



**Veiko Kommusaar**

**Siseministeerium**

veiko.kommusaar@siseministeerium.ee

14.05.2021 nr 5-3/2021/3132-1

## **Laevadel relvastatud turvateenuse kasutamise regulatsioonist**

Austatud Veiko Kommusaar

17.07.2017 valitsuskabineti nõupidamisel arutati laevandussektori toetamise võimalusi ning otsustati järgmist: 1) Siseministeeriumil töötada välja seadusemuudatuste ettepanekud seonduvalt Eesti turvaettevõtete relvastatud turvameeste teenuse osutamisega Eesti lipu all sõitvatel laevadel ning esitada uue turvaseaduse eelnõu, milles need muudatusettepanekud on kajastatud, Vabariigi Valitsusele hiljemalt 31. märtsil 2018 (p 10) ning 2) Siseministeeriumil analüüsida ja töötada välja seadusemuudatuste eelnõu, et laiendada turvateenuste osutamise võimalust ka välismaistele turvaettevõtetele arvestusega, et seadusemuudatuse jõustumise tähtjaks oleks hiljemalt 31. detsember 2019. a (p 11). 2018. aasta septembris andis Siseministeerium teada, et on koostanud üldisema hinnangu laevakaitsjate regulatsiooni võimalikkusest ja sellega kaasnevatest kitsaskohtadest, on täisfunktsionaalse laevakaitsjate regulatsiooni koostamisel võtnud aluseks ja võrdlemiseks Belgias ning Taanis kehtiva laevakaitsjate regulatsiooni, peab oluliseks järgida regulatsiooni koostamisel IMO poolt 25. mail 2012. aastal väljaantud juhiseid eraturvafirmade kaasamiseks ohtlikes piirkondades ning samuti soovib ülehinnata kõik võimalikud kohustused erinevatest rahvusvahelistest konventsioonidest (UNCLOS, SOLAS ja SUA), sh kohustused tagada Eesti lipu all sõitvatel laevadel turvalisus ning menetlemiskohustused. Ühtlasi märkis Siseministeerium, et võttes arvesse rahvusvahelise laevakaitseteenuse tegelikkust, kus teenuse osutamisel kasutatavate relvade päritolu ja legaalsus ei ole alati tagatud, otsib ta lahendust antud teenuse korral relvaregulatsiooni muutmiseks.

28.01.2020 otsusega andis Valitsuse majandusarengu komisjon Siseministeeriumile tähtaja hiljemalt 2020. aasta septembriks koostada põhjalikum analüüs, mille raames hinnatakse relvastatud välismaiste turvaettevõtete Eesti lipu all sõitvatel laevadel kasutamisega kaasnevaid riske ja tarvilikkust koos lahendusettepanekutega.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium märgib, et kuigi on 2020. aastal toimunud relvastatud laevakaitsjate kasutamisega seonduva töögrupi kohtumistel korduvalt Siseministeeriumi koostatud analüüsi küsinud, ei ole seda senini edastatud. Samas ootab Siseministeerium MKM-lt regulatsiooni osas koostatud eelnõu kavandi osas seisukohta ning sisendeid. MKM märgib, et ilma taustanalüüsita on keeruline seisukohti kujundada, mistõttu edastab MKM omalt poolt koostatud alljärgneva analüüsi laevadel relvastatud turvateenuse kasutamise nüansside kohta. Vabandame, et seisukoha koostamine on võtnud oodatust kauem aega, kuid ühtlasi märgime, et Siseministeerium ei ole ka omalt poolt edastanud lubatud põhjalikke analüüse ja seisukohti relvastatud turvatöötajate kasutamisest teavitamise, relvaloa vajalikkuse ja relvade hoiutingimuste ning relvastatud turvatöötajate õiguste kohta vara kaitseks tegutsemisel.

Läbi ajaloo on piraatluse ja laevade vastu toime pandud muud ründed nõudnud rahvusvahelise kogukonna ja laevandussektori tähelepanu. Siiski ei ole antud probleemi lahenduseks kasutatavate relvastatud turvameeskondade temaatikat tänaseni rahvusvahelisel tasandil reguleeritud ning puuduvad kohustuslikud, detailsed juhised, kuidas relvastatud turvameeskondade kasutamist riigisiselt reguleerida. Regulatsiooni puudumise tõttu rahvusvahelisel tasandil on merendussektor välja töötanud soovitusliku iseloomuga dokumente probleemide lahendamiseks ja lipuriikide regulatsiooni täiendamiseks (näiteks IMO MSC komitee lipuriikidele, ranniku- ja sadamariikidele, laevaomanikele ja turvaettevõtjatele mõeldud suunised, samuti sektori välja töötatud parimate praktikate juhend BMP5). Lõpliku otsuse, kas relvastatud turvamehi laeva pardale lubada ning kuidas nende kasutamist reguleerida, peab siiski tegema lipuriik. Laevadel relvastatud kaitse kasutamise näol on tegemist fenomeniga, mis tõstatab hulga juriidilisi väljakutseid ja ebaselgust, mis tuleb lahendada riigisisel tasandil, samas võttes arvesse rahvusvahelise mereõiguse nõudeid laiemalt.<sup>1</sup> Veelgi enam nähtub erialasest kirjandusest, et ka riikides, kus vastavasisuline regulatsioon on kehtestatud, ei ole praktikas suudetud siiski kõiki võimalikke kitsaskohti vältida<sup>2</sup>, mistõttu peab Eestis riigisisese regulatsiooni kehtestamisel kaaluma vähemalt neid aspekte, millele on juhtinud tähelepanu IMO, mida on välja toonud BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), mida on käsitletud vastavasisulisel rahvusvahelises kirjanduses ja mida näitab teiste riikide praktika.

MKM hinnangul on relvastatud turvatöötajate täiendav ja üksikasjalik regulatsioon riigisiselt vajalik, kuna rahvusvaheliste nõuete puudumise kõrval viiks riigisisese regulatsiooni pealiskaudsus Eesti mugavuslipuriikide suunas, mida iseloomustab vähene huvi ja kontroll laevaregistrite ja pardal tegelikult toimuva osas ning mis samas tulirelvade pardale lubamisega seondult on ohtlik nii meie lipu all töötavatele meremeestele kui ka riigi mainele tervikuna.

Alljärgnevalt esitame tähelepanekud Siseministeeriumi algatatud turvategevuse seaduse eelnõu osaks olevale laevadel relvastatud kaitse kasutamise regulatsiooni kavandile. Arvamus on koostatud lähtuvalt relvastatud laevakaitsjate eelnõu kavandi MKM-le teadaolevalt viimase versiooni sõnastusest (edastatud 18.01.2021 e-posti teel) ning tuginedes eelnõu kavandi edastamise järgselt toimunud arutelude käigus tõstatatud küsimustele ja esitatud seisukohtadele. Nii nagu MKM on eelnõu senise menetluse käigus märkinud, tuleb eelnõu väljatöötamisse kaasata Justiitsministeerium, seda eelkõige seoses laeva või selle meeskonna vastu suunatud rünnete tõrjumisel jõu kasutamise, relvastatud kaitse kasutamiseks kehtestatud nõuete rikkumisega kaasneva vastutuse ja riikliku järelevalve regulatsiooniga, samas ka rahvusvahelise koostöö võimekuse hindamise kontekstis.

## 1. Regulatsiooni asukoht

MKM on varasemalt laevadel relvastatud kaitse kasutamise sätetele tagasiside andmisel ning vastavate arutelude käigus märkinud, et nõuded laevadel turvateenust osutatavatele ettevõtjatele ja relvastatud turvatöötajatele võiks kehtestada turvategevuse seaduses eraldi peatükina. Asjaolu, et relvastatud kaitset osutatakse laeva pardal, ei tähenda, et sisuliselt oleks tegemist sedavõrd eriliigilise teenusega, mis tuleks turvategevuse seadusest ilmtingimata eraldi kehtestada. Turvategevuse seaduses eraldi peatükina väljatoomine võimaldab sätestada erisused, mida laevadel relvastatud kaitset kasutades tuleb silmas pidada, samas on võimalik viidata eelnõu tekstis üldiselt turvaettevõtjatele või turvatöötajatele kehtestatud nõuetele, mis peaksid kohalduma

---

<sup>1</sup> Feldtmann, B., Frier, C. and Mevis, P. „National Models for Regulating On-board Protection of Vessels: Some Cross-cutting Issues“, *Erasmus Law Review*, 4, (2018), p 267. Kättesaadav: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-19-00016.pdf>

<sup>2</sup> Vt *Erasmus Law Review* Issue 4, 2018, eriväljaanne relvastatud laevakaitsjate kasutamise kohta. Kättesaadav: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4>

kõnealustele subjektidele ka laevadel vastava teenuse osutamisel. Näiteks Siseministeeriumi poolt 2019. aastal kooskõlastamisele saadetud turvategevuse seaduse<sup>3</sup> §-s 16 on esitatud nõuded turvatöötajale, mille lg 1 p-des 4-6 on toodud turvatöötaja kehalist ettevalmistust, isiksuseomadusi ja kõlblust puudutavad nõuded ning välistus, mille kohaselt turvatöötajaks ei saa olla isik, kes on sõltuvuse alkoholi, narkootilise või psühhotropse aine kasutamisest. Samad nõuded on asjakohased ka relvastatud turvatöötajale, kes Eesti lipu all sõitval laeval turvateenust osutab.

Juhul, kui soovitakse regulatsioon kehtestada eriseaduses, tuleb MKM hinnangul nõuded sätestada meresõiduohutuse seaduses (MSOS), seejuures koos viidetega asjaomastele turvategevuse seaduse jt seaduste sätetele. Laevandussektori tagasisides (Malsco Law Office) eelnõu kavandile esitati ettepanek kehtestada regulatsioon kaubandusliku meresõidu seaduses (KMSS), samuti viidati kaubandusliku meresõidu koodeksile (KMSK), mille § 68 kohaselt on kaptenil laeva või sellel olevaid inimesi või lasti ähvardava ohu korral, samuti muudel erijuhtudel õigus kutsuda kokku laevanõukogu. Esmalt märgime, et KMSK § 68 sätestab laevanõukogu kokkukutsumise õiguse, mitte kohustuse, mistõttu ka relvastatud turvatöötajate kasutamisel ei ole kaptenil kohustust nõukogu kokkukutsumiseks. Seda enam kui eriregulatsioon sätestab relvastatud kaitse kasutamise põhimõtted ja nõuded, millega vastava teenuse kasutamisel arvestama peab.

KMSS § 1 kohaselt reguleeritakse kõnealuse seadusega kaubanduslikust meresõidust tulenevaid õigussuhteid, samas MSOS § 1 lg 1 kohaselt reguleerib MSOS laevade ja väikelaevade ning muude veesõidukite meresõiduohutust ja laevatatavatel sisevetel sõidu ohutust ning laevade turvalisust ja laevaliikluse ohutuse tagamist veeteedel. Arvestades, et laevadel relvastatud kaitse kasutamise eesmärgiks on laevade ja sellel viibivate isikute turvalisuse tagamine võimalike rünnete eest ja mitte kaubanduslikust meresõidust tulenevate õigussuhete reguleerimine üldiselt, on regulatsiooni asukoha mõttes eriseadusena asjakohasem MSOS. Seejuures on relvastatud kaitse kasutamine laevadel käsitletav erimeetmena turvalisuse tagamisel, mitte tavapärase osana kaubanduslikust meresõidust. Tuleb ka arvestada, et nii KMSS kui ka KMSK vajavad tervikuna ülevaatamist ja ajakohastamist, mistõttu tuleks laevadel relvastatud kaitse regulatsiooni lisamisel KMSS-i ilmselt avada ka muus osas KMSS ja KMSK regulatsiooni muutmine.

Samas märgime, et lõpliku hinnangu regulatsiooni asukohale ja teiste seaduste muutmise vajadusele saab anda siis, kui on valminud turvategevuse seaduse eelnõu uus versioon, see on asjassepuutuvatele asutustele tutvumiseks, kooskõlastamiseks edastatud ja seejuures on selgunud ka Eesti lipu all sõitvatel laevadel relvastatud kaitse osutamise nõuete ulatus riigisisiseses õiguses. MKM-le teadaolevalt on erinevate asjaosaliste (nii riigiasutuste kui merendussektori) ettepanekutest (ja nende üle peetud arutelude käigus) tõusetunud küsimusi, mille osas ei ole tegelikult arutelude käigus veel lahenduseni või üksmeelele jõutud.

## **2. Relvastatud laevakaitsja mõiste**

Esmalt märgime, et hetkel on eelnõu kavandis esitatud MSOS muudatus, mille kohaselt on täiendatud MSOS §-i 2 (mõisted) relvastatud laevakaitsja mõiste defineerimisega. Arvestades, et laeval relvastatud kaitse kasutamine on esitatud eraldi peatükina ning MSOS teistes sätetes temaatilisi mõisteid ei kasutata, ei ole MKM hinnangul vajadust lisada kõnealust mõistet MSOS §-i 2, vaid terminoloogilised täpsustused tuleks esitada vastava peatüki juures.

MKM hinnangul peab määratlus vastama rahvusvahelisel tasandil kasutatavale terminoloogiale, mistõttu leiame, et mõiste „relvastatud laevakaitsja“ kasutamine õigusaktis ei ole sobilik. Tegemist on kõnekeelse väljendiga, millele võib viidata eelnõu seletuskirjas, kuid seaduse tasandil peaks sõnastuses lähtuma ametlikust terminoloogiast. Samuti peaks lähtuma kehtivates õigusaktides seni

---

<sup>3</sup> Turvategevuse seaduse eelnõu. Kättesaadav eelnõude infosüsteemis:  
<https://eelnaud.valitsus.ee/main/mount/docList/654a2578-a73e-4741-8709-012c609da1ca>

kasutatud mõistetest ning, nagu öeldud, rahvusvaheliselt juba kasutusel olevast terminoloogiast. Nimelt on Eesti õiguses sularahaveo<sup>4</sup> puhul sarnases olukorras (isikute ja vara kaitse) kasutusel mõiste „relvastatud turvatöötaja“. Samuti on salastatud teabe turvaala mehitatud valve puhul kasutatud mõistet „relvastatud valvur“<sup>5</sup>. MKM hinnangul peaks loodavas regulatsioonis siiski lähtuma Eesti õigusruumis olemasolevatest mõistetest, kuna sellisel juhul on ka selge, et tegemist ei ole isikuga, kellele olemasolevad reeglid ei kehti, vaid just kehtivad mitmed põhimõtted ja piirangud seoses relva kandmise ja enesekaitsega. Asjaolu, et antud juhul toimub turvateenuse osutamine merel, ei muuda terminoloogiliselt teenuse sisu.

Ka Saksamaa vastavat regulatsiooni kajastavas erialakirjanduses on märgitud, et laevadel relvastatud turvameeste kasutamine ei erine õiguslikust seisukohast relvastatud turvameeste kasutamisest panga sularahaveol Saksamaal.<sup>6</sup> Mõistena kasutab näiteks Saksa merelaevade valvamise rakendusmäärus samuti „*Wachperson*“ (eesti k turvamees), pikemalt „*mit der Bewachung von Seeschiffen betraute Wachperson*“ (eesti k turvatöötaja, kellele on usaldatud merelaevade valve).<sup>7</sup>

Eelpool toodust nähtub, et ka maismaa turvatöötajad võivad kanda relvi ning võib esineda relvastatud konflikte. Seetõttu on mõistlik kasutada samasugust terminoloogiat, mida turvategevuse seaduse eelnõus turvaettevõtjate puhul, erisusena, et see toimub laevadel, mis tingib omakorda teatud sätetes eriregulatsiooni kehtestamise vajaduse. Rõhutame, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) kasutab oma dokumentides pigem eelviidatule sarnaseid mõisteid, täpsemalt „private maritime security company“ ((era)turvateenuse osutaja/turvaettevõtja merel) „privately contracted armed security personnel“ (sisuliselt relvastatud (era)turvatöötaja).<sup>8</sup> Ka BIMCO poolt välja töötatud ning sektoris laialdaselt kasutatav tüüpleping GUARDCON<sup>9</sup> kasutab mõistet „security guards on vessels“ (turvamees laeval). Seetõttu leiame, et tuleks kasutada mõistet „mereturvaettevõtja“ või „turvaettevõtja merel“ ja selle töötajate osas „relvastatud (mere)turvatöötaja“. Palume arvestada ka võimaliku tagajärgjega õigusaktide tõlkimisel – oluline, et rahvusvahelisele kontekstile vastukaaluks ei tekiks riigisiseses õiguses väljendit „ship protector“ vms.

Täiendavalt leiame, et lisaks relvastatud turvatöötajale on vajalik ette näha ka mereturvaettevõtja definitsioon, kuna nii IMO suuniste kui ka planeeritava regulatsiooni kohaselt tekib laevaomanikul õiguslik side esmajoones turvaettevõtjaga, mitte iga üksiku turvatöötajaga. Samuti sisaldab

<sup>4</sup> Vabariigi Valitsuse 1. juuli 2016. a määrus nr 71 „Raha ja väärtpaberite veo kord“, kättesaadav elektroonilises Riigi Teatajas <https://www.riigiteataja.ee/akt/106072016033>

<sup>5</sup> Vabariigi Valitsuse 20. detsember 2007. a määrus nr 262 „Riigisaladuse ja salastatud välisteabe kaitse kord“, kättesaadav elektroonilises Riigi Teatajas <https://www.riigiteataja.ee/akt/106032019015?leiaKehtiv>

<sup>6</sup> Salomon, T. R. "Armed On-board Protection of German Ships (and by German Companies)", Erasmus Law Review, 4, (2018), p 236. Kättesaadav internetis: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-18-00007.pdf>

<sup>7</sup> Implementing Ordinance for the Ocean-Going Vessel Security Ordinance (Seeschiffbewachungsdurchführungsverordnung - **SeeBewachDV**). Inglise keelne tõlge kättesaadav internetis: [https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/EN/Foreign\\_Trade/ssb\\_seebewachdv.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/EN/Foreign_Trade/ssb_seebewachdv.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

<sup>8</sup> Sarnaseid mõisteid kasutatakse ka näiteks Malta regulatsioonis (kättesaadav: <https://legislation.mt/eli/sl/480.4/eng/pdf>):

- *Private Maritime Security Company* – s.o (era)mereturvaettevõtja, defineeritud kui eraettevõtja, millel on litsents laevadel piraatluse ja relvastatud röövide kaitseks nii relvastatud kui relvastamata turvatöötajate teenuse pakkumiseks;
- *Privately Contacted Armed Security Personnel* – s.o relvastatud (era)turvatöötaja, defineeritud kui (era)mereturvaettevõtja relvastatud töötaja, kes on saadetud laeva pardale ainsa eesmärgiga pakkuda täiendavat kaitset piraatluse või relvastatud röövide eest.

<sup>9</sup> GUARDCON. Standard Contract for the Employment of Security Guards on Vessels. Kättesaadav BIMCO veebilehel <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/guardcon#>

regulatsioon erinevaid nõudeid, mida peavad rakendama või mida rakendatakse turvaettevõtja või relvastatud turvatöötaja suhtes. Eelnõu kavandis toodud sõnastusest nähtub, et relvastatud laevakaitsjat defineeritakse kui laevakaitsset pakkuva ettevõtte töötajat ja seejuures määratlust „laevakaitse“ ei defineerita. Seetõttu tuleb meie hinnangul esitada definitsioon nii ettevõtja kui turvatöötaja kohta, seda kas seaduses toodud mõistete osas (MSOS puhul §-s 2) või laeval relvastatud kaitse kasutamise peatüki juures tekstisisese sulgudes esitatud lühendina. Definitsioonide osas võib näitena vaadata MSC.1/Circ.1405/Rev.2<sup>10</sup> lisa punktis 2 toodut. Pakume omalt poolt välja definitsioonid järgnevalt:

*mereturvaettevõtja* – eraõiguslik juriidiline isik, kes osutab relvastatud või relvastamata valvetegevuse teenust<sup>11</sup> laeva pardal piraatluse või relvastatud rünnete tõrjumise eesmärgil;  
*relvastatud mereturvatöötaja* – mereturvaettevõtja relvastatud töötaja või muu isik, kes allub mereturvaettevõtja juhtimisele ja kontrollile.

### 3. Laevakaitsjate kasutamise põhimõtted

Eelnõu kavandis on esitatud eraldi paragrahvina laevakaitsjate kasutamise põhimõtted. MKM hinnangul tuleks laevadel relvastatud kaitse kasutamise põhimõtete juures kaaluda ja analüüsi tulemusel sätteid täiendada järgmiselt:

**3.1.kas** relvastatud turvatöötajad on **lubatud kõikidel laevadel**, st kas piiritleda vastava teenuse kasutamise õigust üksnes kaubalaevadega või peaks vastav võimalus säilima ka reisilaevadele? Kõnealune küsimus sõltub suuresti sellest, millised nõuded relvastatud turvatöötajate kasutamisele riigisiselt kehtestatakse, sh ka sellest kui suures ulatuses võetakse arvesse käesolevas arvamuses esitatud ettepanekuid eelnõu kavandi täiendamiseks. Näiteks Taani regulatsioonis on sõltuvalt laeva tüübist sätestatud erinev regulatsioon laevadel relvastatud turvatöötajate kasutamiseks. Kaubalaevadele saavad laevaomanikud taotleda üheaastast üldlitsentsi relvastatud turvatöötajate kasutamiseks, samas reisilaevade, kalalaevade ja lõbusõidulaevade puhul tuleb taotleda individuaalset litsentsi, mille väljastamiseks esitatavate andmete loetelu ja kontrolli teostamise ulatus on erinev. Üldlitsents on lihtsustatud nõuetega.<sup>12</sup> Arvestades kõrgendatud ohupiirkondade läbimisel relvastatud turvatöötajate kasutamisega kaasnevat ohtu konfliktide eskaleerumiseks ja tulevahetuse tekkeks, tuleb regulatsiooni kehtestamisel (eelkõige riigisisese õiguses ennetavate meetmete ulatust arvestades) kaaluda, kas reisilaevadel kõnealuse teenuse kasutamise võimaldamine on proportsionaalne võrreldes võimaliku ohuga reisilaeval viibivate isikute elule ja tervisele.

**3.2.turvaplaani täiendamine (lisa kinnitamine)** – eelnõu kavandis on sätestatud tingimus, mille kohaselt saab laevadel relvastatud turvatöötajaid kasutada, kui (muuhulgas) seda näeb ette laeva turvaplaan. MKM märgib, et regulatsiooni juurde tuleb lisada ka see, mida turvaplaani lisa (laeval relvastatud kaitse kasutamine) sisaldama peab. MSOS § 11<sup>1</sup> lg 2 kohaselt hinnatakse turvaplaani vastavust rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS konventsioon) ja selle konventsiooni alusel kehtestatud rahvusvahelise laeva ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi (ISPS koodeks) ning siseriiklike õigusaktide nõuetele. SOLAS konventsioon ega ka ISPS koodeks ei sätesta

<sup>10</sup> MSC.1/Circ.1405/Rev.2, Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on board Ships in the High Risk Area. Kättesaadav: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS.1-Circ.1405-Rev2.pdf>

<sup>11</sup> Eeldusel, et turvategevuse seaduse eelnõu selles osas pärast Eelnõude Infosüsteemi EIS esitatut muutunud ei ole, *supra nota* 3.

<sup>12</sup> Frier, C. Armed On-board Protection of Danish Vessels Authorisation and Use of Force in Self-defence in a Legal Perspective. Kättesaadav: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-18-00009>

nõudeid laevadel relvastatud kaitse kasutamise kohta, mistõttu tuleb riigisiselt sätestada, mida kõnealune turvaplaani lisa sisaldama peab, sh nt riskihinnangu läbiviimine laevadel relvastatud kaitse kasutamiseks, mis võtab arvesse laeva suurust, tüüpi, kauba liiki, sõidukiirust jms. Samuti, kas riskihinnangu läbiviimisel tuleb kaaluda laevadel täiendavate kaitsemeetmete rakendamist ennetava meetmena, st kaitsta laeva okastraatide, traataedade või veepihustitega, et vältida ründajate pääsemist laevale<sup>13</sup>. IMO suunise MSC.1/Circ.1405/Rev.2 punktis 3 on toodud riskihinnangu läbiviimise soovitusel ning punkt 3.3 loetleb asjaolud, mida tuleks riskihinnangu koostamisel arvesse võtta (sh nt laeva ja meeskonna turvalisus, ohutus ja kaitse, kas kõik võimalikud enesekaitsevahendid on eelnevalt rakendatud, milline on ettenägematute õnnetuste juhtumise tõenäosus, vastutust puudutavad nõuded, vastavus rahvusvahelisele ja riigisisesele õigusele).

Saksamaa regulatsiooni kohaselt on laevaomanikel ja operaatoritel võimalik taotleda ISPS koodeksile vastava turvaplaani lisa kinnitamist, milles on sätestatud, millal laeval relvastatud turvatöötajaid kasutatakse, samuti et kasutatakse ettevõtjat, millele on väljastatud litsents, tegevusluba ja et tegevuses järgitakse IMO suunistes<sup>14</sup> toodud nõudeid.<sup>15</sup>

Täiendavalt võib välja tuua, et Taani on riigisiseses õiguses rakendanud lahendust, kus on teinud laevandussektori väljatöötatud parimate praktikate (*Best Management Practice*, BMP<sup>16</sup>) järgimise kohustuslikuks, märkides et laevad peavad välja töötama piraatluse vastased turvaprotseduurid lähtuvalt BMP kõige viimasest versioonist. Samuti on ette nähtud vastutuse regulatsioon olukorraks, kus turvaprotseduuride väljatöötamisel nimetatust ei lähtuta.<sup>17</sup>

Eelnevast lähtuvalt tuleb eelnõu kavandit täiendada osas, millega antakse Vabariigi Valitsusele volitus kehtestada määrusega laevadel relvastatud kaitse kasutamise eeskiri, mille üheks osaks peaksid olema nõuded turvaplaani lisa kajastatavatele andmetele. Tõenäoliselt peab kõnealune lisa sisaldama ka nõudeid relvade hoiustamisele (kas laevale paigutatud relvakapp või akendeta lukustatud ruum vms), mistõttu tuleb regulatsioonis täpsustada, et turvaplaani vastavale osale peab eelnevalt andma koostööstuse politseiasutus. Viimati nimetatud asutuse poolse turvaplaani koostööstamises ei ole midagi tavapäratut ja seda rakendatakse ka kehtivas õiguses. Nimelt sadamaseaduse § 16 lg 6 kohaselt tuleb sadama ja sadamarajatise turvaplaanid ning nendes tehtud muudatused tuleb esitada enne nende rakendamist koostööstamiseks Transpordiametile. Samas kui sadam või sadamarajatis määratakse alaliselt või ajutiselt riigikaitseobjektiks, kohalduv vastavale sadamale või sadamarajatisele riigikaitseseadus ning kõnealuse seaduse § 87 lg 1 alusel kehtestatud korra kohaselt tuleb korras sätestatud nõuetele vastavalt koostatud turvaplaan koostööstada ka Kaitsepolitseiametiga. Seejuures teostab Kaitsepolitseiamet vastavas osas ka riiklikku järelevalvet.

Täiendavalt tuleb arvestada, et MSOS § 11<sup>1</sup> lg 5 kohaselt võib volitatud turvalisusorganisatsioon, kellega Transpordiamet on sõlminud halduslepingu, läbi viia laeva turvaülevaatus, koostööstada laeva turvaplaani ja väljastada laeva turvatunnistuse. Kuna turvaplaani täiendamine laevadel relvastatud kaitse kasutamise vajab politseiasutuse koostööstust, on vaja Transpordiameti hinnangut sellele, kas laevadel relvastatud kaitse kasutamise osas saab samuti sätestada volituse

<sup>13</sup> Feldtmann B. „On-board Protection of Merchant Vessels from the Perspective of International Law“, Erasmus Law Review, 4, (2018). Kättesaadav: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-19-00011.pdf>

<sup>14</sup> Artiklis viidatud IMO ringkirjale MSC.1/Circ.1405/Rev.2 Revised Interim Guidance to Shipowners, Ship Operators and Shipmasters on the use of Privately Contracted Armed Security Personnel on Board Ships in the High Risk Area.

<sup>15</sup> Salomon, T.R., *supra nota* 6.

<sup>16</sup> Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea. Kättesaadav: <https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2018/06/BMP5-PP.pdf>

<sup>17</sup> Feldtmann B., *supra nota* 13, p 217.



turvalisusorganisatsioonile või peaks sätestama, et kõnealust turvaplaani osa saab kinnitada üksnes Transpordiamet koostöös politseiasutusega.

**3.3.miinimumnõuded tingimustele, mis peavad olema lepingus sätestatud** – eelnõu kavandi kohaselt kasutab reeder relvastatud turvatöötajaid kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis sõlmitud lepingu alusel laevakaitset pakkuva ettevõtjaga. Muid nõudeid lepingule või selles sätestatavatele tingimustele seatud ei ole. MKM hinnangul tuleks kehtestada loetelu miinimumnõuetest, mida leping peab sisaldama, sh tuleks sätestada nõue, et lepingu sõlmimisel võetakse aluseks rahvusvaheliselt tunnustatud ajakohased lepinguvormid (seletuskirjas saab näidiseks viidata BIMCO lepingule). Muuhulgas võiks lepingus sätestada, et lepingu allkirjastamisel kinnitab turvaettevõtja, et talle on tutvustatud/ta on tutvunud lipuriigi õigusega, ta on teavitanud talle alluvaid relvastatud turvatöötajaid lipuriigi õigusest ning nii ettevõtja kui ta töötajad on teadlikult kaasnevast vastutusest ja riikliku järelevalve teostamise ulatusest osutatavale teenusele. BIMCO lepingus<sup>18</sup> on eraldi lahtrina toodud andmed turvaettevõtjale väljastatud tegevuslubade, litsentside kohta. MKM hinnangul võiks sätestada miinimumnõuetes, et lepingus peavad vastavald andmed turvaettevõtja kohta esitatud olema. Kõnealune nõue annab võimaluse andmete alusel turvaettevõtja kohta pistelise kontrolli teostamiseks (nt tegevusloa autentsuse kontroll; kas väljastatud nõutud tegevusalal tegutsemiseks; kas tegevusluba jätkuvalt kehtib).

Samuti tasub kaaluda, kas lepingus peaks olema turvaettevõtja kinnitus selle kohta, et relvastatud turvatöötajad on läbinud asjakohased koolitused, ei esine välistusi, mis takistaks tööülesannete täitmist vms. Nimetatut soovib ka IMO suunis MSC.1/Circ.1405/Rev.2 punkt 4.7.

Üks keskne probleem relvastatud turvatöötajate kasutamisel laevadel on asjaolu, kas relvade olemasolu laeva pardal mõjutab laeva rahumeelse läbisõidu õigust rannikuriigi territoriaalvetest. Kuigi asjakohaselt hoiustatud relvade laeva pardal hoidmine ei ole vastuolus rahumeelse läbisõidu õigusega, tekib vastav küsimus siis, kui ilmneb vajadus relvade kasutamiseks teise riigi territoriaalvetes, ja seda isegi kui tegemist on enesekaitsega.<sup>19</sup> Samuti tuleb arvestada, et mõned riigid ei luba oma territoriaalvetes laevadel relvastatud turvatöötajaid kasutada või kui ka relvastatud turvatöötaja võib pardal olla, peavad relvad olema nõuetekohaselt hoiustatud.<sup>20</sup> Eelnevast lähtuvalt tasub kaaluda, kas lepingu tingimuste miinimumnõuetes peaks olema kehtestatud, et leping peab sisaldama sätet, mille kohaselt annab turvaettevõtja kinnituse, et on teadlik relvade transpordi ja hoiustamise ning relvastatud turvatöötajate laeva pardale lubamisega seonduvatest lipu-, ranniku- ja sadamariikide nõuetest.

Miinimumnõuete kehtestamiseks tuleks täiendada eelnõu osas, millega antakse Vabariigi Valitsusele volitus kehtestada määrusega laevadel relvastatud kaitse kasutamise eeskiri (lisades miinimumnõuded lepingus sätestatavatele tingimustele kõnealuse eeskirja osaks).

**3.4.vahejuhtumite raporteerimise kohustus** – eelnõu kavandis on esitatud loetelu nõuetest, mille Vabariigi Valitsus kehtestab talle antud volituse alusel määrusega laevakaitsejate kasutamise eeskirjas. Üks nimetatud nõuetest on laevakaitsejate kasutamisest teavitamise kord enne nende laevale saabumist ja pärast laevalt lahkumist. Eelnõu juurde lisatud Vabariigi Valitsuse määruse kavandist nähtuvalt käsitletakse infot laeval toimunud vahejuhtumite (sh jõu, relva ja erivahendite kasutamise vajadus, tekkinud kahju jm

<sup>18</sup> GUARDCON, *supra* nota 9.

<sup>19</sup> Feldtmann B., *supra* nota 13.

<sup>20</sup> Svanberg, K. „The use of private maritime guards as an innovative means to fulfil states duty to cooperate in the repression of maritime piracy. Part 1.“ International Journal of Maritime Crime & Security, vol 1, issue 2, p 41. Kättesaadav: [http://www.ijmcs.co.uk/cdn/article\\_file/2020-11-09-15-02-16-PM.pdf](http://www.ijmcs.co.uk/cdn/article_file/2020-11-09-15-02-16-PM.pdf)

olulised asjaolud) kohta osana laevakaitsjate laevalt lahkumise teavitusest. MKM leiab, et nimetatud vahejuhtumite raporteerimine ei saa olla osa relvastatud turvatöötajate laevalt lahkumise teavitusest, vaid vahejuhtumite raporteerimine tuleb sätestada vastavas eeskirjas eraldi osana. Seejuures tuleb täiendada eelnõu kavandis esitatud volitusnormi, lisades laevakaitsjate kasutamise eeskirjaga kehtestatavate nõuete loetellu vahejuhtumitest teavitamise/raporteerimise kord. Arvestades, et kõnealust nõuet eelnõu kavandis toodud volitusnorm ei sisalda, samuti ei tulene vahejuhtumitest teavitamise kohustust teistest eelnõus seaduse tasandile kavandatud sätetest, ei kohalduks vahejuhtumitest teavitamise korra rikkumisele vastutuse regulatsioon.

Erialases kirjanduses on märgitud, et riigid on jõu kasutamise kontrollimiseks rakendanud raporteerimise kohustust (nn juhtumijärgsed raportid), sõltuvalt riigisisest regulatsioonist kas mereadministratsioonile, justiitsministeeriumile või sootuks riigiprokurörile. Osad riigid kasutavad dualistikku lähenemist (Saksamaa, Holland), st et raporti esitab asjaomasele lipuriigi asutusele nii kapten kui laevakaitsjate meeskonna juht (nn team-leader), samas nt Taani on rakendanud ühe raporti esitamise kohustust (raporti esitab laevaomanik kapteni ütluste alusel). MKM hinnangul on mõistlik kaaluda vahejuhtumitest teavitamise nõuete täiendamist, sh kas võimalike juhtumite uurimise valguses oleks mõistlik rakendada dualistikku lähenemist ja sätestada juhtumijärgse raporteerimise kohustus kaptenile ja turvatöötajate meeskonnajuhile.

Taani regulatsiooni kohaselt tuleb laevaomanikul esitada 72 tunni jooksul juhtumist arvates kirjalik raport, mis sisaldab juhtumi kirjeldust, isikute loetelu, kes olid juhtumisse kaasatud ja jõu kasutamise ulatuse kirjeldust. Samuti on sätestatud kaptenile kohustus teavitada samas piirkonnas sõitvaid teisi laevu piraadirünnakust.<sup>21</sup> Eelnevast lähtuvalt tasub analüüsida, kas eelnõus toodud nõue esitada info vahejuhtumi kohta relvastatud turvatöötajate laevalt lahkumise teavituses on põhjendatud, piisav ja mõistlik.

Siinkohal tuleb ka arvestada, et KMSK §-s 73 on sätestatud, et kui reisil viibival laeval leiab aset tegu, millele kohaldatakse Eesti karistusseadustikku, tagab kapten võimaluste piires sündmuskoha ja sündmusega seotud esemete puutumatuse. Kapten võib nõuda sündmuse asjaolude täpsustamiseks laeval olevatelt inimestelt seletusi ning anda olustiku puutumatuse tagamiseks korraldusi. Kapten dokumenteerib seletused, korraldused ja muud sündmusega seotud toimingud vabas vormis ning annab nimetatud dokumendid esimesel võimalusel üle prokuratuurile. Vajaduse korral võib kapten saata kuriteo toimepanemises kahtlustatava isiku ja kogutud materjalid Eestisse teise Eestis registreeritud laevaga.

MKM leiab, et kui relvastatud turvatöötajate kasutamisega seotud vahejuhtumitele kohaldub eriregulatsioon, tuleb see eelnõus selgesõnaliselt sätestada.

#### 4. Turvaettevõtja nõuetele vastavus

Üldine eeldus laeva pardal relvastatud kaitse kasutamiseks on, et ettevõtja, kes teenust osutab, on saanud vastavasisulise autoriseeringu või tegevusloa, mille tavapäraselt annab ametiasutus. See võimaldab tagada, et teenuse osutamiseks sõlmitakse leping maineka ettevõtjaga. Sõltuvalt riigist erineb see, kes on loa saajaks (nt turvaettevõtja Saksamaa ja Itaalia regulatsiooni kohaselt või laevaomanik Taani regulatsiooni kohaselt) ja detailsusaste, mida vastava tegevusloa saamiseks nõutakse ning mida ettevõtjate suhtes kontrollitakse.<sup>22</sup> Kui Eesti riigisiselt ei kehtesta eraldi tegevusloa või muu asjakohase litsentsi kohutust turvaettevõtjale või laevaomanikule (Taani regulatsiooni näitel), peab ülejäänud regulatsioon toetama seda, et riiklik kontroll seesuguse teenuse kasutamiseks täielikult puudulik ei oleks. Seda ka lähtuvalt eeldusest, et kui riik soovib

---

<sup>21</sup> Frier, C., *supra nota* 12.

<sup>22</sup> Feldtmann, B., Frier, C. and Mevis, P., *supra nota* 1.



end käsitleda nn kvaliteetse lipuriigina (mida Eesti igal juhul soovib), tuleb relvastatud turvatöötajate kasutamiseks pigem kehtestada vastutustundlik regulatsioon<sup>23</sup>.

Eelnõu kavandis on turvaettevõtjale tingimuseks seatud sellise riigi turvategevuse või laevakaitse valdkonna tegevusloa olemasolu, mille suhtes ei ole kehtestatud rahvusvahelist sanktsiooni, ning vastavus valdkonnas tunnustatud standarditele. ESC Global Security Ltd (ESC Global) on teinud ettepaneku aktsepteerida üksnes Euroopa Liidu (EL) liikmesriigi poolt välja antud asjakohast tegevusloa ning seda eeskätt põhjusel, et sellise loa kehtivust on võimalik vajadusel kontrollida ja EL piires on lihtsam ettevõtjat vajadusel vastutusele võtta. Ka MKM on töögrupis leidnud, et EL ettevõtjate puhul saaksime olla kindlamad, et vajalikud taustakontrollid on tehtud ning teenuse osutamisega seotud protseduurid välja töötatud. EL siseselt on politseiasutuste koostöö tõenäoliselt vajalikus osas juba toimiv ning tegevusloa autentsuse kontroll toimuks ladusamalt kui muude riikidega. Samas on oluline silmas pidada, et üksnes EL ja Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) ettevõtjate aktsepteerimisega jäävad Ühendkuningriigi ettevõtjad riigi EMP-st lahkumise tõttu kõrvale. Ühendkuningriik on antud teenuse pakkumise osas aga üks juhtivatest maailmas. Nimelt on avalike andmete kohaselt hetkel ISO standardi 28007 kohaselt akrediteeritud kokku 38 ettevõtjat järgnevatest riikidest: Kreeka (14), Ühendkuningriik (12), Ameerika Ühendriigid (4), Singapur (3), Sri Lanka (1), Küpros (1), Keenia (1), Hong Kong (1), Dubai (1), Eesti (1).<sup>24</sup> Seega, sõltuvalt politseiasutuste koostöö toimimisest võiks kaaluda turvaettevõtjate piiramist üksnes EMP või näiteks EMP, Ühendkuningriigi või Šveitsi tegevusloa nõudega. MKM hinnangul on Ühendkuningriigi kaasamine põhjendatud, kuna riik oli kuni 2020. aastani EL ja EMP liige, mistõttu on tegemist sarnase kultuuriruumiga, samuti on riigiga juba välja arendatud toimivad (politsei)koostöösuhted, millest tulenevalt on Eesti ametiasutustel kergem vajadusel kontrollida sealsete turvaettevõtjate tausta ning neid vastutusele võtta. Samuti on erialakirjanduses välja toodud, et kõnealused riigid omavad ka samataolisi rahvusvahelisi inimõigustega seotud kohustusi.

Lisaks märgime, et valdkonnas tunnustatud standarditele viitamise osas tuleb lähtuda Standarditele viitamise juhendist<sup>25</sup>. Standardid on vabatahtlikud dokumendid, mille järgimine ei ole kunagi olemuselt kohustuslik. Kui standard soovitakse teha kohustuslikuks, peab standardile viitest nähtuma, et õigusakti nõuete täitmiseks on lubatud järgida üksnes viidatud standardit. Otsene viide standardile sisaldab standardi tähist ning selle puhul on alati üheselt selge, millist standardit tuleb järgida. Seetõttu võiks kaaluda seaduses standardile viitamist näiteks järgnevalt: „(mere)turvaettevõtja peab olema akrediteeritud ISO standardi 28007 järgi“. Samuti, kuna ISO 28007 sertifikaadi eelduseks on ISO 28000 standardile vastavus, tuleks kaaluda ka viidet ISO standardile 28000.

Standardi kohustuslikuks tegemisel tuleb arvestada, et tegemist on üldiste miinimumnõuetega, mistõttu tuleb vajalikus ulatuses riigi poolt kehtestada siiski täiendav regulatsioon. Seejuures tuleb analüüsida ning reguleerida näiteks järgnevaid aspekte:

#### **4.1.kindlustuskaitse ulatus** – ISO standardi 28007 punkt 4.1.11 näeb ette kindlustuse nõude.

Täpsemalt peab ettevõtja selle kohaselt tõendama, et tal on piisav kindlustus tema tegevusest tulenevate riskide ja nendega seotud vastutuse katmiseks. IMO suunise

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Info on kättesaadav Security in Complex Environments Group (SCEG) veebilehel <https://www.sceguk.org.uk/accredited-certification-pscl-and-iso-28007/sceg-companies-awarded-accredited-certification-for-iso-28007-maritime/> ja <https://www.sceguk.org.uk/accredited-certification-pscl-and-iso-28007/non-sceg-companies-awarded-accredited-certification-for-iso-28007maritime/>

<sup>25</sup> Standarditele viitamise juhend õigusaktide ettevalmistajatele, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja Eesti standardimis- ja akrediteerimiskeskus, Tallinn: 2021, kättesaadav internetis: <https://www.evs.ee/images/uploaded/Infomaterjalid/Standarditele%20viitamise%20juhhis.pdf>

MSC.1/Circ.1443 punkti 3.4 kohaselt peaks turvaettevõtjal lepingu kehtivuse ajal olema laevaomaniku nõudmisele vastaval asjakohasel tasemel tsiviilvastutuskindlustus ja tööandja kindlustus ning õnnetusjuhtumi-, ravikulude- haiglaravi- ja tagasipöördumiskindlustus. Samuti peaks turvaettevõtja kindlustama oma personali tulirelvade kasutamisest tulenevate õnnetusjuhtumite, vigastuste ja kahju eest ning samuti võimalike nõuete vastu, mis võivad tuleneda tulirelvade veost või nende hooletust või tahtlikust väärkasutamisest. Samasisulised soovitusel annab ka IMO suunise MSC.1/Circ.1405/Rev.2 punkt 5.3. Nimetatud suunise punkt 5.2 rõhutab, et relvastatud turvatöötajate kasutamisest tulenev vastutus, kahju ja kulu võib mõjutada laevaomaniku vara- ja vastutuskindlustust. Seetõttu soovitatakse laevaomanikel enne turvaettevõtjaga lepingu sõlmimist ja turvatöötajate laevale lubamist konsulteerida selles osas oma kindlustusandjaga.

Saksamaa regulatsioon näeb näiteks ette, et minimaalne kindlustussumma kindlustusjuhtumi kohta on isikukahju ja asja kahjustamise (otsene varaline kahju) korral 5 miljonit eurot ning rahalise kahju (saamata jäänud tulu) korral 500 000 eurot.<sup>26</sup> Ka ESC Global on teinud ettepaneku sätestada, et laevakaitseteenust pakkuval ettevõtjal oleks kehtiv vastutuskindlustus summas vähemalt 5 miljonit USD kindlustusjuhtumi kohta. MKM hinnangul tuleks välja selgitada teiste riikide regulatsioonides kehtestatud minimaalsed kindlustussummad ning sellest lähtuvalt näha ette määrad ka Eesti regulatsioonis.

**4.2.turvameeskonna suurus** – ISO standardi 28007 punkt 5.2.2 näeb ette, et turvameeskonna suurus ja koosseis ning nende varustus tuleb kokku leppida kliendiga. Kokkulepe peab arvestama laeva lipuriigi ja turvaettevõtja asukoha riigi nõudeid. Seega ei tulene ISO standardist konkreetset nõuet turvameeskonna suurusele. ESC Global on teinud ettepaneku kehtestada meeskonna minimaalseks suuruseks kolm isikut, mis olevat täna rahvusvaheline standard. Erialakirjanduses on märgitud, et näiteks neljaliikmelise meeskonna nõue aitab tagada kõrgemat standardit ning seda eriti praegusel ajal, kus esineb kalduvus vähendada kulusid turvameeste arvu vähendamisega, kuna rünnakute arv on vähenenud.<sup>27</sup> Keskmine eraturvameeskondade suurus on erialakirjanduse kohaselt neli liiget.<sup>28</sup> Minimaalselt neljaliikmelise meeskonna näeb kohustuslikuna ette näiteks Saksa regulatsioon. Täpsemalt peab turvameeskond koosnema meeskonnajuhist, meeskonnajuhist asetäitjast, meedikust ja valvuritest, seejuures võib kolme viimasena nimetatud ülesannet täita sama isik, kuid meeskonnas peab endiselt olema neli liiget.<sup>29</sup> Ka GUARDCON tüüpleping näeb ette neljaliikmelise turvameeskonna kasutamise.<sup>30</sup> Samas Prantsuse regulatsiooni kohaselt määravad turvameeskonna liikmete arvu reeder ja (era)laevaturvaettevõtja ühiselt pärast riskianalüüsi, võttes arvesse laeva passiivseid kaitsemeetmeid; turvameeskonna liikmete arv ei tohi olla siiski väiksem kui kolm.<sup>31</sup> MKM hinnangul on põhjendatud jääda eelnõus pakutud minimaalselt neljaliikmelise meeskonna juurde. Seda eeldades ka arvestades, et COVID-19 pandeemia tõttu on piraatluse juhtumite arv taas regiooni tõusnud (võrreldes 2019. aastaga tõusis juhtumite arv 2020. aasta esimeses kvartalis 24% võrra).<sup>32</sup> Samuti on mõistlik sätestada, et üks

<sup>26</sup> Verordnung über die Zulassung von Bewachungsunternehmen auf Seeschiffen, § 12. Kättesaadav internetis: <http://www.gesetze-im-internet.de/seebewachv/BJNR156200013.html>

<sup>27</sup> Salomon, T. R., *supra* nota 6, p 245.

<sup>28</sup> Mevis, P and Eckhardt, S. "Armed On-board Protection of Dutch Vessels: Not Allowed Yet But Probably Forthcoming", Erasmus Law Review, 4, (2018), p 265. Kättesaadav internetis: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-18-00008.pdf>

<sup>29</sup> Salomon, T. R., *supra* nota 6, p 240; SeeBewachDV, *supra* nota 7, s 2 sub-s 1 p 2.

<sup>30</sup> SeeBewachDV, *supra* nota 7, Part II, cl. 3.

<sup>31</sup> La loi n° 2014-742 du 1er juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires a été publiée, art 14, kättesaadav internetis: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000029175262/>

<sup>32</sup> Svanberg, K., *supra* nota 20, p 33.

turvameeskonna liikmetest on meeskonnajuht ja vähemalt üks liikmetest meditsiinilise väljaõppega.

**4.3.turvameeskonna valik ja nõuded turvameestele** – ISO standard 28007 näeb turvaettevõtjatele ette juhised, millest turvameeste valikul võiks lähtuda, kuid ei sätesta turvameestele konkreetseid nõudeid. Näiteks peaks standardi punkti 4.3.2 kohaselt turvameeste taustauuring ettevõtja protseduurireeglite kohaselt hõlmama identiteedi, vanuse ja isikliku ajaloo nõudeid, töökogemuse ülevaadet, karistatuse kontrolli, julgeoleku- ja korrakaitseteenistuse kontrolli, isiku meditsiinilise, füüsilise ja vaimse seisundi hindamist, narkootikumide ja alkoholi kuritarvitamise ajaloo kontrolli, tulirelvade käitlemiseks sobivuse ning kogemuse ja sertifikaatide hindamist. Tegemist on väga üldise suunisega ning piisavalt konkreetseks võiks pidada üksnes eelnimetatud punkti alapunktis k) muuhulgas sätestatud nõuet merendusalse meditsiiniabi sertifikaadi olemasoluks.

Määruse eelnõus sätestavad laevakaitsja nõuded §-d 3 ja 4, mis näevad ette vanusepiirina 21 aastat, töövõimelisuse ja karistuse puudumise nõude, samuti nõude omada teadmisi ja oskusi laevade ja nende turvalisuse tagamise, relvade ja jõu kasutamise ning esmaabi kohta ning kehtiva relvaloa nõude.

Kehtiva TurvaS § 21 on turva- ja valvetöötajale kehtestatud nõuete osas samuti üsna üldine, kuid Siseministeeriumi poolt 2019. aastal kooskõlastamisele saadetud turvategevuse seaduses<sup>33</sup> on turvatöötajale ette nähtud üsna täpsed nõuded.<sup>34</sup>

Taani regulatsiooni kohaselt on turvatöötaja miinimumnõueteks enese identifitseerimine, vanus vähemalt 20 aastat, maksimaalselt kolme kuu vanune väljavõte politseiregistrist, millest ei tohi nähtuda karistus teo eest, mis muudaks isiku relva kandmise ja kasutamise osas sobimatuks, asjakohane tulirelvade kasutamise kogemus, vajalikud teadmised enesekaitse ja hädaseisundi regulatsioonist ning isikuomadused, mis ei muuda isiku turvatöötajana tegutsemist mittesoovitavaks.<sup>35</sup> Erialakirjanduses on selgitatud, et isiku sobivuse välistavad automaatselt mistahes süüdimõistmised kuritegude eest, mis toovad kaasa „pikema vangistuse“, s.o tapmine, mõrv, süütamine ja vägistamine. Väiksemad süüteod ei ole automaatselt välistavaks asjaoluks, välja arvatud süüteod

<sup>33</sup> Turvategevuse seaduse eelnõu, *supra* nota 3.

<sup>34</sup> § 16. Turvatöötaja nõuded

(1) Turvatöötajaks saab olla isik, kes:

1) on vähemalt 18-aastane põhihariduse ja täieliku teovõimega Eesti kodanik või isik, kes on Eestis saanud alalise elamisõiguse või kellele on Eestis antud pikaajalise elaniku elamisluba;

2) valdab eesti keelt seadusega või seaduse alusel antud õigusaktidega kehtestatud tasemel;

3) on omandanud turvatöötaja kutse;

4) on sellise kehalise ettevalmistuse ja tervise seisundiga, mis võimaldab tal tööülesandeid täita;

5) oma isiksuseomaduste ja kõlbluse poolest on sobilik täitma turvatöötaja ülesandeid ning tema käitumine või eluviis ei ohusta tema enda ega teise isiku turvalisust;

6) ei ole sõltuvuses alkoholi, narkootilise või psühhotroopse aine kasutamisest.

(2) Turvajuhil peab lisaks käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatule olema keskaridus ja tal peab olema turvajuhil kutse.

(3) Turvatöötajana on keelatud töötada isikul, kelle karistusandmed tahtlikult toime pandud kuriteo kohta ei ole karistusregistrist kustunud või kes on kriminaalmenetluses tahtliku kuriteo toimepanemises kahtlustatav või süüdistatav.

(4) Turvatöötaja on kohustatud läbima täienduskoolituse käesoleva seaduse § 4 lõike 4 alusel kehtestatud turvategevuse eeskirjas sätestatud korras.

(5) Turvatöötajal võib olla välisriigis antud turvatöötaja kutse, kui seda on tunnustanud välisriigi kutsekvalifikatsiooni tunnustamise seaduse kohaselt Politsei- ja Piirivalveamet.

<sup>35</sup> Order on the use of civilian, armed guards on Danish cargo ships (mitteametlik tõlge), sc 7. Inglise keeles kättesaadav:

<https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Orders/Order%20on%20the%20use%20of%20civilian,%20armed%20guards%20on%20Danish%20cargo%20ships.pdf>

relvaseaduse alusel. Asjakohaseks kogemuseks tulirelvadega loetakse aga vähemalt kaheaastast töökogemust politseis või sõjaväes.<sup>36</sup>

Malta regulatsiooni kohaselt peab turvatöötajal olema järgmiste baastreeningute sertifikaat: enesepääste (STCW A-VI/1-1), tuletõrje alused (STCW A-VI/1-2), elementaarne esmaabi (STCW A-VI/1-3), isiklik ohutus ja ühiskondlik vastutus (STCW A-VI/1-4).<sup>37</sup> Sisuliselt nõutakse ohutusalase baasõppe läbimist tõendavat dokumenti.

ESC Global on avaldanud oma turvatöötajate miinimumnõuetena sõjaväe- või korrakaitseteenistuse kogemus, „puhas“ karistusregistri väljavõte (maksimaalselt 3 kuu vanune, uuendatakse iga 12 kuu järel), laevapere liikme tervisetõend koos narkootikumide- ja alkoholitestiga ja psühholoogilise testiga (uuendatakse iga-aastaselt), STCW konventsioonile vastav ohutusalase koolituse tunnistus, turvalisuskohustusi täitva laevapere liikme tunnistus, poolautomaatse relva käsitlemise tunnistus (uuendatakse iga-aastaselt), esmaabi tunnistus, inglise keele valdamise tunnistus (vähemalt A1 tasemel), mereturvatöötaja koolituse läbimine (läbivijaks ESC Global). Lisaks ESC Global kehtestatud miinimumnõuetele võib sõltuvalt lipuriigist olla turvatöötajatele täiendavaid nõudeid.

Eelnevast lähtuvalt võib eelnõus turvaettevõtjale nõudena sätestada, et turvaettevõttel peavad olema protseduurireeglid turvatöötajate valiku ja sellega seonduvate toimingute teostamise (sh taustauuringu läbiviimise) kohta. Näiteks Saksamaa regulatsiooni kohaselt vaadatakse turvaettevõtjale litsentsi andmisel ettevõtja turvalisuse ja väljaõppe kontseptsiooni ja hinnatakse, kas vastavate protseduurireeglitega on tagatud, et üksnes usaldusväärsed ja pädevad inimesed Saksamaa lipu all sõitvatele laevadele pääsevad.<sup>38</sup>

Teenuse kvaliteet sõltub väga suurel määral turvameeskonna liikmeteks olevate isikute kvaliteedist ja kogemusest, mistõttu on meeskonna valiku ja kontrollimise protseduur ülioluline.<sup>39</sup> Seepärast on ka MKM hinnangul väga oluline näha riigisisest ette konkreetseid nõudeid, millele Eesti riigilippu kandva laeva pardale minevad relvastatud turvatöötajad peavad vastama. Asjakohased võiksid olla turvategevuse seaduse eelnõu § 16 lõike 1 punktid 4–6, lõiked 2 ja 3. Seejuures füüsilise ettevalmistuse nõuete kehtestamise vajadusele on viidanud ka laevandussektor (Eesti Laevaomanike Liit) oma tagasisides eelnõu kavandile. Samuti võiks kaaluda Taani eeskujul tulirelvadega asjakohase kogemuse nõudmist, s.o vähemalt kahe aastane julgeoleku- või korrakaitseteenistuse kogemus. Sellisel juhul oleks sisuliselt tagatud ka turvatöötaja kutse omandamise eeldused, ilma vastavat ranget nõuet seadmata. Kuna ISO standard on soovitusliku iseloomuga, tuleks täpsustada ka nõutava ettevalmistuse (koolituste) nõudeid – näiteks merendusosalase meditsiiniabikoolituse või ohutusalase koolituse läbimise nõue. Lisaks tekitab MKM hinnangul kahtlusi, kas turvaettevõtja poolt nõutav inglise keele valdamine vähemalt A1 tasemel (algeline keelekasutus) on piisav, arvestades, et turvatöötaja peab mõistma erinevate riikide valdkonnaspetsiifilisi regulatsioone ning oskama sellele vastavalt oma käitumist seada ja relvi käidelda. MKM hinnangul tuleb relvastatud turvatöötajale kehtestatud nõudena veel sätestada, et isik ei tohi olla karistatud isikuvastaste süütegude, narkootikumide või psühhotropsete ainete omamise või tarvitamisega seotud rikkumiste ning relva käitlemisega seotud nõuete rikkumise eest. Konkreetsete karistusliikide sätestamine tagaks turvaettevõtjale suurema valikuvabaduse turvatöötajate leidmisel, kuid tuleb analüüsida ja hinnata, kas erinevate riikide karistusõiguse spetsiifikast (süütegude erinev kvalifitseerimine) lähtuvalt sellisest määratlusest ka praktikas lähtuda või oleks mõistlik siiski kehtestada täielik karistatuse

<sup>36</sup> Frier, C., *supra* nota 12, p 228.

<sup>37</sup> Merchant Shipping Notice 106 - Placement of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) on board Maltese ships, Merchant Shipping Directorate (Malta). Kättesaadav internetis: <https://www.transport.gov.mt/include/filestreaming.asp?fileid=2915>

<sup>38</sup> Salomon, *supra* nota 6.

<sup>39</sup> MSC.1/Circ.1405/Rev.2, *supra* nota 10, lisa p 4.4.

(sh ka nt liiklussüüteod) puudumise nõue. Karistusandmete väljavõtte ei tohiks olla vanem kui 3 kuud. Turvaettevõtjal tuleks lepingu sõlmimisel esitada kinnitus selle kohta, et relvastatud turvatöötajad kõnealusele nõudele vastavad. Nimetatu annaks võimaluse nõuetele vastavust ka pisteliselt kontrollida. Kõnealuses osas on mõistlik küsida täiendavalt arvamust Justiitsministeeriumilt.

Lisaks eeltoodule märgime, et eelnõu kavandis on toodud nõue, mille kohaselt ei tohi relva ja laskemoona kanda joobeseisundis. MKM hinnangul tuleb eelnõus sätestada, et laeval relvastatud kaitse teenuse osutamise käigus on keelatud tarvitada alkoholi või muid joovet tekitavaid ained, st et vastavasisuline keeld ei peaks seonduma üksnes relva kandmisega, vaid olema kehtestatud kogu teenuse osutamise perioodiks. Ka BIMCO lepingu punktis 22 on sätestatud, et relvastatud turvatöötajad ei too kaasa ning ei tarbi laeval alkoholi ega narkootikume.

**4.4.relvade hoiutingimused** – ISO standardi 28007 punkt 4.2.5 e) näeb ette, et turvaettevõtjal peaks olema selged ja õigusnormidega kooskõlas olevad korraldused relvade ohutuks ja turvaliseks hoiustamiseks ja liigutamiseks, kui neid ei kasutata. Ka IMO suunised jäävad siinkohal napolisõnaliseks, viidates vaid, et relvade transport ja hoiustamine peab toimuma kooskõlas lipu-, ranniku- ja sadamariigi regulatsioonidega. Siseministeerium on lubanud antud küsimust täpsemalt analüüsida ja kujundada omapoolse seisukoha, kuid esitame siiski mõned tähelepanekud.

Küprose regulatsiooni kohaselt on kaptenil kohustus juhendada, jälgida ja kontrollida tulirelvade ja turvavarustuse laevale laadimist, ladustamist, laevaga transporti ja lossimist. Tulirelvade ja turvavarustuse ladustamine laeval peab olema korraldatud tagades, et laeval olevad isikud ja isikud, kes panevad või plaanivad toime panna õigusvastase teo, ei pääse nendele ligi. Samuti tuleb tagada, et turvaettevõtja pääseb tulirelvadele ja turvavarustusele ligi üksnes juhul, kui nende kasutamine on vajalik ning et tulirelvadele pääseb ligi üksnes kõrgendatud ohupiirkonnas.<sup>40</sup> Malta regulatsiooni kohaselt tuleb tulirelvad igal ajal ladustada ohutul viisil ja kooskõlas reederi välja töötatud protseduuridega.<sup>41</sup>

MKM hinnangul tuleks relvade hoiustamise üldnõuded küll ette näha, kuid need peaksid olema piisavalt paindlikud, et neid oleks võimalik ja mõistlik täita. Nõuete kehtestamisel tuleb arvestada ka asjaoluga, et mõni kaugsõidulaev võib oma eluea jooksul kõrgendatud ohupiirkonda sattuda vaid mõnel üksikul korral. Spetsiaalsete relvakappide ehitamise nõudmine laeva silda ei ole mõistlik, kui relvade hoidmise ohutus on võimalik tagada ka muul viisil – näiteks mõnes muus lukustatavas ruumis, mille puhul on tagatud asjasse mittepuutuvate isikute eraldatus relvadest ja laskemoonast.

## 5. Kõrgendatud ohupiirkondade loetelu kehtestamine

Eelnõu kohaselt kehtestab kõrgendatud ohupiirkondade loetelu Transpordiameti peadirektor käskkirjaga. Haldusmenetluse seadustiku § 51 lõike 1 järgi antakse haldusakt (sh käskkiri) haldusorgani poolt haldusülesannete täitmisel avalikõiguslikus suhtes üksikjuhtumi reguleerimiseks. Kõrgendatud ohupiirkondade loetelu ei saa MKM hinnangul kehtestada üksikjuhtumi reguleerimiseks antava õigusaktiga. HMS § 51 lõige 2 näeb ette ka üldkorralduse, s.o üldiste tunnuste alusel kindlaksmääratud isikutele või asja avalik-õigusliku seisundi muutmisele suunatud haldusakt. Riigikohus on selgitanud, et: „Üksikaktile omase konkreetsusega

<sup>40</sup> The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012. Unofficial translation. S 18 sub-s 1-4. Kättesaadav internetis:

[https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/AD20EEAF5ABF67A7C225832000401D9D/\\$file/Law%2077\(I\)-2012-Piracy-Version%20181012-EN.pdf?openelement](https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/AD20EEAF5ABF67A7C225832000401D9D/$file/Law%2077(I)-2012-Piracy-Version%20181012-EN.pdf?openelement)

<sup>41</sup> The Schedule of the General Authorisation (Protective Security Measures on board Ships) Regulations, Legal Notice 19 of 2013, s 5 sub-s 2. Kättesaadav internetis: <https://legislation.mt/eli/sl/480.4/eng/pdf>



*ei ole tegemist, kui reguleeritakse üldist käitumise korda piiritletud maa-alal, nt tänavatel kauplemist või kasside ja koerte pidamise nõudeid linna või ka linnaosa territooriumil. Üldkorraldusega reguleeritav tegevus peab olema seotud konkreetse kinnistuga.*<sup>42</sup> Antud juhul ei oleks kõrgendatud ohupiirkonnad konkreetset kinnistut, vaid tõenäoliselt koordinaatidega määratletud merealad. Seega tuleks kõrgendatud ohupiirkonnad määratleda üldaktiga, mistõttu peaks tegemist olema ministri või Vabariigi Valitsuse määrusega. Samuti, kuna relvastatud turvameeste kasutamine laevadel võib viia vägivalla eskaleerumiseni, tuleb nende laevale lubamine ülimalt hoolikalt läbi kaaluda. Seetõttu võiks seadusandja poolt ette näha ka kaalutlused, millest määruse andja loetelu kehtestamisel peaks lähtuma, näiteks hiljutiste rünnakute statistika<sup>43</sup> alusel tehtud ohuhinnang vms.

IMO sellekohased suunised keskenduvad tugevalt Adeni lahele, kuid viimaste rünnakute statistika näitab, et oht on liikunud Adeni lahelt Guinea lahte, Singapuri väina ja Indoneesia piirkonda ning Kariibi merre. Näiteks Belgia lubab relvastatud turvamehi kasutada Adeni lahes ja India ookeanis ning Guinea lahe avamere piirkonnas.<sup>44</sup> Küpros on kõrgendatud ohupiirkonnadena määratlenud Ida-Aafrika ja India Ookeani loodeosa (Ida-Aafrika mereosa, India Ookeani loodeosa, Araabia meri, Omaani laht, Adeni laht, Punase mere lõunaosa) ning Lääne-Aafrika ja Guinea lahe.<sup>45</sup> Prantsuse regulatsiooni kohaselt on relvastatud turvatöötajate kasutamine lubatud väljaspool riikide territoriaalmerd ja peaministri määrusega kindlaksmääratud ohualadel. Laevaomanike, kaitseministri, transpordiministri ja välisministri esindajatest koosnev komisjon saab peaministrile teha ettepanekuid ohualade määramisel vastavalt tuvastatud ohuarengutele.<sup>46</sup>

## 6. Jõu kasutamine

Eelnõu kavandi kohaselt võib turvameeskond tulirelva kasutada üksnes hädakaitstes, seejuures hädakaitse piire ületamata. Hädakaitse on sisustatud KarS § 28 lõikes 1 – tegu ei ole õigusvastane, kui isik tõrjub vahetut või vahetult eesseisvat õigusvastast rünnet *enda või teise isiku* õigushüvedele, kahjustades ründaja õigushüvesid, ületamata seejuures hädakaitse piiri. KarS § 28 lõike 2 kohaselt isik ületab hädakaitse piiri, kui ta kavatselt või otsese tahtlusega teostab hädakaitset vahenditega, mis ilmselt ei vasta ründe ohtlikkusele, samuti kui ta ründajale kavatselt või otsese tahtlusega ilmselt liigset kahju tekitab.

Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) artikkel 101 kohaselt loetakse piraatluseks muuhulgas ebaseaduslikke kinnipidamisi, ründeid või muid vägivallaakte, mille on isikliku kasu saamise eesmärgil toime pannud eravalduses oleva laeva või õhusõiduki meeskond või reisijad ning mis on suunatud teise laeva või selle pardal asuva vara või isikute vastu avamerel või kohas, mis ei kuulu ühegi riigi jurisdiktsiooni alla. IMO resolutsiooni A.1025(26) lisa punkt 2.2 defineerib laeva relvastatud ründamise muuhulgas kui mistahes ebaseadusliku kinnipidamise, ründe või muu vägivallaakti või selle ohuna, mis ei ole piraatlus ning mis on isikliku kasu saamise eesmärgil suunatud laeva või selle pardal olevate isikute või vara vastu riigi sisevetes, saartevahelisel merel või territoriaalmerel.<sup>47</sup> Peame siinjuures vajalikuks ka märkida, et

<sup>42</sup> RKHKo 07.05.2003, nr 3-3-1-31-03, p 16.

<sup>43</sup> International Chamber of Commerce (ICC) Commercial Crime Services, IMB Piracy & Armed Robbery Map 2021, kättesaadav internetis: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

<sup>44</sup> ECSA – Comparison of flag state laws on armed guards and arms on board.

<sup>45</sup> First Schedule of The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012, kättesaadav internetis: [https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/AD20EEAF5ABF67A7C225832000401D9D/\\$file/Law%2077\(I\)-2012-Piracy-Version%20181012-EN.pdf?openelement](https://www.dms.gov.cy/dms/shipping.nsf/all/AD20EEAF5ABF67A7C225832000401D9D/$file/Law%2077(I)-2012-Piracy-Version%20181012-EN.pdf?openelement)

<sup>46</sup> La loi n° 2014-742, *supra nota* 31, art 13.

<sup>47</sup> IMO Resolution A.1025(26) - Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships. Kättesaadav internetis: <https://www.wco.org/~/media/imo/LocalResources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf>



Sotsiaalministeerium on käesoleval ajal täiendamas Eesti õigusruumi relvastatud ründamise (röövi) mõistega meretöö seaduses.<sup>48</sup>

Sektori tagasisides toodi korduvalt välja, et hädakaitse põhimõtetest lähtumine on problemaatiline, kuna hädakaitse saab tekkida ainult isikuvastase ründe puhul, kuid antud olukorras kaitstakse ja rünnatakse esmajoones vara (laeva). Väga oluliseks peeti ennetava tõrje lubamist, vältimaks olukorra eskaleerumist kaitstaval laeval asuvate isikute ründe otsese ohu ja hädakaitse seisundi tekkimiseni. MKM hinnangul tuleb samuti regulatsiooni kehtestamisel arvestada, et relvastatud turvatöötajatel oleks piisav tegutsemisruum rünnakute tõrjumiseks, vastasel juhul ei ole relvastatud turvatöötajate kaasamisest abi, vaid vastupidiselt võib viia ohu eskaleerumiseni.

Erialakirjanduse kohaselt on jõu kasutamine üks olulisemaid küsimusi antud valdkonnas. Ühest küljest ei reguleeri rahvusvaheline mereõigus jõu kasutamist (seda nii seoses riigiasutuste jõu kasutamisega üldiselt või konkreetselt piraadivastases tegevuses, kui ka eraisikute poolt enesekaitse õiguse kasutamisel). Samas peab mereõiguse regulatsioon enesekaitse kasutatavat jõudu kaudselt enesestmõistetavaks, ilma täiendavaid juhiseid andmata. Teisest küljest näeb Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon inimõiguste seisukohalt ette vähemalt kaks kohustust. Esiteks, riigi poolt üksikisiku vastu kasutatav surmav jõud peab piirnema absoluutse miinimumiga ja seda võib kasutada ainult viimase abinõuna. Teiseks, isiku õigus elule on seotud isiku õigusega enesekaitsele, mis tähendab, et süütute isikute elu kaitse võib viimase abinõuna õigustada „vähem süütute“ elude võtmist. /.../ Relvastatud turvatöötajate poolt jõu kasutamine ja õiguspärase enesekaitse konkreetsed piirid on riiklikul tasandil reguleeritav küsimus. Itaalia, Hollandi, Taani ja Saksamaa regulatsioonide ülevaated viitavad, et üldine lähenemine on kriminaalõiguse enesekaitse üldpõhimõtetele tuginemine ning antud valdkonnas jõu kasutamise konkreetset raamistikku ei ole eraldi välja töötatud.<sup>49</sup>

Saksa regulatsiooni käsitlevas erialakirjanduses on märgitud, et jõu kasutamise keelust on erandid lubatud üksnes kooskõlas seadusega, eriti enesekaitse reeglitega ja pidades seejuures silmas kaitsetegevuse asjakohasust, vajalikkust ja proportsionaalsust.<sup>50</sup> Samas näeb relvastatud turvameeste kasutamist reguleeriv määrus ette konkreetsed tegevusjuhised (laskmise järjekord vastavalt olukorra eskaleerumisele õhk – vesi – asi – isik) enesekaitse rakendamiseks rünnakuolukorras.<sup>51</sup> Erialakirjanduse kohaselt on üksnes enesekaitseõigus osutunud praktikas piisavaks, kuna Saksa karistusõiguses on enesekaitse mõiste üsna lubav.<sup>52</sup> Taani relvastatud turvameeste regulatsioon ei näe samuti ette erireegleid jõu kasutamiseks ning seega tuleb eeldatavasti lähtuda karistusseaduse enesekaitse põhimõtetest.<sup>53</sup> Samas ei ole Taani karistusseaduse kohaselt esmapilgul enesekaitseõigus seotud üksnes isiku vastu toime pandava rünnakuga ning lähtub laiemalt rünnatava huvidest.<sup>54</sup>

Eelnevast tulenevalt on jõu kasutamise reeglite sätestamisel oluline mõista, et kuigi enesekaitseõigus on peaaegu universaalne printsiip, on selle reegli konkreetne eesmärk ja sisu riigiti erinev. Samuti on riigiti erinevad tagajärjed, mis kaasnevad relvastatud turvameeste

<sup>48</sup> Meretöö seaduse muutmise seaduse eelnõu. Kättesaadav eelnõude infosüsteemis: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/8d4a745d-c915-4344-96ff-e11ba8253b43>

<sup>49</sup> Feldtmann, B., Frier, C. and Mevis, P., *supra* nota 1, p 269.

<sup>50</sup> Salomon, T. R., *supra* nota 6, p 241.

<sup>51</sup> SeeBewachDV, *supra* nota 7, s 12 sub-s 4.

<sup>52</sup> Salomon, T. R., *supra* nota 6, p 241.

<sup>53</sup> Frier, C., *supra* nota 12, p 230.

<sup>54</sup> Acts committed in self-defence are not punishable if they were necessary to resist or avert an unlawful attack that has begun or is imminent, provided that such acts do not manifestly exceed what is reasonable with regard to the danger inherent in the attack, the aggressor and the importance of the interests endangered by the attack. The Criminal Code, § 13 (1). Inglise keelne tõlge kättesaadav internetis: [https://europam.eu/data/mechanisms/PF/PF%20Laws/Denmark/Denmark\\_Criminal\\_Code\\_2005.pdf](https://europam.eu/data/mechanisms/PF/PF%20Laws/Denmark/Denmark_Criminal_Code_2005.pdf)

tegutsemisega enesekaitstes, kuigi neil selleks õigust ei olnud (nt kui nad ei hinnanud õigesti, kas läheneva paadi meeskond on piraadid, relvastatud kalamehed või hoopis pantvangid). /.../ Erinevad suunised, sh IMO suunis MSC.1/Circ.1405/Rev.2, rõhutavad et pardal oleva turvameeskonna esmane eesmärk on hoida ära ebaseaduslik tungimine pardale ning kaitsta pardal olevate isikute elu, kasutades selleks minimaalset jõudu. Seejuures täpsustavad India vastavad suunised, et „vajalikkust“ tuleb hinnata vastavalt eesmärgile vältida ebaseaduslikku pardale tungimist.<sup>55</sup>

Ehk teisisõnu, enesekaitseõigus on riigiti erinev alates hetkest mil õigus enesekaitsele vallandub kuni selleni, kas vastav õigus on antud ainult inimelu kaitseks või ka vara kaitseks, mistõttu enesekaitse ühe riigi õiguse kohaselt ei pruugi tähendada sama teise riigi regulatsioonis. Seetõttu peavad relvastatud turvatöötajad tihti ülesandeid täitma ebaselgetes juriidilistes tingimustes, mis võib halvimal juhul päädida kriminaalvastutusega.<sup>56</sup> Eelnevast lähtuvalt peavad ka Eesti lipu all sõitval laeval relvastatud kaitse kasutamise võimaluse sätestamisel olema üheselt mõistetavalt ja selgelt jõu kasutamise reeglid kehtestatud, et vältida arusaamatusi ja soovimatuid tagajärgi.

Eesti kohtupraktika kohaselt peab hädakaitse seisundi olemasoluks esinema õigusvastane rünne kaitsja või teise isiku õigushüvedele. Seejuures peab rünne olema vahetu või seisma vahetult ees (peab olema vahetu oht ründeks). Seega võib hädakaitse seisund tekkida enne seda, kui ründaja tegevus jõuab katse staadiumisse karistusõiguslikus mõttes ehk enne vahetu ründe algust. See aga tähendab, et rünnatav isik ei pea ootama, et ta satuks ründajaga vahetusse võitlusolukorda, vaid ta võib enda või teise isiku õigushüvede kaitseks hakata tegutsema hetkest, kui seda õigushüve ähvardab reaalne oht vahetuks ründeks. Selleks, et määratleda, kas ründaja käitumine annab aluse kartuseks, et nüüd võib järgneda vahetu rünne, tuleb igal konkreetset juhul olukorda hinnata ja tuvastada, kas oht kaitsja või mõne teise isiku õigushüvele oli olemas või mitte. Ründest tuleneva ohu hindamiseks kasutatakse nn objektiivse kõrvaltvaataja mõistet, mis tähendab, et olukorda püütakse hinnata selle informatsiooni järgi, mis oli kasutada konkreetsetes sündmuses osalejatel (nn *ex ante* hindamine). Kui selline "objektiivne kõrvalseisja" leiab, et õigushüve kahjustamine oli tõenäoline, siis tuleb asuda seisukohale, et ründe oht oli olemas.<sup>57</sup> Samuti tuleneb kohtupraktikast, et kaitsetegevus seisneb ründaja õigushüve kahjustamises ründe tõrjumiseks. Kaitsetegevuseks valitud vahend peab olema sobiv ründe lõpetamiseks ehk ründe lõplikuks tõrjumiseks, kuid samas ka säästvaim vahend selle eesmärgi saavutamiseks.<sup>58</sup>

Eelnevast nähtuvalt on ilmne, et üksnes hädakaitse sätetele viitamisest relvastatud turvameeste jõu kasutamise reguleerimisel ei piisa ning proportsionaalsuse ja vajalikkuse põhimõtted kõrgendatud ohupiirkondades liiklemisel vajaksid täpsustamist. MKM hinnangul võiks siinkohal aluseks võtta Saksa regulatsiooni astmelise lähenemise vastavalt rünnaku eskaleerumisele. See annaks kindluse ka nii reederile kui turvaettevõtjale, et vahetu (piraadi)rünnaku ohu olukorras on relvade kasutamine isikute pardale tungimise ära hoidmiseks lubatud.

Lisaks eeltoodule tuleb arvestada, et relvastatud turvatöötajatel ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt piraatide kinnipidamisõigust.<sup>59</sup> Kinnipidamisõigus on sätestatud kaptenile. KMSK § 62 kohaselt kui laeval viibiva isiku tegevus on ohtlik laevale või laeval olevatele inimestele ja varale, on kaptenil õigus paigutada see isik eriruumi ja hoida teda seal kuni laeva saabumiseni esimesse Eesti sadamasse. Eriruumis ebaseadusliku kinnipidamise eest vastutab kapten seadusega

---

<sup>55</sup> Petrig, A. „The Use of Force and Firearms by Private Maritime Security Companies Against Suspected Pirates“, *International and Comparative Law Quarterly* (2013), volume 62, p 688. Kättesaadav internetis: [https://edoc.unibas.ch/29037/1/20130827113144\\_521c720064666.pdf](https://edoc.unibas.ch/29037/1/20130827113144_521c720064666.pdf)

<sup>56</sup> Feldtmann B., *supra nota* 13.

<sup>57</sup> RKKKo 3-1-1-17-04, 25.03.2004. a, p 10.

<sup>58</sup> RKKKo 3-1-1-107-12, 03.12.2012. a, p 10.

<sup>59</sup> Svanberg, K., *supra nota* 20, p 40.

kehtestatud korras. Seega tuleb laevadel relvastatud kaitse teenuse osutamisega seonduv kinnipidamisõigus (eelkõige relvastatud turvatöötaja osas) selgelt ja üheselt mõistetavalt riigisisises õiguses sätestada, sh regulatsiooni kehtestamisel arvestada, et ohupiirkonnas sõitev laev ei pruugi Eesti sadamasse kunagi jõudagi.

Täiendavalt märgime, et kapten on kohustatud merel hädasolijaid abistama. Sama sätestab ka KMSK § 67, mille kohaselt on kapten, kui ta saab seda teha ohustamata oma laevaperet ja reisijaid, kohustatud abistama iga merehädalist ja minema nii kiiresti kui olukord võimaldab appi hädasolijatele, kui talle teatati, et need vajavad abi, ja kui sellist tegevust tema poolt võib reaalselt arvestada. Kõnealuses paragrahvis tähendatud kohustuste täitmata jätmise eest kannab kapten seadusega kehtestatud vastutust. Tuleb arvestada, et olukorras, kus laeval viibivad relvastatud turvatöötajad ja kapten otsustab minna hädasolijale, sh teisele laevale appi, ei saa (ega ole ka lepingu järgi kohustatud) relvastatud turvatöötajad teise laeva suhtes toimuva rünnaku tõrjumiseks kaasabi osutada.

MKM hinnangul vajab jõu kasutamisega seonduva regulatsiooni väljatöötamine Justiitsministeeriumi arvamust ja kaasabi.

## 7. Kapteni vastutus

Eelnõu kavandi kohaselt täidavad laevakaitsjad laeval kapteni korraldusi ning relvi võib laeval kasutada ainult kapteni loal. Sektoris tekitas küsimusi, kuidas see praktikas välja näeks, kuna kapten ei ole relvastuse ja relvade kasutamisega seonduvas koolitatud, tal puudub vastav pädevus. Samuti tekkis küsimus, milline on kapteni lipuriigi poolne volituste maht ja õigused anda korraldusi, võttes arvesse, et ohu tõrje peaks algama enne rünnet ja isegi enne selget ründe ohtu, millest viimast aga meie karistusõigus ei võimalda.

IMO ringkirja MSC.1/Circ.1406/Rev.3 lisa punkt 5.2.6 näeb ette, et kui lipuriik peab relvastatud turvatöötajate kasutamist asjakohaseks ja lubatavaks, peaks ta looma eeskirjad, mis võiksid reguleerida muuhulgas turvatöötajate ja kapteni vahelist suhet pardal. IMO ringkirja MSC.1/Circ.1405/Rev.2 lisa punkt 5.7 kohaselt peaks reeder mereturvaettevõtjaga lepingut sõlmides tagama, et käsu- ja kontrollstruktuur reederi, kapteni, laevaohvitseride ja turvameeskonna tiimijuhi vahel on selgelt määratletud ja dokumenteeritud. Punkt 5.9.1 näeb ette, et vajaliku selguse tagamiseks peaks käsu- ja kontrollstruktuur sisaldama selget seisukohta, mis tunnistab, et kapten jääb alati juhtivaks ja tal on viimane otsustusõigus pardal, ning samuti protseduurireeglit juhuks kui kapten ei ole kättesaadav.

Laevakaitset käsitlevas eriväljaandes<sup>60</sup> kajastatud riikide raportitest tulid välja sarnased arutlused kapteni täpse positsiooni, võimupiiride ja vastutuse osas. Samas on see üks teemadest, milles rahvusvaheline mereõigus annab pigem selge õigusliku seisukoha: kapteni üldine autoriteet kõigis laeva, selle navigatsiooni ja meeskonda puudutavates küsimustes on sätestatud mitmetes konventsioonides, nt SOLAS konventsioonis. Samuti on sätestatud KMSK §-s 62, et kaptenil lasub laeva üldjuhtimine, sealhulgas laeva navigeerimine, kõikide ohutu laevasõidu tagamiseks vajalike meetmete rakendamine, korra säilitamine laeval, kõige selle ärahoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile. Kapteni korraldused temale antud volituste piires kuuluvad vastuvaidlematus korras täitmisele kõigi laeval olevate isikute poolt.

Siiski tekitab praktikas küsimusi kapteni autoriteedi seos jõu kasutamise ja enesekaitseõigusega. Esiteks ei kuulu need teemad tavaliselt kapteni väljaõppesse ja kogemusse. Teiseks on kapteni, turvameeskonna juhi ja üksiku turvatöötaja vaheline võimu jaotus praktikas pigem keeruline.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Vt *supra* nota 2.

<sup>61</sup> Feldtmann, B., Frier, C. and Mevis, P., *supra* nota 1, p 270.

Relvastatud turvatöötajate kasutamine toob seega igal juhul kaasa pädevuse ja võimu kattumise ja põrkumise.

Itaalia asjakohases määruses on kaptenil ja relvastatud turvatöötajate tiimijuhil erinevad ülesanded ja pädevused. Kuigi kapten on laevaomaniku esindaja pardal ja tema pädevuses on otsustada turvatöötajate relvastumine ja ülesrivistus, ei saa ta tegelikult mõjutada turvameeste taktikalisi otsuseid (seire, ohu tuvastus, asjakohaste kaitsemeetmete rakendamine jne). Samas jääb kaptenile alati õigus käskida tulistamine lõpetada.<sup>62</sup> Hollandi regulatsiooni kohaselt vastutavad laevaomanik ja kapten ILO parimate praktikate (BMP) järgimise eest, st nad peavad tagama, et kõik aktiivsed ja passiivsed kaitsemeetmed, mida saab rakendada, oleks rakendatud. Kaptenit saab kriminaalvastutusele võtta üksnes juhul, kui relvastatud turvameeskonna tiimijuht kasutas ebaproportsionaalselt relvi ja jõudu ning kaptenil oli kohustus sellesse sekkuda oma viimase otsustusõigusega.<sup>63</sup>

ISO standardi 28007 punkt 5.2.1 näeb ette, et turvaettevõtja peaks tagama, et käsuliin (ja seonduvad kohustused) reederi, kapteni, laevaohvitseride, turvameeskonna ja selle juhu vahel on selgelt määratletud ja dokumenteeritud enne turvameeskonna pardale minekut. Muuhulgas peaks käsu- ja kontrollstruktuur tunnustama, et kapten jääb alati otsustavaks ja tal on pardal viimase sõna õigus ning samuti ette nägema asendusvastutaja juhuks, kui kapten ei ole kättesaadav.

Ka BIMCO standardlepingu GUARDCON punktis 8 on püütud leida pädevuse jaotusele toimiv lahendus. Täpsemalt näeb punkt ette, et kapten jääb alati lõplikuks vastutajaks ohutu navigatsiooni ja laeva üldise juhtimise eest. Turvameeskond peab teavitama kaptenit ja vahiohvitseri oma kavatsusest rakendada ohuolukorras jõudu ning jääb seejuures ka oma jõu kasutamise osas tehtud otsuste eest ainuvastutavaks. Siiski on kaptenil alati õigus käskida tulistamine lõpetada.<sup>64</sup>

Eelnevast tulenevalt tuleks riigisiseses eelnõu menetluse protsessis analüüsida, otsustada ja regulatsioonis kajastada, mis saab näiteks juhul, kui kapten tiimijuhiga konsulteerides nõustub relvad hoiukapist väljastama ning seejärel tulistab turvatöötaja süütut kalameest, pidades teda ekslikult piraadiks. Kas kapten on sellisel juhul tapmisele kaasaaitaja, kuna osales ekslikus otsuses avada tuli?

MKM hinnangul tuleks asjakohases regulatsioonis (seaduse tasandil) sätestada, et relvastatud turvameeste pardale lubamist ning nende poolt ülesannete täitmist (sh tulirelvade käitlemist) ei käsitleta süüteost osavõtmisena. Kaptenile tuleks ette näha õigus igal ajal nõuda tulistamise jm jõu kasutamise lõpetamine. Kapten peaks vastutama üksnes juhul, kui ta ei sekku ilmselgelt ebaproportsionaalsesse jõu kasutamisse ja kapteni sekkumine oli antud olukorras võimalik.

## **8. Vastutus nõuete rikkumise eest ning juhtumite uurimine**

Esmalt peame vajalikuks märkida, et vastutuse sätted sõltuvad ülejäänud regulatsioonist, sh sellest, millised nõuded turvaettevõtjale kehtestatakse, millised nõuded on sätestatud relvastatud turvatöötajatele, millised kohustused on laevaomanikul, millised kohustused kaptenil jne. MKM-l on keeruline anda seisukohta vastutuse regulatsiooni osas, kui eelnõu ülejäänud sätted on alles väljatöötamisel või sõnastamisel. Sellest tulenevalt on keeruline anda seisukohta ka võimalike rahatrahvide määrade osas. Seda eelkõige arvestades, et Siseministeeriumi soov on olnud kehtestada regulatsioon, mis ei hõlma endas tegevuslubade väljastamist turvaettevõtjale, nagu on

---

<sup>62</sup> Bevilacqua, G. „Armed On-board Protection of Italian Ships: From an Apparent Hybrid Model to a Regulated Rise of Private Contractors“, *Erasmus Law Review*, 4, (2018), p 255. Kättesaadav internetis: <http://www.erasmuslawreview.nl/tijdschrift/ELR/2018/4/ELR-D-18-00010.pdf>

<sup>63</sup> Mevis, P and Eckhardt, S., *supra* nota 28, p 265.

<sup>64</sup> GUARDCON, *supra* nota 9, cl 8.

teinud muud riigid, sh Saksamaa, Taani, Itaalia. Näiteks Saksamaa regulatsioonis, kus on ette nähtud turvaettevõtjale litsentsi omamise kohustus, on litsentsita turvaettevõtja kasutamine karistatav rahatrahviga kuni 15 000 eurot. Arvestades, et kõnealuste riikide vastutuse regulatsioon on seotud suuresti tegevusloa nõuetega ja subjektid on allutatud tugevamale riiklikule kontrollile, on keeruline tuua adekvaatset paralleeli Eesti siseriiklikus õiguses. Samuti tuleb arvestada, et trahvimäärad peavad olema sellised, mis aitavad allutada subjektid seaduskuulekale käitumisele (st et nõuete rikkumine ei oleks majanduslikult oluliselt soodsam nende järgimisest) ja ühtlasi võrdelised tavapäraselt selliste rikkumiste eest kehtestatud määradega. MKM-i hinnangul vajab vastutuse regulatsioon täiendavat hindamist ja analüüsi, sh teiste riikide praktika süvitsi uurimist. Esitame alljärgnevalt esmased ettepanekud vastutuse regulatsiooni võimalikuks täiendamiseks.

Alustuseks märgime, et eelnõu kavandis on vastutuse osas toodud MSOS täiendamine §-ga 88<sup>2</sup>, mis sätestab trahvimäärad laevakaitsjate kasutamise nõuete rikkumise eest. Kasutamise nõuetele viidatakse eelnõu sättes, millega antakse Vabariigi Valitsusele volitus kehtestada määrusega laevakaitsjate kasutamise eeskiri, samas sisaldub õigus kasutada relvastatud turvatöötajaid üksnes kõrgendatud ohupiirkonna läbimisel laevakaitsjate kasutamise põhimõtete sätetes (mitte nõudena), mistõttu vastava kohustuse rikkumise korral ei saa vastutuse regulatsiooni kohaldada. Sama puudutab ka eelnõus toodud sätet, milles on kehtestatud, millise riigi ettevõtjaga võib laevaomanik lepingu sõlmida. Ka selle puhul ei ole eelnõu sõnastuse kohaselt tegemist laevakaitsja kasutamise nõudega, kuna vastav säte on toodud laevakaitsjate kasutamise põhimõtteid puudutavas osas.

MSOS-i kavandatava vastutuse regulatsiooni alusel ei ole üheselt arusaadav, kes on subjektiks, kelle suhtes sätet rakendada saab. Ei eelnõus seaduse tasandile planeeritud sätetes ega ka eelnõu juurde esitatud laevakaitsjate kasutamise eeskirjas ei ole nõuete juures märgitud isikut, kes nõuetele vastavust kontrollib või nendele vastamise tagama peab. Näiteks laevakaitsjate kasutamise eeskirja kavandi § 3 lg 1 kohaselt peab laevakaitsja olema vähemalt 21-aastane töövõimeline isik, kellel ei ole kehtivat karistust. Samas ei tulene eeskirjast seda kes (nt kas turvaettevõtja või laevaomanik?), millal ja mil viisil kontrollib, et relvastatud turvatöötaja nimetatud nõudele vastab, mistõttu ei saa nõuetele mittevastavuse korral vastutuse regulatsiooni rakendada.

MKM leiab, et teatud nõuetele mittevastamise korral peaks vastutust saama rakendada ka turvaettevõtja suhtes, kellega laevaomanik on lepingu sõlminud. Seda eelkõige näiteks juhul, kui turvaettevõtja on lepingu sõlmisel teadvalt valeandmeid esitanud või on lepingu alusel saatnud laevale relvastatud turvatöötaja, kes ei vasta seaduses sätestatud nõuetele või nt turvaettevõtjal puudub tegevusluba, mis seaduse järgi kohustuslik on. Laevaomanikul puudub lepingu sõlmimisele eelnevalt sisuliselt võimalus veenduda, kas turvaettevõtja või selle töötaja kõikidele seaduses sätestatud nõuetele vastab (nt karistusandmete puudumine või relvastatud turvatöötaja füüsilise ettevalmistuse nõuetele vastamine), mistõttu olukorras, kus turvaettevõtja talle (või oma töötajatele) seatud nõudeid ei järgi, peaks vastutus nõuete rikkumise eest langema turvaettevõtjale.

MKM hinnangul tuleks üldsõnalise regulatsiooni „laevakaitsjate kasutamise nõuete rikkumine“ asemel lisada detailsemad vastutuse sätted. Näiteks juhul, kui eelnõus esitatud volitusnormis ja selle alusel kehtestatavas laevakaitsjate kasutamise eeskirjas sätestatakse täpsem regulatsioon vahejuhtumite raporteerimise kohta, siis vastavate nõuete rikkumine ei peaks kuuluma laevakaitsjate kasutamise nõuete rikkumise vastutusalasse, vaid selles osas tuleks eraldi vastutuse säte kehtestada. Seejuures sätestab MSOS § 94<sup>14</sup> vastutuse laevaõnnetusest, ohtlikust juhtumist, vigastusest ja rikkest teatamata jätmise korral. Sõltuvalt eelnõus sätestatavate nõuete sisust võib piisata ka kõnealuse paragrahvi täiendamisest ja trahvimäärade kaasajastamisest.

Samuti, kui eelnõus sätestatakse täpsemad nõuded turvaplaani lisa relvastatud turvatöötajate kasutamist puudutavatele andmetele ja kui turvaplaanis kajastatu ettenähtud nõuetele ei vasta, siis

ei ole tegemist ilmselt laevakaitsjate kasutamise nõuete rikkumisega, vaid turvaplaanile seatud nõuete rikkumisega.

Eelnõu vastuse regulatsioonis esitatud trahvimäärad on liiga madalad. Siseministerium on ilmselt lähtunud MSOS-s kehtestatud trahvimääradest ja MKM nendib, et vastutuse regulatsioon MSOS-s vajab tervikuna (sh trahvimäärade osas) ülevaatamist. Laevandussektor (Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing) on eelnõu kavandile antud tagasisides samuti märkinud, et 3200 euro suurune rahatrahv ei motiveeri nõuetest kinni pidama. Sri Lankast laevale saabuvate ja Suezis laevalt lahkuvate laevakaitsjate teenused maksavad alates 60 000 dollarist. Arvestades laevakaitsjate kasutamisega seotud riske, ohte ja võimalikke administratiivkulusid, siis trahvimäärad peaksid olema kordades kõrgemad, st kõne alla võiks tulla suurusjärg 32 000 eurot ehk 10 korda kõrgem määr.

Seejuures näiteks Küpros on tulirelvade ja erivahendite nõuete rikkumise puhul teatud juhtudel (nt vastava loata teise riigi territoriaalvetes relvade ja erivahendite kasutamine) rakendanud kuni 15 aasta pikkust vangistust või kuni 75 000 euro suurust rahatrahvi (nimetatud meetmeid võib ka samaaegselt kohaldada).<sup>65</sup> Arvestades, et laeval relvade ja laskemoona arvestuse nõuete rikkumine ning relvade ja laskemoona hoidmise tingimuste rikkumine võib viia raskete tagajärgedeni, on eelnõus kavandatud trahvimäär (füüsilisele isikule 300 trahviühikut ja juriidilise isikule 3200 eurot) ilmselgelt liiga madal. Seejuures tuleb MKM hinnangul täiendavalt kaaluda, kas Eesti lipu all sõitval laeval relva käitlemise nõuete rikkumise korral peaks olema võimalik vastutusele võtta ka relvastatud turvatöötaja. Käesoleval juhul vastav regulatsioon eelnõus puudub.

Täiendava meetmena on võimalik sätestada regulatsioon, mille kohaselt tunnistatakse relvastatud turvatöötajate kasutamise nõuete rikkumise korral turvaplaani lisa kehtetuks. Nimetatu sõltub aga sellest, millised nõuded tervikuna eelnõus kajastamist leiavad. Iga üksiku relvastatud turvatöötajate kasutamise nõude rikkumine turvaplaani lisa kehtetuks tunnistamist kaasa ei peaks tooma, küll aga näiteks juhul, kui relvastatud turvateenust osutab ettevõtja, mis ei vasta eelnõus toodud tingimustele (puudub tegevusluba, on väljaspool lubatud riikide loetelu vms).

Lisaks eeltoodule tasub kaaluda täiendava meetmena laeva registrist kustutamist olukorras, kus on oluliselt rikutud laeval relvastatud kaitse kasutamise nõudeid, nt kui puudub turvaplaani lisa, nõuetekohane leping või Eesti riigil puudub igasugune teave Eesti lipu all sõitval laeval relvastatud turvatöötajate kasutamise kohta. Sarnaselt on näiteks Malta regulatsioonis sätestatud, et Malta laeval eelnevalt antud loata tulirelvade kasutamist käsitletakse Malta riigi ja laevanduse vastase tegevusena, mis võib viia registrist kustutamiseni.<sup>66</sup>

Tuleb ka arvestada, et Eesti riigi lipu all sõitvate laevade suhtes toimunud piraatluse või relvastatud röövi juhtumeid peavad menetlema ka Eesti uurimisorganid. Sellele on viidatud ka IMO resolutsioonis A.1025(26)<sup>67</sup>, mille preambulis on märgitud, et piraatluse ja relvastatud rünnete vastast võitlust pidurdab asjaolu, et osades riikides puudub efektiivne regulatsioon kõnealuste (raporteeritud) juhtumite uurimiseks, samuti regulatsioon rikkujate süüdimõistmiseks ning karistamiseks. Seetõttu kutsub IMO üles kõikidest juhtumitest teavitama, neid menetlema, et praktikat oleks võimalik jagada ja ennetavate meetmetega edaspidi seesuguseid juhtumeid vältida. Samuti kutsub IMO valitsusasutusi üles välja töötama protseduurireegleid ja sõlmima riikidevahelisi koostöökokkuleppeid, mis oleksid efektiivsed ennetavad meetmed vastavate juhtumite vältimisel (sama on toodud ka resolutsiooni punktides 3.4.1 ja 3.4.2). Muuhulgas on IMO resolutsioonis A.1025(26) toodud juhised uurijate väljaõppe, uurimise strateegia ning uurimismenetluse läbiviimise kohta.

<sup>65</sup> The Protection of Cyprus Ships Against Acts of Piracy and Other Unlawful Acts Law of 2012, *supra* nota 40.

<sup>66</sup> Merchant Shipping Notice 106, *supra* nota 37.

<sup>67</sup> IMO Resolution A.1025(26), *supra* nota 47.



KarS § 6 lg 2 kohaselt kehtib Eesti karistusseadus teo kohta, mis pannakse toime Eestis registreeritud<sup>68</sup> laeval või õhusõidukil või selle vastu, sõltumata laeva või õhusõiduki asukohast süüteo toimepanemise ajal ja asukohamaa karistusseadusest. KarS § 110 näeb ette vastutuse piraatluse eest, kuid samas ei ole üheselt selge, kas laevade suhtes toime pandud relvastatud röövimine (st teise riigi territoriaalvetes Eesti laeva suhtes toimunud rünnak) on hõlmatud näiteks §-s 106 või mõnes muus sättes või tuleks selles osas KarS regulatsiooni täiendada. KarS § 200 kohaselt on röövimine võõra vallasasja äravõtmine ebaseadusliku omastamise eesmärgil, mis antud olukorras laevade suhtes toime pandud rünnakute suhtes ei kohalduks. Juhime tähelepanu, et laevade suhtes relvastatud röövimise juhtumite reguleerimist nõuab ka meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsioon (SUA konventsioon), millega Eesti on ühinenud (vt eelkõige artiklid 3, 5 ja 6 koos muudatustega)<sup>69</sup>. Seejuures sisaldab SUA konventsioon regulatsiooni, mille kohaselt on riik kohustatud läbi viima süüdistusmenetluse vähemalt siis, kui ükski teine riik seda ei tee.<sup>70</sup>

Karistusõigusliku regulatsiooni ülevaatamise ja vajadusel täiendamise küsimus on oluline ka seetõttu, et rahvusvaheliselt on mitmeid näiteid „püüa kinni ja vabasta“ lähenemisest, kus tabatud piraadid on regulatsiooni puudulikkuse tõttu vabastatud karistusõiguslike tagajärgedeta. Seda ilmestab Taani näide, kus (2018. aastal koostatud artikli andmete kohaselt) merevägi pidas kinni 295 isikut piraatluse kahtlusega, kellest süüdistusmenetluseni jõudis 50.<sup>71</sup> Täiendavalt on riigisisese regulatsiooni ülevaatamine vajalik ka seetõttu et 2020. aasta COVID-19 puhangute taustal on rünnakute arvud tõusnud.<sup>72</sup>

Lisaks eeltoodule tuleb arvestada erinevate riikide huvidega, mis iga juhtumiga kaasnevad, sh võib välja tuua lipuriigi, riigi, mille territoriaalvetes on rünnak toimunud, riigi, mis on teo toimepanijate eeldatav päritoluriik, riigi, mille rahvusest on laeva pardal oleval isikud, riigi, mis on laeval olnud kauba omanik ning riigi, milles kuritegu on toime pandud. IMO hinnangul peaks piraatluse juhtumi korral uurimist eest vedama lipuriik ja relvastatud röövi korral riik, kelle territoriaalvetes on tegu toime pandud. Igal juhul tuleb arvestada, et selliste juhtumite korral omavad mitmed riigid legitiimseid huve ja seetõttu on koostöö erinevate riikide vahel elulise tähtsusega eduka uurimise läbiviimiseks ja teo toimepanijate vastutusele võtmiseks.<sup>73</sup>

Mis puudutab uurimismenetlust ja uurijate väljaõpet, siis vajab kaalumist, kes asub kõnealuseid juhtumeid uurima ja milline saab olema vastavate isikute koolitusvajadus. IMO resolutsiooni A.1025(26) punktis 4.2 on soovitusena välja toodud, et uurijad peaksid omama tavapärase kriminaaluurimise läbiviimise kogemust ja seejuures teadma võimalikult palju ka laevanduskeskkonnast. Merendusalsed teadmised on eeliseks uurimismenetluse läbiviimisel, uurimismenetluse läbiviimise oskused aga eluliselt olulised. Analüüsimist vajab ka see, kuidas tagatakse uurijate võimalikult kiire saabumine rünnaku alla sattunud Eesti lipu all sõitvale laevale või kas menetlused on võimalik läbi viia koostöö korras kohalike uurimisasutustega.<sup>74</sup> Seejuures on oluline tagada võimalikult suur kaitse Eesti laevale ja sellel viibivatele isikutele.

<sup>68</sup> Märkime, et ka antud sätte sõnastust tuleks korrigeerida, kuna juhul, kui laevakinnistusraamatus registreeritud laev prahitakse muu riigi registrisse, jääb laevakinnistusraamatus laeva registreering küll passiivselt kehtima, kuid laevale kohaldub muu riigi regulatsioon. Muudes õigusaktides on seetõttu kasutatud väljendit „Eesti riigilippu kandev laev“.

<sup>69</sup> Meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsioon, mis on kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/78530> ja konventsiooni muudatusi sisaldav meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsiooni 2005. aasta protokoll, mis on kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/12885011>

<sup>70</sup> Feldtmann B., *supra* nota 13.

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Svanberg, K., *supra* nota 20, p 33. f

<sup>73</sup> IMO Resolution A.1025(26), *supra* nota 47.

<sup>74</sup> Vt ka IMO Resolution A.1025(26) punktides 6 ja 7 toodud soovitusi esmaste toimingute ja uurimismenetluse läbiviimise kohta.

Eelnevast lähtuvalt on relvastatud laevakaitsjate regulatsiooni kehtestamisel muuhulgas oluline Siseministeeriumi, Justiitsministeeriumi ja Välisministeeriumi võimekuse hindamine: kas ja millises ulatuses on Eesti uurimisasutustel võimalik menetleda Eesti lipu all sõitvatel laevadel või nende suhtes toime pandud piraatluse või relvastatud röövimise juhtumeid, sh hinnata koostöövõimekust kõrgendatud ohupiirkondades asuvate riikide uurimisasutustega. Seega isegi, kui Transpordiametile anda kõnealuses regulatsioonis ennetavate meetmete rakendamise pädevus (turvaplaanide täiendamine relvastatud turvatöötajate kasutamiseks ja selleks ettenähtud lisameetmed, laevadel relvade hoiustamise kontroll vms), siis puudub Transpordiametil piraatluse ja relvastatud röövimise juhtumite kriminaalmenetluse läbiviimise pädevus ja võimekus. Seejuures peame oluliseks märkida, et vastav uurimiskohustus Eesti lippu kandval laeval aset leidnud juhtumite osas on Eesti ametiasutustel ka täna, st isegi ilma kõnealuse relvastatud laevakaitsjate regulatsiooni loomata.

Eelnevast tulenevalt on MKM-i hinnangul oluline vastutuse regulatsiooni sõnastuse väljatöötamisse kaasata Justiitsministeerium.

## 9. Riiklik järelevalve

Riikliku järelevalve teostamise võimalused ja võimekus on iga regulatsiooni kehtestamise puhul kriitiline aspekt. Veelgi enam on see problemaatiline merenduse valdkonna küsimustes, kuna õiguslike kohustuste subjekt on reeglina riiklikest ametiasutustest kaugel.<sup>75</sup>

Riiklikku järelevalvet puudutav on eelnõu kavandi üle peetud arutelude käigus olnud üks teravamaid küsimusi. Eelnõu algse kavandi kohaselt soovis Siseministeerium sätestada kogu riikliku järelevalve teostamise (sh relvade hoiustamine ja nende üle arvestuse pidamine) Transpordiameti kohustusena. Siseministeerium on ühtlasi seisukohal, et riikliku järelevalve pädevuse jaotus vajab kõigepealt asestantslerite, vajadusel kantslerite ja alles siis ministrite vahelist arutelu.

MKM leiab jätkuvalt, et riikliku järelevalve pädevus peab olema jagatud Transpordiameti ja politseiasutuse vahel nõuete sisust ja erinevate ministeeriumide valitsemisalas kuulumatest valdkondadest lähtuvalt. Nii MKM-i kui Siseministeeriumi põhimääruse<sup>76</sup> § 1 kohaselt on ministeerium valitsusasutus, kes täidab seadusest tulenevaid ja Vabariigi Valitsuse poolt seaduse kohaselt antud ülesandeid oma valitsemisalas. Vabariigi Valitsuse seaduse (VVS) § 57 kohaselt kehtestatakse ministeeriumide valitsemisalad VVS-ga (lg 1). Kui seadusega Vabariigi Valitsuse võimkonda antud küsimus ei kuulu VVS ja muude seaduste alusel ühegi ministeeriumi valitsemisalas, otsustab küsimuse Vabariigi Valitsus (lg 2) ja kui küsimus on mitme ministeeriumi valitsemisalas ning seadusega ei ole ette nähtud lahendavat ministeeriumi, otsustab küsimuse Vabariigi Valitsus (lg 3). Arvestades, et senini ei ole riikliku järelevalve asutuste vahelise võimaliku jaotuse küsimuses ministeeriumid üksmeelse lahenduseeni jõudnud, ei saa pädevuse jaotust otsustada asestantslerite tasandil, vaid see küsimus tuleb vajadusel (st eeldusel, et kehtiva regulatsiooni mõistmisest jääb vajaka või seda ei soovita järgida) võtta arutlusele valitsuses. Samuti leiab MKM, et riikliku järelevalve teostamise sätete sõnastamisele eelnevalt tuleks teha põhimõtteline otsus järelevalve ulatuse ja selle jaotuse kohta erinevate riigiasutuste vahel ning seejärel tulla tagasi eelnõus kajastatavate sätete juurde.

---

<sup>75</sup> Salomon, T. R., *supra* nota 6.

<sup>76</sup> Vabariigi Valitsuse 23. oktoobri 2002 määrus nr 323 „Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhimäärus“, kättesaadav elektroonilises Riigi Teatajas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/102032021004?leiaKehtiv>; Vabariigi Valitsuse 31. mai 2012 määrus nr 39 „Siseministeeriumi põhimäärus“, kättesaadav elektroonilises Riigi Teatajas: <https://www.riigiteataja.ee/akt/122042021004?leiaKehtiv>

Seejuures peab MKM vajalikuks märkida, et Siseministeeriumi põhimääruse § 10 kohaselt on ministeeriumi ülesandeks avaliku korra kaitsmine, mis hõlmab muuhulgas süütegude avastamist ja menetlemist. Ka kriminaalmenetluse seadustiku (KrMS) § 212 lg 1 kohaselt toimetavad kohtueelset menetlust PPA ning Kaitsepolitseiamet (KAPO), kui KrMS § 212 lg-s 2 ei ole sätestatud teisiti. Tulenevalt KrMS § 212 lg-st 4 kehtestab PPA ning KAPO vahelise uurimisalluvuse Vabariigi Valitsus määrusega. Vabariigi Valitsuse 11.04.2013 määruse nr 60 „Politsei- ja Piirivalveameti ja Kaitsepolitseiameti vaheline uurimisalluvus“ § 2 lg 1 kohaselt toimetab KAPO kohtueelset menetlust (muuhulgas) KarS § 110 (piraatus) sätestatud kuriteos. Seega on asjakohatu Siseministeeriumi poolt seni töögrupis avaldatu, et kõnealuse regulatsiooniga seonduv on neile uudne tegevusvaldkond, neil puudub järelevalveks ja võimalike juhtumite uurimiseks pädevus ning see kuulub olemuselt laevandusse ja seega peaks kuuluma Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi pädevusse. Arvestades eeltoodut, on MKM hinnangul üllatav, et senini ei ole laevadel relvastatud kaitse kasutamise regulatsiooni arutelude juurde kaasatud KAPO esindajaid, kes oleks saanud anda omapoolse seisukoha sellele, milliseid ennetavaid meetmeid ja milliseid andmeid on vaja Eesti lipu all sõitvatel laevadel relvastatud kaitse lubamiseks koguda, et minimeerida võimalike piraadijuhtumite ohtu ja tagada, et võimalike juhtumite korral oleks KAPO-l alusmaterjal KarS § 110 sätestatud süüteo kohtuelse menetluse toimetamiseks. KAPO kaasamine on vajalik ka relvastatud röövimise juhtumite kontekstis, sh kas ja millises ulatuses on vajalik täiendada KarS-s toodud regulatsiooni ja milline on koostöövõimekus kõrgendatud ohupiirkondades asuvate riikide uurimisasutustega.

Mis puudutab eelnõu kavandisse riikliku järelevalve regulatsiooni lisamist, siis märgime, et üldjuhul teostavad riigid järelevalvet läbi tegevusloa andmise protseduuri, sh nt Saksamaa on lahendanud järelevalve küsimuse läbi litsentseerimiskohustuse, piirates loa kehtivusaega kahe aastaga, misjärel hinnatakse nõuetele vastavust loa andmisel uuesti.<sup>77</sup> Eelnõu kavandis ei ole laevadel relvastatud kaitse kasutamiseks eraldi Eesti riigiasutuse poolse tegevusloa kohustust sätestatud, samas oleks MKM hinnangul mõistlik laevadel relvastatud turvatöötajate kasutamist puudutava riigipoolse kontrolli teostamine siiski kehtestada kahel tasandil – esmalt kontroll dokumentide ja nendes kajastatud andmete üle enne laeval relvastatud kaitse lubamist (nn ennetav meede) ja seejärel pisteliselt toimuv järelkontroll relvastatud kaitse kasutamise nõuetele vastavuse osas (järelkontrolli meede).

Ennetava meetme näitena saab tuua turvaplaani lisa koostamise nõude koos tingimustega, mida kõnealune lisa peab sisaldama (vt käesoleva arvamuse p 3.2). Turvaplaani vastavust nõuetele hindavad Transpordiamet ja Politsei- ja Piirivalveamet (või riigikaitseseaduse § 87 lg 1 sätestatud korra eeskujul KAPO), viimati nimetatud asutus relvade käitlemist, nende üle arvestuse pidamist ja hoiustamist ning muude erivahendite või meetmete rakendist puudutavas osas. See tähendab, et nõuetele vastav turvaplaan on esmane eeldus laeval relvastatud kaitse kasutamise lubamiseks.

Samuti on MKM hinnangul mõistlik sätestada miinimumnõuded, mida turvaettevõtja ja laevaomaniku vaheline leping sisaldama peab (vt käesoleva arvamuse p 3.3). Lepingu miinimumnõuetele vastavust saab kontrollida Transpordiamet, kui vastava lepingu koopia ametile esitatakse. Lisaks on oluline küsida turvaettevõtja andmeid (ettevõtja registrikood või asukohariigi asjakohane identifitseerimisnumber, tegevusloa või litsentsi number) ning relvastatud turvatöötajate andmeid (nimi, isikukood või selle puudumisel sünniaeg, info karistusandmete puudumise kohta), mille osas saab kontrolli (tegevusloa autentsuse ja kehtivuse kontroll ning turvatöötajate taustakontroll) teostada politseiasutus. Eelnõu kavandi arutelu käigus on AS Tallink Grupp esindaja (e-kiri 10.11.2020) samuti teinud ettepaneku, et turvaettevõtja ja relvastatud turvatöötajate taustakontrolli peaks teostama Politsei- ja Piirivalveamet. MKM leiab, et kui turvatöötajate meeskonnale on kehtestatud (miinimumina) 4-liikmelisuse nõue, siis arvestades, et

---

<sup>77</sup> Ibid.

praktikas kasutatakse turvatöötajaid miinimummääras (ESC Global selgituste kohaselt tavapäraselt isegi 2-3 liiget) ei saa turvaettevõtja ja relvastatud turvatöötajate taustakontrolli läbiviimise kohustust ülemäära mahukaks pidada. Juhul, kui Siseministeeriumi hinnangul on iga laeva osas vastavasisulise taustauuringu teostamine liigselt koormav, tuleks eelnõus sätestada võimalus nimetatud andmeid pisteliselt kontrollida.

Lisaks eeltoodule tuleks eelnõus sätestada nõue, mille kohaselt on riigiasutustel õigus küsida turvaettevõtjalt täiendavaid andmeid koos loeteluga, mille osas on turvaettevõtja kohustatud pöördumise korral täiendavaid selgitusi, täpsustusi jagama. Täiendavaid andmeid peaks saama küsida nii Transpordiamet kui politseiasutus. IMO ringkirja MSC.1/Circ.1405/Rev.2 punktis 4.5 on esitatud soovitusena loetelu andmetest, mille kohta peaks turvaettevõtja olema võimeline täiendavat informatsiooni andma. Loetelus on muuhulgas kajastatud, et turvaettevõtja peaks olema võimeline edastama dokumente relvastatud turvatöötajate taustakontrolli (karistusandmed), relvalubade andmete, isikut tõendavate dokumentide ning turvatöötajate ülesannete täitmiseks füüsilise (ettevalmistust ja väljaõpet puudutavad andmed) ja vaimse sobivuse kohta (sh regulaarne narkootikumide ja alkoholi tarvitamise test). Vastava nõude sätestamise korral säiliks riigil võimaluse neid andmeid (nõuetele vastavust) pisteliselt kontrollida.

Eelnõu kavandis on sätestatud arvestuse pidamise kohustus relvade ja laskemoona laevale toomise, laeval hoiustamise, laeval kasutamise ning laevalt maha viimise kohta. Seejuures on kavandis sätestatud, et relvade ja laskemoona nimekiri esitatakse Transpordiametile relvastatud laevakaitsjate laevale saabumisel ja nende laevalt lahkumisel. MKM leiab, et järelevalve relvade nimekirjas esitatud andmete ja relvade laeval hoiustamise tingimuste üle kuulub Politsei- ja Piirivalveameti pädevusse. Seetõttu tuleb ka relvaseadusesse kavandatud sätetes märkida relvade ja laskemoona arvestuse ning hoidmise tingimuste üle riikliku järelevalve teostajaks politseiasutus. Mis puudutab laeval relvastatud kaitse kasutamise teavitamist, siis saab vastava teavituse (ning selles esitatavate dokumentide) vastuvõtmisel olla kontaktpunktiks Transpordiamet, kuid sisulist järelevalvet peaksid tegema Transpordiamet ja Politsei- ja Piirivalveamet oma pädevuse piires.

Ühtlasi märgime, et kui eelnõus kajastatakse detailselt vahejuhtumite raporteerimise kohustus (vt käesoleva arvamuse p 3.4), tuleb ka sätestada, kes nimetatud juhtumite osas järelevalvet teostab. Arvestades, et vahejuhtumid on seotud laeva suhtes toime pandud rünnakutega, peaks MKM hinnangul vastavate dokumentide üle kontrolli teostama KAPO.

Lisaks eeltoodule tuleb arvestada, et IMO ringkirja MSC.1/Circ.1333/Rev.1<sup>78</sup> punkti 26 kohaselt tuleb laeval relvastatud kaitse regulatsiooni kehtestamisel IMO-le teatada, kes on riigisiseseks kontaktpunktiks piraatluse ja relvastatud röövimise juhtumite osas.

## **10. Relvastatud turvatöötaja staatus laeval**

Laeval relvastatud kaitse kasutamise regulatsiooni kehtestamisel tuleb ühtlasi käsitleda relvastatud turvatöötajate staatust laeval. Transpordiamet on koostamas analüüsi selgitamaks, kas relvastatud turvatöötajat tuleks käsitleda laevapere liikmena või mitte. Kõnealuste isikute staatuse osas märgib MKM järgmist.

Relvastatud turvatöötajate staatuse määratlemiseks puudub rahvusvaheline regulatsioon, mis kehtestaks üheselt mõistetavalt, kas tegemist on laevapere liikmetega või mitte. Samas on ilmselge vajadus relvastatud turvatöötajate kategoriseerimises selguse saamiseks, nimetatule viitab ka

---

<sup>78</sup> MSC.1/Circ.1333/Rev.1. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. Kättesaadav: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS.1-Circ.1333-Rev.1.pdf>

kõnealuse teema käsitus erialakirjanduses<sup>79</sup>. Riigid rakendavad staatuse määratlemiseks erinevat praktikat, mistõttu ei ole üheselt selge, milline peaks relvastatud turvatöötaja staatus laeval viibimisel olema.

IMO ringkirja MSC.1/Circ.1405/Rev.2 punkti 5.20 kohaselt peavad laevaomanikud laevakaitsjate laeval kategoriseerimisel (staatuse määratlemisel) viitama lipuriigi regulatsioonile. Sama viide on toodud ka IMO ringkirja MSC.1/Circ 1443<sup>80</sup> punktis 5.8.

Meretöö seaduse (MTöös) § 4 lg 1 kohaselt on laevapere liige MTöös tähenduses laeval töötav füüsiline isik, kes tööülesannete täitmisel hoiab laeva käigus või teenindab reisijaid ning sama paragrahvi lg 2 sätestab loetelu isikutest, keda laevapere liikmeks ei peeta. ILO meretöö konventsiooni ja IMO rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsioon) kohaselt on kaks nimekirja, kuhu laeval viibivaid isikuid on võimalik kanda – kas laevapere liikmete või reisijate nimekirja. Samas näitab eelpool viidatud artiklites kajastatud rahvusvaheline praktika, et osad riigid määratlevad relvastatud laevakaitsjaid jätkuvalt tähistusega *supernumeraries* hoolimata sellest, et meretöö konventsioon ja FAL konventsioon seda tegelikult ei võimalda. Samas on see ka arusaadav, sest relvastatud turvatöötaja ei ole oma olemuselt ei laevapere liige ega reisija.

MKM hinnangul on ka täna kehtivas MTöös-s isikuid, kes oma olemuselt ei ole reisijad, aga keda ei kanta ka laevapere liikmete nimekirja. Näiteks MTöös § 4 lg 2 punktis viidatud lootsid või punktis 3 märgitud isik, kelle peamine tegevemise koht on kaldal, kuid kelle tööülesanded eeldavad mittekorrapärast lühiajalist laeval viibimist.

Siinkohal tuleb arvestada, et relvastatud turvatöötajad ei saa olla laevapere liikmed juba esiteks seetõttu, et IMO suunistes eeldatakse nende ajutist laeval viibimist ja seda üksnes kõrgendatud ohupiirkondades. Teiseks läheks see vastuollu allikates viidatud ISPS koodeksis tooduga, mille kohaselt on relvad laeval keelatud esemed ja laevapere liikmed ei oma relvade käitlemiseks väljaõpet. Seejuures on IMO ringkirja MSC.1/Circ.1333/Rev.1 punktis 5 märgitud, et lipuriigid peavad tugevalt vältima laevapere liikmete poolset relvade kasutamist isiklikuks või laeva kaitseks. Laevapere liikmed on tsivilistid, kellel puudub nõuetekohane väljaõpe relvade kasutamiseks.

Seega vajadus selguse järele relvastatud turvatöötaja staatuse osas on kahtlemata olemas ja ilmselt vajavad kõnealused isikud laeval sootuks eristaatust. Lisanimekirja loomist on soovitatud ka erialakirjanduses.<sup>81</sup> Seda eelkõige arvestades asjaolu, et rahvusvaheliste regulatsioonide kohaselt ei tohi laevapere liige ega reisija relvastatud olla. Seejuures ei saa MKM hinnangul eristaatusesse määratlemist teha lipuriik oma äranägemise järgi (mida on tegelikult IMO ette näinud), vaid juhul kui luua olemasolevatele lisaks kolmas staatus, peaks vastav regulatsioon praktikas rakendamiseks tulenema rahvusvaheliselt tasandilt. Vastasel juhul jäävad lipuriikide laevad erinevates sadamates hätta, sest iga riik on regulatsiooni kehtestanud oma äranägemise järgi.

---

<sup>79</sup> Vasili, M., January 2017. Private Armed Guards as Seafarers Under the Maritime Labour Convention 2006. Kättesaadav:

[https://www.researchgate.net/publication/319313871\\_Private\\_Armed\\_Guards\\_as\\_Seafarers\\_under\\_the\\_Maritime\\_Labour\\_Convention\\_2006](https://www.researchgate.net/publication/319313871_Private_Armed_Guards_as_Seafarers_under_the_Maritime_Labour_Convention_2006). MacLachlan W., Dautlich E., Ayres E., July 2014. Treatment of PCASP Under the Maritime Labour Convention. Kättesaadav: <https://www.hfw.com/Treatment-Of-Pcasp-Under-The-Maritime-Labour-Convention-July-2014> ja Svanberg, K., *supra* nota 20.

<sup>80</sup> MSC.1/Circ 1443. Interim Guidance to private maritime security companies providing privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area. Kättesaadav: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS.1-Circ.1443.pdf>

<sup>81</sup> Vasili, M., *supra* nota 79.

MKM leiab, et juhul, kui siseriiklikus õiguses välistatakse relvastatud turvatöötaja laevapere liikmena käsitlemine, tuleks ühtlasi sätestada eriregulatsioon selle kohta, millisesse nimekirja neid kantakse. Senikaua kuni rahvusvahelises õiguses ei ole küsimust täpsemalt reguleeritud, tasub aga kaaluda seaduses regulatsiooni sätestamist, mille kohaselt kantakse relvastatud turvatöötajad üldjuhul reisijate nimekirja, välja arvatud juhul, kui välisriigi sadamasse sisenemise nõuetest lähtuvalt esineb vajadus kanda turvatöötaja teise nimekirja. See tähendab, et põhjendatud juhtudel antakse võimalus kandeid praktilisest vajadusest lähtuvalt korrigeerida. Seejuures tuleks kasutada väljendit „teise nimekirja“, st olukorras, kus sadamariik eeldab relvastatud turvatöötaja kolmanda kategooria nimekirja kandmist, ei rikuks laeva kapten lipuriigi õigust, kui relvastatud turvatöötaja sadamariigi nõuetele vastamiseks lisanimekirja märgitakse.

**Kokkuvõtvalt peab MKM vajalikuks märkida, et eelnõu kavandis esitatud regulatsioon ei ole kaugeltki mitte valmis ja sätete kehtestamine vajab täiendavat analüüsi. Lakoonilise ja olulistes osades läbi kaalutlemata regulatsiooni kehtestamisel tekib laevadel relvastatud kaitse kasutamisel põhjendamatu oht laevadele, laevadel viibivatele isikutele ja Eesti Vabariigi kui lipuriigi mainele tervikuna. Samuti tuleb arvestada, et rünnakute ohuga kaasneb risk laeva ja selle meeskonna pantvangi võtmisele, mis omakorda võib tähendada lunarahanõuete esitamist laevaomaniku või ka riigi suhtes.**

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Kaupo Läänerand  
meremajanduse asekancler

Teadmiseks:      Transpordiamet  
                         Välisministeerium

Gerli Ehte  
gerli.ehte@mkm.ee

Liisa Surva  
liisa.surva@mkm.ee