Teine lugemine

19.03.2025

**549SE II**

**Muudatusettepanekute loetelu**

 **meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu teiseks lugemiseks**

**1.** **Teha eelnõus järgmised muudatused:**

1.1. Täiendada eelnõu § 1 (meresõiduohutuse seaduse muutmine) uue punktiga 1, muutes järgnevate punktide numeratsiooni, järgmises sõnastuses:

„**1)** paragrahvi 2 punkt 22 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„22) lähisõit – meresõit Läänemerel sisenemiseta Kieli kanalisse;“;“.

***Selgitus:*** *Muudatusettepanekud nr 1 ja 2 on seotud 2024. a oktoobris toimunud Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (EMSA) auditiga, mille käigus hinnati muuhulgas riigisisese õiguse vastavust asjaomastele konventsioonidele. Auditi käigus leiti, et meresõidudiplomi kinnituslehele kantav lähisõidu sõidurajooni piirang – ajalooliselt kasutatav lühend „Läänemeri“ ei vasta MSOS § 2 punkti 22 sõnastusele ega seega ka direktiivi 2022/993 artikli 8 lõike 6 punktile b. Auditi märkuse kohaselt on lähisõidu praegune definitsioon liiga laialivalguv ning sellisel kujul tuleb meresõidudiplomi kinnituslehel kasutada MSOS § 2 punkti 22 täissõnastust (lähisõit – meresõit Läänemerel, sisenemiseta Kieli kanalisse ja jäädes Kattegati väinas Skageni neeme paralleelist lõuna poole), vaatamata rahvusvahelistes konventsioonides (nt rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonis ning 1966. a rahvusvahelises laadungimärgi konventsioonis) kasutatavale mõistele „Läänemeri“. Kasutamaks edaspidi mõistet „Läänemeri“, tuleb muuta MSOS § 2 punkti 22 sõnastust ja lisada täiendav punkt, mis annab võimaluse kasutada meresõidudiplomi kinnituslehel jätkuvalt eelnimetatud lühendit. Kuna meresõidudiplomi kinnituslehe andmeväljadele kantakse ka muud dokumendi omaniku andmed (kvalifikatsioon, vastutustasand ja piirangud), siis andmeväljade mahu piiratus ei võimalda kanda sinna nii pikka teksti ja tuleks muuta dokumendi formaati, mis ei ole otstarbekas (dokumendi blanketid on varustatud turvaelementidega, arendajate poolt töötatud välja optimaalne formaat spetsiaalsetele trükiseadmetele jne).*

1.2. Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 2, muutes järgnevate punktide numeratsiooni, järgmises sõnastuses:

„**2)** paragrahvi 2 täiendatakse punktiga 221 järgmises sõnastuses:

„221) Läänemeri – mereala koos Põhjalahe ja Soome lahega, mis piirneb Kattegati väinas Skageni neeme paralleeliga 57°44.8' N;“;“.

***Selgitus:*** *seotud MSOS § 2 punkti 22 muudatusega, mida on selgitatud eespool. Sisuliselt definitsioon ei muutu, st see on endiselt sisenemiseta Kieli kanalisse ja jäädes Kattegati väinas Skageni neeme paralleelist lõuna poole.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**2.** Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 7, muutes järgnevate punktide numeratsiooni, järgmises sõnastuses:

**„****7)**paragrahvi 116 lõikest 2 jäetakse välja teine lause;“

***Selgitus:*** *Muudatus on seotud 2023. a toimunud Euroopa Komisjoni läbiviidud auditiga. MSOS § 116 lõikest 2 jäetakse välja teine lause, mille kohaselt on turvaülevaatuse käigus avastatud mittevastavuse kõrvaldamise maksimaalne tähtaeg kolm kuud. Ei SOLAS konventsiooni (rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel) osaks olev ISPS koodeks (rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks) ega EL määrus 725/2004 (laevade ja sadamarajatiste tugevdamise kohta) ei anna ette mittevastavuse kõrvaldamise tähtaega ning sellisel kujul seaduses on see eksitav. See ei ole ka vajalik, sest mittevastavuse kõrvaldamiseks määrab Transpordiamet kooskõlastatult reederiga mittevastavuse kõrvaldamise meetmed ja tähtaja ning mittevastavuse kõrvaldamata jätmise korral keeldub Transpordiamet turvatunnistuse väljastamisest või selle pikendamisest.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**3.** Jätta eelnõu § 1 punktis 11 (uues p 14) esitatud MSOS § 18 lõikest 4 välja sõnad „või ära langenud“;

***Selgitus:*** *Ebavajalik täiendus, reeder peab MSOS § 18 lõikes 3 nimetatud tunnistuse kehtivuse peatamise aluse ise kõrvaldama ja viima laeva vastavusse tunnistuse kehtivuse taastamiseks vajalike nõuetega.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**4.** Muuta eelnõu § 1 punktis 15 (uues p 18) esitatud MSOS § 20 lõiget 59 ja sõnastada see järgmiselt:
„(59)  Kutsekvalifikatsiooni kõrgema \_\_ taseme Eesti meresõidudiplomi või kutsetunnistuse taotlemiseks vajaliku meresõidupraktikana arvestatakse Eesti meresõidudiplomi või kutsetunnistusega käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel kehtestatud nõuete kohaselt läbitud meresõidupraktikat.“;

***Selgitus:*** *Sõnastuslikud parandused, pärast konsulteerimist Riigikogu keeletoimetajaga korrigeeritakse lõike teksti ning viidatakse õigusselguse huvides, et meresõidupraktika arvestamisel võetakse arvesse MSOS § 20 lõike 1 alusel kehtestatud nõuded.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**5.** Asendada eelnõu § 1 punktis 16 (uues p 19) - MSOS § 20 täiendamine lõikega 61, sõna „puuduv“ sõnadega „puuduolevas osas“;

***Selgitus:*** *Sõnastuslik täpsustus. Kui isikul on väljaõpe läbitud, kuid see ei ole samaväärne Eestis kehtivatele nõuetele, tuleb tal läbida täiendusõpe puuduolevas osas.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**6.** Jätta eelnõust välja § 1 punktid 22 - MSOS § 36 lõike 51 kehtetuks tunnistamine ja 23 -MSOS § 36 lõike 52 muutmine, ning muuta järgnevate sätete numeratsiooni vastavalt.

*Väljajäetavad sõnastused*:

**„22)** paragrahvi 36 lõige 51 tunnistatakse kehtetuks;

**23)** paragrahvi 36 lõikest 52 jäetakse välja sõnad ”või Transpordiametiga asjaomase lepingu sõlminud jeti tootja või tootja volitatud esindaja või levitaja või importija”;“.

***Selgitus:*** *Muudatusettepanekuga jäetakse eelnõust välja § 1 punktid 22 ja 23, millega tunnistatakse kehtetuks MSOS § 36 lõige 51 ja muudetakse § 36 lõike 52 sõnastust.*

*MSOS § 36 lõike 51 kohaselt teeb väikelaeva registreerimiseelset ülevaatust Transpordiamet või väikelaeva tootja volitatud esindaja (praktikas maaletooja). Algselt oli kavas säte kehtetuks tunnistada, kuna valdavalt viib väikelaeva registreerimiseelse ülevaatuse läbi Transpordiamet ning maaletoojate ülevaatuste puhul on sageli olnud probleemiks registreerimiseelse ülevaatuse aktide koostajate töö kvaliteet.*

*Siiski tuleb arvestada, et hetkel on Transpordiametil 35 lepingulist partnerit, kellel on õigus registreerimiseelset ülevaatust teostada, mille tulemuseks on registreerimiseelne ülevaatusakt, mille alusel veesõiduk registreeritakse. Aastas teevad lepingulised partnerid umbes 400-450 ülevaatust. Arvestades eesseisvat kokkuhoiupoliitikat avalikus sektoris, mis mõjutab ka Transpordiametit – kui maaletoojad või tootjad ei saa enam ise registreerimiseelset ülevaatust teostada, peaks selle üle võtma Transpordiamet, kuid täiendava 400-450 registreerimiseelse ülevaatuse läbiviimiseks ei jätku Transpordiametil enam ressurssi. Lisaks pakuvad väikelaevade maaletoojad ostjatele sageli täisteenust ehk tegelevad ka väikelaeva registreerimisega, st akt on müüja poolt tehtud ning maaletooja käib ise Transpordiameti büroost läbi, kus koheselt veesõiduk registreeritakse. Selle asemel peaks ostja sellega ise tegelema ning edastama Transpordiametile kõik vajalikud dokumendid, mis omakorda suurendaks menetlust vajavate taotluste järjekorda ehk kliendi ooteaega.*

*Ehkki, nagu eespool märgitud, on olnud probleeme maaletoojate registreerimiseelse ülevaatuse aktide koostajate töö kvaliteediga, on see lahendatav tõhusama järelevalvega. Samuti on vajadusel Transpordiametil võimalik lõpetada maaletoojaga sõlmitud leping registreerimiseelse ülevaatuse tegemiseks.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**7.** Muuta eelnõu § 1 punktis 25 (uus p 26) esitatud MSOS §-s 411 lõiget 2 ja sõnastada see järgmiselt:

„(2) Punkerdaja kannab elektroonilisse mereinfosüsteemi enda kontaktandmed, info pakutava kütuse tüübi ja tegevuse asukoha kohta.“;

***Selgitus:*** *Muudatusettepanekuga korrigeeritakse MSOS § 411 lõiget 2, millega reguleeritakse, milliseid andmeid kannab punkerdaja elektroonilisse mereinfosüsteemi (EMDEsse). Eelnõu seletuskirjas on sätestatud, et punkerdaja lisab EMDEsse oma kontaktandmed, pakutava kütuse tüübi ning asukoha, kus teenust osutatakse, kuid eelnõu tekstist ei tulnud see üheselt välja. Registreerimise nõue tuleneb MARPOL konventsiooni VI lisa reegli 18 punktist 9, mille kohaselt kohustuvad konventsiooni osalisriigid tagama, et laevakütuse tarnijate kohta peetakse registrit.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**8.** Jätta eelnõu § 1 punktis 25 (uus p 26) esitatud MSOS §-st 411 välja lõige 3*.*

*Väljajäetav sõnastus:*

„(3) Nõuded punkerdajale ja punkerdamisele ning alad, kus tohib punkerdada, kehtestab Vabariigi Valitsus määrusega.”.

***Selgitus:*** *Muudatusettepanekuga jäetakse eelnõust välja MSOS § 411 lõige 3, millega kehtestatakse volitusnorm määruse kehtestamiseks. Eesmärk oli täpsustada kehtiva rakendusakti (Vabariigi Valitsuse 25.06.2020. a määrus nr 51 „Merel, Narva jõel ja Peipsi järvel ohtlike ning kahjulike ainete käitlemise kord ja nimistu ohtlikest ainetest, mida ei ole lubatud sisemerel transiidina vedada“) preambulit viitega MSOS-ile. Samas ei ole see otstarbekas, sest nõuded punkerdamistoimingutele ja punkrilaevale on kehtestatud määrusega veeseaduse ja riigipiiri seaduse alusel, punkerdajatele sisulisi nõudeid ei kehtestata. MSOS § 411 peamine eesmärk on sätestada punkerdaja kohustus kanda lõikes 2 nimetatud andmed EMDEsse.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**9.** Asendada eelnõu § 1 punktis 26 (uus p 27) esitatud MSOS § 42 lõikes 21 tekstiosa „§ 10 punktis 1 nimetatud“ tekstiosaga „§ 10 punkti 1 kohase majandustegevusteate esitanud“.

***Selgitus:*** *Tegemist on keelelise täpsustusega, MSOS § 10 punkt 1 ei nimeta otseselt ühtegi ettevõtjat.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**10.** Muuta eelnõu § 1 punkti 28 (uus p 29) - MSOS 101. peatüki pealkiri, ja sõnastada see järgmiselt:

 „28) seaduse 101. peatüki pealkirjas asendatakse sõnad **„LAEVADELT MEREREOSTUSE**“ sõnadega „**VEESÕIDUKITELT REOSTUSE**“;“.

***Selgitus:*** *Kuna 101. peatükki täiendatakse §-ga 447, mis reguleerib lisaks laevadele ka muid veesõidukeid, siis tuleb peatüki enda pealkirjas viidata samuti veesõidukitele, mitte enam vaid laevadele. Veesõiduk on igasugune ujuvvahend, mis on mõeldud veekogul liiklemiseks, sealhulgas laev* *ja väikelaev.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**11.** Asendada eelnõu § 1 punktis 30 (uus p 31) esitatud MSOS § 447 tekstiosa „ja piiriveekogul avastatud reostusest Politsei- ja Piirivalveametile.“ tekstiosaga „ning laevatataval siseveekogul ja sadamas reostuse põhjustamisest või avastamisest Häirekeskusele“.

***Selgitus:*** *Kuna MSOS § 1 lõike 1 kohaselt kuuluvad MSOS reguleerimisalasse laevatatavad siseveed, mitte piiriveekogud, siis on korrektsem viidata käesolevas sättes laevatatavad sisevetele. Laevatatavad siseveed on loetletud MSOS § 21  lõikes 1 ja nende hulgas on osaliselt ka piiriveekogud. Politsei- ja Piirivalveamet vastutab õigusaktide kohaselt reostuse likvideerimise eest piiriveekogudel. Muul siseveekogul, kaasa arvatud laevataval siseveekogul, vastutab reostuse likvideerimise eest Päästeamet. Praktikas ei ole kõigil 48 piiriveekogul Politsei- ja Piirivalvel reostustõrjevõimekust, reostustõrjet teeb kokkuleppe alusel või ametiabi korras samuti Päästeamet. Seega teavitatakse reostusest siseveekogul alati Häirekeskust kui ühtset kontaktpunkti ning Häirekeskus teatab reostusest Politsei- ja Piirivalveametile (JRCC – lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskusele). Häirekeskusel on olemas protseduur edasisteks tegevuseks ja teavituseks vastavalt sellele, kelle vastutusalasse laevatataval siseveekogul avastatud reostus jääb.*

*Samuti on täpsustatud, et kui reostuse põhjustamisest või avastamisest merealal teatatakse Kaitseväele, siis sadamas ja sealhulgas meresadamas teatatakse sellest Häirekeskusele. Sarnane kohustus on sätestatud sadamaseaduse § 30 lõikes 2, mis sätestab, et sadama pidaja teavitab reostusjuhtumist viivitamata Häirekeskust. MSOS kõnealune säte on aga suunatud veesõiduki juhtidele, mitte sadama pidajatele.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**12.** Muuta eelnõu § 1 punktis 36 (uus p 37) esitatud MSOS § 47 lõiget 52 ja sõnastada see järgmiselt:

„(52) Transpordiamet kooskõlastab hüdrograafilise mõõdistustöö loa andmise Kaitseväe ja Kaitsepolitseiametiga. Loa andmisest keeldutakse, kui mõõdistustöö tegija või tegemine võib ohustada riigi julgeolekut.“;

***Selgitus:*** *Sõnastuslik parandus. Sätte eesmärk oli hüdrograafilise mõõdistustöö loa andmise kooskõlastamine Kaitseväe ja Kaitsepolitseiametiga, kuid praegusel kujul ei tulnud see otsesõnu eelnõu tekstist välja.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**13.** Jätta eelnõu § 1 punktis 42 (uus p 43) esitatud MSOS § 492 lõikest 2 välja sõnad „koostöös Transpordiametiga“;

***Selgitus:*** *Eelnõu esialgse sõnastuse kohaselt peaks jäämurdetöid teostama Riigilaevastik koostöös Transpordiametiga, mis jätaks asutuste rollide jaotuse mõneti ebaselgeks. Selline sõnastus oli algselt eelnõusse planeeritud* *põhjusel, et Riigilaevastik võttis pärast Riigilaevastiku loomist Transpordiametilt üle jäämurdjad, nende meeskonnad ja jäämurdetööde tegemise ülesande, kuid MPSV Botnica prahilepingu haldamine jäi endiselt Transpordiametisse. 01.01.2025 seisuga on Riigilavastik MPSV Botnica lepingud Transpordiametilt üle võtnud ning seega ei ole põhjust sättes kasutada ka enam sõnastust „koostöös Transpordiametiga“. Muudatusega sätestatakse, et jäämurdetöid teostab üksnes Riigilaevastik. Jäämurdetööde korralduslik pool ning sealjuures jäämurde koordinaatori teenistuskoht jäävad selle kõrval endiselt Transpordiametisse. Mõeldud on riiklikke jäämurdetöid jäämurdjaga teenindatavates sadamates, mis on nimetatud Majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. detsembri 2003. a määruse nr 265 „Jäämurdetööde kord“ § 3 lõikes 1.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**14.** Muuta eelnõu § 1 punktis 43 (uus p 44) esitatud MSOS § 509 lõike 1 punkti 1 ja sõnastada see järgmiselt:
„1) Eesti Vabariigi riigihaldusülesandeid täitvad laevad;“;

***Selgitus:*** *Sõnastuslik täpsustus, mille kohaselt on veeteetasu maksmisest vabastatud Eesti Vabariigi riigihaldusülesandeid täitvad laevad.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**15.** Muuta eelnõu § 1 punkti 52 (uus p 53) ja sõnastada see järgmiselt:„**52)** paragrahvi 51 lõigetes 5 ja 6, § 52 lõikes 4 ning § 53 lõikes 3 asendatakse sõna „operaator“ sõnaga „laevaliiklusjuht“ vastavas käändes;

***Selgitus:*** *Keeleline parandus. Sättes on viide MSOS § 53 lõikele 3, kus kasutatakse sõna „operaator“ nimetavas käändes, kuid teistes viidatud sätetes on see omastavas käändes. Seetõttu tuleb lisada sõnad „vastavas käändes“.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**16.** Täiendada eelnõu § 1 punktis 78 (uus p 79) esitatud MSOS § 68 lõiget 2 pärast sõna „maksab“ sõnadega „vastavalt lootsitellimusele“;

***Selgitus:*** *Säte sõnastatakse selgemaks, sest praegusest sõnastusest võib jääda mulje, et reederi, laevaagendi või sadamapidaja puhul võib olla tegemist solidaarvõlgnikega. Eesmärk on sätestada, et lootsitasu maksab lootsitellimuse esitanud* *MSOS § 68 lõike 2 loetelus nimetatud isik.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**17.** Asendada eelnõu § 1 punktis 86 (uus p 87) esitatud MSOS § 68 lõike 6 teises lauses sõnad „tähtaja jooksul“ sõnaga „tähtaegselt“;

***Selgitus:*** *Sõnastuslik parandus õigusselguse huvides. Uus sõnastus seostub paremini sama paragrahvi lõikega 7, mis viitab samuti lootsitasu tähtaegsele maksmisele.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**18.** Muuta eelnõu § 1 punktis 88 (uus p 89) esitatud MSOS § 68 lõige 8 ja sõnastada see järgmiselt:

„(8) Lootsiteenuse osutaja võib keelduda laevale lootsiteenuse osutamisest, kui reederi sama või mõne teise laeva varasema lootsimise eest väljastatud makseteatisel näidatud lootsitasu maksetähtpäev on möödunud, kuid lootsitasu on maksmata.“.

***Selgitus:*** *Sätte sõnastust on täpsustatud, sest see peab välistama olukorra, kus laev müüakse ja eelmise reederi poolt lootsitasu maksmise kohustuse täitmata jätmisel saaks kannatada uus reeder. Sätte eesmärk on lootsiteenuse osutajal keelduda teenuse osutamisest, kui sama reeder on jätnud varasema lootsimise eest lootsitasu maksmata.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**19.** Asendada eelnõu § 1 punktis 98 (uus p 99) esitatud MSOS § 691 lõikes 4 sõna „kolmandaid“ sõnaga „muid“;

***Selgitus:*** *Sätte sõnastus viiakse kooskõlla IMO ohutusjuurdluse koodeksiga. Viide kolmandatele isikutele ei ole päris täpne, korrektsem on viidata muudele isikutele (st inimestele, kes ei asu laeva pardal). Ka IMO ohutusjuurdluse koodeksi ingliskeelses tekstis (punkt 2.10) on kasutatud sõnastust „or any other person“.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**20.** Täiendada eelnõu § 1 uue punktiga 101, muutes järgnevate punktide numeratsiooni, järgmises sõnastuses:

„**101)** paragrahvi 751 lõikes 2 asendatakse sõna „Kliimaministeerium“ sõnaga „Transpordiamet“;“.

***Selgitus:*** *Muudatusega sätestatakse, et elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) vastutav kasutaja on Kliimaministeeriumi asemel edaspidi Transpordiamet.*

*Keskkonnaministeeriumi Infotehnoloogiakeskus andis alates 01.01.2025 Transpordiametile üle EMDE IT-arenduse, halduse ja majutuse. Üleandmise tulemusel saab Transpordiamet ise tegeleda kõikide merendusvaldkonna infosüsteemide arendamise ja hooldusega (selgus teenuste korraldamisel ja eelarve planeerimisel), samuti on Transpordiametil võimalik koondada kõik merendusvaldkonna teenused Transpordiameti e-teenuste platvormile (klientide vaates tekib üks kliendiportaal). EMDE eelarve osas antakse üle IT tegevuskulu ja IT investeeringud.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**21.** Muuta eelnõu § 1 punktis 101 (uus p 103) esitatud MSOS § 758 lõike 1 punkti 7 ja sõnastada see järgmiselt:
„7) veesõiduki või muu vara päästmine merel või laevatatavates vetes, kui ükski isik seda teenust ei paku või seda ei ole võimalik mõistliku aja jooksul üheltki isikult saada.“;

***Selgitus:*** *Eelnõus oli viidatud üksnes juriidilistele isikutele, kes pakkusid veesõiduki või muu vara päästmise teenust. See on aga liigselt piirav, kuna kehtestatava regulatsiooni eesmärk ei ole piirata teenuse osutajate (st päästjate) tegevusvorme, vaid võimaldada Riigilaevastikul teatud juhtudel teenust osutada.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**22.** Täiendada eelnõud uue §-ga 4, muutes vastavalt sätete numeratsiooni ja sõnastada see järgmiselt:

„**§ 4. Riigilõivuseaduse muutmine**

Riigilõivuseaduses tehakse järgmised muudatused:

**1)** paragrahvi 14254 pealkirjas asendatakse sõnad „laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile“ sõnaga „laevaliiklusjuhile“;

**2)** paragrahvi 14254 lõikes 3 asendatakse sõnad „Laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori või vanemoperaatori“ sõnadega „Laevaliiklusjuhi ja vanemlaevaliiklusjuhi“.“.

***Selgitus:*** *Eelnõuga muudetakse MSOS-is laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori ametinimetust, uus ametinimetus on laevaliiklusjuht. MSOS § 51 lõike 7 kohaselt tuleb laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori ja vanemoperaatori tunnistuste väljastamise eest tasuda riigilõivu – kuivõrd eelnõuga muudetakse ka MSOS § 51 lõike 7 sõnastust, tuleb muuta vastavaid ametinimetusi ka riigilõivuseaduse §-s 14254.*

*Tunnistuste väljastamise eest tasutava riigilõivu summat ei muudeta.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**23.** Teha eelnõus järgmised muudatused:

23.1. Täiendada eelnõu § 4 (uus § 5 - sadamaseaduse muutmine) uute punktidega 1 ja 2, muutes vastavalt järgnevate punktide numeratsiooni, ning sõnastada see järgmiselt:

„**1)**paragrahvi 3 pealkirja muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:

„**§3.** **Sadamateenus ja sadama lisateenus**“;

**2)** paragrahvi 3 täiendatakse lõigetega 3 ja 4 järgmises sõnastuses:

„(3) Sadama lisateenusena käsitatakse sadamas teostatavaid avalikkusele suunatud tegevusi sõltuvalt sadama tegevuse eesmärgist.

(4) Sadama lisateenuste loetelu kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“;“.

23.2. Täiendada eelnõu § 4 (uus § 5 - sadamaseaduse muutmine) uue punktiga 7 ning sõnastada see järgmiselt:

**„****7)** seadust täiendatakse §-ga 603 järgmises sõnastuses:

”§ 603. Sadama lisateenuste loetelu täiendamine

Kliimaministeerium on kohustatud alates 2026. aastast igal kalendriaastal hindama käesoleva seaduse § 3 lõikes 4 nimetatud sadama lisateenuste loetelu ajakohasust ning vajaduse korral seda täiendama.”.“.

***Selgitus:***

*Muudatusettepaneku esitas algselt Liivi Lahe Kalanduskogu koos teiste huvigruppidega 10.12.2024 kirjas Riigikogu majanduskomisjonile.*

*Lisateenuste mõiste ja nende loetelu sätestamine on vajalik sadamate arenguks ja jätkusuutlikkuseks. Kuigi majandus- ja taristuministri määrus nr 25 „Sadama registreerimistaotlusel kajastatavate andmete loetelu“ nõuab sadama registreerimisel lisateenuste liigi, nimetuse ja kirjelduse esitamist, puudub seaduse tasandil selge määratlus, millised teenused kuuluvad sadama lisateenuste hulka. Sadamaregistris on küll tehniline võimalus lisateenuste märkimiseks, kuid see ei ole õiguslikult piisav tagamaks sadamate võimekuse ja atraktiivsuse arendamist.*

*Eestis on 248 sadamat, kuid nende arengut piirab see, et sadama lisateenused ei ole määratud. Sadamate kasutusotstarve on tegelikult laiem kui pelgalt põhiteenuste pakkumine, eriti väikesadamate[[1]](#footnote-1) puhul. Väikesadamate pidamine ei ole enamasti majanduslikult iseseisvalt tasuv, kuid nende kaudu piirkonda tulnud külastajate tekitatud lisakäive muudab sadamad sotsiaalmajanduslikult kasulikuks. Seetõttu tuleb väikesadamaid käsitleda kohaliku infrastruktuuri osana, mille peamine eesmärk on toetada piirkonna ettevõtlust, mitte teenida otsest kasumit – just sellist lähenemist rakendatakse enamikus Läänemere-äärsetes riikides.*

*Hetkel on probleemiks, et toetusfondide rahastustaotluste hindamisel lähtutakse ainult sadamateenuste loetelust, jättes lisateenused tähelepanuta. See teeb väikesadamatele keeruliseks vajalike toetuste taotlemise sadama arendamiseks. Seaduse muutmine võimaldaks lisateenuste osutamist toetusmeetmetes arvesse võtta, laiendades sadamate rahastusvõimalusi ja parandades nende arenguvõimalusi. Lisaks on lisateenuste olemasolu oluline nii sadamate klientidele kui ka sadamate enda konkurentsivõimele. Kliendid teevad oma peatumisvalikud sageli saadavate teenuste põhjal, mistõttu lisateenuste määratlemine ja arendamine mõjutab otseselt sadamate külastatavust ja majanduslikku elujõulisust. Sadama pidajad on korduvalt välja toonud lisateenuste määratlemise puudumise kui olulise kitsaskoha, mis on olnud teemaks ka väikesadamate arengu kontseptsiooni koostamisel.*

*Väikesadamate jätkusuutlikkus sõltub oluliselt lisateenustest. Võrreldes Soomega on Eesti väikesadamad sageli väiksemad ning sadamateenustelt saadav tulu on tagasihoidlikum. Seetõttu on Eesti väikesadamate tegevuse fookus suunatud rohkem baasteenuste pakkumisele, samas kui Soomes ja Rootsis pööratakse rohkem tähelepanu ka maismaalt tulijatele suunatud lisateenustele.*

*Väikesadamate majanduslik väljakutse on sissetulekute säilitamine navigatsioonivälisel perioodil. Selle lahenduseks on tulutoovate lisateenuste väljaarendamine, mis võimaldaks sadamatel tegutseda ka siis, kui aktiivne meresõiduhooaeg on läbi. Eriti kriitiline on see Tallinnast väljaspool asuvatele väikesadamatele, kelle ärimudelid sõltuvad suures osas lisateenuste pakkumisest aastaringselt.*

*Sadamate lisateenuste temaatikat on muuhulgas analüüsitud ka Kliimaministeeriumi tellitud ja Tartu Ülikooli sotsiaalteaduslike rakendusuuringute keskuse (RAKE) 2024. a koostatud uuringus „Eesti väikesadamate ärimudeli analüüs ning uue mudeli väljatöötamine“.[[2]](#footnote-2) Selle kohaselt aitab lisateenuste ametlik määratlemine kaasa sadamate konkurentsivõime kasvule, mereturismi edendamisele ning väikesadamate sotsiaalmajandusliku rolli tugevdamisele.*

*Muudatusega täiendatakse sadamaseadust ning nimetatakse sadama lisateenused, ühtlasi täiendatakse ka paragrahv 3 pealkirja vastavalt. Kuivõrd sadamaregistris on lisateenuste loetelu väga detailne, sätestatakse lõikes 3, mida käsitatakse sadama lisateenusena ning lõikega 4 sätestatakse volitusnorm, mille alusel kehtestab valdkonna eest vastutav minister (taristuminister) sadama lisateenuste loetelu. Need on järgmised teenused, mis on välja toodud ka sadamaregistris:*

* *elektrienergiaga varustamine kail;*
* *joogiveega varustamine kail;*
* *tualettruumi kasutamise võimaldamine;*
* *pesemisvõimaluste võimaldamine;*
* *sauna kasutamise võimaldamine;*
* *pesupesemise võimaldamine;*
* *toitlustamine;*
* *majutusteenuse pakkumine;*
* *parkla kasutamine;*
* *slipi kasutamise võimaldamine;*
* *jalgrataste laenutamine;*
* *veesõidukite laenutamine;*
* *veesõidukite talvehoiustamine;*
* *veesõidukite pisiremondi võimaldamine;*
* *internetiühenduse kasutamine;*
* *kultuuri- ja looduspärandi tutvustamine.*

*Lisateenuste täpsem loetelu töötatakse välja rakendusakti koostamisel, mille ettevalmistamisse kaasatakse ka huvirühmad (sadamate pidajad jt). Sõltuvalt sadama töö iseloomust on tõenäoline, et praktikas ilmneb vajadus sadama lisateenuste loetelu regulaarselt muuta. Seetõttu sätestatakse rakendussätetes, et määrusega kehtestatud lisateenuste loetelu vaadatakse alates 2026. aastast üle iga-aastaselt ja vajadusel täiendatakse.*

*Muudatusel on positiivne mõju väikesadamatele, väikesadamate keskkonnasõbralike investeeringute tegemise võimakusele, kohaliku ettevõtluse arengule ja mereturismile. Muudatusel võib olla mõju ka ehitus- ja planeerimisvaldkonnale ning sellega seotud järelevalve tegevustele. Juhime siinkohal tähelepanu sadama ja sadamaehitise mõistele – sadam on veesõidukite sildumiseks kohandatud ja sadamateenuse osutamiseks kasutatav maa- ja veeala ning seal asuvad sadama sihtotstarbeliseks kasutamiseks vajalikud ehitised (edaspidi sadamaehitis). Sadamaehitised on vajalikud sadamas teenuste pakkumiseks.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**24.** Muuta eelnõu § 4 punkti 4 (uus §5 p 6) ja sõnastada see järgmiselt:

„4) paragrahvi 30 lõikes 5 asendatakse sõnad „kooskõlastamiseks Kliimaministeeriumile“ sõnadega „sadamaregistri vahendusel Kliimaministeeriumile kooskõlastamiseks“.

***Selgitus:*** *Sätte algne muutmiskäsk oli ebakorrektne, muudatuse eesmärk oli algse sõnastuse asendamine, vastasel juhul tekiks dubleeriv sõnastus („esitatakse kooskõlastamiseks Kliimaministeeriumile esitatakse sadamaregistri vahendusel Kliimaministeeriumile kooskõlastamiseks“).*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

**25.** Täiendada eelnõu §-ga 6 ja sõnastada see järgmiselt:

„§ 6. Seaduse jõustumine

Käesolev seadus jõustub 2025. aasta 1. mail.“

***Selgitus:*** *Eelnõu seadusena jõustumisel peaksid jõustuma ka rakendusaktid ja muudatused neis, seega on mõistlik asendada üldkorras jõustumine konkreetse kuupäevaga.*

**Majanduskomisjon**

Juhtivkomisjon: ARVESTADA TÄIELIKULT

Esitab majanduskomisjon 17.03.2025

(kinnitatud digitaalselt)

Jaak Aab

Majanduskomisjoni esimees

1. Väikesadam on sadam või sadama osa, kus osutatakse sadamateenuseid 24-meetrise ja väiksema kogupikkusega veesõidukitele. Sadamaregistri andmetel on Eestis registreeritud 78 väikesadamat, neist 22 sadamat asub laevatataval siseveekogul ja 56 rannikualal. Transpordiameti poolt kogutud sadamate külastaja andmete alusel külastas Eesti väikesadamaid 2023. aastal ligikaudu 13 000 alust 42 000 inimesega pardal. [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://skytte.ut.ee/sites/default/files/2024-11/V%C3%A4ikesadamate%20%C3%A4rimudeli%20anal%C3%BC%C3%BCsi%20l%C3%B5pparuanne_september%202024.pdf> [↑](#footnote-ref-2)