiki sisenevatele jalakäijatele. Dokumentide kontrollkohti oli kaks, igas kontrollkohas olid töökohad kahe ametniku jaoks. Selleks, et piiripunktis toimuks sujuv piiriületus ja ei tekiks järjekordi, peavad kõik töökohad täidetud olema. Lisaks nendele neljale ametnikule, kes kontrollivad dokumente, peab olema üks ametnik, kes jälgib jalakäijaid terminalis režiimi siseneval ja väljuval suunal. Tema ülesanne on kindlustada, et terminalis ei tekiks järjekordi ja ta peab tagama üldise korra terminalis. Sujuva piiriületuse tagamiseks pidi töö autori arvates olema piiripunkti jalakäijate terminalis korraga teenistuses viis ametnikku.

Narva maanteepiiripunktis kontrolliti piiri ületavaid sõiduautosid ja busse ning neis viibivaid reisijaid sõiduautode ja busside terminali kontrolltsoonis. Terminalis oli kaks rada Eesti Vabariigist väljuvatele ja kaks rada Eesti Vabariiki sisenevatele sõiduautodele ja bussidele, kokku neli rada. Dokumentide kontrollkohti oli igal rajal neli. Kuna sõiduautode piiriületuste arv oli olnud enam-vähem samal tasemel (vt lisa 4) ja busside piiriületuste arv natuke langenud (vt lisa 4), siis töö autori arvates oluks sujuvaks piiriületuseks vajalik täita neljast kohast kaks ning lisaks pidi kahel rajal olema üks ametnik, kes kontrollis sõidukeid. Lisaks nendele oli terminalis veel terminali vanem, kes organiseeris ja suunas tegevust sõiduautode ja busside terminalis. Selleks, et tagada sujuv piiriületus sõiduautode ja busside terminalis, pidi töö autori arvates seal korraga teenistuses olema seitse ametnikku.

Narva maanteepiiripunktis piiri ületavaid veoautosid kontrolliti veoautode terminalis. Terminalis oli üks rada Eesti Vabariigist väljuvatele ja üks rada Eesti Vabariiki sisenevatele veoautodele, kokku kaks rada. Dokumentide kontrollkohti oli igal rajal kaks. Kuna ka veoautode piiriületuste arv oli viimastel aastatel langenud (vt lisa 4), siis autori arvates oli sujuvaks piiriületuseks vaja mõlemale suunale ühte dokumentide vormistajat ning lisaks ühte ametnikku kahele rajale, kes kontrollis veokeid. Töö autori arvates pidi sujuva piiriületuse tagamiseks veoautode terminalis olema korraga teenistuses kolm ametnikku.

Töö autor leiab, et Narva maanteepiiripunkti geograafilist asukohta silmas pidades on režiimi valve pidev teostamine äärmiselt vajalik. Režiimi valves rakendatakse ühte politseiametnikku, kelle ülesanded on režiimi tagamine ja liikluse reguleerimine, et piiripunktis ei tekiks ummikuid ja piiripunkti territooriumil oleks tagatud avalik kord.

Lisaks nendele eespool mainitud ametnikele oli töö autori arvates vaja Narva maanteepiiripunktis ühte II astme kontrolli ametnikku, kes oli ööpäevaringselt kättesaadav. Peale selle pidi olema vahetuse vanem, kes juhtis toimkondade tegevusi ning planeeris, instrueeris ja kontrollis toimkondade teenistusülesannete täimist piiripunktis. Vaja oli ka ühte juhtimispunkti ametnikku, kes tegeles teenistusliku tegevuse aruandluse koostamise ja edastamisega, erivahendite ja relvastuse väljastamisega jne.

Nendest arvutustest nähtub, et sujuva piiriületuse tagamiseks Narva maanteepiiripunktis oli vaja ühes vahetuses jalakäijate terminalis viit ametnikku, sõiduautode ja busside terminalis seitset ametnikku, veoautode terminalis kolme ametnikku, režiimi valves üht ametnikku, II astme kontrollis samuti üht ametnikku ning lisaks üht vahetuse vanemat ja juhtimispunkti ametnikku ehk kokku 19 ametnikku. Tegelikult oli korraka teenistuses keskmiselt ainult 13 ametnikku ehk 6 ametnikku vähem. Sellest lähtuvalt rakendati väga tihti ka leevendatud piiriületust, et tagada efektiivne piirikontroll. Kolmandiku puuduvate ametnike töö äratemine põhjustas ka olemasolevatele ametnikele tööga mitterahulolu, mis omakorda viis ebaefektiivse piirikontrollini.

Järgmiseks annab käesoleva töö autor ülevaate, milline oli Narva maanteepiiripunkti isikkoosseisu täidetud seisuga 01.08.2014 ja analüüsib Narva maanteepiiripunkti isikkoosseisu muutusi ajavahemikul 01.01.2007–01.08.2014.

Töö autor nendib, et Narva maanteepiiripunktis oli isikkoosseis osaliselt täitmata (vt tabel 1). Kui struktuuri järgi pidi tööl olema 89 ametnikku, siis tegelikult oli täidetud 84 ametikohta, 6 inimest 84st olid lapsehoolduspuhkusel. Tööülesandeid täitis 78 ametnikku ehk 11 ametnikku ettenähtust vähem.

Tabel 1. Narva maanteepiiripunkti isikkoosseis (Ida Prefektuur, 2014)

	Ametikohad struktuuris	Täidetud ametikohad (seisuga 01.08.2014)
Piiripunkti juht	1	1
Vanempiiriametnik	2	1
Staabitöö piiriametnik	2	2(1LHP)
Juhtivdokumendiekspert	1	1
Ekspertide grupp	7	6 (1LHP)

Juhtivpiirivalvur	6	6
Vanempiirivalvur	8	8
Piirivalvur	62	59(4LHP)
KOKKU	89	84(6LHP)

Statistilistest andmetest selgub, et Narva maanteepiiripunktis on isikkoosseisus olnud nii pingelisemaid kui ka vähempingelisi aegu. Eriti märkimisväärne on 2007. aasta, kui isikkoosseisu kuulus ainult 67 ametnikku, mis moodustas 63% kogu vajaminevast isikkoosseisust (struktuurijärgselt oli ametikohti samal ajal 106). Alates 2007. aastast liikus Narva maanteepiiripunkti isikkoosseis tõusvas joones, ametnikke tuli iga aastaga juurde. 2008. aastal lisandus 5 ametnikku, 2009. aasta 12 ametnikku ja 2010. aastal 13 ametnikku. Ametnike arvu tõus oli tingitud sellest, et kogu organisatsiooni tasemel tehti piisavaid jõupingutusi selle nimel, et isikkoosseisu suurendada. Kirde piirivalvepiirkonna valmidusüksuses (hiljem Ida prefektuuri valmidusüksus) viidi sel ajal läbi kaks esmaõppekursust „Piirivalveametnik I“, kus koolitati uusi piirivalveametnikke. Sellega saavutati tulemus, et 01.01.2010 oli Narva maanteepiiripunktis 103 ametikohast täidetud 97, mis moodustas 94% struktuurijärgsest ametikohtade arvust. See oli autori arvates hea tulemus. Siis algas aga ka Narva maanteepiiripunkti jaoks aeg, kus isikkoosseisu arv langes järgneva kolme aasta jooksul. Aastal 2011 ei olnud see küll märkimisväärne (lahkus ainult 1 ametnik), kuid juba järgmisel aastal ehk 2012 oli lahkujaid 6 ning aastal 2013 lahkus veel 8. 2014. aasta keskel toimus väike tõus, kui juurde tuli 2 ametnikku. Töö autor peab oluliseks märkida, et aastatel 2010–2014 langes Narva maanteepiiripunkti ametnike arv 13 võrra, mis on üsna suur langus (vt lisa 1).

Lisaks eespool mainitule soovib töö autor pöörata tähelepanu isikkoosseisu kahanemisele aastatel 2007–2014. 2007. aastal oli Narva maanteepiiripunkti struktuuris ametikohti 106, 2014. aastal aga 89 ehk 17 ametikohta vähem (vt lisa 1).

2.2. Narva raudteepiiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis

Välispiiri valvamine toimub piiri ületavate reisi- ja kaubarongide kontrollina ning Eesti Vabariiki saabuvate ja Eesti Vabariigist lahkuvate reisijate kontrollina Narva raudteejaama hoones. Kaubarongide kontroll toimub Narva raudteejaama territooriumil kehtestatud tollikontrolli tsoonis. Narva-2 piiripunkti piirilõiguks on Narva-2 piiripunkti territoorium, kus toimub ainult jalakäijate, Eesti Vabariigi elanike ja Vene Föderatsiooni elanike piiriületuse kontroll. Teiste riikide kodanikke ja elanikke ei luba Vene Föderatsiooni piirivalve Narva-2

piiripunktis üle piiri. Samuti ei ole lubatud kauba üle piiri toimetamine. (Ida Prefektuur, 2014)

Narva-2 piiripunkt on Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni elanikele avatud ajavahemikul 07.00–19.00 (+/-1 tund suvine/talvine aeg). Aastast 2014 pikendati jalakäijate silla lahtiolekuaega kahe tunni võrra ehk kuni 21.00. Narva-2 piiripunkti territooriumile on lubatud siseneda ja sealt väljuda ainult selleks ettenähtud teid ja läbipääse kasutades. Eesti Vabariigist Vene Föderatsiooni suunduvad isikud peavad piiripunkti sisenema Kose tänava poolsest keskmisest väliuksest ja Vene Föderatsioonist Eesti Vabariiki suunduvad piiriületajad peavad piiripunkti sisenema Vene Föderatsiooni poolsest väliuksest. Narva-2 piiripunktis on kolm kontrollkoridori Eesti Vabariigist väljuvatele ja kolm kontrollkoridori Eesti Vabariiki sisenevatele isikutele. Piirikontrolli paremaks korraldamiseks on võimalik lubavaid kontrollkoridori tähiseid muuta vastavalt vajadusele. Kasutusel on kaks erinevat üldtähistust: 1) „EL/EMÜ/CH kodanikud“, 2) „KÕIK REISIDOKUMENDID“. (Ida Prefektuur, 2012)

Narva raudteepiiripunkt, asukohaga Vaksali 22, on rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunkt, kus vastavalt Politsei ja piirivalveseadusega, Riigipiiri seadusega, Piirirežiimi eeskirjaga ja Tolliseadusega kehtestatud korras kontrollitakse riigipiiri ületavaid isikuid ning kauba- ja reisironge. Teenistus oli korraldatud selliselt, et ühe teenistusnädala jooksul oli tööl kuni 16 ametnikku, kuid tavaliselt oli kohal kuni 13 ametnikku (ülejäanud puhkusel, koolitusel, lähetuses, haiged jne). Seega ühes 6-tunnises vahetuses oli keskmiselt kohal ainult 6–7 ametnikku. Töö autor on seisukohal, et selleks, et tagada sujuv piirikontroll ja ametnikke mitte üle koormata, pidi 6-tunnises vahetuses tööl olema vähemalt 9–10 ametnikku.

Narva-2 piiripunkti töö oli korraldatud järgmiselt: tööülesandeid täitsid üks juhtimispunkti ametnik, üks ametnik väljaminevas suunas, üks ametnik sisenevas suunas, üks tollikontrollis (alalist tollikontrolli Narva-2 piiripunktis ei olnud) ja kaks ametnikku Narva raudteepiiripunktis, kus üks töötaja kontrollis terminalis kaubarongide meeskonda ja teine tegeles kaamerate ning raudteepiiripunkti territooriumi vaatlusega. Kui reisirong piiripunkti saabus, asendas vanempiiriametnik juhtimispunkti ametnikku, kes sõitis koos tollikontrollis oleva ametnikuga raudteejaama. Reisirongi tulekul oli kaks ametnikku Narva-2 piiripunktis ja neli või viis ametnikku raudteejaamas. Öösiti oli Narva-2 piiripunktis üks juhtimispunkti ametnik ning Narva raudteepiiripunktis üks vahetuse vanem ja neli-viis ametnikku, kellest kaks-kolm ametnikku käisid peale rongikontrolli vastavalt vajadusele kuni neljaks tunniks

Narva maanteepiiripunktis abiks.

Järgmiseks annab töö autor ülevaate, milline oli Narva raudtee piiripunkti isikkoosseis 01.01.2014 ning analüüsib Narva raudtee piiripunkti isikkoosseisu muutusi ajavahemikul 01.01.2007–01.01.2014. Töö autor nendib, et Narva raudtee piiripunktis oli isikkoosseis osaliselt täitmata (vt tabel 2). Tööl pidi olema 52 ametnikku, kuid tegelikult täitis tööülesandeid 49 ametnikku.

Tabel 2. Narva raudtee piiripunkti isikkoosseis (Ida Prefektuur, 2014)

	Ametikohad struktuuris	Täidetud ametikohad (seisuga 01.01.2014)
Piiripunkti juht	1	1
Vanempiiriametnik	1	1
Piiriametnik	1	1
Juhtivpiirivalvurid	6	6
Vanempiirivalvurid	3	2
Piirivalvurid	40	38
KOKKU	52	49

Töö autor tõstab esile selle, et Narva raudtee piiripunktis on olnud läbi aastate isikkoosseisu langus (vt lisa 2). 01.01.2010 seisuga oli 58 ametikohast täidetud 58, mis on suurepärase tulemus. Töö autori arvates võis see olla tingitud asjaolust, et isikkoosseisu suurendamiseks tehti erinevaid jõupingutusi. Kirde piirivalvepiirkonna valmidusüksuses (hiljem Ida prefektuuri valmidusüksus) viidi sel ajal läbi kaks esmaõppekursust „Piirivalveametnik I“, kus koolitati uusi piirivalveametnikke. Alates 01.01.2010 hakkas isikkoosseisu arvukus langema. Aastal 2011 ei olnud see küll märkimisväärne (lahkus ainult 1 ametnik), kuid juba järgmisel aastal, 2012, lahkus 2 ning aastal 2013 veel 3 ametnikku. 2014. aastal langus jätkuvalt ja 2014. aasta septembri seisuga oli ära läinud 8 ametnikku. Aastatel 2010–2014 langes Narva raudtee piiripunkti ametnike arv 14 võrra, mis on märkimisväärne kadu (vt lisa 1).

Lisaks eespool mainitule soovib töö autor pöörata tähelepanu isikkoosseisule aastatel 2010–2014. 2007. aastal oli Narva raudtee piiripunkti struktuuris ametikohti 58, 2014. aastal aga 52 ehk 6 ametikohta vähem (vt lisa 1).

2.3. Narva ühendpiiripunkti töökorraldus ja isikkoosseis

2013. aastaks oli selge, et isikkoosseisu vähenemine sellisel määral on loonud olukorra, kus piiripunktid ei saa enam olemasoleva isikkoosseisuga püstitatud ülesandeid efektiivselt täita. Sellest lähtuvalt loodi 01.10.2014 Narva-1 piiripunkti, Narva raudteepiiripunkti ning Narva-2 piiripunkti ühendamiseks Narva piiripunkt. (Ida Prefektuur, 2015)

Piiripunktide liitmise eelised on isikkoosseisu töökoormuse ühtlustamine, ressursi paindlik kasutamine ning piiriületajate kiirem ja kvaliteetsem teenindamine.

Narva-1 piiripunkti kinnine territoorium piirneb otseselt Eesti Vabariigi ning Vene Föderatsiooni vahelise ajutise kontrolljoonega (silla tehniline keskkoh). Piiripunktis asub ka Ida tollipunkt. Narva raudteepiiripunkti ümber paikneb Narva linn ning Vene Föderatsiooni ja Eesti Vabariigi vahelt voolab läbi Narva jõgi. Piiri ületavate reisi- ja kaubarongide kontroll ning Eesti Vabariiki saabuvate ja Eesti Vabariigist lahkuvate reisijate kontroll toimub Narva raudteejaama hoones. Kaubarongide kontroll toimub Narva jaama territooriumil kehtestatud tollikontrolli tsoonis. Narva-2 piiripunkti piirilõiguks on Narva-2 piiripunkti territoorium. (Ida Prefektuur, 2015)

Narva piiripunkti rekonstrueerimistööde tõttu, mis algasid 2014. aasta kevadel ning prognoositavalt lõppevad 2015. aasta suvel, on piiripunkti töökorraldus muutunud. Uue infrastruktuuri ehitamiseks lammutati Narva maanteepiiripunkti senised jalakäijate, sõiduautode/busside ning veoautode terminalid. Kogu kerg- ja rasketransport (sõiduautod, bussid ja veoautod) on suunatud läbi Maksu- ja Tolliameti veoautode terminali, kus on erinevate transpordivahendite peale kokku kasutuses seitse sõidurada (neli siseneva ja kolm väljuva suuna liikluseks). Enne rekonstrueerimistööde algust oli kasutuses kaheksa sõidurada erinevates terminalides. Erinevate transpordivahendite terminalid asusid eraldi ning üksteise liiklust ei häiritud. Jalakäijate liiklus on korraldatud läbi ajutiste soojakute (kontrollkabiinide) Vestervalli tänava lõpus piiripunkti administratiivhoone ees.

Pärast Narva maanteepiiripunkti (Narva-1) ja Narva raudteepiiripunkti (Narva-2) ühendamist 2014. aasta oktoobris suurenes uue struktuuriüksuse loomisega ühendpiiripunkti isikkoosseis ning laienes piirivalvealaseid koondülesandeid hõlmav töövaldkond. Kui eraldiseisvate üksustena olid kummalgi piiripunktil oma spetsiifilised ülesanded ning kindlalt piiritletud teenistuskohad, siis ühendpiiripunktis olevad ametnikud peavad olema võimelised täitma nii

raudtee- kui ka maanteepiiripunktile iseloomulikke teenistusülesandeid.

Piiripunktide liitmisega tekkis uus struktuuriüksus ehk piiripunkt, mille teenistuskohad asuvad nii raudteel (reisi- ja kaubarongide kontroll) kui ka maanteel (jalakäijate ja transpordivahendite kontroll) ja sinna kuulub ka endises Narva-2 piiripunkti koosseisus olnud jalakäijate piiripunkt Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni elanikele.

Teenistuses olev isikkoosseis peab katma:

1. Raudtee reisi- ja kaubarongide kontrolli (alaliselt viibib Narva-2 piiripunktis 2–4 ametnikku, reisirongide saabumise ajaks viiakse sinna täiendavalt 4–6 ametnikku (sõltuvalt reisijate arvust rongides ning isikkoosseisu arvukusest teenistuses)). Peale reisirongide kontrolli transporditakse ametnikud tagasi oma teenistuskohadele Narva-1 piiripunktis. Reeglina viibib siseneva suuna reisirongide kontrolli juures ka üks II astme kontrolli teostav ametnik/dokumendiekspert.
2. Kose tänaval asuva jalakäijate terminali Eesti Vabariigi ja Vene Föderatsiooni kodanike piiriületuste fikseerimiseks/kontrolliks (2–4 ametnikku), terminal on avatud iga päev 07:00–19:00.
3. Narva-1 endised teenistuskohad: ajutine jalakäijate terminal (3–4 ametnikku), kui isikkoosseis võimaldab ja jalakäijate liiklus intensiivistub, siis eeldab ajutine kontrollkoht ka ühe ametniku režiimivalves viibimist; transpordivahendite terminal (sisenev ja väljuv suund, kummaski suunas 4–7 ametnikku), kummaski suunas 4+2 kontrollkohta (arvutiga töökohta), lisaks viibivad terminalides transpordivahendi kontrolörid.

Järgmiseks annab töö autor ülevaate Narva piiripunkti töökorraldusest alates 2015. aasta suvest, kui peab valmima uus Narva piiripunkt. Uus piiripunkt ei saa suveks siiski veel täielikult valmis. Esimeses etapis, mille lõpp on planeeritud 06.06.2015, valmib sõiduautode terminal ning jalakäijate terminal. Narva-1 piiripunktis on jalakäijate terminal, sõiduautode ja busside terminal, veoautode terminal, režiimi valve, II astme kontrolli ametnik, vahetuse vanem ja juhtimispunkti ametnik. Narva-2 piiripunktis on jalakäijate terminal, kaubajaam ja reisirongide kontroll.

Narva piiripunktis hakkavad jalakäijad ületatama piiri uue jalakäijate terminali kaudu, kus kontrollitakse jalakäijate dokumente ja tehakse tollikontrolli. Terminalis hakkab olema neli

kontrollkoridori Eesti Vabariigist väljuvatele ja neli kontrollkoridori Eesti Vabariiki sisenevatele jalakäijatele. Dokumentide kontrollkohti on neli, igas kontrollkohas on töökoht kahe ametniku jaoks. Lisaks nendele kaheksale ametnikule, kes kontrollivad dokumente, on tööl veel kaks ametnikku, kes hakkavad jälgima ABC väravaid. Jalakäijate terminali kõrvale rajatakse busside terminal, kus hakatakse kontrollima piiri ületavaid busse ning neis viibivaid reisijaid ning seda teeb kaks ametnikku. Selleks, et piiripunktis toimuks sujuv piiriületus ja ei tekiks järjekordi, peavad kõik töökohad olema täidetud. Töö autori arvates on sujuva piiriületuse tagamiseks jalakäijate terminalis vajalik 12 ametniku pidev kohalolek. Sõltuvalt terminalis olevatest teenistuskohade arvust ja jalakäijate liiklusintensiivsusest peaks vajalik teenistujate arv terminalis olema 10–12 ametnikku. Selline teenistujate arv terminalis eeldab kõikide teenistuskohade täitmist ja tagab optimaalse läbilaskevõime jalakäijate terminalis.

Narva piiripunktis piiri ületavate sõiduautode ning neis viibivate reisijate kontrolli hakatakse tegema uues sõiduautode terminali kontrolltsoonis. Terminali on planeeritud kaksteist rada, neist kuus Eesti Vabariigist väljuvatele ja kuus Eesti Vabariiki sisenevatele sõiduautodele. Dokumentide kontrollkohti on mõlemas suunas kolm ja igas kontrollkohas on kaks töökohta. Autori arvates on uue liiklusskeemi rakendamisel sujuva piiriületuse tagamiseks vaja komplekteerida kuuest kohast neli. Arvestades perioodilist liiklusintensiivsust sõiduautode terminalis, on kõigi sõiduradade töös hoidmiseks optimaalne ametnike arv kaheksa.

Narva piiripunktis piiri ületavaid veoautosid hakatakse kontrollima veoautode kontrollterminalis. Terminalis on neli sõidurada, kaks rada Eesti Vabariigist väljuvatele ja kaks rada Eesti Vabariiki sisenevatele veoautodele. Dokumentide kontrolliks on planeeritud üks koht, kus hakkab tööle kaks ametnikku. Autori arvates on sujuvaks piiriületuseks vaja dokumentide vormistajaid mõlemale suunale ja terminalis on pidevalt vajalik kahe ametniku kohalolek.

Lisaks peab töö autori arvates olema Narva piiripunktis tagatud pidev režiimi valve ja selleks piisab ühest ametnikust, kelle ülesanne on tagada režiim ja reguleerida liiklust, et vältida piiripunktis ummikuid ja avalik kord piiripunkti territooriumil oleks tagatud.

Narva piiripunktis on tööl üks II astme kontrolli ametnik, kes on kogu aeg seitse päeva nädalas kättesaadav. Lisaks nendele ametnikele, kes on eespool mainitud, on vajalik vahetuse vanem, kes juhib, planeerib, instrueerib ja kontrollib toimkondade tegevusi ja toimkondade

teenistusülesannete täitmist piiripunktis; ning üks juhtimispunkti ametnik, kes tegeleb teenistusliku tegevuse aruandluse koostamise ja edastamisega, erivahendite ja relvastuse väljastamisega jne.

Narva-2 piiripunktis ehk jalakäijate terminalis, kus kontrollitakse jalakäijate dokumente, on kaks kontrollkoridori Eesti Vabariigist väljuvatele ja kaks kontrollkoridori Eesti Vabariiki sisenevatele jalakäijatele. Sujuva piiriületuse tagamiseks on töö autori arvates vajalik Narva-2 piiripunkti jalakäijate terminalis mõlemal suunal pidevalt kahe ametniku olemasolu. Kaubajaamas toimub kaubarongide meeskonna kontroll, kaamerate vaatlus ja raudteepiiripunkti territooriumi vaatlus. Selleks, et kõik eespool välja toodud ülesanded saaksid efektiivselt täidetud, peab kaubajaamas olema kaks ametnikku ja lisaks peab reisirongi kontrolli ajal sujuvaks kontrolliks täiendavalt kohal olema veel neli kuni viis ametnikku.

Eelnevat arvesse võttes on töö autor seisukohal, et sujuva piiriületuse tagamiseks peab Narva piiripunktis olema ühes vahetuses tööl 32–36 ametnikku.

Järgmiseks annab töö autor ülevaate, milline on Narva piiripunkti isikkoosseis 01.01.2015.

Tabel 3. Narva piiripunkti isikkoosseis (Ida Prefektuur, 2015)

	Ametikohad struktuuris	Täidetud ametikohad (seisuga 01.01.2015)
Piiripunkti juht	1	1
Teenistuse vanem	1	1
Vanempiiriametnik	2	2
Staabitöö piiriametnik	1	0(1LHP)
Juhtivdokumendiekspert	2	1(1LHP)
Dokumendiekspert	8	8
Juhtivpiirivalvur	6	6
Vanempiirivalvur	19	18(1LHP)
Piirivalvur	102	100(2LHP)
KOKKU	142	137(5LHP)

Töö autor märgib, et Narva piiripunktis peab praegu tööl olema 142 ametnikku (vt tabel 3), kuid täidetud ametikohti on 137, nendest 5 töötajat on lapsehoolduspuhkusel, seega tööülesandeid täidab 132 ametnikku. Võrreldes seda isikkoosseisuga, mis oli Narva maanteepiiripunktis (vt tabel 1) eraldiseisva allüksusena ja Narva raudteepiiripunktis (vt tabel

2), siis on töö autor seisukohal, et piiriületajate arvu suurenemisel (näiteks aastavahetusel jt pühade ajal jne) ning tõhustatud piirivalvamise perioodidel on võimalus piiri kontrollimisel suunata isikkoosseisu sinna, kus seda rohkem vaja on, kuna isikkoosseis on peale ühendamist tunduvalt suurem. Lisaks on puhkuste, lähetuste jms puhul ametnike asendamine lihtsam, kuna selleks on inimvara olemas. Samuti on suurem võimalus saata ametnikke erinevatele koolitustele. Piiriületusele kuluv aeg ja piirikontrolli kiirus ei vähene puhkepauside ajal, sest olemas on reserv, mida saab kasutada, et jätkata töö tegemist samasuguse efektiivsusega.

3. ISIKKOOSSEISU JA ÜLESANNETE SEOS NARVA MAANTEEPIIRIPUNKTIS

Käesoleva uurimistöö eesmärk on välja selgitada Narva piiripunktis töötavate politseiametnike optimaalne arv, et nendele seatud ülesanded saaksid efektiivselt täidetud.

Antud lõputöö eesmärgi saavutamiseks ja püstitatud uurimisülesannetele vastamiseks kasutab autor oma töös kvalitatiivset uurimisstrateegiat, mille meetodina viiakse läbi ekspertintervjuud. Ekspertintervjuude analüüsimiseks ja järelduste tegemiseks kasutab autor statistilisi andmete võrdlemist ja analüüsi.

3.1. Ekspert hinnangu analüüs

Uurimuse valim moodustus ekspertide intervjuudest. Intervjueeritavate valiku määras antud lõputöö teema käsitlus ja püstitatud eesmärgid. Intervjueeritavad eksperdid on ametnikud, kes on otseselt või kaudselt seotud piirikontrolli täiendamise ja arendamise ning kõnealuse struktuuriüksusega seotud oluliste muudatuste elluviimisega.

Läbiviidud intervjuude eesmärk oli koguda tööjõu planeerimise ja juhtimise kogemusega ametnike ekspertarvamusi ja ettepanekuid optimaalse ametnike arvu välja selgitamiseks Narva piiripunktis.

Intervjuu formaat võimaldab esitada täiendavaid küsimusi kohe nende tekkimisel (Pedras, J., Liivamägi, A., Varts, R., 2007, lk 39). Uurimuses osalemine oli vabatahtlik. Ettepanek intervjuu andmiseks tehti viiele eksperdile, neist kolmega intervjuu toimus. Kahjuks viiest intervjueeritavast kaks ei osanud töö autori küsimustele vastata või olid vastused puudulikud ja seetõttu jäid nende vastused ka intervjuude analüüsist välja.

Ekspertintervjuude küsimustiku koostamisel lähtus käesoleva lõputöö autor kuuest olulisest faktorist: sisejulgeolek, piirikontroll, välispiir, isikkoosseis, töörahulolu, töökoormus ning samuti lõputöö eesmärgi saavutamiseks vajalikud faktorid. Ekspertintervjuud viidi läbi Politsei- ja Piirivalveameti arendusosakonna integreeritud piirihalduse büroo

juhtivpiiriametniku, Ida prefektuuri piirivalvebüroo juhi ja Narva piiripunkti juhiga.

Uurimuse läbiviimise protseduur:

Intervjuud toimusid ajavahemikul 16.02.2015 kuni 10.03.2015 ja nende kestus varieerus 30 minutist kuni 45 minutini. Intervjuu vastused kirjutas lõputöö autor kohe arvutisse. Küsimustikus (vt lisa 2) oli seitse küsimust. Esimesele küsimusele vastasid eksperdid erinevalt. Intervjueeritavatel uuriti nende hinnangut ja arvamust isikkoosseisu arvukuse ja püstitatud ülesannete omavahelise seose kohta. Ekspertide hinnangud antud küsimuses jagunesid kaheks. Leiti, et vahetu seos nende kahe näitaja vahel puudub. Näiteks, kui on kasutada kaks inimest ning täita on vaja ühte ülesannet ning hiljem lisandub veel kaks ülesannet, siis ei too see automaatselt kaasa isikkoosseisu arvukuse kasvu. Kindlasti tuleb ülesannete püstitamisel arvestada olemasoleva ressursiga või leida võimalused ressursi efektiivsemaks kasutamiseks. Samuti tõusis esile seisukoht, et vahetu seos on olemas. Esiteks ülesanded, mis on piirivalvevaldkonnale püstitatud ning selleks ettenähtud füüsiline jõud ning teiseks see, kui palju on kontrollitavaid. Praegu on Politsei-ja Piirivalveametis ettekirjutatud standardid, kui palju läheb aega ühe inimese või ühe auto kontrolliks. Kui arvestada isikkoosseisu ja neile püstitatud ülesandeid, siis on märgatav vahe, kas kontrollida 50 inimest või 100. Kui piiripunktis on piiriületust ootavate isikute järjekord, võib tekkida olukord, kus piiriületusi vormistavad ametnikud hakkavad kiirustama ja seetõttu võib kvantiteet kvaliteedist olulisemaks muutuda. Kiirustamine võib kaasa tuua olukorra, kus piirikontrolli kvaliteet halveneb ning pingelolukord suureneb. Eespool väljatoodule tuginedes on töö autor seisukohal, et isikkoosseisu arvukusel ja neile püstitatud ülesannetel on omavaheline seos ning need mõjutavad üksteist. Näitena toob töö autor välja olukorra, kus 50 piiriületaja kontrollimiseks on teenistuses kaks või neli ametnikku, ja siis on oluline vahe ühele ametnikule langeva töökoormuse näol olemas. Väiksema koosseisuga tekivad järjekorrad, mille tagajärjel tõuseb piirikontrolli tegemise kiirus läbilaskevõime suurendamiseks, ning see omakorda võib kahjustada üldise piirikontrolli kvaliteeti.

Narva raudteepiiripunkti liitmisel on olnud positiivne mõju, sest see on andnud võimaluse isikkoosseisu paindlikumalt ja efektiivsemalt kasutada. Varem raudteepiiripunktis töötanutel on töökoormus kasvanud ning maanteel vähenenud. Samuti leiti, et töökoormus ei ole tõusnud, kuna Narva maanteepiiripunkti ametnikel oli töökoormus mitmekordne võrreldes

Narva raudteepiiripunktiga. Pigem võib välja tuua Narva-1 töökoormuse languse ja Narva-2 töökoormuse tõusu. Peale liitmist saavutati mõlema piiripunkti koosseisule ühtlane töökoormus, mis on selgelt madalam, kui oli Narva-1 piiripunktis ühe ametniku kohta. Ühe põhjusena, miks töökoormus on märgatavalt vähenenud, võib välja tuua ka piiriületusvoogude vähenemise (vt lisa 3), mis on omakorda tingitud geopoliitilistest sündmustest maailmas.

Küsimusele, kas Narva piiripunktis on piisavalt isikkoosseisu nende ülesannete täitmiseks, mis praegu piiripunktile on püstitatud, leiti et piiripunkti töökoormus sõltub piiriületajate arvukusest. Aastal 2014 langes piiriületajate arv Narva maanteepiiripunktis 20%. Piiripunktide ühendamisega on kasutatava inimvara arvukus kasvanud. Seega tavaolukorras on püstitatud ülesannete täitmiseks piiripunktis isikkoosseisu piisavalt, raskused tekivad eelkõige suveperioodil ja ajavahemikes, kui naaberriigis on riiklikud pühad või koolivaheajad, mis toovad kaasa piiriületajate olulise kasvu võrreldes tavapärasega. Praegu on töökoormus sellistes piirides, et suudetakse tagada piiriületused vastavalt Schengeni piirieskirjades väljatoodule. Pikemas perspektiivis vaadelduna ei ole isikkoosseisu piisavalt ja ei ole võimalik prognoosida, kas neid ülesandeid suudetakse täita ilma liigse ooteajata. Samas toodi välja asjaolu, et 2015. aasta suvel, kui valmib uus piiripunkt, kuhu on ette nähtud kaks korda rohkem kontrollterminale ja seega loodud rohkem teenistukohti, suudetakse praeguse isikkoosseisuga täita ainult pool töökohtadest. Lisaks on vaja hinnata, millal võiks taastuda aastate tagune piiriületusvoog. Kui majanduslik olukord muutub ja turistide arv piiriületajate seas suureneb, siis võivad uuesti tekkida järjekorrad. Intervjueeritavad tõid välja ka selle, et isikkoosseis peaks olema suurem kui 142 töötajat ning arvutuste järgi peaks see olema 190 ametnikku. Käesoleval ajal on olukord selline, et töökohti on rohkem kui isikkoosseisu. Näiteks kui teenistukohti on kuus, aga nendest täidetud ainult kolm, siis miinimumeesmärgi täidab see ära. Käesoleva töö autor nõustub intervjueeritavate seisukohaga ning on arvamusel, et Narva piiripunktis ei ole praegusel ajal piisavalt isikkoosseisu piiripunktile pandud ülesannete täitmiseks. Autori arvates peaks planeerima edasisi tegevusi isikkoosseisu suurendamiseks tuleviku perspektiive silmas pidades, et võimalike piiriületusvoogude suurenedes ei tekiks situatsioone, kui puudub piisav arv vastava väljaõppe saanud ametnikke.

Selleks, et tõsta isikkoosseisu arvu Narva piiripunktis, tõid intervjueeritavad välja ühe argumentina peatselt valmiva piiripunkti, mis muudab antud teenistuskoha mingil määral

atraktiivsemaks. Kindlasti tuleks intervjueeritavate sõnul kaaluda põhimõtet, et kooli lõpetanud suunatakse teatud ajaks Ida prefektuuri ja ka idapiirile (näiteks Narva piiripunkti). Võrreldes teiste piiripunktidega jääb koormus Narva piiripunktis alati suuremaks, eelkõige seetõttu, et tegemist on suurima rahvusvaheliseks liikluseks avatud piiripunktiga Eesti Vabariigis. Seega peab leidma võimaluse töö tasustamiseks vastavalt antud panusele. Kuna inimvara on piiratud, siis tuleb leida ka tehnilisi lahendusi, mis leevendavad piirivalvurite töökoormust (nt automaatse piirikontrolli väravate kasutusele võtmine nii isikute kui ka sõidukite puhul). Praegust olukorda hindasid eksperdid selliselt, et prefektuurile on antud piirarv ja ilma välisabita (ministeerium) ei saa isikkoosseisu suurendamiseks midagi teha. Kui piiripunkti koosseisu praegu mõne uue ametnikuga täiendatakse, siis seda tehakse mõne teise struktuuriüksuse arvelt (nt kordon). Ametil on vaja määratleda prioriteedid, sealhulgas värbamisprioriteedid. Kui hinnata Luhamaa ja Koidula piiripunkte ja võrrelda nende piiriületuste arvukust Narva piiripunktiga, siis on võimalik hinnata vajalike ametnike optimaalset vajadust. Piiripunkti töötajate arv peaks saama vastavalt töökoormusele ühtse standardi. Eksperdid mainisid, et nemad saavad küll käia koolides värbamistööd tegemas, ent see ei garanteeri ametikohtade täitmist. Ühe võimalusena isikkoosseisu suurendamiseks toodi välja vajadus läbi viia struktuuriüksuse muudatus ja seeläbi tõsta isikkoosseisu arvu. Neil juhtudel, kui piiriületusvood peaksid järsult suurenema, toodi praeguse võimalusena välja teiste allüksuste inimeste appi suunamine Narva piiripunkti. Töö autor nõustub ekspertidega, et ametil on vaja määratleda prioriteedid, sealhulgas värbamisprioriteedid vastavalt töökoormusele, mis on Eestis olevatel piiripunktidel ja suunata kooli lõpetanud sellesse allüksusesse, kus töökoormus on liiga suur ja isikkoosseisu ei ole piisavalt.

Lõputöö autor soovis ka teada intervjueeritavate arvamust praegu kasutusel oleva leevendatud piirikontrolli kohta ning seda, kas see on praegusel ajal vajalik meede. Ekspert hinnangud antud küsimuses olid erinevad. Ühe eksperdi meelest on leevendatud piirikontrolli kasutamise eesmärk ooteaegade leevendamine, aga kui ooteajad ei ole ebamääraselt pikad, ei ole leevendatud piirikontrolli kasutamine põhjendatud. Teine ekspert arvas, et leevendatud piirikontroll on põhjendatud hooajaliselt. Leiti ka, et Narva piiripunkti iseloomu silmas pidades on leevendatud piirikontrolli kasutamine vältimatu lahendus, kuid see peab toimima paindlikumalt, tagamaks efektiivselt toimiva piirikontrolli ilma liigse ooteajata (pühad, nädalavahetused jne). Olulise tegurina toonitati seda, et piirikontrolli tegevad ametnikud

peavad tagama ennekõike turvalisuse, mitte lühikese ooteaja. Peavad olema konkreetsed riskigrupid, mida tuleks kindlasti kontrollida. Töö autor nõustub seisukohaga, et kui ooteajad ei ole ebamääraselt pikad, ei ole leevendatud piirikontrolli kasutamine põhjendatud. Narva piiripunktis tuleks perioodidel, kui on prognoosida hüppelist piirületusvoogude suurenemist (pühade ajal, nädalavahetustel jne) rakendada leevendatud piirikontrolli, kuid selle kasutamisel peaks olema konkreetsed riskigrupid, mida tuleks kindlasti kontrollida. Leevendatud piirikontrolli rakendamine ei tohiks mingil määral ohustada riigi sisejulgeolekut.

Intervjuueritavate käest uuriti ka seda, kas nende eksperthinnangul võib isikkoosseisu arvukus mõjutada piirijuhtumite avastamist. Ekspertide arvates mõjutab isikkoosseisu arvukus töökoormust. Seega normaalse töökoormuse juures on suurem tõenäosus piirijuhtumite avastamiseks kui pideva ülekoormuse juures. Samas toodi välja ka muud tegurid, näiteks ametnike professionaalsus, mille tagab lisaks pidevale praktikale enese täiendamine ning kõrge motivatsioon. Kõrge töökoormus võib mõjutada piirijuhtumite avastamist, eelkõige tekivad tähelepanematuses tingitud vead, milleks võivad olla nii sisestatud andmekvaliteedi kahanemine kui ka valede alustel piiriületuse tahtmatu võimaldamine. Kuna kiirustatakse, võivad ilmned eksimused profileerimises, ja sageda võivad ka vargused, kuna ei sisestata sõidukite VIN-koode jne. Toodi ka välja et isikkoosseisu arvukus ei mõjuta piirijuhtumite avastamist. Ei saa väita, et viie inimesega teenistuses on töökvaliteet kaks korda halvem kui kümne inimesega ning midagi jääb isikkoosseisu vähesuse tõttu avastamata. Olenemata sellest, kui palju töötajaid ja täidetud töökohti on, peab siiski alati kõike ja kõiki kontrollima. On mõeldamatu, et osa passe kontrollitakse ja osa mitte. Töö autor nõustub ekspertidega osaliselt, autori arvates võib isikkoosseisu arvukus mõjutada piirijuhtumite avastamist. Kuna isikkoosseisu vähesuse tõttu langeb töökoormus nendele ametnikele, kes on teenistuses ning kui kahel ametnikul on vaja kontrollida näiteks sada või enam isikut, on töökoormus piisavalt suur, et tekkida võiks väsimus ning sellest tulenevalt ka vead, mida õige koormusega töötades ei juhtuks. Kiirustades tekivad eksimused profileerimises, sageda vargused, kuna ei sisestata sõidukite VIN-koode jne.

Küsimusele, kas ekspertide arvates tegelevad Narva piiripunkti ametnikud oma põhiülesannete täitmise kõrvalt muude politseiliste ülesannete täitmisega, olid vastused üksmeelsed. Leiti, et olulisel määral seda ei tehta. Piiripunkti ametnikud täidavad korrakaitse ja

liiklusjärelvalve alaseid ülesandeid vastavalt vajadusele. Reageeritakse kõikidele politseilist sekkumist nõudvatele sündmustele. Kindlasti ei ole Narva piiripunkti ametnike põhiülesanne veokijuhtide töötaja kontroll, millega vahepeal tegeletakse. Pigem peavad piiripunkti ametnikud ohte neutraliseerima, kuna järelvalve funktsioon on olnud kogu aeg. Käesoleva töö autor nõustub osaliselt ekspertide arvamusega. Narva piiripunkti ametnikud tegelevad oma põhiülesannete kõrvalt liiklusjärelvalve ja korrakaitse ülesannetega: juhtimisõiguse kontroll, joobe tuvastamine autojuhtidel, turvavarustuse kontroll, liikluskindlustuse ja tehnoulevaatuse kontroll, tehnoseisundi kontroll, liiklusmärkide kontroll, sõitjaveo ja veoseveo nõuete kontroll, peatumine, parkimine, ADR tunnistuste kontroll, autojuhtide ametikoolituse tunnistuste kontroll jne.

3.2. Piiriületuste analüüs

Antud alapeatükis analüüsib käesoleva töö autor Narva maanteepiiripunkti piiriületuse dünaamikat aastatel 2008–2015. Töö autor toob välja (vt lisa 3), kui palju oli isikute piiriületusi sellel ajavahemikul. Piiriületuste arv Narva maanteepiiripunktis langes. Viimasel aastal on langenud isikute piiriületused (vt lisa 3), sõiduautode piiriületused aga tõusnud (vt lisa 4) ning veoautode ja busside piiriületused langenud (vt lisa 4). Piiriületuste arv Narva maanteepiiripunktis oli aastal 2013 jõudnud 3,58 miljoni piiriületuseni (vt lisa 3). Aastal 2014 oli piiriületuste arv langenud viimase seitsme aasta madalaimale tasemele, ületajaid oli kokku 2,89 miljonit, mis on 19,5% vähem kui 2013. aastal. Antud langus võis olla tingitud naaberriigi majanduslikust olukorrast ja rubla suurest langusest, mille tagajärjel paljud inimesed (k.a turistid) enam Eestit ei külastanud. Sellele ei tohiks väga suurt rõhku panna ja pigem peaks vaatama kaugemale tulevikku, milline on olukord pikemas perspektiivis, kui kõik taastub. Keskenduda tuleb sellele, et tagada sujuv piiriületus ilma liigse ooteajata.

Töö autor toob välja (vt lisa 4), kui palju oli sõiduautode piiriületusi ajavahemikul 2008–2015. Alates 2008. aastast on sõiduautode piiriületuste arv pidevalt tõusnud, ainult 2012. aastal langes see veidi. 2014. aastal on sõiduautode piiriületuste arv tõusnud viimase seitsme aasta rekordilise tulemuseni, see on 407 843 sõiduauto. 2008. aastast on sõiduautode piiriületuste arv tõusnud 48 197 sõiduauto võrra ehk 8,82%.

Töö autor toob välja (vt lisa 4), kui palju oli veoautode piiriületusi ajavahemikul 2008–2015. Siin mainib autor kolme aspekti. Esiteks aeg, kui veoautode piiriületuste arv hakkas langema –

see algas 2008. aastast. 2009. aastal oli kokku 71 130 piiriületust ja piiriületuste arv oli vähenenud 18,3%. 2010. aastal langus jätkus, kokku ületas piiri 67 316 sõidukit, s.o 5,4% vähenemine. Kahe aastaga langes veoautode piiriületuste arv 19 764 võrra, mis teeb 23,7% vähem kui 2008. aastal. Teine aspekt on veoautode piiriületuste arvu kasv. Tõus algas 2011. aastast, kuid võrreldes 2010. aastaga ei olnud see tõus märkimisväärne. Veoautode piiriületuste arv tõusis 2011. aastal 67 669 veoautoni ehk ainult 316 veoauto võrra. 2012. aastal oli tõus märgatavam, piiriületusi oli 78 563 ja tõus 10 894 ehk 13,9%. 2013. aastal jätkus veoautode piiriületuste kasv ja see tõusis 89 675 autoni ehk 12,4%. Kolmas muutus on see, kui veoautode piiriületuste arv jälle langes. Võrreldes 2013. aastaga oli langus 14 193 ehk 8,4%. Seda, mida toob aasta 2015, on raske ennustada.

Töö autor toob välja (vt lisa 4), kui palju oli busside piiriületusi ajavahemikul 2008–2015. Seda analüüsid eristab autor kaht aspekti. Kui veoautode puhul toimus aastast 2008 langus paari aasta jooksul ja seejärel tõus, siis busside piiriületusel oli kõigepealt tõus ja seejärel langus. Aastal 2008 oli busside piiriületusi 13 191. 2009. aastal oli see tõusnud 14 728 piiriületuse peale ehk piiri ületas 1527 bussi rohkem kui aasta varem. Järgneva kahe aasta jooksul toimus suur tõus: 2010. aastal oli busside piiriületamisi 22 544 ja 2011. aastal 32 232. Nelja aastaga, 2008–2011, oli tõus 19 041 bussi ehk koormus tõusis 144,3%. Seejärel hakkas piiriületuste arv langema: 2012. aastal oli busside piiriületusi 30 643 ja 2013. aastal oli busse 26 241. Eelmisel aastal langus jätkus ja busside piiriületusi oli 24 460. Kolme aastaga, 2012–2014, oli langus kokku 7772 bussi. Ka seda, kas busside piiriületuste arv tõuseb või jätkub langus 2015. aastal, on raske ennustada.

KOKKUVÕTE

Töö alguses püstitati neli uurimisülesannet: kirjeldada piirikontrolli olemust, vajadust ja põhimõtteid; anda ülevaade Narva piiripunktide ülesannetest ning isikkoosseisu muutustest; viia läbi ekspertintervjuud ning analüüsida neid koos piiriületuse statistikaga, selgitamaks välja isikkoosseisu ja püstitatud ülesannete vaheline seos; tuua välja ettepanekud, millised on parimad ülesannete ja isikkoosseisu arvukuse suhted Narva ühendpiiripunktis. Lõputöö autor lähtus oma töö kirjutamisel hetkeolukorrast.

Lõputöö **eesmärk** oli selgitada välja Narva piiripunktis töötavate politseiametnike optimaalne arv selleks, et nendele seatud piirikontrolli põhiülesanded saaksid efektiivselt täidetud.

Esimese uurimisülesande täitmiseks andis autor põhjaliku selgituse, mis on piirivalvevaldkonna ülesannete täitmise vajalikkus ja põhimõtted. Autor tõi välja, mis on piirikontrolli eesmärk; kuidas toimub piirikontroll piiripunktides; mida jälgitakse, et tõkestada ebaseaduslikku piiriületust; mis on turvalisus. Samuti põhjendas autor, kui oluline on Eesti riigipiiri kui välispiiri valvamine terve Euroopa Liidu jaoks. Autori käsitles ka Schengeni lepingut ja selle olemust ning seda, mida teeb Eesti riik, et tõkestada ebaseaduslikku rännet. Efektiivselt toimiva piirikontrolli tagamiseks peab olema piisavalt vahendeid. Samuti käsitles autor töörahulolu tähtsust ning seda, millised on tagajärjed ja millele see mõjub, kui töötajatel on madal töörahulolu. Tööülesanded peavad olema proportsionaalselt jaotatud ja ametnikud peavad töötama oma võimete piires, vastasel juhul hakatakse eksima.

Teine uurimisülesanne oli anda ülevaade Narva piiripunktide ülesannetest ning isikkoosseisu muutustest. Samuti tõi autor välja, kui oluline on töö, mida teevad politseiametnikud Narva maanteepiiripunktis. Selleks vaatles autor Narva maanteepiiripunkti isikkoosseisu ja seda, kui palju oli struktuurijärgseid ametikohti ja kui paljud nendest olid täidetud. Töö autor nentis, et aastatega isikkoosseis kahaneb, kuna inimesed lahkuvad sageli suure töökoormuse tõttu. Tööle jäänute töömaht jääb samaks või pigem tõuseb, kuna piiriületajate arv suureneb ning kogu koormuse peavad kandma need ametnikud, kes edasi töötavad. Narva maanteepiiripunktis oli

vahetuses teenistuses keskmiselt ainult 13 ametnikku. Selleks, et piiripunktis toimiks sujuv piiriületus, oli töö autori arvates ühte vahetusse vaja vähemalt 19 ametnikku. Lisaks tõi töö autor välja Narva raudteepiiripunkti isikkoosseisu ja selle, kui palju oli struktuurijärgseid ametikohti ja kui paljud nendest olid täidetud. Aastatega isikkoosseis vähenes. Seejärel tõi töö autor välja Narva piiripunkti praeguse isikkoosseisu struktuurijärgsed ametikohad ja tegelikult täidetud ametikohad. Töö autor on seisukohal, et uue piiripunkti valmimisel peab Narva piiripunktis sujuva piiriületuse tagamiseks olema ühes vahetuses kokku tööl 32–36 ametnikku.

Kokkuvõtteks leidis autor, et Narva maanteepiiripunktis töötavate politseiametnike tööülesanded saavad efektiivselt täidetud juhul, kui isikkoosseisu arv on praegusest suurem. Narva maanteepiiripunkti isikkoosseis ja ülesanded, mis neile on püstitatud, on omavahel seotud. Sellest sõltub, kui hästi valvatakse Euroopa Liidu välispiiri ja Euroopa Liidu elanike turvalisus. Isikkoosseisu suurusest ja koormusest, mis on ülesannetest tingitud, sõltub, kas piirijuhtumid avastatakse. Samas on töökoormus tõusnud nende töötajate jaoks, kes töötavad Narva maanteepiiripunktis, kuna töötajaid ei ole piisavalt. Sellega omakorda kaasneb töötajate rahulolematus ja demotivatsioon, mille tulemusena võib langeda piirikontrolli efektiivsus.

Kuna inimvara on Narva piiripunktis piiratud, siis lõputöö autori arvates tuleb leida tehnilisi lahendusi, mis leevendavad politseiametnike töökoormust (nt automaatse piirikontrolli värvate kasutusele võtmine nii isikute kui ka sõidukite puhul). Teiseks leiab autor, et amet peab määratlema prioriteetid vastavalt töökoormusele, mis on Eestis olevatel piiripunktidel ja vastavalt sellele suunatama kooli lõpetanud ametnikud allüksusesse, kus töökoormus on piisavalt suur ja isikkoosseis ei ole piisav. Kolmandaks leiab töö autor, et kriitilistel aegadel (nädalavahetused, pühad jne) tuleb hakata suunama inimesi teistest allüksustest (nt Narva kordoni operatiivteenistusest) Narva piiripunkti appi.

Käesoleva töö autor soovib seda teemat edasi uurida, kui piiripunktide ühinemisest on möödas 1–2 aastat.

SUMMARY

There are 43 pages in current thesis with 24 references in total.

The main aim of the dissertation is to find out the optimal number of police officers at Narva border crossing point, which allows employees to perform their main tasks of border control effectively.

Thesis consists of three chapters which are preceded by the introduction and followed by the summary, the list of literature used here and four appendixes.

First chapter is theoretical, and it consists of two parts. In the first part the author describes what is border control and the process of border control. In the second part effective control of EU's external borders is discussed.

Second chapter of the thesis includes an overview of work organisation at Narva border crossing point, the analysis that focuses on functions of Narva highway border crossing point and Narva railway border crossing point when they were two separate institutions, and possible benefits after the merger.

In the third chapter the relationship between employees at Narva border crossing point and their work tasks is explored. The analysis relies on the expert opinions gained by interviews and border crossing statistics.

In conclusion, the author finds that the number of police officers at Narva border crossing point should be greater. Also, it is important to use modern technical solutions to reduce workloads of the police officers, because human resources at Narva border crossing point are limited. During critical time periods (weekends, holidays, etc) it would be useful to use additional human resources from other departments.

VIIDATUD ALLIKATE LOETELU

Berg, E., 2002. *Schengeni leppega liitumise mõju Eestile*. nr 2/2002, lk. 2. Tallinn. Levitav: http://www.praxis.ee/fileadmin/tarmo/Publikatsioonid/Poliitanaluus_nr_2.pdf [Kasutatud 05.03.2015].

Broeders, D. & Engbersen, G., 2007. The Fight Against Illegal Migration: Identification Policies and Immigrants Counterstrategies. *American Behavioral Scientist.*, 50(12), pp. 1592-1609. Välja otsitud SAGE andmebaasist 16.01.2015. Autori tõlge

Eesti turvalisuspoliitika põhisuundade aastani 2015 heakskiitmine, RT I 2008, 25, 165.

Euroopa Komisjon, 2011. *Rajades avatud ja turvalist Euroopat: siseasjade valdkonna eelarve ajavahemikuks 2014-2020*. Mõju hindamise kokkuvõte. lk 2-5. Brüssel.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ), 2006. 15.märts, millega kehtestatakse isikute üle piiri liikumist reguleerivaid ühenduse eeskirjad (Schengeni piirieskirjad). nr 562/2006.

Grabbe, H., 2000. The sharp edges of Europe: extending Schengen eastwards. *International Affairs*. pp. 519-536.

Ida Prefektuur, 2012. Narva-2 piiripunkti töökorraldus eeskiri. Kinnitatud Ida prefektuuri piirivalvebüroo juhi käskkirjaga 30.01.2012 Narva.

Ida Prefektuur, 2014. Narva maanteepiiripunkt, struktuuriüksuse kirjeldus. Uuendatud Ida prefektuuri Narva maanteepiiripunkti juhi käskkirjaga 30.06.2014 Narva.

Ida Prefektuur, 2014. Narva raudtee piiripunkt, struktuuriüksuse kirjeldus. Uuendatud Ida prefektuuri Narva raudtee piiripunkti juhi käskkirjaga 15.06.2014 Narva.

Ida Prefektuur, 2015. Narva piiripunkt, struktuuriüksuse kirjeldus. Kinnitatud Ida prefektuuri piirivalvebüroo juhi käskkirjaga 30.01.2015 Narva.

Козырева, П., 2005. *Некоторые тенденции адаптационных процессов в сфере труда*. СОЦИС, стр. 40. Välja otsitud Google Scholar andmebaasist 10.03.2015. Autori tõlge

Liiva, E., 2014. *Dokumentide kontrolli mitmeastmelise mudeli analüüs Narva maanteepiiripunkti näitel*. Lõputöö, Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Maasing, H., 2011. *Praktilised meetmed ebaseadusliku rände vähendamiseks Eestis*. Tallinn: Sisekaitseakadeemia. Levitav: http://www.sisekaitse.ee/public/ERV/170x240_est_sisu.pdf [Kasutatud 02.03.2015].

Pedras, J., Liivamägi, A., Varts, R., 2007. *Personalijuhtimise käsiraamat*. Kirjastus Pegasus. Politsei- ja Piirivalveamet, 2013. *Ida Prefektuuri põhimäärus*. Kinnitatud 15.07.2013 käskkirjaga nr 247.

Politsei- ja Piirivalveamet, 2013. *Piirikontrolli läbiviimise lihtsustamise juhised*. Kinnitatud 02.08.2013 käskkirjaga nr 1.1-4/272.

Раевский, Р. & Канишевский, С., 2008. *Здоровье, здоровый и оздоровительный образ жизни. Наука и техника*, стр. 85. Välja otsitud Google Scholar andmebaasist 14.03.2015. Autori tõlge

Riigikogu, 2004. *Eesti Vabariigi julgeolekupoliitika alused*.

Riigipiiri seadus, 1994.

Schengeni Konventsioon., 1990. 19.juuni 1990. aasta konventsioon, millega rakendatakse 14.juuni 1985. aasta Schengeni lepingut Beneluxi Majandusliidu riikide, Saksamaa Liitvabariigi ja Prantsuse Vabariigi valitsuste vahel nende ühispiiridel kontrolli järkjärgulise kaotamise kohtadel. Levitav: <http://www.legaltext.ee/text/et/T2064.htm> [Kasutatud 18.03.2015].

Siseministerium., 2009. *Sisejulgeoleku tegevusvaldkonna hetkeolukorra analüüs*.

Скугаревская, М., 2009. *Синдром эмоционального выгорания: диагностика, профилактика и терапия*. стр. 8. Välja otsitud Google Scholar andmebaasist 28.02.2015. Autori tõlge

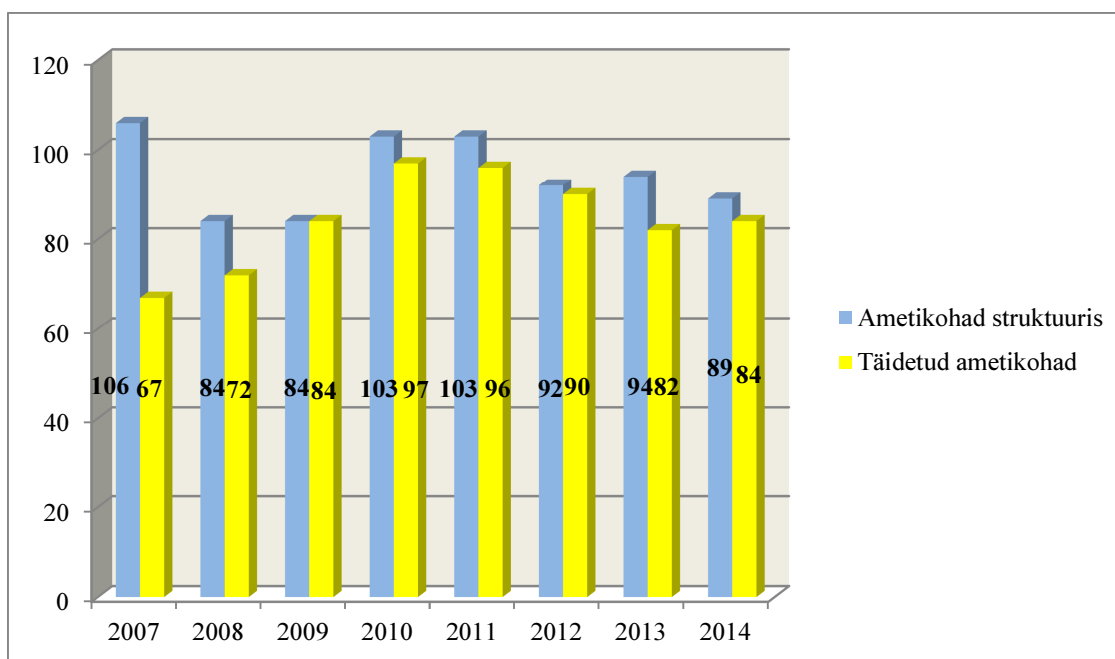
Suvi, A., 2008. *Isikkoosseisu minimaalne vajadus piirivalveallüksuste toimimiseks ja püstitatud ülesannete täimiseks. Koidula piiripunkti näitel*. Lõputöö, Tallinn: Sisekaitseakadeemia.

Vadi, M., 1995. *Organisatsioonikäitumine*. Tartu: Tartu Ülikooli Kirjastus.

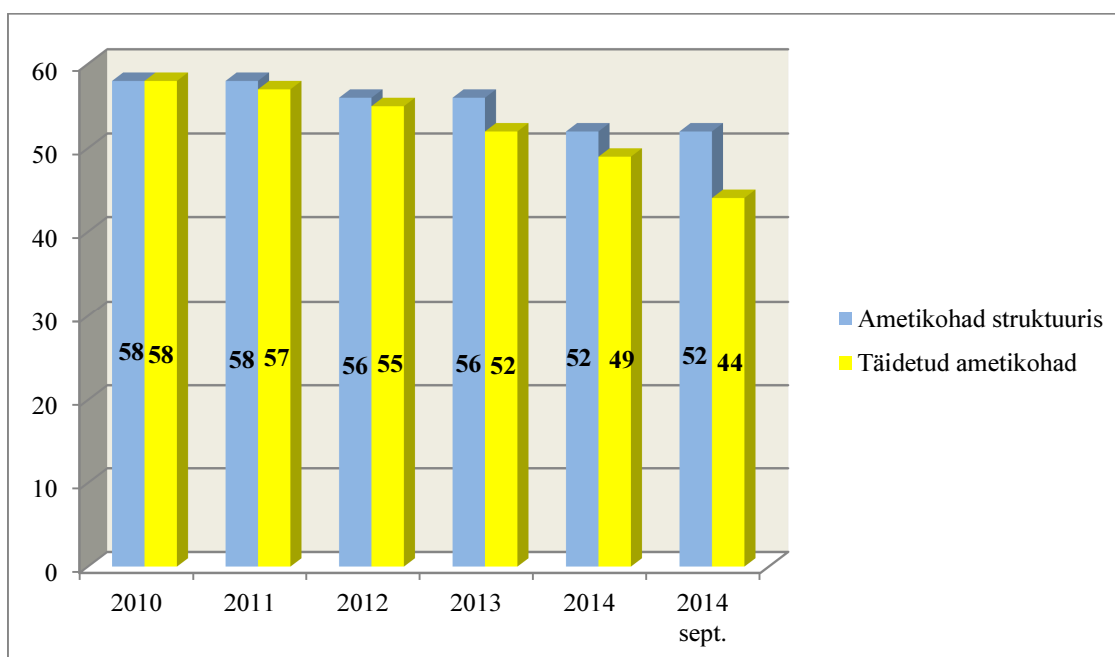
Wikström, C., 2013. European Union Border Security. *Managing the EUs Borders. Government Gazette.*, pp. 40-41. Välja otsitud Google Scholar andmebaasist 16.01.2015. Autori tõlge

LISA 1

Narva maanteepiiripunkti isikkoosseisu muutused perioodil 01.01.2007-01.08.2014 (Narva maanteepiiripunkti statistika alusel autori koostatud)



Narva raudteepiiripunkti isikkoosseisu muutused perioodil 01.01.2010-01.09.2014 (Narva raudteepiiripunkti statistika alusel autori koostatud)



LISA 2

Ekspertintervjuu küsimustik

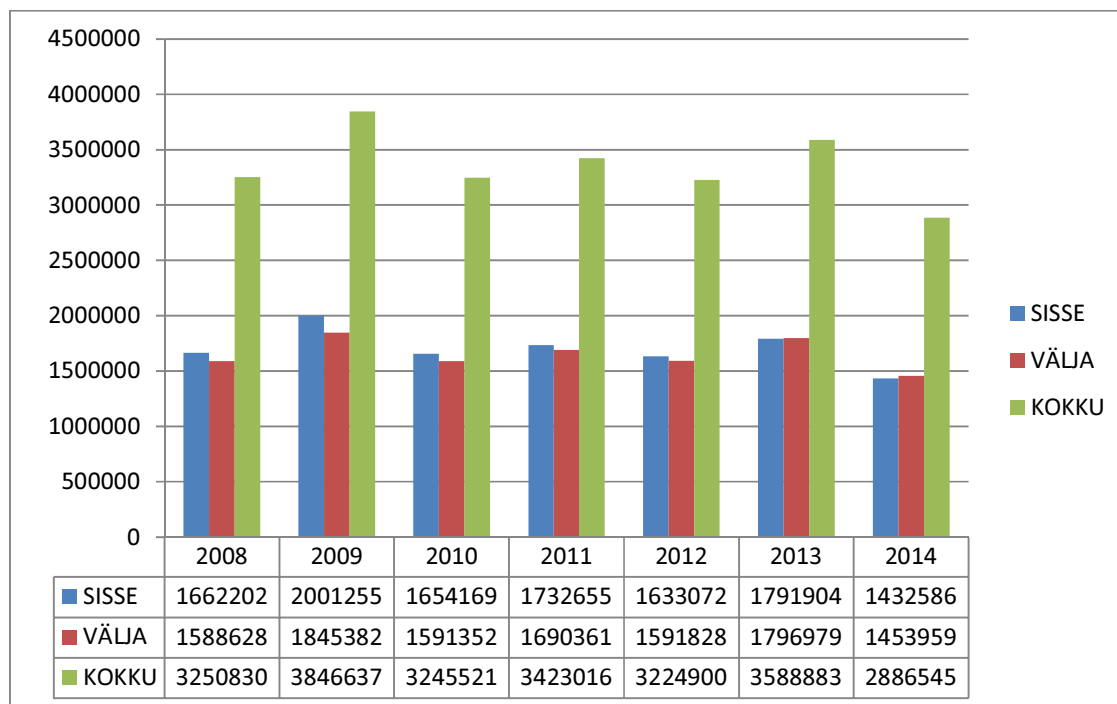
Olen Sisekaitseakadeemia Politsei- ja piirivalvekolledži tudeng Kuldar Kurvits. Palun Teie abi lõputöö „Piirivalvevaldkonna ülesannete ja isikkoosseisu seos Narva piiripunkti näitel” valmimisel ja selleks palun Teil vastata minu küsimustele. Antud töö eesmärgiks on selgitada välja Narva piiripunktis töötavate politseiametnike optimaalne arv selleks, et nendele seatud piirikontrolli põhiülesanded saaksid efektiivselt täidetud.

Intervjuu kestab umbes 45 minutit.

1. Kas Teie hinnangul on isikkoosseisu arvukusel ja püstitatud ülesannetel mingisugune seos?
2. Milline on Teie hinnang peale Narva maanteepiiripunkti ja Narva raudteepiiripunkti liitmist piiripunkti ametnike töökoormusele? Kas see on tõusnud või langenud?
3. Kas Teie arvates Narva piiripunktis on piisavalt isikkoosseisu nende ülesannete täitmiseks, mis hetkel Narva piiripunktile on pandud?
4. Mida Teie hinnangul tuleb teha, et isikkoosseisu arv Narva piiripunktis tõuseks?
5. Kas Teie hinnangul on praegu vajalik kasutada Narva piiripunktis leevendatud piirikontrolli?
6. Kas isikkoosseisu arvukus võib Teie arvates mõjutada piirijuhtumite avastamist?
7. Kas Teie hinnangul tegelevad Narva piiripunkti ametnikud oma põhiülesannete täitmise kõrvalt muude politseiliste ülesannete täitmisega?

LISA 3

Narva maanteepiiripunkti isikute piiriületused perioodil 2008-2015 (Narva maanteepiiripunkti statistika alusel autori koostatud)



LISA 4

Narva maanteepiiripunkti sõiduautode, veoautode ja busside piiriületused perioodil 2008-2015
(Narva maanteepiiripunkti statistika alusel autori koostatud)

