

**Kaitseväe korralduse seaduse muutmise ja majandusvööndi seaduse muutmise seaduse
eelnõu (merejulgeoleku tugevdamine) märkuste tabel¹**

Nr	Esitaja/märkuse sisu	Märkusega arvestamine/mittearvestamine
Eesti Laevaomanike Liit		
1.	Eesti Laevaomanike Liit (edaspidi ELL) tänab võimaluse eest avaldada arvamust Kaitseväe korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku parandamine) eelnõu (edaspidi Eelnõu) osas. Siinkohal avaldame arvamust meresõiduohutuse seadust puudutavate muudatuste osas. Eelnõu § 5 (Meresõiduohutuse seaduse muutmise) punktile 10, millega soovite täiendada meresõiduohutuse seaduse (edaspidi MSOS) § 53¹ lõikega 4. Selle uue sätte lisamisega meresõiduohutuse seadusse kavatakse tekitada uus mõiste <i>reiditeenust osutav laev</i>. Paraku jääb meile täielikult arusaamatuks, milliseid laevu hakkab hõlmama see uus määratlemata mõiste, kuna jäetakse lahtiseks, milliseid teenuseid loetakse reidil olevale teenuse osutamiseks. Ka MSOS § 2 ei sisalda reiditeenuse definitsiooni ega meresõiduohutuse seaduse muud sätted ei sisusta reidil olevale laevale teenuse osutamist. Seega meil ei ole võimalik avaldada arvamust selle sätte lisandumisega kaasnevate muudatuste mõjude hindamiseks, kuna sõnastus ei ole üheselt arusaadav. Lisaks oleme seisukohal, et selle uue sätte sõnastuses kasutatud terminid ei ole	Käesolev eelnõu puudutab ainult Kaitseväe korralduse seaduse muutmist ja majandusvööndi seaduse muutmist seoses merejulgeoleku tugevdamisega. Antud ettepanekuid analüüsitakse teise eelnõu menetluse raames.

¹ Kaitseväe korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku parandamine) eelnõu seletuskiri – eelnõu pealkiri muutus kuna eelnõu jagati kaheks. Esialgu eelnõude infosüsteemi esitatud Kaitseväe korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku parandamine) eelnõu on jagatud kaheks kuna osa, mis puudutab merejulgeoleku parandamist, on kiireloomuline ning osad, mis puudutavad mereolukorrateadlikkust nende osas arutelud veel jätkuvad.

Tulenevalt eelnevast jätkatakse eelnõu nende osadega, mis puudutavad Kaitseväe juurde mereliste ohtude töörühma loomist, meresõiduohutuse seadusega Kaitseväe õiguste laiendamist, riigipiiri seaduse ja majandusvööndi seaduse sätteid, mis on seotud merealuse taristu hooldustegevustest ja muudest seotud tegevustest teavitamisega, ning Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite üle järelevalve tegemist, eraldi eelnõu menetluse raames.

	vastavuses muu sõnastusliku ja keelekasutusega meresõiduohutuse seaduses. Sõnastuses on kasutatud täpsustust viitamiseks laeva suurusele või kogumahutavusele - „Reidil olevale laevale teenust osutav laev (edaspidi <i>reiditeenust osutav laev</i>), <u>olenemata selle kogupikkusest ja kogumahutavusest</u>, /.../“. Juhime tähelepanu, et meresõiduohutuse seaduse kontekstis on sõnal laev kindel tähendus, mille leiab MSOS § 2 punktis 2: <i>laev – veesõiduk, mida kasutatakse majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks, välja arvatud käesoleva paragrahvi punktis 3 nimetatud väikelaev. Laevana käsitatakse ka üle 24-meetrise kogupikkusega veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks</i>. Seega kui on eesmärk mitte viidata konkreetse suurusega laevale, siis on otstarbetu juurde lisada „<u>olenemata selle kogupikkusest ja kogumahutavusest</u>“.	
2.	Eelnõu seletuskirjas puudub finantsilise mõju hindamine konkreetsele sektorile. Hinnates eelnõu ettevalmistaja kavatsust reguleerida teatud valdkonda ja teatud teenuseid osutavaid laevu, on võimalik välja tuua konkreetne sektor, keda planeeritud muudatus peaks mõjutama. Seega on võimalik juba praegu välja tuua selles sektoris tegutsevaid laevu numbriliselt ja hinnata muudatusega kaasnevat konkreetset rahalist mõju nendele laevaomanikele. Eelnõu seletuskirjas olev viide pelgalt asjaolule, et A-klassi AIS seadme maksumus on väike võrreldes laeva enda hinnaga ei ole konkreetse mõju hindamine. A-klassi AIS seadmete hind varieerub 3000 euro ringis. Eelnõu seletuskirjas on küll joonealuse tekstina (lk 26) välja toodud, et AIS seadmed maksavad mõnesajast eurost paari tuhandeni euronil olenevalt sellest, milliseid lisafunktsioone soovitakse seadmele soetada. Jääb arusaamatuks, kas eelnõu ettevalmistaja arvates vastab paarisaja eurone seade A-klassi AIS seadme nõuetele. Märkime ära, et olemasolevate laevade omanikule tähendab A-klassi AIS seadme ostmine täiendavat	Käesolev eelnõu puudutab ainult Kaitseväge korralduse seaduse muutmist ja majandusvööndi seaduse muutmist seoses merejulgeoleku tugevdamisega. Antud ettepanekuid analüüsitakse teise eelnõu menetluse raames.

	planeerimata kulu 6 kuu jooksul pärast vastava seaduse muudatuse jõustumist (planeeritud 6-kuuline üleminekuperiood Eelnõu punktis 12). Seda eeldusel, et sellel laevaomanikul on üks laev, kui rohkem laevu, siis kulu on suurem. Eelnõu ettevalmistaja on üksnes silmas pidanud üleminekuperioodi pikkuse kavandamisel üksnes ajaperioodi, mis on vajalik seadme paigaldamiseks, kuid jätnud arvestamata, kas seda on finantsiliselt ka võimalik korraldada 6 kuu jooksul. Hindame Eelnõu ettevalmistaja eesmärki saada paremat ülevaadet Eesti meres liikuvatest laevadest, kuid laevaomanikele seadusega kohustuslikus korras täiendav lisakulu peale panemine peab olema proportsioonis taotletava eesmärgiga. Leiame, et antud juhul Eelnõu § 5 punktide 10 ja 12 muudatuse tegemisel ei ole arvestatud tegelike mõjudega konkreetsele laevandussektorile. Vajadusel oleme valmis täiendavalt selgitama eelnevalt märgitud seisukohti.	
3.	Lisame küsimuse just tehnilise poole pealt. Miks nõutakse eelnõus laevaomanikul kasutada AIS A-klassi? Millist täiendavat infot soovitakse saada AIS A-klassilt, mida ei saa AIS B-klassilt? B-klassi seade on võimeline edastama kogu avalikku teavet, mida edastab ka AIS A-klass. Võttes arvesse, et selles valdkonnas tegutsevad ka väikelaeva omanikud, kelle alused jäävad alla 12 meetri, siis usun, et see pole õigustatud nende puhul. Pööraksime tähelepanu ka sellele, et valdkonnas on palju väikeseid ettevõtteid, kelle jaoks 3000-eurone väljaminek on märkimisväärne rahaline summa. See omakorda võib pärssida sektori majandustegevust. Peamine erinevus AIS A- ja B-klassi vahel on antenni võimsus: A-klassil 12,5 W ja B-klassil 2 W. Kuna jutt käib reidil olevate laevade teenindamisest, ehk siis Eesti territoriaalvetes, siis 2 W võimsusest piisab hea signaaliülekanne tagamiseks. AIS B-klassi hinnad algavad 400 eurost, mis omakorda tähendab, et eelnõus esineb ebakõlasid, kus tahetakse nõuda AIS A-klassi, kuid esile tuuakse B-klassi hinnad.	Käesolev eelnõu puudutab ainult Kaitseväe korralduse seaduse muutmist ja majandusvööndi seaduse muutmist seoses merejulgeoleku tugevdamisega. Antud ettepanekuid analüüsitakse teise eelnõu menetluse raames.

Logistika ja Sadamate Liit		
1.	Teeme ettepaneku täiendada seaduse eelnõud sätetega, mis üldistavatel alustel määraksid militaar – tsiviil struktuuride koostööd. Merendusvaldkonnas laiemalt ning teatud juhtudel ka sadamates puudutaks see näiteks: laevade lootsimine, hüdrograafia, kartograafia, navigatsioonimärgistus ja navigatsiooni hoiatused. Samas võib see kindlasti puudutada ka transpordilogistika erinevaid aspekte. Kaitseväge eksperdid on muuhulgas ka sel teemal külastanud sadamaid, et selgitada nii laevaliiklusega kui ka logistikaga seotud tingimusi. Kui vastavad ettevalmistused juba niigi toimuvad, siis oleks mõistlik neid vajalikul tasemel ka seaduses kajastada. Varem on selliseid koostegevusi kaardistanud NATO juures tegutsenud militaar-tsiivil koostöö nõukogu, mis suunas informatsiooni Eesti esindaja kaudu ka Kaitseministeeriumile.	Käesolev eelnõu puudutab ainult Kaitseväge korralduse seaduse muutmist ja majandusvööndi seaduse muutmist seoses merejulgeoleku tugevdamisega. Antud ettepanekuid analüüsitakse teise eelnõu menetluse raames.

Telia AS		
1.	Kaitseministeeriumi poolt on ettevalmistatud kaitseväge korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku parandamine) eelnõu (edaspidi Eelnõu), millega kehtestatakse muuhulgas veealuse taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevustest ning muudest sise- ja territoriaalmeres tehtavatest tegevustest teavitamise või nendega seotud loa taotlemise kohustus. Oleme tänulikud kaasamise ja võimaluse eest anda oma arvamus Eelnõule. Telia Eesti AS (edaspidi Telia) on analüüsinud Teie poolt arvamuse avaldamiseks esitatud Eelnõud ning esitab alljärgnevaga selle kohta oma arvamuse ja ettepaneku. Eelnõus kavandatud muudatus Eelnõu paragrahviga 2 (Riigipiiri seaduse muutmise) on plaan täiendada riigipiiri seadust §-ga 142 järgmises sõnastuses:	Käesolev eelnõu puudutab ainult Kaitseväge korralduse seaduse muutmist ja majandusvööndi seaduse muutmist seoses merejulgeoleku tugevdamisega. Antud ettepanekuid analüüsitakse teise eelnõu menetluse raames.

„§ 142. Eesti sise- ja territoriaalmeres taristu ja rajatiste hooldamine ning muud tegevused

/.../

Eelnõule lisatud määruse kavandi kohaselt (määruse § 2 Loa andmine) on Kaitsevägi kohustatud tegema loa andmise või loast keeldumise otsuse 5 tööpäeva jooksul nõuetekohase taotluse saamisest arvates.

Telia arvamus ja põhjendused

Telia ei saa Eelnõuga kavandataval viisil riigipiiri seaduse muutmisega ja selle alusel kehtestatava määruse tingimustega nõustuda. Teliale kuuluva taristu näol, mis osaliselt paikneb sise- ja territoriaalmeres, on tegemist kriitilise ja elutähtsa teenuse osutamiseks vajaliku taristuga. Telia ei saa nõustuda, et mistahes hooldustegevuse korral on nõutav 5päevane ooteaeg Kaitseväe poolt otsuse tegemiseks loa andmise või selle andmisest keeldumise kohta.

Tulenevalt elutähtsa teenuse toimepidevuse tagamise kohustusest ja rikete kõrvaldamise tähtaegadest, alustatakse sidetaristu avarii korral rikke kõrvaldamise töödega oluliselt kiiremini, kui 5-päevase ooteajaga. Seetõttu näeme vajadust viia Eelnõu sõnastusse sisse erisus sõltuvalt tööde iseloomust: 1) plaanilised hooldustööd ja tegevused ning 2) avariiliste töödega seotud tegevused. Sarnaselt, nagu plaaniliste hooldustööde ja avariiliste tööde korraldus, toimub erinevate teavitustähtaegadega maismaal (avariilistest töödest teavitatakse esimesel võimalusel, kuid on lubatud riket kõrvaldama asuda, aga plaanilistest töödest ja nende teostamise ajast teavitatakse ette).

Telia ettepanek Eelnõu osas

Eelpool põhjendustes toodut arvesse võttes on Telial Eelnõu osas alljärgnev ettepanek.

Telia teeb ettepaneku sätestada erinevad tähtajad veealuse taristu hooldustegevustele sõltuvalt töö iseloomust ja ajakriitilisusest:

1. Plaaniliste hooldustegevuste korral on 5 päevane etteteatamine ja loa taotlemine arusaadav ja mõistlik ning see võib jääda määruses kavandatud viisil.
2. Avariiliste hooldustööde korral peab olema elutähtsa teenuse osutajal olema side

	toimepidevuse huvides võimalus asuda rikut tuvastama ja kõrvaldama kohe, teavitades sellest Kaitseväge ja/või Veeteede Ametit.	
Elering AS		
1.	Mul on hea meel, et Elering on julgeolekut puudutavate seaduste loomes kaasatud. „Kuigi esmajoonel on kohustus veealust taristut valvata ja kaitsta taristu omanikel ning valdajatel, on praeguses julgeolekuolukorras oluline, et ka riigiasutused seda teha aitavad. Selline tegevus on riigi ainupädevuses.“ Olen alates Balticconnector'i intsidendist (liitusin Eleringiga 11.2023) tegelenud veealuse taristu kaitsemeetmete analüüsimisega ning jätkan temaatikaga ka järgnevatel perioodidel, kuid pean tõdema, et riigi äriühingu veealuse taristu kaitse koguvastutuse jätmine äriühingule ja riigiasutustel vaid aitamise funktsiooni nägemine, ei ole julgeoleku tagamiseks piisav. Riiklikel julgeolekuasutustel on suurem õigus ja võimalus merel kaitse korraldamises. Näiteks saab Elering tegeleda merealuste kaablite ja gaasitorude pinnasega katmisega kuid elektrooniliste tuvastus- või veelgi enam tõrjevahendite kasutamine omab (sh piirivetes) hoopis teistsugust vaadet kui maismaal. Tervitan igatahes tehtud ettepanekuid ja mõistan, et muudatuse kese põhineb taristu omanike vaatest eelkõige vetel olevate aluste tegevuste informatsiooni olemasolu suurendamises ning seejärel kooskõlastamata tegevustele reageerimises. Näiteks eelmine nädal leidis aset juhtum kus meie veealuse taristu lähedal toimus kahtlane tegevus ning ühest andmebaasi/kontakti tegevuse kontrollimiseks oli keeruline leida. Loodan, et seaduste muudatuste tulemusel on meil olemas kontakt kellega selliste juhtumite puhul kontakteeruda ning loa olemasolu operatiivselt kontrollida. Seekord õnneks ei olnud tegemist pahatahtliku, kuid siiski kooskõlastamata tegevusega.	Teadmiseks võetud.

2.	Mõned mõtted lisan: • Mitmes punktis on juttu veesõidukist või muust ujuvvahendist. Soovin täpsustada, et kas ilma veesõidukita soovimatu tegevus saab ka muudatustega kaetud? Näiteks võib meie taristut haavata ilma veesõidukita sukelduja. Kas sukelduja kuulub “muu ujuvvahend” mõiste alla? • Kaitseväe korralduse seaduse § 48² kirjeldusest võib jääda mulje, et Kaitseväel on õigus reageerida pahatahtlike isikute tõrjumiseks merealal kui nad on ilmtingimata veesõiduki või muu ujuvvahendi pardal. Sarnaselt eelmises punktis mainituna võib samaväärset ohtu kujutada ilma veesõidukita sukelduja. Kas veesõiduki pardal olemine on vajalik tingimus? • Riigipiiri seaduse § 14² ja mõnes teiseski paragraafis jäi silma, et rajatis on seaduse mõistes midagi teistsugust üleüldisest taristu mõistest. Kas saaksite täpsustada miks rajatis ei kuulu taristu alla? • Riigipiiri seaduse § 14² punkt 2 annab kohustuse riigiasutustele. Kas selle all soovitakse mõelda ka Riigivaraseaduse all mõistetavat riigi äriühingut (Elering AS)? Seletuskirjast justnagu nii välja tuleks, kuid ma ei ole pädev ütlema kas siis korrektne on kasutada vaid Riigiasutuse mõistet.	Selgitus antud. Küsimustele saadetud vastused eraldi ekirjaga.
----	---	---