

Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga ühinemise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1 Sisukokkuvõte

Rahvusvahelise Tuletornide ja Meremärkide Administratsioonide Assotsiatsioon (edaspidi *IALA*, sealhulgas ka organisatsioonile viitamisel) on mittetulunduslik valitsusväline nõuandev tehniline liit. IALA on asutatud 1957. aastal eesmärgiga ühtlustada rahvusvahelise koostöö kaudu mere navigatsioonimärke, et tagada laevaliikluse ohutus, ladusus ja kulutõhusus, kaitstes sealjuures keskkonda. IALA tegutseb rahvusvahelise foorumina, mille liikmed osalevad valdkonna soovituslike juhendite väljatöötamises.

Eelnõukohase seaduse järgi ühineb Eesti Vabariik Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga (edaspidi *konventsioon*). Konventsiooni eesmärk on IALA staatuse muutmine valitsustevaheliseks organisatsiooniks, arvestades, et selline organisatsioon sobib kõige paremini koordineerima navigatsioonimärkide arendamist, täiustamist ja ühtlustamist merendusvaldkonna hüvanguks. IALA staatuse muutmise läbirääkimistega alustati 2013. aastal ning Rahvusvahelisel Merendusorganisatsiooni peaassamblee 29. istungil tutvustati IALA staatuse muutmise vajadust.¹ Staatuse muutmise peamise põhjusena toodi välja rahvusvahelise koostöö tugevdamise ja osapoolte võimaluse laiemalt osaleda IALA töös. Rahvusvahelised organisatsioonid tegutsevad konkreetsete eesmärkide saavutamiseks ja teenuste osutamiseks, et aidata rahvusvahelist kogukonda. Riigid, sektori osapooled ja kogukond saavad toetuda rahvusvaheliste organisatsioonide väljatöötatud standarditele. Seoses staatuse muutmisega muudeti Liidu nimi 2024. aastal Rahvusvaheliseks Navigatsioonimärkide Organisatsiooniks.

Konventsiooni tekst võeti vastu lõppaktiga 28. veebruaril 2020. aastal Rahvusvahelise Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Assotsiatsiooni diplomaatilisel konverentsil, mis toimus 25.–28. veebruaril 2020. aastal Kuala Lumpuris, Malaisias. Lõppakti allkirjastasid 50 liikmesriiki. Eesti ei osalenud diplomaatilisel konverentsil. Konventsioon avati allakirjutamiseks Pariisis alates 27. jaanuarist 2021 igale riigile, mis on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni liige, ning jäi avatuks kuni 26. jaanuarini 2022. aastani. 2024. aasta augusti seisuga on konventsiooni ühinemiskirja hoiule andnud 34 riiki ning konventsioon jõustus 22. augustil 2024. aastal. Euroopa Liidu liikmesriikidest on konventsiooni ühinemiskirja hoiule andnud Holland, Hispaania, Rumeenia, Prantsusmaa, Taani, Soome, Sloveenia, Iirimaa, Rootsi, Saksamaa, Portugal, Bulgaaria, Horvaatia ning Belgia.² Välislepingu ratifitseerimisel jõustub konventsioon Eesti suhtes kolmekümnendal päeval pärast ühinemiskirja hoiule andmist. Transpordiamet on osalenud IALA tegevustes riikliku liikme (*national member*) esindajana alates 1994. aastast. Konventsiooniga ühinemisel võimaldab Eesti Vabariigil jätkata IALA tegevustes osalemist, sealhulgas osaleda IALA navigatsioonimärkidega seotud standardite, soovitude ja juhiste loomises ja ajakohastamises. Konventsiooniga ühinemine tähendab IALA

¹ Rahvusvaheline Merendusorganisatsioon. Relations with non-governmental organizations. Change of status Submitted by the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA), i.a. https://www.iala.int/content/uploads/2016/10/IMO-A-29-INF-on-IALA-change-of-status_EN-Final.pdf (21.05.2025)

² Kõik ühinemiskirja hoiule andnud/välislepingu ratifitseerinud riigid 05.05.2025 seisuga on loetletud dokumendis, mis on kättesaadav järgmiselt lingilt: <https://www.iala.int/content/uploads/2025/05/List-of-ratifications-by-deposit-dates.pdf>. (21.05.2025)

liikmesriigiks astumist, mis võimaldab riigil osaleda IALA peaassamblee istungjärgudel ning hääletamistel vastavalt konventsiooni artiklitele 7 ja 11. Konventsiooniga ühinemata jätmisel ei oleks riiklikul tasandil võimalik osaleda IALA töö- ja otsustusprotsessides, läbiviidavates komiteede töögruppides, standardite, soovitude ja juhiste loomises ja ajakohastamises.

Eesti on ühinenud rahvusvahelise mereõiguse konventsiooniga (edaspidi *UNCLOS*),³ mille artikkel 266 sätestab, et „riigid teevad otse või pädevate rahvusvaheliste organisatsioonide kaudu oma võimaluste piires koostööd mereteaduse ning meretehnoloogia headel ja põhjendatud tingimustel arendamiseks ja edasiandmiseks.“ Konventsiooniga ühinemisel ja IALA kui pädeva rahvusvahelise organisatsiooni tegevustes osalemisega täidab Eesti UNCLOS artiklist 266 tulenevat põhimõtet.

1.2 Eelnõu ettevalmistaja

Seaduseelnõu valmistas ette ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Anastasia Hohrjakova (anastasia.hohrjakova@kliimaministeerium.ee), seletuskirja täiendas Transpordiameti laevateede ja sadamate osakonna juhataja Kert Sūsmalainen (kert.sysmalainen@transpordiamet.ee) ning Transpordiameti laevateede üksuse juhtivspetsialist Pärtel Keskküla (partel.keskkyla@transpordiamet.ee).

Õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (helen.holtsman@kliimaministeerium.ee).

Keeletoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeletoimetaja Aili Sandre (aili.sandre@justdigi.ee).

Välisministeeriumis on materjalid üle vaadanud juriidilise osakonna rahvusvahelise õiguse büroo jurist Liisa Sulavee (tel: 637 7428; e-post: liisa.sulavee@mfa.ee).

Konventsiooni on eesti keelde tõlkinud vandetõlk Pille Lindpere (pillelindpere@gmail.com).

1.3 Märkused

Konventsioon ei ole enam allakirjutamiseks avatud. Riigikogu ratifitseerib välislepingu põhiseaduse § 121 punkti 3 alusel, mille kohaselt ühinetakse rahvusvahelise organisatsiooniga.

Seaduseelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

Seaduse vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthäälte enamus.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu kohaselt ühineb Eesti Vabariik IALA asutamise konventsiooniga. Konventsiooni eesmärk on senine valitsusväline organisatsioon Rahvusvaheline Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Assotsiatsioon muuta valitsustevaheliseks organisatsiooniks. Rahvusvahelise organisatsiooni asutamiseks ning valdkonna võimalikult laiapõhjaliseks ühetaoliseks reguleerimiseks otsustati 24. mail 2014. aastal sõlmida valitsustevaheline leping ehk asutamise konventsioon.⁴

³ RT II 2005, 16, 48.

⁴ IALA peaassamblee otsus A.01, 27.05.2014. https://www.iala.int/content/uploads/2016/10/ga_res_a01_1.pdf. (21.05.2025).

Eesti on olnud alates 1. jaanuarist 1994⁵ riikliku liikme staatuses. Transpordiamet (varasemalt Veeteede Amet) on ametlikult IALA Eesti esindaja. Transpordiamet on osalenud IALA komiteede töögruppide töös, konverentsidel ja teistel organisatsiooni korraldatud kohtumistel. Sealhulgas on Transpordiamet osalenud järgmiste IALA komiteede töögruppides:

1. VTS (*Vessel Traffic Services*) komitee – laevaliiklusteenused (VTS), sealhulgas valdkonna protseduuride, tehnoloogia ja koolitusega seotud standardite, juhendite, käsiraamatute ja muude asjakohaste dokumentide ettevalmistamine;
2. ENG (*Aids to Navigation Engineering and Sustainability*) komitee – navigatsioonimärkide tehnilised aspektid ja raadionavigatsiooniteenused, sealhulgas navigatsioonimärkide konstruktsioon, tehnoloogia, keskkonnaaspektid ja ajaloolised tuletoornid; radarnavigatsioonimärgid ja asukohamääramise süsteemid;
3. ARM (*Aids to Navigation Requirements and Management*) komitee – navigatsioonimärkide ja muude laevaväliste navigatsioonivahendite planeerimine, sealhulgas navigatsioonipõhised vajadused, IALA navigatsioonimärgistuse süsteem, riskide ja kvaliteedi juhtimine ja muu.

Töögrupid kogunevad üldiselt kaks korda aastas ning nende töö seisneb navigatsioonimärke käsitlevate juhendite väljatöötamises. Transpordiamet on osalenud töögruppides mitme olulise juhendi koostamises, andnud IALA kodulehe kaudu valdkonna spetsialistide kasutusse Transpordiameti välja töötatud navigatsioonimärkide tulede plinkimise visualiseerimise tarkvara ning esinenud seda tutvustava ettekandega IALA konverentsil.

Lisaks on Transpordiamet teinud ettekandeid, avaldanud artikleid ja korraldanud veebipõhiseid seminare ning jaganud ekspertteadmisi teistele IALA liikmetele. Asutus on IALA liikmetelt saadud ekspertteadmisi ka Eestis rakendanud ja levitanud, sealhulgas rahvusvahelise navigatsioonimärkide päeva raames, mida Eestis igal aastal tähistatakse.

IALA liikmemaksu on riik maksnud riikliku liikme staatuses alates 1994. aastast. 2025. aastal on liikmesriikide liikmetasu 19 680 eurot, mida makstakse Rahvusvahelise Tuletoornide ja Meremärkide Administratsioonide Assotsiatsioon liikmena. Liikmemaks on ette nähtud 2025. aasta riigieelarves.⁶ Konventsiooni kohaselt saadakse IALA kui organisatsiooni toimimiseks vajalikud vahendid muuhulgas liikmesriikide liikmemaksudest, mille suurus määratakse peaassamblee resolutsiooniga. IALA peaassamblee võttis 19. veebruaril 2025 vastu resolutsiooni, mis kinnitab liikmemaksud aastataks 2025–2027. Resolutsiooni kohaselt on 2025. aastal liikmemaks 19 680 eurot, 2026. aastal 25 000 eurot ning 2027. aastal 25 000 eurot.⁷

Seaduseelnõu kohta ei ole koostatud väljatöötamiskavatsust, sest Vabariigi Valitsuse 22.12.2011 määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 1 lõike 2 punkti 3 kohaselt ei ole seaduseelnõu väljatöötamiskavatsus nõutav, kui tegemist on välislepingu sõlmimise, muutmise või lõpetamisega.

⁵ Välisministeerium. Eesti kuulumine rahvusvahelistesse organisatsioonidesse.

<https://www.vm.ee/eesti-kuulumine-rahvusvahelistesse-organisatsioonidesse#majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium> (21.05.2025)

⁶ 2025. aasta riigieelarve seaduse (513 SE) eelnõu seletuskiri, lk 628, rida „Rahvusvaheline Tuletoornide Assotsiatsioon (IALA)“. Kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/e5b83028-9895-45eb-9b5c-df9b5e3fa9f9/> (21.05.2025)

⁷ IALA peaassamblee resolutsioon GA01.05 (19.02.2025). Kättesaadav: www.iala.int/meetings/01-2/ (21.05.2025)

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu näeb ette ühinemise Rahvusvahelise Navigatsioonimärkide Organisatsiooni asutamise konventsiooniga.

IALA asutamise konventsioon koosneb 22 artiklist ning lisast, mis näeb ette üleminekukorra. Järgnevalt käsitletakse üksikhaaval konventsiooni artikleid.

Artikli 1 kohaselt asutatakse valitsustevahelise organisatsioonina Rahvusvaheline Navigatsioonimärkide Organisatsioon. Eestist saab konventsiooniga ühinemisel konventsiooni liikmesriik. Konventsiooniga ühinemiseks peab ühinemise otsustama Riigikogu. Konventsiooni ühinemiskiri tuleb üle anda Prantsuse Vabariigi valitsusele. Prantsusmaa on IALA asukohamaa. Samuti viidatakse artiklis, et organisatsiooni toimimine sätestatakse üksikasjalikult üldeeskirjades, millele kohandatakse konventsiooni, kuid mis ei ole konventsiooni lahutamatu osa. Konventsioon on ülimuslik üldeeskirjade suhtes. Konventsiooni lisa „Üleminekukord“ punktis 4 sätestatakse, et niikaua kuni organisatsioon võtab vastu üldeeskirjad, tegutseb ta kooskõlas Rahvusvahelise Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Assotsiatsiooni üldeeskirjadega *mutatis mutandis*.

Artiklis 2 esitatakse konventsioonis kasutatavate mõistete seletused. Selgitatud on sellised mõisted nagu navigatsioonimärk, liikmesriik, assotsieerunud liige ning sidusliige. Navigatsioonimärk on konventsiooni kontekstis määratletud kui laevaväline seade, süsteem või teenus, mis on projekteeritud ja mida kasutatakse laevade ja laevaliikluse ohutu ja tõhusa navigeerimise hõlbustamiseks. Määratlus hõlmab ka laevaliiklusteenindust (VTS).⁸

Liikmesriik tähendab riiki, mis on nõustunud konventsiooniga ühinema ja mille suhtes konventsioon on jõus. Assotsieerunud liige on territoorium või territooriumide rühm, mille rahvusvaheliste suhete eest liikmesriik vastutab. Sidusliige on müügiks mõeldud navigatsioonimärkide seadmete tootja, turustaja või organisatsioon, mis pakub lepingu alusel navigatsioonimärkidega seotud teenuseid või tehnilist nõustamist, ning muu navigatsioonimärkidega tegelev organisatsioon või teadusasutus. Konventsiooni jõustumisel Eesti suhtes saab Eesti IALA liikmesriigiks. Seni, kuni Eesti Vabariik ei ole konventsiooniga ühinenud, on Eesti assotsieerunud liikmeks käesoleva artikli tähenduses ning vastavalt konventsiooni lisa punktile 5. Assotsieerunud liikmena on Eestil konventsioonist tulenevad assotsieerunud liikme õigused.

Artikkel 3 sätestab organisatsiooni sihi ja eesmärgid. Organisatsiooni siht on tuua kokku valitsused ja organisatsioonid, mis tegelevad navigatsioonimärkide pakkumisega, nende hoolduse või käitamisega, et aidata kaasa nelja seatud eesmärgi saavutamisele. Nendeks eesmärkideks on laevade ohutu ja tõhusa liikumise edendamine, navigatsioonimärkidega seotud küsimustes tehnilisele koostööle juurdepääsu soodustamine ja suutlikkuse suurendamine, parimal võimalikul tasemel olevate normide üldise kehtestamise ergutamine ja hõlbustamine ning teabevahetuse tagamine organisatsiooni käsitletavates küsimustes.

Artikkel 4 sätestab organisatsiooni sihi ja eesmärkide saavutamiseks täidetavad ülesanded: välja töötada ja teatavaks teha mittekohustuslikke standardeid, soovitusi, suuniseid, käsiraamatuid ja

⁸ IALA terminoloogias on ingliskeelsel terminil *aid to navigation* laiem tähendus kui eestikeelsel terminil navigatsioonimärk. Täpsemalt kirjeldaks ingliskeelse termini eeltoodud sisu väljend „laevaväline navigatsioonivahend“, kuid lühiduse ja laiema tuntuse tõttu kasutatakse eesti keeles nii konventsioonis kui organisatsiooni nimes sellel kohal siiski sõna „navigatsioonimärk“.

muid asjakohaseid dokumente; kaaluda ja anda soovitusi liikmete, organite, asutuste ja muude organisatsioonide saadetud dokumentide kohta; luua mehhanismid konsulteerimiseks ja teabevahetuseks, mis hõlmaks muuhulgas liikmete valdkondlikke arenguid ja tegevusi, arendada rahvusvahelist koostööd, hõlbustada navigatsioonimärkidega seotud abi osutamist valitsustele, teenuseosutajatele ja muudele organisatsioonidele; korraldada üritusi ning luua kontakte ja teha koostööd asjaomaste organisatsioonidega, pakkudes vajaduse korral erialast nõustamist.

Artikkel 5 reguleerib organisatsiooni liikmelisust. Organisatsioon koosneb liikmesriikidest, assotsieerunud liikmetest ja sidusliikmetest. Eraldi on välja toodud, et liikmesriigid võivad taotleda assotsieerunud liikmelisust territooriumile või territooriumide rühmale, mille rahvusvaheliste suhete eest riik vastutab. Lisaks on sätestatud sidusliikmelisust puudutavate otsuste tegemise kord.

Artikli 6 kohaselt on organisatsiooni organid peaassamblee, nõukogu, komiteed, toetavad allüksused ning sekretariaat. Organisatsiooni peaassambleed ja nõukogu juhatab eesistuja ja äraolekul ase-eesistuja.

Artikkel 7 kirjeldab peaassamblee moodustamist ning selle volitusi. Artikli kohaselt on peaassamblee organisatsiooni peamine otsuseid tegev organ. Peaassamblee koosneb ainult liikmesriikidest. Eestil tuleb määrata põhidelegaat peaassamblees osalemiseks. Peaassamblee korralised istungjärgud peetakse kord iga kolme aasta järel ning erakorralised kutsutakse kokku artikli punktis 5 ettenähtud protseduuri kohaselt. Kvoorumi moodustab liikmesriikide enamus.

Artikkel 8 sätestab nõukogu moodustamise ning selle pädevuse. Artikli kohaselt on nõukogu organisatsiooni täitevorgan. Nõukogu koosneb eesistujast ja ase-eesistujast ning veel kahekümne kolmest liikmesriigi esindajast. Nõukogu liikmed valitakse hääletamise teel üldiselt maailma erinevatest piirkondadest. Eestil tuleb enda esindus tagada delegaadiga riigiasutusest, mis vastutab Eestis valdkonna reguleerimise, navigatsioonimärkide rajamise, hoolduse või käitamise eest. See riigiasutus on Transpordiamet. Kvoorumi moodustavad seitseteist nõukogu liiget, millest vähemalt üks peab olema eesistuja või ase-eesistuja. Nõukogu tuleb kokku vähemalt kord aastas.

Artikkel 9 määrab komiteede ja allüksuste pädevuse. Komiteed ja allüksused toetavad oma tegevusega organisatsiooni sihti ja eesmärke.

Artikkel 10 sätestab sekretariaadi koosseisu ning selle ülesanded. Alaline sekretariaat koosneb peasekretärist ja organisatsiooni tööks vajalikust personalist. Peasekretär määratakse kolmeks aastaks tagasivalimise võimalusega. Peasekretär vastutab organisatsiooni igapäevase juhtimise eest ning peaassambleel heakskiidetud lepingute sõlmimise eest.

Artikkel 11 reguleerib hääletamise protsessi. Otsused võetakse vastu kas konsensuse alusel või, kui seda ei saa teha, siis kohal viibivate liikmesriikide kahekolmandikulise häälteenamusega, ning hääletamine on salajane. Hääleõigus on ainult liikmesriikidel. Lisaks sätestab artikkel eesistuja, ase-eesistuja ja peasekretäri ning nõukogu valimise korra.

Artikkel 12 sätestab, et organisatsiooni ametlikud keeled on araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene keel.

Artikkel 13 näeb ette, et organisatsiooni toimimiseks vajalikud kulud kaetakse rahalistest

vahenditest, mis saadakse liikmesriikide liikmemaksudest, assotsieerunud liikmete ja sidusliikmete osalustasudest ning annetustest, annakutest, toetustest, kingitustest ja muudest allikatest, mille nõukogu on peasekretäri soovitusel heaks kiitnud. Liikmemaksu ja osalustasu suurus määratakse peaassambleel.

Liikmemaksu määramine on eraldi selgitatud käesoleva seletuskirja eelmises peatükis.

Artikli 14 kohaselt on organisatsioon rahvusvaheline juriidiline isik, mis on pädev sõlmima lepinguid valitsustega, organisatsioonidega ja muude organitega; omandama ja võõrandama kinnis- ja vallasvara ning algatama kohtumenetlusi. Liikmesriigid ei vastuta oma seisundi ega organisatsioonis osalemise tõttu organisatsiooni tegude, tegevusetuse ega kohustuste eest.

Artikli 15 kohaselt võivad liikmesriigid esitada peasekretärile kirjaliku ettepaneku konventsiooni muutmiseks. Muudatusettepanek võetakse vastu peaassamblee hääletusel, mille järel saadetakse muudatused hoiulevõtjale ning teavitatakse muudatuste vastuvõtmisest kõiki liikmesriike. Muudatused jõustuvad kõigi liikmesriikide suhtes kuus kuud pärast seda, kui hoiulevõtja on saanud kahe kolmandiku liikmesriikide kirjalikud teated heakskiitmise kohta, välja arvatud liikmesriigi suhtes, mis on hoiulevõtjale enne vastava muudatuse jõustumist teatanud, et muudatus jõustub selle liikmesriigi suhtes alles pärast hilisemat teadet.

Sellest olenemata võib peaassamblee otsustada, et muudatus jõustub kõigi liikmesriikide suhtes. Samas on liikmesriigil võimalik muudatusele viidates kuuekuulise tähtaja jooksul sellest teatades organisatsioonist välja astuda, mille puhul loetakse väljaastumise kuupäevaks muudatuse jõustumise kuupäev.

Artikkel 16 sätestab, et konventsiooni suhtes ei tehta reservatsioone.

Artikli 17 kohaselt peavad liikmesriigid hoiduma konventsiooni tõlgendamist või kohaldamist puudutavatest vaidlustest ning lahendama vaidlused rahumeelsel viisil, sealhulgas omavaheliste konsultatsioonide ja läbirääkimiste teel.

Artikli 18 kohaselt on konventsioon avatud allakirjutamiseks Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni liikmesriikidele Pariisis 17. jaanuarist 2021 kuni 26. jaanuarini 2022. Allakirjutamiseks sulgemise kuupäevale järgnevast päevast on konventsioon avatud ühinemiseks riikidele, mis ei ole konventsioonile alla kirjutanud. Allakirjutanud riigid peavad konventsiooni ratifitseerima või heaks kiitma. Ratifitseerimis-, heakskiitmise- või ühinemiskirjad antakse hoiule hoiulevõtjale, kes seejärel teavitab sellest kõiki riike, mis on sellised kirjad hoiulevõtjale hoiule andnud, ning peasekretäri.

Artikkel 19 sätestab, et konventsiooni hoiulevõtja on Prantsuse Vabariik.

Artikli 20 kohaselt jõustub konventsioon 90. päeval pärast kolmekümnenda ratifitseerimis-, heakskiitmise- või ühinemiskirja hoiuleandmise kuupäeva. Lisaks kohaldub lisas väljatoodud üleminekukord.

Artikkel 21 reguleerib konventsioonist taganemist. Liikmesriik võib konventsioonist taganeda, kui ta teatab sellest kirjalikult hoiulevõtjat vähemalt kaksteist kuud ette. Taganemisteate võib hoiule anda igal ajal pärast kuue kuu möödumist konventsiooni jõustumise kuupäevast. Taganemine jõustub taganemisteate hoiuleandmise aastale järgneva aasta 31. detsembril.

Artikli 22 kohaselt võib konventsiooni lõpetada peaassamblee hääletusel, mis korraldatakse vähemalt kuuekuulise etteteatamisega. Konventsioon lõpeb kaksteist kuud pärast otsuse tegemist.

Konventsiooni lisa „Üleminekukord“ kirjeldab Rahvusvahelise Meremärkide ja Tuletornide Administratsiooni Assotsiooni üleminekut Rahvusvaheliseks Navigatsioonimärkide Organisatsiooniks. Üleminekukorra alusel kutsutakse liidu eesistuja, ase-eesistuja, nõukogu ning sekretariaat saama organisatsiooni eesistujaks, ase-eesistujaks, nõukoguks ja sekretariaadiks. Peasekretär jääb tegutsema nii kaua, kuni peaassamblee valib konventsiooni kohaselt peasekretäri. Assotsiatsiooni komiteed tegutsevad nii kaua, kuni moodustatakse komiteed konventsiooni alusel.

Organisatsioon tegutseb kooskõlas assotsiatsiooni üldeeskirjadega *mutatis mutandis* nii kaua, kuni organisatsioon võtab vastu oma üldeeskirjad. Kõik liikmed, mis ei ole liikmesriigid, saavad oma formaalse taotluse alusel organisatsiooni assotsieerunud liikmeks kuni kümneks aastaks. Kõik assotsieerunud ja tööstusliikmed, mis on õigeaegselt maksnud oma osalustasud, saavad oma formaalse taotluse alusel organisatsiooni sidusliikmeks.

Rahvusvahelise Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Assotsiatsiooni õiguste, huvide, varade ja kohustuste üleminek organisatsioonile toimub Prantsuse õiguse kohaselt.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus ei kasutata uusi termineid.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Seaduseelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega.

6. Seaduse mõju

Konventsiooniga ühinemine võimaldab Eestil valitsuse tasandil osaleda IALA otsustusprotsessides ning navigatsioonimärkidega seotud soovitude, juhendite ja muude mittesiduvate regulatiivsete normide väljatöötamises. Lisaks saavad riik ning selle asutused kasu teadmiste ja kogemuste ning parimate tavade jagamisest navigatsioonimärkide valdkonnas.

Konventsiooniga ühinemisel puudub oluline mõju elu- ja looduskeskkonnale, riigi julgeolekule, regionaalarengule ja kohalikele omavalitsustele. Mõju ulatus ja sagedus on väikesed, ühinemisega ei kaasne olulisi riske ega negatiivseid kõrvalmõjusid.

Konventsiooniga ühinemine mõjutab peamiselt riigiasutusi ning välissuhteid. Vähesel määral on konventsiooniga ühinemisel mõju majandusele ning sotsiaalne mõju.

Mõju valdkond nr 1: mõju riigiasutustele

Mõju sihtrühm: Kliimaministeeriumi, Transpordiameti ja Riigilaevastiku ametnikud ja töötajad.

Mõju kirjeldus: eeldatavasti ei muutu ametnike ja töötajate töökoormus konventsiooniga ühinemisel, sest ka enne konventsiooniga ühinemist on Transpordiamet osalenud IALA

istungjärgkudel. Ametnike ja töötajate töökoormus suureneb, kui Eesti valitakse konventsiooni kohaselt eesistujaks või ase-eesistujaks.

Järeldus mõju olulisuse kohta:

- Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma tegevustes erilisi muutusi ei toimu. Kuigi välislepingu ratifitseerimine võib mõjutada riigiasutuste sisemist korraldust, ei ole mõju korraldusele ulatuslik. Riigiasutused on juba varasemalt rakendanud IALA standardeid, nende järjepidev edaspidine rakendamine ja standardite väljatöötamises osalemine ei mõjuta ka töökoormust.
- Mõju avaldumise sagedus on keskmine, sihtrühma kokkupuude on regulaarne, kuid harv.
- Sihtrühm on väike, kuna mõjutatud ametnike hulk on väike ning mõjutatud ametnikud juba osalevad IALA tegevustes.
- Ebasoovitavate mõjude risk on väike, kuna pigem kaasnevad positiivsed mõjud Eesti esindatusega rahvusvahelises organisatsioonis.

Mõju riigiasutustele on neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond nr 2: mõju riigi välissuhetele

Mõju sihtrühm: merendusvaldkonnaga seotud riigiasutused ning ettevõtjad.

Mõju kirjeldus: positiivse kuvandi loomine Eesti usaldusväärsest rahvusvahelisel tasandil, näidates riiki kui meresõiduohutusest hoolivat riiki, mis on valmis osalema IALA juhendite, standardite ja muude dokumentide koostamises ja neid ka rakendama. Lisaks sellele aitab konventsiooniga ühinemine kaasa täita Eestil UNCLOS artiklist 266 tulenevat põhimõtet - teha koostööd rahvusvaheliste organisatsioonidega merendustehnoloogia arendamiseks.

Järeldus mõju olulisuse kohta:

- Mõju ulatus on väike, kuna mõju sihtrühmale ei ole otseselt tajutav. Mõju avaldub peamiselt valdkonnaspetsiifilises regulatiivses ja tehnilises keskkonnas. Tegevused, nagu standardite rakendamine ja osalemine juhendite koostamises, on olulised valdkondlikus rahvusvahelises kontekstis, kuid nende nähtavus ja otsene mõju jäävad eelkõige merendusvaldkonna spetsialistide ning seotud asutuste ja ettevõtete tasandile.
- Mõju avaldub harva, kuna sihtrühma kokkupuude IALA tegevustega tulenevalt IALA kui organisatsiooni toimimisest on harv.
- Sihtrühm on väike, kuna rahvusvahelises merenduses toimetavate ettevõtete ning ametiasutuste hulk on väike võrreldes kogu Eesti ettevõtete ja ametiasutuste arvuga.
- Ebasoovitavate mõjude risk on väike ning mõju on pigem positiivne, kuna näitab Eesti valmidust rakendada soovituslikke standardeid ning panustada rahvusvaheliselt valdkonna arengusse.

Mõju riigi välissuhetele on neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond nr 3: sotsiaalne mõju

Mõju sihtrühm: mereteadusega tegelevad haridusasutused, eelkõige Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia

Mõju kirjeldus: paranevad võimalused osaleda rahvusvahelistes meresõiduohutuse ja navigatsiooniga seotud teadusprojektides või -uuringutes.

Järeldus mõju olulisuse kohta:

- Mõju ulatus on väike, kuna mereteadus on laiem kui ainult meresõiduohutus.
- Mõju avaldub harva, kuna sihtrühm ei ole aktiivselt osalenud IALA tegevustes.
- Sihtrühm on väike, kuna põhiliselt tegeleb meresõiduohutuse teadustööga Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

- Ebasoovitavate mõjude risk on väike ning mõju on pigem positiivne, kuna tekivad võimalused osaleda valdkonna rahvusvahelistes teadusuuringutes ning vahetada teadmisi.

Sotsiaalne mõju on neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond nr 4: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: Eesti merealal sõitvate laevade reederid (ka transiitlaevade reederid), navigatsioonimärkidega seotud ettevõtted.

Mõju kirjeldus: rahvusvaheliste navigatsioonimärkidele kohalduvate standardite järgimine suurendab meretranspordi tõhusust ja ohutust. IALA standardite ja juhiste väljatöötamisse on riigil võimalik kaasata merendussektori osapooled.

Järeldus mõju olulisuse kohta:

- Mõju ulatus on väike, sest konventsiooniga ühinemisel ei muutu navigatsioon ega navigatsioonimärgistuse rajamise põhimõtted merel, seega sihtrühma kui tervikliku käitumises muudatusi ei toimu ning sihtrühmal puudub tarvidus muutustega kohanemiseks.
- Mõju avaldamise sagedus on keskmine, kuna rahvusvahelistele standarditele vastav navigatsioonimärgistus mõjutab meresõiduohutust ja laevaliiklust igapäevaselt. Samal ajal on tegemist juba toimiva süsteemi toetamisega, sest siseriiklikult juba kohaldatakse IALA standardeid, mis mõjutab sihtrühma järjepidevalt.
- Sihtrühm on väike, sest Eesti merealal sõitvate laevade hulk on väike võrreldes muudes majandusvaldkondades tegutsevate ettevõtjatega.
- Ebasoovitavate mõjude risk on väike ning mõju on pigem positiivne, sest meresõit muutub ohutumaks ning meretransport tõhusamaks.

Majanduslik mõju on neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

7. Seaduse rakendamiseks vajalikud kulutused ja seaduse rakendamise eeldatavad tulud

IALA suuniste ning standardite rakendamisega võivad kaasneda otsesed kulud, sealhulgas kulutused tehnoloogiasse ning infrastruktuuri. Lisaks sellele toob riigi esindamisega assambleedel, konverentsidel ja muudel üritustel kaasa lähetuskulud. Kulud kaetakse Transpordiameti eelarvest.

IALA liikmemaks on ette nähtud 2025. aasta riigieelarves.

Konventsiooni rakendamisel ei laeku riigieelarvesse otsest tulu. Kaudne tulu avaldub meresõiduohutuse hõlbustamise ja arendamise kaudu, mille tulemusena sadamate ning laevateede atraktiivsus suureneb ning elavneb merekaubandus.

Konventsiooni rakendamisega kaasneb positiivne mõju meresõiduohutusega tegelevatele ettevõtetele, pakkudes võimalusi navigatsioonimärkide tootmise, müügi ning arendamise valdkondades.

Kuigi IALA peamine eesmärk on parandada mereohutust ja navigatsiooni, võivad selle tegevused ja standardid mõjutada ka laiemat keskkonda. IALA keskendub navigatsioonimärkide valdkonna arendamisele, et vähendada mereõnnetuste riski. Ohutum liikluskeskond võib omakorda aidata vähendada mereõnnetustest tingitud võimalikku reostust. Lisaks võivad IALA standardid ja juhendid soodustada keskkonnasõbralikke tavasid

valdkonnas. IALA pühendumine meresõiduohutusele võib kaudselt toetada ka merekeskkonna üldist jätkusuutlikkust. Keskkonnateadlikkuse suurendamine merenduses ja merehoiualade kaitse on olulised elemendid IALA tegevustes.

8. Rakendusaktid

Seaduse rakendamiseks ei ole vaja muuta olemasolevaid rakendusakte ega seadusi.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras, sest seaduse jõustumine ei too kaasa vajadust muudatustega kohaneda.

Konventsioon jõustub Eesti suhtes kolmekümnenadal päeval pärast ühinemiskirja hoiuleandmise kuupäeva.

10. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [24-1278](#) ning arvamuse avaldamiseks Eesti Laevaomanike Liidule ning Logistika ja Sadamate Liidule.

Arvamuse avaldajad ei esitanud sisulisi ettepanekuid eelnõu ega seletuskirja täiendamiseks.

Algatab Vabariigi Valitsus 2. juunil 2025. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik