



Siseministeerium
info@siseministeerium.ee

Teie 25.11.2019 nr 1-6/1941-1

Meie 26.03.2020 nr 2-7/19-0022/8751

Arvamus turvategevuse seaduse eelnõu kohta

Siseministeerium (SIM) edastas 25.11.2019 kirjaga nr 1-6/1941-1 ministeeriumitele kooskõlastamiseks turvategevuse seaduse eelnõu koos seletuskirja ja rakendusaktide kavanditega. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium edastas 13.12.2019 kooskõlastuse kõnealusele eelnõule, kuid ministeeriumi siseselt jäi lennundus- ja merendusosakond eelnõu kooskõlastusprotsessi kaasamata. Arvestades, et eelnõus kajastatud regulatsioon puudutab muuhulgas majandustegevusena Eesti riigilipu all sõitvate laevade kaitsmist ja valvamist, sh relvastatud turvatöötajate kasutamist, edastame kooskõlastatult turvategevuse seaduse eelnõu koostajatega kooskõlastusringi väliselt arvamuse turvategevuse seaduse eelnõu kohta. Järgnevalt on esitatud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM) ja Veeteede Ameti (VA) ühised seisukohad eelnõu osas.

1. Märgime eelnõu osas tervikuna, et eelnõus toodud regulatsioon ei lahenda Eesti lipu all sõitvate laevade valvamisest ja kaitsmisest relvastatud turvatöötajate kasutamisega seonduvaid küsimusi, millele on eelnõu menetlemisele eelnevalt ja menetluse käigus varasemalt tähelepanu juhitud ja mida on VA ja MKM esindajad ka varasemalt SIMiga kohtumiste käigus ning e-kirja teel käsitletud. Meile teadaolevalt puudub käesoleval juhul põhjalik analüüs, mis toetaks eelnõus toodud kujul turvategevuse seaduse regulatsiooni sätestamist ning seetõttu ei ole võimalik tagada, et seaduse jõustumisel on võimalik praktikas relvastatud turvatöötajaid Eesti lipu all sõitvatel laevadel kasutada.

Vabariigi Valitsuse 17.07.2017 otsuse kohaselt tuli SIMil 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 31.03.2018. Samuti tuli SIMil analüüsida ja töötada välja seadusemuudatuste eelnõu, et laiendada turvateenuste osutamise võimalust ka välismaistele turvaettevõtetele arvestusega, et seadusemuudatuse jõustumise tähtajaks oleks hiljemalt 31.12.2019.

Eelnevast lähtuvalt peaks meie hinnangul juba käesolev eelnõu sisaldama regulatsiooni, mis võimaldaks ka välismaistel turvaettevõtetel Eesti lipu all sõitvatel laevadel turvateenust pakkuda. Nimetatu on hädavajalik laevade Eesti lipu alla toomise projekti vaatest, sest Eesti turvaettevõtjad ega turvatöötajad ei suuda alati pakkuda efektiivset ja kiiret teenust igas maailma paigas vastavalt laevaomanike vajadustele. Relvastatud turvatöötajate kasutamise

vajadus võib tõusetuda kiirelt ja Eesti turvaettevõtja ei pruugi antud geograafilises asukohas kohal olla. Lisaks on vajalik tagada ka piisav pakkumiste olemasolu, et laevaomanikel oleks võimalus valida erinevate ettevõtjate vahel turvateenuste tellimisel. Kui pakkujate arv on väike, siis tõuseb laevaomaniku jaoks turvateenuse hind ja see omakorda muudab laevade Eesti lipu alla toomise kallimaks võrreldes teiste lipuriikidega. Samuti tuleb kõnealuses kontekstis läbi analüüsida vajadus välismaiste turvaettevõtjate tunnustamiseks ja tunnustatud nimekirja kinnitamiseks, mis hõlbustaks sobiva teenusepakkuja leidmist relvastatud turvateenuse vajaduse tekkimisel.

Meile teadaolevalt on Valitsuse majandusarengu komisjoni 28.01.2020 otsusega antud SIMile tähtaeg 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. Arvestades, et käesoleval juhul ei kajasta eelnõus toodu kõiki aspekte Eesti lipu all sõitvatel laevadel relvastatud turvatöötajate kasutamisega seonduvast, tuleb MKM hinnangul kõnealused küsimused lahendada enne, kui eelnõu menetlemisega edasi liigutakse.

Ühtlasi viitame, et kõnealuse küsimuse lahendamine ja protseduuride lahti kirjutamine nõuab kombineerituna nii merenduse kui ka turvalisuse alast pädevust. Üldjuhul baseeruvad rahvusvahelises laevanduses relvastatud turvateenuse kasutamisega seotud protseduurid järgnevatel dokumentidel: IMO MSC.1/Circ.1405/Rev.2; IMO MSC.1/Circ.1406/Rev.3, ISO 28007-1:2015(E) ja BPM5, mis vajavad meie hinnangul eelnõu edasisel menetlemisel eelnõu koostajatelt analüüsimist ja vajalikus osas eelnõus kajastamist.

2. Eelnõu § 1 lõikes 4 on sätestatud, et Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel majandustegevusena kohaldatakse sõltumata laeva asukohast turvategevuse seadust, arvestades meresõiduohutuse seaduse (MSOS) erisusi.

Rõhutame, et käesoleval juhul ei ole MSOSis sätestatud eriregulatsiooni turvategevuse seaduse eelnõus loetletud majandustegevusena teostatavate tegevusalade suhtes, samuti ei tehta MSOSis erisusi menetluses oleva turvategevuse seaduse eelnõuga, mistõttu eelnõus toodud kujul turvategevuse seaduse vastuvõtmisel peaks Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel siiski rakenduma turvategevuse seaduses sätestatud regulatsioon tervikuna. Eeltoodu aga ei ole praktikas rakendatav ja seetõttu ei saa MKM nõustuda eelnõus toodud regulatsiooniga enne, kui eelnõuga tehtavate muudatuste juurde on ka sisuliselt toodud Eesti riigilippu kandva laeva valvamise ja kaitsmise sätted. Juhime tähelepanu, et varasemalt (2017. ja 2018. aastal) on VA esindajate ja turvategevuse seaduse eelnõu koostajate vahel arutatud MSOSis eriregulatsiooni sätestamist ja e-kirja teel on asjaosaliste vahel vahetatud ka MSOSi sätestatava regulatsiooni kavandeid. Meile teadmata põhjustel MSOS erisused siiski eelnõus ei kajastu.

Samuti tuleb eelnõu § 1 lõike 4 sõnastuse osas arvestada, et rahvusvahelises praktikas ei toimu laeva valvamine ja kaitsmine vaid laeva pardalt, vaid võib toimuda ka saatelaevadelt eskordina, sh võivad praktikas pakkuda kaitset ka teiste riikide jõustruktuuride laevad. Eskordina turvateenuse pakkumise võimalust tuleb kindlasti arvestada tankerite või muude plahvatus- või tuleohtlikku lasti vedavate laevade puhul, kus relvade laevale toomis, sh relvastatud turvatöötajate kasutamisel laevadel võivad olla piirangud. Seetõttu tuleks sätte sõnastust täpsustada selliselt, et turvategevuse seadus reguleeriks Eesti riigilippu kandva laeva valvamist ja kaitsmist vaid laeva pardalt, kuid mitte eskordi puhul.

Puudub põhjus, miks piirata Eesti lipu all sõitvate laevade kaitset väljaspool laeva parrast (so väljaspool Eesti jurisdiktsiooni, sh rahvusvahelise koostöö käigus pakutavat sõjaväelist kaitset). Varasemate arutelude käigus SIMiga on ka leitud, et kaitse saatelaevadega on alternatiiviks perioodil, mil välismaiste relvastatud turvatöötajate kasutamise võimalus Eesti lipu all sõitvatel laevadel veel puudub. Juhul kui eelnõus soovitakse Eesti lipu all sõitva laeva erisused olemasoleval kujul sätestada, tuleb muuta eelnõu § 1 lõike 4 ja § 18 lõike 4 sõnastust, sätestades selgelt, et silmas on peetud turvateenust, mida osutatakse laeva pardal. Vastavasisuline selgitus tuleb lisada ka eelnõu seletuskirja.

Lisaks eeltoodule märgime, et arusaadavuse ning praktikas rakendamise huvides võib kaaluda Eesti riigilippu kandva laeva valvamise ja kaitsmise regulatsiooni sätestamist lennundusseaduse eeskujul, st koosmõjus MSOSis sätestatavate erisustega viidata turvategevuse seaduses konkreetsetele sätetele, mida laevade puhul kohaldatakse ja mitte teha viidet turvategevuse seaduse kohaldamisele tervikuna nii nagu hetkel eelnõu § 1 lõikes 4 on toodud.

3. Üldise tähelepanekuna märgime, et eelnõus kasutatakse termineid turvajuht, turvaaudit ja turvaplaan, mis haakuvad MSOSis ja sadamaseaduses (SadS) kasutatud terminoloogia ning regulatsiooniga üldiselt. MSOS ja SadS kasutab termineid kas sisult erinevas tähenduses või omavad vastavad institutsioonid täiendavaid nõudeid valdkonnaspetsiifikast lähtuvalt. Arvestades, et käesoleval juhul ei ole eelnõus kajastatud MSOS muudatusi ning SadSis tehakse üksnes redaktsioonilised muudatused turvategevuse seaduse sõnastusest lähtuvalt, ei ole praktikas üheselt jälgitav, millised nõuded ja millisel kujul laevade ning sadamate vaatest rakenduvad. Kõnealuses osas ei leia täpsustusi ka eelnõu seletuskirjast.
4. Eelnõu § 18 lg 2 kohaselt kohalduvad MSOS alusel Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel turvatöötajale meretöö seaduse (MTöös) §-des 14 ja 15 sätestatud kohustused. Võime eeldada, et kõnealuse sätte sõnastamisel on võetud eeskujuna täna kehtiva turvaseaduse § 33 lõikest 2. Olenemata kehtivas seaduses sätestatust, ei ole meie hinnangul korrektne turvatöötajate kohustuste puhul viidata tervikuna MTöösSis laevapere liikmetele sätestatud kohustustele.

Seejuures märgime, et MTöös § 14 punkt 5 kohustab kasutama reederi määratud töö- või ametiriietust. Üldjuhul on laevades kasutusel ühtne laevapere liikmete riietus, nt tunked laevandusettevõtte logoga. Turvatöötajatel on aga kasutusel oma töökohustuste täitmiseks eririietus, koos turvaettevõtja logoga ja vajalike rakmete ja kinnitustega erivarustuse jaoks.

Samuti kohustab MTöös § 14 punkt 7 laevapere liiget täitma muid seaduses, kollektiiv- või töölepingus ettenähtud kohustusi. MTöösSis, kollektiivlepingus või meretöölepingus ettenähtud laevapere liikmete kohustused ei saa automaatselt laieneda turvatöötajatele. Turvatöötajatel on tööleping oma tööandjaga, milles osad sätted lähevad suure tõenäosusega vastuollu laevapere liikmete kollektiiv- või meretöölepinguga. Näiteks võivad kompensatsioonimäärad turvatöötaja surma või vigastuse puhul erineda laevapere liikme vastavatest kompensatsioonimääradest.

Lisaks eeltoodule kohustab MTöös § 15 lg 1 punkt 3 laevapere liiget järgima kapteni või muu pädeva isiku korraldusi, mis on vajalikud lasti riknemise või hävimise vältimiseks. Turvatöötaja ei pea üldjuhul tegelema lastiga või vastutama lasti eest. Antud tegevus on ka turvatöötajale potentsiaalselt ohtlik, kuna tal puudub vastav ettevalmistus ja praktiline kogemus nimetatud toimingute teostamiseks.

Eelnevast lähtuvalt teeme ettepaneku täpsustada viiteid MTöoSis konkreetsetele sätetele või sootuks eraldi sätestada, millised kohustused täpsemalt Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel turvatöötajatele kohalduvad. Ühtlasi märgime siinkohal, et käesoleval juhul on Sotsiaalministeeriumi ja Rahandusministeeriumiga koostöös ettevalmistamisel MTöoS analüüs, milles muuhulgas keskendutakse ka laevapere liikme mõistele, täpsemalt sellele, kas ja millises ulatuses peab MTöoS muutma ja sätestama sõnaselgelt, kas üldse ja millises juhul peaks relvastatud turvatöötajaid lugema laevapere liikmeteks.

5. Eelnõu § 29 lõike 1 kohaselt on turvatöötajal valvetegevuse teostamisel õigus kasutada relva. Valvetegevusel lubatud relvade loetelu on sätestatud relvaseaduse (RelvS) §-s 31. Eelnõu § 29 lõikega 2 sätestatakse, et relva ja laskemoona soetamise, omamise, valdamise, hoidmise või kandmise ning töötajale relva kasutada andmise kohta kohaldatakse RelvS-st ning RelvS alusel antud õigusaktidega sätestatud korda, arvestades turvategevuse seaduses sätestatud erisusi. Eelnõus toodud RelvS muudatused on aga Eesti riigilippu kandva laeva kaitsmise osas oma olemuselt redaktsioonilist laadi ja seotud üksnes eelnõus toodud sõnastuslike muudatustega ning sisulisi muudatusi turvategevuse kontekstis ei tehta, kuigi VA on juba varasemalt (2017. ja 2018. aasta kirjavahetustes) eelnõu koostajatele märkinud, et täna kehtiv seadus ei võimalda praktikas laevale relvastatud turvateenust pakkuda.

Arvestades eelnõu § 1 lõikes 4 toodut, kohaldatakse Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel majandustegevusena turvategevuse seadust sõltumata laeva asukohast, seega tuleb eelnõus sätestatud regulatsiooni arvestades Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel igal juhul lähtuda turvateenuse osutamisel nii turvategevuse seaduses kui ka RelvS-is sätestatud regulatsioonist.

Eelnõu § 29 lõige 3 sätestab, et turvatöötaja võib valvetegevuse käigus kasutada ainult turvaettevõtjale kuuluvat relva. RelvS-is eelnõuga kavandatud § 37 lg 2¹ muudatuse kohaselt, kui relvaluba või soetamisluba taotletakse turvategevuse seaduse alusel valvetegevuseks Eesti riigilippu kandval laeval, peab taotleja relvaloa või soetamisloa juurde esitama valvatava laeva nime, laeva registrinumbriga, laeva omaniku nime, laeva omaniku isiku- või registrikoodi, kontaktisiku nime ja telefoninumbriga ning laeva kapteni nime ja telefoninumbriga. Kõnealune loetelu kehtib samas sõnastuses ka hetkel kehtivas RelvS-is, kuid meie hinnangul ei ole vastavate andmete taotluse juurde esitamine põhjendatud.

Esiteks on relvaloa või soetamisloa sidumine konkreetse laevaga põhjendamatu. Üldjuhul ei sõida laevad pidevalt ohtlikes piirkondades, kus relvastatud turvatöötajate kasutamine oleks õigustatud ja seega ei ole tavaks relvade hoidmine laeva pardal. See on praktikas ka ülimalt keeruline, kuna üldjuhul ei luba külastatavad riigid relvade toomist nende jurisdiktsiooni alla tsiviillaeva pardal ja veelgi enam ei soovita seda ka rahvusvaheline õigus. Üldjuhul läbivad laevad ohtlikke piirkondi ajavahemikus mõnest päevast paari nädalani ja seega on relvastatud turvatöötajate viibimine pardal põhjendatud üksnes samal perioodil. Laevatevõtteid ega turvaettevõtjad ei tea üldjuhul ette, millal üks või teine laev võib ohtlikku piirkonda läbida, seega ei ole relvaluba ja soetamisluba taotledes võimalik etteulatavalt öelda, et just konkreetse laeva pardal ja kindlal perioodil on relvastatud turvatöötaja rakendamine vajalik. Relvaloa või soetamisloa taotlemise võib siduda üksnes üldiselt laevadel turvateenuse osutamisega või sootuks näha ette eraldiseisva menetluse relvastatud turvatöötajate kasutamiseks laeva pardal. Seda enam, et kehtiva RelvS § 37 lg 1 kohaselt vaatab juriidilise isiku taotluse soetamisloa või relvaloa saamiseks Politsei- ja Piirivalveamet läbi kahe kuu jooksul. Arvestades käesoleva arvamuse punktis 1 kirjeldatud, tõusetub praktikas relvastatud

turvatöötaja kasutamise vajadus kiirelt ning RelvS-is toodud regulatsioon ei võimalda kõnealusele vajadusele adekvaatselt reageerida.

Samuti ei ole põhjendatud siduda relvaluba või soetamisluba konkreetse kapteni andmetega. Vastasel juhul tuleks relv laevast eemaldada kui kapten laevas vahetub. Samas käsitleb relva turvatöötaja, mitte kapten, mistõttu on arusaamatu, miks on vajalik relvaloa või soetamisloa taotluse juurde lisada kapteni andmed. Eelnevast lähtuvalt tuleks viide laeva kapteni nimele eemaldada. Samadel põhjustel tuleks eemaldada viide ka laeva kontaktisikule. Täiendavalt märgime, et lisaks laeva omanikule võib laeva kasutada laeva (laevapereta) prahtija. Seega on terminoloogia vastavas osas puudulik.

Lisaks eeltoodule peame vajalikuks märkida, et SIM koostas 03.04.2017 relvastatud turvatöötajate regulatsiooni osas analüüsi, kus muuhulgas kaardistati võimalikud muudatused RelvS-is. Kooskõlastusringile saadetud eelnõust ei nähtu, et neid küsimusi oleks käsitletud. Toome siinkohal väljavõtte kõnealusest analüüsist:

Võimalikud muudatused relvaseaduses:

RelvS-i tuleb sisse viia erisused turvaettevõtete tegevusele Eesti lipu all sõitvatel laevadel ja Eesti turvaettevõtja tegevusele muu lipu all sõitvatel laevadel. Turvaettevõtjale, kellel on TurvaS-i § 61 või Eestis väljastatud tegevusluba, kehtiksid järgnevad nõuded:

- Vaja on täiendada seadust selliselt, et ka laeval turvateenuse osutamiseks vajalike relvade nõ sisse- ja väljavedu toimub PPA väljastatava eriloo alusel.*
- Eesti lipu all olevatel laevadel turvateenust pakkuv turvaettevõtte peab olema tunnustatud päritoluriigi poolt või selle usaldusväärsus muud moodi tõendatud.*
- Turvaettevõtja vastutav isik, kes võib olla välisriigi pädevustunnistusega, on aktsepteeritud/kontrollitud PPA poolt.*
- Turvaettevõtja vastutav isik ja turvatöötaja ei pea olema Eesti kodanik või alalise elamisloaga, et relvi käidelda.*
- Turvatöötajatest, kes töötavad Eesti lipu all olevatel laevadel peab PPA-d teavitama ja neil peavad olema välisriigi vastava relva kandmisloa, mille õigsus on kontrollitud PPA poolt.*
- Välisriigi või Eesti turvaettevõtja teavitab PPA-d relvade, mida turvafirma kasutab Eesti lipu all sõitval laeval turvateenuse pakkumise otstarbel.*
- Viia sisse erisus, et välisriigi turvaettevõtja relvadel ei pea olema Eesti relvaregistri tüübi kinnitust, et neid kasutada turvateenuse pakkumisel Eesti lipu all sõitvatel laevadel.*
- Tulirelvad mis on Eestis turvaettevõtjale keelatud, on keelatud ka Eesti ja välisriigi turvaettevõtjatele Eesti lipu all sõitvatel laevadel.*
- Eesti turvaettevõtja relvad ei pea olema Eesti relvaregistris, kui neid kunagi Eestisse ega Eesti merealasse ei tooda.*
- Peab analüüsima ja otsustama kuidas korraldatakse järelevalvet PPA poolt väljastatud turvaettevõtte tegevuslubade üle laevadel väljaspool Eesti territoriaalvett. Kas teostatakse järelevalvet ettevõtte kuludega (see eeldaks sellise riigilõivusüsteemi ülesehitust) või sätestatakse, et PPA ei teosta järelevalvet relvade käitlemise ja hoiustamise üle väljaspool Eesti territoriaalvett sõitvatel laevadel ning vastutus langeb laeva kaptenile ja kindlustusfirmale.*
- Intsidendid ja tulirelva kasutamisest Eesti lipu all sõitvatel laevadel tuleb teavitada PPA-d, kes otsustab juhtumite käsitlemise üleandmise ametiabi ja koostöölepete korras.*
- Seadust tuleb täiendada nõudega, et load saanud turvaettevõtja omab selget vastutust relvade ja turvatöötajate eest.*
- PPA-l on vajalik luua lubade ja teavituste vastuvõtusüsteem, mis võimaldab võtta vastu ja töödelda erineva formaadiga loataotlusi ja teavitusi inglise keeles ning lahendada võimalikke intsidente.*
- Eesti lipulaevad, kuhu sisenevad relvastatud turvatöötajad peavad olema kindlustatud usaldusväärse kindlustuspakkuja juures.*

Eelnevast lähtuvalt leiame, et praktikas Eesti riigilipu all sõitvatel laevadel relvastatud turvatöötajate kasutamiseks on vaja turvategevuse seaduse juurde lisada ka RelvS sisulised muudatused.

6. Eelnõu §-s 44 on toodud SadS muudatused ning eelnõu seletuskirja kohaselt tehakse SadSis muudatused tulenevalt turvategevuse seaduse terminite muudatusest ning sisulisi muudatusi SadSis ei tehta. Meie hinnangul ei ole üksnes redaktsiooniliste muudatustega piirnemine antud kontekstis korrektne.

Nii nagu käesoleva arvamuse punktis 3 põgusalt mainitud, sätestab SadS 3. peatükk turvanõuete kohaldamise regulatsiooni, sh tuleneb SadS §-st 15 riskianalüüsi koostamise kohustus ning SadS § 16 sätestab nõuded turvaplaani koostamisele. SadS-is sätestatud regulatsioon tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest nr 725/2004, 31. märts 2004, laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta. Vastavalt määruses sätestatud alustele, viib VA läbi riskianalüüsi, millele järgneb turvaplaani koostamine. Nõuded riskianalüüsi läbiviimisele ja turvaplaani koostamisele on täpsemad ja sisaldavad arusaadavalt ka valdkonna spetsiifikast tulenevat.

Eelnõuga sätestatud regulatsioonist lähtuvalt tekib sadamas või sadamarajatises kohustus turvaettevõtjal täiendava turvaplaani koostamiseks. Lähtuvalt eelnõu § 3 punktis 6 toodust, on turvaplaan turvaseaduse mõistes vajalik selleks, et turvaettevõtja saaks objektil mehitatud valvet pidada. Samuti sarnaneb eelnõu §-s 6 kajastatud turvaaudit SadS § 15 alusel koostatavale VA riskianalüüsile. Leiame, et sadamaid puudutavas osas ei ole kahekordse dokumentatsiooni koostamine põhjendatud ja kõnealustel objektide suhtes võiks turvategevuse seaduses välja tuua erisuse, mille kohaselt võib nimetatud nõuetele vastav dokumentatsioon tuleneda ka muust dokumendist.

Toome siinkohal näitena riigikaitseseaduse § 87 lg 1 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 23.09.2016 määruse nr 106 „Riigikaitseobjekti kaitse kord“ § 8 lõikes 3 sätestatud erisuse mille kohaselt võib määruses sätestatud nõuetele vastav riskianalüüs või turvaplaan sisalduda riigikaitseobjekti valdaja muus dokumendis juhul, kui riskianalüüs või turvaplaan on nimetatud dokumendi muudest osadest või dokumendi sisust selgelt eristatav.

7. Eelnõu seletuskirja juurde on lisatud siseministri määruse „Turvategevuse eeskiri“ kavand. Arvestades, et eelnõus ei ole lahendatud Eesti riigilippu kandva laeva valvamisel ja kaitsmisel relvastatud turvatöötajate kasutamise kitsaskohti, ei ole üheselt mõisteta ka määruse 5. peatükis toodud turvategevuse dokumenteerimise ja turvategevusest teada andmise korra kohaldatavus, st millises ulatuses on määruses toodud nõuded praktikas rakendatavad. Samuti juhime tähelepanu, et määruse § 14 lg 1 punktis 2 toodud sõnastuse puhul tuleb lähtuda käesoleva arvamuse punktis 5 toodud märkustest ning Politsei- ja Piirivalveametile edastatavate andmete loetelu lõpliku sõnastuse puhul tuleb kaaluda esitatavate andmete hulga mõistlikkust ja põhjendatust.
8. Eelnõu seletuskiri sisaldab mõningaid keelelisi ebatäpsuseid ja kirjavigu. Arvestades, et meile ei ole teada eelnõu ja seletuskirja viimane sõnastus, st parandused mis on tehtud juba SIMile laekunud ettepanekute alusel, täpsustame nimetatut jooksvalt vahetult eelnõu koostajatega.

Eelnevast lähtuvalt leiame, et eelnõus toodud sätted nõuavad põhjalikumat analüüsi ja võimalike lahenduste läbiarutamist enne, kui eelnõu menetlusega edasi liigutakse. Arvestades hetkel kehtivat eriolukorda, mõistame et antud küsimuste osas kohtumise korraldamine on problemaatiline, kuid oleme jätkuvalt huvitatud eelkirjeldatud teemade arutamisest. Palume võimalusel kaaluda küsimuste arutamiseks kohtumise korraldamist sidevahendite abil (kohtumisele palume kaasata nii MKM kui ka VA esindaja(d)) või korraldada eelnõu puudutavates küsimustes kohtumine ühise laua taga riigisisese eriolukorra lõppemisel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Taavi Aas
majandus- ja taristuminister

Liisa Surva
6256 318 Liisa.Surva@mkm.ee