

Meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Seaduseelnõuga tehakse meresõiduohutuse seaduses (edaspidi MSOS) muudatused, et täpsustada Riigilaevastiku töö ja ülesannete ning sealhulgas lootsiteenusega seotud regulatsioone ning uuendada Riigilaevastiku tasuliste teenuste regulatsiooni, täpsustada merereostusest teavitamise sätteid, sätestada nõuded punkerdajate registri toimimiseks ning uuendada meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ette nähtud trahvimäärasid.

Majandus- ja taristuministri 30.11.2022 käskkirja nr 239 „Riigilaevastiku moodustamine“ alusel moodustatud Kliimaministeeriumi hallatav riigiasutus Riigilaevastik alustas ülesannete täitmist ning teenuste osutamist 1. juulil 2023. aastal. Praeguseks on riigilaevastik teenuseid osutanud ja oma õigusaktidest tulenevaid ülesandeid täitnud ligi aasta ning selgunud on vajadus Riigilaevastiku ülesannetega seotud regulatsiooni täiendada.

MSOSi muudatused puudutavad esmalt Riigilaevastiku ning seotud riigiasutuste tööd, arvestades, et Riigilaevastiku tegevuse alustamisel korraldati ümber mitme asutuse tööjaotus. Sealjuures täpsustatakse Transpordiameti ja Riigilaevastiku omavaheline tööjaotus navigatsioonimärgistuse ja jäämurde alal, arvestades, et neid teenuseid osutavaid laevu haldab nüüd Transpordiameti asemel Riigilaevastik. Samuti täpsustatakse Riigilaevastiku rolli ujuvate piirimärkide haldamisel.

Eelnõuga muudetakse lootsiteenuse osutamise sätteid. Lootsiteenuse eest makstava lootsitasu maksmise regulatsiooni täpsustatakse selliselt, et seaduse tasandil oleks selgelt sätestatud lootsitasu maksjad ja tähtaeg maksetealise alusel lootsitasu maksmiseks. Kehtiva seaduse rakendamisel on esinenud probleeme, kuna sõnaselgelt ei ole lootsitasu maksjana nimetatud laevaagenti.

Samuti laiendatakse lootside võimalusi praktiseerida vajaliku kvalifikatsiooni saamiseks või hoidmiseks valmendil. Muudatus on vajalik, et lootsiteenuse osutajal oleks tagatud kvalifitseeritud ja vajalikku kutsetunnistust omavad lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates ja Väinamerel.

Samuti nähakse seaduses ette mitme laeva samaaegne lootsimine (nn karavanis lootsimine) ning täpsustatakse mitut muud lootsimist reguleerivat sätet, sealhulgas avamerelootsimisega seotud sätteid.

Seadusesse lisatakse uus erand lootsimiskohustuse osas ning edaspidi on ka teatud välisriikide sõjalaevad ning Euroopa Liidu liikmesriigi ja Euroopa Majanduspiirkonna ranniku- ja piirivalve ja reostustõrje funktsiooni täitvad laevad vabastatud lootsimisest, kui vajalik meresõiduohutus on tagatud.

Eelnõuga täpsustatakse samuti Riigilaevastiku poolt osutatavate tasuliste teenuste regulatsioone. Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu täiendatakse kolme uue teenusega. Uuteks teenusteks on sadama kasutamise teenus sadamas, mille pidaja on Riigilaevastik,

monitoorimisteenus veealuse või -pealse seadmega (vajaduse korral koostöös teiste riigiasutustega) ning veesõiduki või muu vara päästmise teenus merel või laevatatavates vetes. Muude teenuste osas tehakse sõnastuslikud täpsustused.

Samuti on korrastatud reostustõrjest teavitamist käsitlevad sätted. Kaitseväge korralduse seaduse järgi on merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine alates 1. jaanuarist 2023. a Eesti merealal Politsei- ja Piirivalveameti asemel Kaitseväge ülesanne. Politsei ja piirivalve seaduse kohaselt jääb reostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine piiriveekogudel endiselt aga Politsei- ja Piirivalveameti ülesandeks. Sellest tulenevalt muutuvad MSOS-is ka reostusest teavitamise sätted.

Eelnõus sätestatakse nõuded punkerdajate registri toimimiseks. Register luuakse elektroonilisse mereinfosüsteemi (edaspidi EMDE). Nõue riigile punkerdaja registri pidamiseks tuleb 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (edaspidi MARPOLi konventsioon) lisa VI regulatsioonist 18. Punkerdajate register asub hetkel kütusesekre andmekogus, mille vastutav töötleja on Keskkonnaagentuur. See lahendus ei ole sobiv, sest kütusesekre andmekogu on loodud eelkõige mootorikütustele ning on abivahend ELi direktiivide täitmiseks ja kütusetarbija teavitamiseks kütuse kvaliteedist. Samas on punkerdajate register vajalik eelkõige majandustegevuseks ja teabeandjaks laevaoperaatoritele. Probleemi arutelude käigus jõuti ühisele arusaamisele, et punkerdajate registri uus ja sisuline moodul tuleb luua EMDE-sse, kus käib ka kogu infovahetus näiteks jäätmete äraandmise kohta. See infosüsteem on laevaoperaatoritele tuttav ega tekita küsimust, kuidas laevad peaksid leidma info punkerdajate kohta üles kütusesekre andmekogust. Korrektsel kujul punkerdajate registri puudumise tõi välja ka 2010. aastal Eestis tehtud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) audit. Seadusemuudatus aitab parandada ühte tuvastatud puudust.

Lisaks tehakse muudatused MSOSi 16. peatükki, mis reguleerib vastutust meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest. Suurem osa peatükis sätestatud väärtemääradest on kehtestatud 2005. a, kui juriidilise isiku maksimaalne trahvimäär oli 3200 eurot, ning need on püsinud muutumatuna peaaegu 20 aastat. Kõnealused määrad ei täida enam oma eesmärki ega ole mõjusad, proportsionaalsed ega hoiatavad, mistõttu tuleb neid ajakohastada. Ka karistusseadustikuga ette nähtud maksimummäär on vahepeal korduvalt tõstetud.

Muud MSOSi muudatused on peamiselt seotud seaduse sõnastuse täpsustamise ja rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate nõuetega ühtlustamisega. Teatud sätted (ohutu mehituduse tunnistus) on praegu kehtestatud määrustes, kuid need ületavad osaliselt MSOSi volitusnormide ulatust, mistõttu peab volitusnormide ulatust ületav osa olema sätestatud seaduse tasandil.

Eelnõukohase seadusega muudetakse laeva asjaõigusseadust (edaspidi LAÕS). Seadus ühtlustatakse rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate regulatsioonidega.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusesse (edaspidi LaevaRS) tehakse muudatus, mis võimaldab Riigilaevastikul edaspidi registreerida riigile kuuluvaid laevu Transpordiameti laevade infosüsteemi¹ osaks olevas riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogus.

¹ Laevade infosüsteemi põhimäärus: <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023327>

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu valmistasid ette Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunikud Anton Merits (715 3423, anton.merits@kliimaministeerium.ee), Katarina Karpina (715 5820, katarina.karpina@kliimaministeerium.ee) ja Aleks Martin Rebane (625 6307, aleks.rebane@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (626 2820, helen.holtsman@kliimaministeerium.ee), keeleteimetaja oli Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

Eelnõu koostamises osalesid Riigilaevastiku õigus- ja hankeüksuse juht Katrin Andre (katrin.andre@riigilaevastik.ee), sama asutuse lootsinduse teenistuse direktor Margus Haljaste (margus.haljaste@riigilaevastik.ee), Transpordiameti merendusteenistuse direktor Kristjan Truu (kristjan.truu@transpordiamet.ee), sama asutuse meremeeste diplomeerimise osakonna juhataja Raul Tell (raul.tell@transpordiamet.ee), Kliimaministeeriumi merendusosakonna nõunik Rene Rajasalu (625 0002, rene.rajasalu@kliimaministeerium.ee) ja välisõhu osakonna peaspetsialist Romario Siimer (teenistussuhe lõppenud).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga. Eelnõu on seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammi punktiga 6.2.7 (Meremajanduse arendamiseks kaasajastame merenduse seadusandluse, arvestame valdkonna eripäradega ekspordigarantiide tingimuste puhul ning tähtsustame väikesadamate piirkondlikku rolli), mille alamülesanded on analüüs ja ettepanekud nüüdisaegse lootsiteenuse rakendamiseks Eestis ning analüüs ja ettepanekud merenduse õigusaktide korrastamiseks.

Eelnõu menetlemisel tuleb siiski arvestada, et paralleelselt on Kaitseministeerium samuti välja töötamas oma muudatusettepanekutega MSOS eelnõud, mis menetletakse pärast käesolevas eelnõus olevaid kiiremaid muudatusi.

Eelnõuga muudetakse järgmiste seaduste järgmisi redaktsioone:

- 1) meresõiduohutuse seadus (MSOS), RT I, 30.12.2023, 2;
- 2) laeva asjaõigusseadus (LAÕS), RT I, 29.06.2014, 109;
- 3) laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus (LaevaRS), RT I, 01.03.2023, 21;
- 4) sadamaseadus (SadS), RT I, 08.10.2024, 18.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu § 1 eesmärk on teha MSOSis Riigilaevastikku käsitlevad muudatused, nagu on välja toodud seletuskirja sisukokkuvõttes, et tagada Riigilaevastiku töö ja ülesannete täitmise parem toimimine. Samuti on eesmärk võimaldada Riigilaevastikul pakkuda erasektorile uusi tasulisi teenuseid.

Samuti kavatakse kehtestada õiguslikud alused punkerdajate registri toimimiseks EMDEs. Korrektsetel alustel loodud punkerdajate register aitab riigil täita MARPOLi konventsiooni nõudeid ning annab Eesti vetes sõitvatele laevadele infot ettevõtjate kohta, kellelt on võimalik osta MARPOLi nõuetele vastavat laevakütust.

Lisaks kooskõlastatakse laeva veealuse osa ülevaatusse nõuded rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi *SOLASi konventsioon*) nõuetega.

Seaduseelnõuga ajakohastatakse ka MSOSi vastutuse peatüki sätteid meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest, tagades nende mõjususe, proportsionaalsuse ja hoiatava iseloomu.

Eelnõu koostamiseks ei ole tehtud väljatöötamiskavatsust. Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ (HÕNTE) § 1 lõike 2 punkti 1 kohaselt ei ole väljatöötamiskavatsus nõutav, kui eelnõu menetlus on põhjendatult kiireloomuline. Kiireloomulisus on seotud Riigilaevastiku tööülesannetega – Riigilaevastik alustas oma ülesannete täitmist ning teenuste osutamist 1. juulil 2023, praeguseks on Riigilaevastik teenuseid osutanud üle aasta ning selgunud on praktiline vajadus MSOSi täiendada. HÕNTE § 1 lõike 2 punkti 5 kohaselt ei ole väljatöötamiskavatsus nõutav, kui seaduseelnõu seadusena rakendamisega ei kaasne olulist õiguslikku muudatust või muud olulist mõju. Kavandatud muudatustega, mis on seotud lootsiteenuse osutamisega, punkerdajate registri toimimisega, laevapere kutse ja kvalifikatsiooni nõuetega, olulist mõju ei kaasne. Punkerdajate register toimib ka praegu (kütuse seire andmekogus), lootsiteenuse ning kutse ja kvalifikatsiooni nõudeid täpsustatakse.

Eelnõu §-ga 2 viiakse kehtiv LAÕS kooskõlla 1999. a Genfi rahvusvahelisest laevade arestimise konventsioonist ja 1993. a Genfi rahvusvahelisest merivõlgade ja pantide konventsioonist tulenevate nõuetega.

Eelnõu §-ga 3 tehakse LaevaRSi muudatus, mis võimaldab Riigilaevastikul edaspidi registreerida riigile kuuluvaid riigihaldusülesandeid täitvaid laevu Transpordiameti laevade infosüsteemi osaks olevas riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogus.

Eelnõu §-ga 4 muudetakse SadSi. MSOSi muudatustega täpsustatakse muuhulgas navigatsioonimärgistusega seotud menetlusi, sellega seoses on vajalik täpsustada SadS sõnastust.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb neljast paragrahvist: §-ga 1 muudetakse MSOSi, §-ga 2 LAÕSi, §-ga 3 LaevaRSi ja §-ga 4 sadamaseadust (SadS).

§ 1. MSOSi muutmine

Eelnõu § 1 punktiga 1 täiendatakse MSOSi § 2 punktidega 44 ja 45. Mõistete paragrahvi täiendatakse uute mõistetega „punkerdamine“ ja „punkerdaja“. See muudatus tuleneb eelnõu eesmärgist sätestada õiguslikud alused punkerdajate registri toimimiseks EMDEs ning seeläbi täita MARPOLi konventsiooniga seotud nõudeid ja anda infot Eesti vetes sõitvatele laevadele punkerdajate, st ettevõtjate kohta, kellelt on võimalik osta MARPOLis kehtestatud nõuetele vastavat laevakütust.

Punkerdamise mõiste sisustamisel on viidatud ka alternatiiv- ja taastuvkütustele. Alternatiivkütus on defineeritud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2015/719 artikli 1 punktis 2. Tegemist on kütuse või energiaallikaga, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilse naftaallika asemel ja mis aitab kaasa transpordisektori

süsinikdioksiidi heite vähendamisele ja keskkonnatoime parandamisele. Näiteks on alternatiivkütus:

- elektrisõiduki tarbitav elektrienergia;
- vesinik;
- maagaas;
- biometaan;
- veeldatud naftagaas;
- mehaaniline energia sõiduki pardal asuvast kütusemahutist või sisseehitatud jõuallikast;
- heitsoojus.

Taastuvkütused on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2023/2413 (uuendatud taastuenergia direktiiv) artikli 1 punkti f kohaselt biokütused, vedelad biokütused, biomasskütused ja muud kui bioloogilise päritoluga taastuvkütused.

Viitamine alternatiiv- ja taastuvkütusele on oluline seoses MSOS 11¹. peatüki (veeteetasud) kavandatavate muudatustega (Kliimaministeerium esitab eelnõu kooskõlastusringile 2024. a lõpus või 2025. a alguses, eelnõu väljatöötamiskavatsus on koostatud). MSOS § 50⁹ lõike 1 punkti 9 kohaselt on reidil punkerdavad laevad veeteetasu maksimisest vabastatud. Punkerdamise puhul tuleb arvestada, et tegu on potentsiaalselt keskkonnaohtliku tegevusega, millele kehtivad ranged keskkonnanõuded (nt nõuded laevale, teavitamiskohustus, enne käitlemise alustamist ja käitlemise ajal nõutavad toimingud), mistõttu on kavas see tegevus edaspidi veeteetasuga hõlmata. Teisalt on oluline jätkuvalt edendada alternatiiv- ja taastuvkütuste (nt vesiniku, metanooli jm) punkerdamist, mis oleks kooskõlas ka uuendatud taastuenergia direktiivi eesmärkidega suurendada taastuenergia osakaalu Euroopa Liidu üldises energiatarbimises. Uutes normides seatakse siduv kombineeritud alleesmärk saavutada täiustatud biokütuste (üldjuhul valmistatud toiduks mittekasutatavatest lähteainetest) ning muust kui bioloogilise päritoluga taastuvtoorainest valmistatud kütuste (peamiselt taastuallikatest toodetud vesinik ja vesinikupõhised sünteetilised kütused) 5,5% osakaal transpordisektorile tarnitud taastuenergiast. Selliste kütuste punkerdamisel säilib vabastus veeteetasu maksimisest ka edaspidi.

Eelnõu § 1 punktiga 2 muudetakse MSOSi § 9 lõike 3 sõnastust. Praeguse sõnastuse kohaselt lisatakse juhul, kui laeva raadiosideseadme või päästevahendi tootja on väljastanud tegevusluba taotlevale isikule loa või tunnistuse toote katsetamiseks või selle hoolduse, kontrolli või remondi tegemiseks, emma-kumma dokumendi koopia tegevusloa taotlusele. Praktikas antakse MSOSi § 7 punktis 4 või 4¹ nimetatud tegevusluba konkreetse tootja seadmete või vahendite remontimiseks, kontrolliks ja hoolduseks – teisisõnu tuleb tegevusloa taotluse esitamisel lisada ka koopia vastava tootja väljastatud tunnistusest, sest ilma selleta tegevusluba ei väljastata. Kehtivast lõike 3 sõnastusest polnud see üheselt selge, mistõttu seda korrigeeritakse õigusselguse huvides.

Eelnõu § 1 punktiga 3 täiendatakse MSOSi § 9 lõikega 4¹.

Lõike 4¹ kohaselt väljastab Transpordiamet väikelaeva ehitamise tegevusloa andmisel selle tootjale unikaalse tootja koodi (MIC-kood, *Manufacturer Identification Code*), mis moodustab osa veesõiduki identifitseerimisnumbrist (*watercraft identification number*, WIN). Selle kohustuse sätestab direktiivi 2013/53 I lisa punkt 2.1 ning komisjoni rakendusmääruse 2017/1 artikli 4 lõige 1. Rakendusmääruse artikli 6 lõike 2 kohaselt peab tootja, kes soovib veesõiduki liidu turule lasta, esitama tootja unikaalse koodi saamise taotluse oma asukohariigi riiklikule asutusele või organile. Pärast taotluse kontrollimist väljastab liikmesriigi pädev asutus tootjale unikaalse koodi vastavalt artiklile 4.

Olukorras, kus isik soovib väikelaeva ehitada ja selle turule lasta, peab väikelaeva identifitseerimisnumbris olema unikaalne kood, mille Transpordiamet väljastab tootja taotluse alusel. Määruse 2017/1 artikli 5 lõike 1 kohaselt peab iga riik määrama riikliku asutuse, kes vastutab tootja unikaalse koodi andmise eest. Kuigi Transpordiamet väljastab tootjakoodi ka praegu väikelaevaehitaja tegevusloa taotluse läbivaatamise käigus, ei ole see praegu seaduse tasandil reguleeritud. Muudatusega see vastuolu kõrvaldatakse.

Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse MSOSi § 9 lõike 5 sõnastust. Kehtiva sõnastuse kohaselt tuleb tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tasuda riigilõiv kümne tööpäeva jooksul pärast läbivaatamise toimumist, enne ei väljasta Transpordiamet otsust tegevusloa väljastamise kohta. See oli tingitud asjaolust, et riigilõivuseaduse (RLS) § 186 kohaselt polnud tegevusloa taotluse läbivaatamise eest ette nähtud konkreetse summa tasumist, riigilõivu suurus sõltus taotluse läbivaatamisele kulunud ajast. Alates 01.06.2021 näeb RLSi § 186 (alates 01.07.2023 RLSi § 142⁵¹) ette, et tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tuleb tasuda kindel riigilõiv, mis on 300 eurot. See võimaldab tegevusloa taotlejal paremini hinnata taotlusega seotud kulusid ja lihtsustab loataotluse menetlust majandustegevuse registris (MTR).

RLSis tegevusloa riigilõivusätte muutmise tõttu on seega vaja muuta ka MSOSi § 9 lõike 5 sõnastust. Uue sõnastusega sätestatakse üksnes üldine kohustus tasuda riigilõiv – enam pole vaja seaduses täpsustada, millal tuleb seda teha, ega sätestada, et enne riigilõivu tasumist ei väljasta Transpordiamet otsust tegevusloa väljastamise kohta.

Eelnõu § 1 punktidega 5–8 muudetakse MSOSi § 13 lõike 2 punkti 2 ja lõike 4 punkti 5 ning MSOSi § 13 lisatakse uued lõiked 2³–2⁵ ja 4¹–4³.

Muudatusega ühtlustatakse reisilaevade ning kauba ja kalalaevade veealuse ülevaatus nõuded SOLASi konventsiooni nõuetega. Üle kümne aasta vanune reisilaev peab läbima viie aasta jooksul kaks laeva veealuse osa ülevaatus kuivdokis. Ühe veealuse ülevaatus kuivdokis võib asendada vees (eelkõige tuukritega) tehtava ülevaatuslega, kui on järgitud IMO resolutsiooni A.1140(31) ja ringkirja MSC. 1/Circ.1348 nõudeid, laev ei ole reisiparvlaev ega vanem kui 15 aastat. Teisisõnu lubab IMO kergemaid nõudeid laevale, mis on 10-15 aastat vana ja tehniliselt heas korras. Laeva hinnatakse eraldi ja tehakse otsus. Kuivõrd laeva dokkimine on laevaomanikule väga kulukas tegevus ja laeva veealuse osa ülevaatus korral ei pea laeva veest välja tõstma, dokitakse korralikus seisus laevu vähem ja laevaomanikud saavad nii säästa oma kulusid.

Lisaks peab Transpordiamet andma nõusoleku kuivdokis tehtava ülevaatus asendamiseks veealuse osa ülevaatuslega (sisuliselt tuukriülevaatuslega), kui reeder esitab selleks taotluse. Teha tuleb laeva veealuse osa e korpuse ülevaatusleid. Tuukriülevaatus saab teha isik, kellele on väljastatud tegevusloa laeva veealuse osa tuukriülevaatus ja veealuseks remontimiseks MSOS § 7 punkti 3 alusel.² Sel juhul hindab Transpordiameti järelevalveametnik iga laeva eraldi, arvestades ka laeva eelnevaid ülevaatusi, ja teeb otsuse, kas ühe kuivdokis tehtava veealuse osa ülevaatus võib asendada vees tehtava laeva veealuse osa ülevaatuslega või mitte. Transpordiameti nõusoleku eesmärk on tagada kontroll, et laeva reeder või omanik iseeneslikult ei asendaks dokiülevaatus vees tehtava ülevaatuslega, lisaks tagada ohutus, et laev on sobilik selleks vahetuseks.

Sarnased muudatused tehakse MSOS § 13 lõigete 4¹–4³ kohaselt kauba- ja kalalaevadele.

² Tegevusloa on tähtajatu, majandustegevuse registri andmetel on see väljastatud 11 ettevõtjale (seisuga 22.02.2024)

Eelnõu § 1 punktidega 9–11 muudetakse MSOSi § 18 pealkirja, lõike 2 punkt 1 tunnistatakse kehtetuks ja MSOSi § 18 täiendatakse lõigetega 3 ja 4.

MSOSi § 18 lõige 2 sätestab juhud, millal laeva tunnistus (meresõiduohutust tõendav tunnistus, merekõlblikkuse tunnistus, sõidukõlblikkuse tunnistus, reisijateveo tunnistus, siseveelaeva reisijateveo tunnistus ja ajaloolise laeva tunnistus) kaotab kehtivuse. Loetelus on sätestatud olukorrad, kus tunnistus kaotab kehtivuse automaatselt, st ilma Transpordiameti kehtetuks tunnistamise otsuseta. MSOS ei näe praegu ette tunnistuse peatamise võimalust, kuid laeva madalikule sõidu või põhjapuute korral (MSOSi § 18 lõike 2 punkt 1) on see otstarbekam lahendus võrreldes tunnistuse kehtivuse kaotamisega. Regulatsioon on sarnane nt lennundusseaduses kasutatava sertifikaadi taastamisega – kui tunnistuse omanik (reeder) tõendab Transpordiametile, et tunnistuse kehtivuse peatamise alus on kõrvaldatud või ära langenud, taastab Transpordiamet selle kehtivuse. Tõendada on seda võimalik nt asjaomaste dokumentide (paberandjal, helisalvestised, videod) saatmisega. Vajadusel viib Transpordiamet läbi laeva ülevaatus ja kontrollib laeva vastavust asjakohastele nõuetele.

Eelnõu § 1 punktiga 12–16 muudetakse MSOS § 20 sätteid, mis reguleerivad laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõudeid ja meresõidudiplomite või kutsetunnistuste väljastamist.

Eelnõu § 1 punktiga 12 muudetakse MSOSi § 20 lõike 5³ sissejuhatavat lauseosa. Uue sõnastusega täpsustatakse, et meresõidudiplomi taotleja kutsekvalifikatsiooni vastav tase ning omandatud kõrgharidus peab vastama meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsioonile (STCW konventsioon) ja Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale. Lõikes 5³ loetletud diplomite puhul peab isiku haridustase vastama STCW konventsiooni reeglile II/2 (500-se ja suurema kogumahutavusega laeva kapteni ja vanemtüürimehe diplomi saamiseks kohustuslikud miinimumnõuded) või III/2 (3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega laeva vanemmehaaniku ja teise mehaaniku diplomi saamiseks kohustuslikud miinimumnõuded), mis on täpsemalt sisustatud Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ja diplomeerimise kord“ §-des 10–11, 48–51 ja 54–57.

Transpordiamet teeb MSOSi § 76 lõike 1⁴ kohaselt riiklikku järelevalvet mereõppeasutuse väljaõppe vastavuse üle MSOSi ja STCW konventsiooni nõuetele. Transpordiamet väljastab meresõidudiplomeid ka taotlejatele, kes on omandanud kutse välisriigis tegutsevas mereõppeasutuses. Praktikas on esinenud olukordi, kus välisriigi mereõppeasutuse õppekava maht ei vasta täies ulatuses Eesti mereõppeasutuste heaks kiidetud õppekavadele, mistõttu täpsustatakse sätet selliselt, et taotleja kutsekvalifikatsioon ja kõrgharidus peavad vastama Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale. Transpordiamet väljastab õppeasutustele laevapere liikme erialane ettevalmistamise tegevusloa MSOS § 7 punkti 11 alusel, MSOS § 9 lõike 4 kohaselt kontrollib Transpordiamet tegevusloa taotluse läbivaatamisel muuhulgas taotlusele lisatud õppekavasid.

Muudatus on seotud ka MSOSi § 20 lisatava lõikega 6¹, mille selgitus on esitatud allpool, samuti MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3¹ muutmisega.

Eelnõu § 1 punktiga 13 muudetakse MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3¹. Lõikes 5⁶ on loetletud, millistel juhtudel hindab Transpordiamet laevapere liikme teadmisi ja oskusi. Punkti 3¹ tehakse esiteks sõnastuslik parandus – praegu on viidatud välisriigis väljastatud STCW konventsioonile

vastava meresõidudiplomi vahetamisele samaväärse Eesti meresõidudiplomi vastu, kuid sõna „vahetamine“ reguleerib sama lõike punktis 1 kirjeldatud, kui isik soovib vahetada oma praegust diplomit kõrgema kutsekvalifikatsiooni diplomi vastu. Kõnealune säte reguleerib eelkõige olukordi, kus kolmandast riigist pärit laevapere liige taotleb Eesti meresõidudiplomi saamist. Lisaks viidatakse eelnõuga lisatavale MSOS § 20 lõikele 6¹, mille kohaselt peab välisriigi mereõppeasutuse õppekava maht ja vastavus olema samaväärne MSOS § 20 lõike 1 alusel olevas Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruses nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ kehtestatud nõuetele. Kui see pole samaväärne, tuleb taotlejal MSOS § 20 lõike 6¹ kohaselt läbida täiendusõpe või meresõidupraktika või muu praktika puuduolevas osas. Igal juhul tuleb taotlejal Eesti meresõidudiplomi saamiseks sooritada eksam, mille käigus Transpordiamet hindab isiku teadmisi ja oskusi.

Muudatus hõlmab ka kehtiva MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3² sisu, mille kohaselt peab e-residendil olema läbitud erialane täiendusõpe. Punkt 3¹ kehtib edaspidi kõigile isikutele (sh e-residentidele), kellele on meresõidudiplom väljastatud välisriigis ja kes soovivad Eesti meresõidudiplomi väljastamist.

Eelnõu § 1 punktiga 14 tunnistatakse MSOS § 20 lõike 5⁶ punkt 3² kehtetuks. Säte reguleerib e-residenti kohustust läbida erialane täiendusõpe, kuid edaspidi on see kohustus hõlmatud sama lõike punkti 3¹ sõnastusega. Punkti 3¹ kohaselt hindab Transpordiamet kõigi välisriigis väljaõppe läbinud laevapere liikmete, sh e-residentide teadmisi ja oskusi.

Eelnõu § 1 punktiga 15 täiendatakse MSOSi § 20 lõikega 5⁹. Lõikega 5⁹ võimaldatakse Eesti esmase meresõidudiplomi või kutsetunnistuse saanud meremeestel taotleda kõrgema kvalifikatsiooniastme meresõidudiplomit või kutsetunnistust pärast Eesti meresõidudokumentidega vastaval ametikohal läbitud meresõidupraktikat. Näiteks kui isikule on Eestis väljastatud vahitüürimehe diplom ning ta taotleb hiljem vanemtüürimehe diplomit, arvestatakse tema meresõidupraktikat alates sellest hetkest, mil talle väljastati Eestis vahitüürimehe diplom. Säte on aktuaalsem eelkõige välisriigist pärit meremeest puhul, kuid kohaldub kõigile – st nii välisriigist kui Eestist pärit meremeestele.

Eelnõu § 1 punktiga 16 täiendatakse MSOSi § 20 lõikega 6¹. Lisatava MSOSi § 20 lõike 6¹ kohaselt peab välisriigi mereõppeasutuses läbitud õppekava sisu ja maht olema vähemalt samaväärne MSOS § 20 lõike 1 alusel olevas Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruses nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ kehtestatud nõuetele. Kui Transpordiamet tuvastab, et õppekava pole samaväärne, peab taotleja läbima täiendõppe puuduolevas osas. Lisaks Transpordiametile kontrollib Haridus- ja Teadusministeerium õppekava vastavust õigusaktidega kehtestatud nõuetele ning registreerib nõuetele vastava õppekava Eesti hariduse infosüsteemis, kuid õppekava sisu ja mahu samaväärsust hindab üksnes Transpordiamet.

MSOSi 18.07.2022 jõustunud muudatustega³ sätestati Transpordiametile kohustus väljastada meresõidudiplomeid kõikide välisriikide kodanikele, kelle mereharidus on omandatud välisriigis. Sellega tekkis ebavõrdne olukord Eesti mereõppeasutuste lõpetajatele, kui kolmandate riikide kodanikud tulid taotlema Eesti meresõidudiplomi väljastamist oma olemasoleva meresõidudiplomi alusel, ent nende väljaõpe ei vastanud sageli Eesti mereõppeasutuste õppekavade sisule ega mahule ning oli madalam Eesti õppekavade

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/104082022001>

väljundist. See tekitas olukorra, kus taotleti Eesti meresõidudiplomit, omamata samaväärset väljaõpet Eesti mereõppeasutuste lõpetajatega. Muudatusega kõrvaldatakse see vastuolu. Meresõidupraktika või muu praktika, näiteks nõutud praktika mereõppeasutuse mehaanikatöökojas või õppepraktika laevaremondiettevõttes, peab olema vähemalt samaväärne Eestis nõutud praktikaga. Muudatus on vajalik, kuna MSOSis sätestati 2022. a jõustunud muudatusega, et Eesti meresõidudiplomeid väljastatakse ka isikutele, kellel puudub eelnev seos Eesti mereõppeasutuste ja Eesti riigiga – seega muudeti Eesti taasiseseisvumisest toimunud meresõidudiplomite väljastamise aluseid, mis seni olid kõigile üheselt arusaadavad.

Alates STCW konventsiooniga ühinemisest 15.08.1995 on Veeteede Amet (alates 2021. a Transpordiamet) meresõiduohutuse seadusega määratud pädevaks asutuseks STCW konventsiooni rakendamisel ja täidab administratsiooni kohustusi, mistõttu on kohustatud tagama STCW nõuetele vastava meremeeste ettevalmistamise Eesti Vabariigi nimel väljaantavate meresõidudiplomite saamiseks. Üheks osaks Eesti riigile võetud kohustuste täitmisel on mereõppeasutuste õppekavade vastavuse hindamine STCW konventsiooni ja Eesti nõuetele. Seda teeb Transpordiamet mereõppeasutusele MSOS § 7 lõike 11 kohase tegevusloa andmisega. Seejuures kontrollib Transpordiamet MSOS § 9 lõike 4 alusel tegevusloa taotlusele lisatud õppekavasid, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekirja.

Eelnõu § 1 punktiga 17 jäetakse MSOS § 21¹ lõike 5 punktist 3 välja sõnad „või politseiasutuse“. Rahvusvahelise mereõiguse konventsiooni kohaselt kasutavad lisaks Politsei- ja Piirivalveametile laevu mitteärilisel eesmärgidel ka Keskkonnaamet, Päästeamet, Toll jne. Seaduses ei ole enam vajalik eraldi välja tuua politseiasutust, sest 2023. aasta Vabariigi Valitsuse otsusega on riigile kuuluvad veesõidukid edaspidi Riigilaevastiku hallatavad ning seega riigihaldusülesandeid täitvad asutused ainult kasutavad neid veesõidukeid. Seega ei saa enam rääkida politseiasutuste laevadest.

Eelnõu § 1 punktiga 18 muudetakse MSOSi § 22 lõike 3 sõnastust. Selle kohaselt väljastab Transpordiamet laeva ohutu mehitatuse tunnistuse, kui reederi esitatud miinimumkoosseis vastab nõuetele ning on igas suhtes piisav laeva ohutuks kasutamiseks ja merekeskkonna kaitseks. See säte on praegu kirjas majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.12.2002 määruse nr 36 „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“ (edaspidi ohutu mehitatuse määrus) § 11 lõikes 1. Kõnealuse määruse aluseks olev MSOSi § 21 lõike 5 volitusnorm reguleerib miinimumkoosseisu määramise nõudeid, kuid määruse kehtiv sõnastus (eelkõige selle IV peatükk, mis reguleerib ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamist) ületab volitusnormi ulatust, mistõttu tuleb tingimused sätestada seaduse tasemel. Rakendusakti kavand on lisatud (kavand 1).

Eelnõu § 1 punktiga 19 täiendatakse MSOSi § 22 lõikega 3¹, mille kohaselt väljastab Transpordiamet ohutu mehitatuse tunnistuse kuni viieks aastaks. Ka see säte on praegu kirjas ohutu mehitatuse määramises (§ 12 lõikes 1), kuid määruse IV peatükk ületab MSOSi § 21 lõike 5 volitusnormi ulatust, mistõttu sätestatakse see seaduse tasemel. Üldjuhul väljastatakse ohutu mehitatuse tunnistus viieks aastaks, sarnaselt muudele laevatunnistustele. Lühemaks perioodiks väljastatakse tunnistus näiteks juhul, kui on teada, et selle perioodi jooksul muutuvad miinimumkoosseisu määramise üldnõuded (nt laeva konstruktsioon, jõuseadmed, varustus, sõidupiirkond, tehnilise hoolduse praktika jm) või kui laev läheneb oma kasutusea lõpule.

Eelnõu § 1 punktiga 20 täpsustatakse MSOSi § 22 lõikes 4 ohutu mehitatuse tunnistuse kehtetuks tunnistamise tingimusi. Kehtiva sõnastuse kohaselt tunnistatakse see tunnistus

kehtetuks, kui laeva tehniliste seadmete seisund ei taga ohutust laevapere miinimumkoosseisuga. Lisaks näeb ohutu mehitatuse määrus ette, et tunnistus tuleb kehtetuks tunnistada ka juhul, kui reeder on jätnud Transpordiametile esitamata taotluse miinimumkoosseisu muutmiseks, kui see on nõutav MSOSi § 21 lõike 5 või § 21 lõike 5¹ alusel. Tegemist on pädeva asutuse kohustusega tunnistada ohutu mehitatuse tunnistus teatud tingimustel kehtetuks, mis tuleb sätestada seaduse tasemel.

Eelnõu § 1 punktiga 21 täiendatakse MSOSi § 22 lõikega 6, mille kohaselt kohaldatakse ohutu mehitatuse tunnistuse sätteid ka siseveelaevadele. Siseveelaevade miinimumkoosseisu määramise nõudeid reguleerib majandus- ja kommunikatsiooniministri 08.09.2005 määrus nr 102 „Siseveelaevade miinimumkoosseisu määramise nõuded ja siseveelaeva ohutu mehitatuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“. Sarnaselt ohutu mehitatuse tunnistuse määрусega sisaldab ka see määrus ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamise tingimusi, mis peavad olema sätestatud seaduse tasemel. Rakendusakti kavand on lisatud (kavand 2).

Eelnõu § 1 punktiga 22 tunnistatakse MSOSi § 36 lõige 5¹ kehtetuks. Säte reguleerib väikelaeva registreerimiseelset ülevaatus, mis on väikelaeva tehnilise ülevaatus üks liik. Väikelaeva tehnilist ülevaatus teeb MSOSi § 36 lõike 5 alusel Transpordiamet. Praegu võib registreerimiseelset ülevaatus teha nii Transpordiamet kui ka Transpordiametiga asjaomase lepingu sõlminud väikelaeva tootja või tootja volitatud esindaja või nende tunnustatud levitaja või importija. Säte pärineb ajast, kui ülevaatusi tehti kohapeal ning protsess oli aeganõudev, mistõttu oli esmakordselt registrisse kantava väikelaeva registreerimiseelset ülevaatus võimalik teha ka muude seaduses nimetatud isikute juures. Tänapäeval pole see enam aktuaalne, sest Transpordiamet teeb registreerimiseelset ülevaatusi oma süsteemis, kuhu isik esitab taotluse koos kõigi nõutavate dokumentidega, mida Transpordiamet saab kontrollida.

Eelnõu § 1 punktiga 23 muudetakse MSOSi § 36 lõike 5² sõnastust. Säte reguleerib jetti registreerimiseelset ülevaatus tegemist, mida praegu saab teha Transpordiamet või Transpordiametiga asjaomase lepingu sõlminud jetti tootja või tootja volitatud esindaja või levitaja või importija. Viide Transpordiametiga lepingu sõlminud jetti tootjale, tootja volitatud esindajale, levitajale või importijale pole enam aktuaalne, sest sarnaselt väikelaeva registreerimiseelset ülevaatus teeb Transpordiamet jetti registreerimiseelset ülevaatus oma süsteemis, kuhu isik esitab taotluse koos kõigi nõutavate dokumentidega. Teisisõnu on jetti võimalik registreerida ilma Transpordiameti teenindusbüroosse tulemata.

Eelnõu § 1 punktiga 24 muudetakse MSOSi 10. peatüki pealkirja ja lisatakse sõna „punkerdamine“.

Eelnõu § 1 punktiga 25 täiendatakse MSOSi §-ga 41¹ ning reguleeritakse laeva punkerdamist, sätestades eelkõige nõuded punkerdajale.

Lõige 1 seab punkerdajatele nõude võtta punkerdamisel kasutusele kõik vajalikud meetmed keskkonnareostuse vältimiseks.

Lõige 2 seab nõude ettevõtjatele, kes osutavad punkerdamise teenust, registreerida ennast EMDEs. Nõue kehtib nii sadamas kui ka merel punkerdamise teenust osutavatele ettevõtjatele. Ettevõtja lisab EMDEsse oma kontaktandmed, pakutava kütuse tüübi ning asukoha, kus teenust osutatakse. Kui ettevõtja tegutseb sadamas, annab EMDE kaudu kinnituse seesama sadam. Registreerimise nõue tuleneb MARPOL konventsiooni VI lisa reegli 18 punktist 9, mille kohaselt kohustuvad konventsiooni osalisriigid tagama, et laevakütuse tarnijate kohta peetakse

registrit. Kuivõrd MSOS alusel on välja töötatud elektrooniline mereinfosüsteem, mille eesmärgiks on hõlbustada meretranspordiga seonduva informatsiooni edastamist, kogumist ja säilitamist, siis lisatakse ka punkerdamisega seotud teenus, sh punkerdajate register, olemasolevasse EMDE keskkonda.

Lõikes 3 sätestatakse volitusnorm Vabariigi Valitsusele määruse kehtestamiseks, millega kehtestatakse nõuded punkerdajale, punkerdamisele ja alad, kus tohib punkerdada. Need nõuded on sätestatud Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2020. a määruses 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“, mida tuleb täiendada viitega MSOSi § 41¹ lõikes 3 sätestatud volitusnormile. Teema on mitme ministeeriumi (Kliimaministeerium, Siseministeerium, Kaitseministeerium) vastutusalas, mistõttu on asjakohane reguleerida seda Vabariigi Valitsuse määruse tasandil. Lisaks on asjaomane VV määrus kehtinud alates 2020. aastast ning nõuete kehtestamiseks lõike 3 volitusnormi alusel piisab määruse täiendamisest. Rakendusakti kavand on lisatud.

Eelnõu § 1 punktiga 26 muudetakse MSOSi § 42 lõike 2¹ sõnastust. Praeguse sõnastuse kohaselt, kui MARPOL konventsiooni kohaselt on kemikaalitankeri lossimisel nõutud lastioperatsioonide ülevaatus, peab selle läbi viima Transpordiameti järelevalveametnik. Kuni 01.06.2021. a kehtinud sõnastuse kohaselt pidi lastioperatsioonide ülevaatus läbi viima kas Transpordiameti järelevalveametnik või MSOSi alusel tegevusloa saanud kemikaalitankerite lastimisoperatsioonide ülevaataja. Tegevusloa nõue asendati alates 01.06.2021. a MSOS § 10 punkti 1 kohase teatamiskohustusega, kuna ühtegi tegevusloa ei olnud väljastatud. Ühtlasi jäeti MSOS § 42 lõikest 2¹ välja võimalus kemikaalitankerite lastimisoperatsioonide ülevaatajale läbi viia ülevaatusi ning jäeti see kohustus üksnes Transpordiametile.

Muudatus polnud praktikas siiski otstarbekas. Ülevaatusi tellib laeva reeder, viimastel aastatel ei ole Eesti sadamatesse saabunud ühtegi kemikaali, mille puhul tuleb lossimise lõpus ja laevatankide eelpesemise järel veenduda, et tankidesse ei oleks jäänud jääke üle nõutud miinimumkoguse. Transpordiameti poole ei ole selles küsimuses kordagi pöördutud viimase 7 aasta jooksul ning Transpordiametil puudub tegevuse läbiviimiseks vajalik väljaõpe ja varustus, mis on olemas sellega tegelevatel eraettevõtjatel. Seega muudetakse MSOSi § 42 lõiget 2¹ selliselt, et ülevaatusi saab läbi viia ka ettevõtja, kes on esitanud Transpordiametile majandustegevusteate kemikaalitankerite lastioperatsioonide ülevaatus tegevusalal tegutsemiseks.

Eelnõu § 1 punktiga 27 tehakse MSOSi § 42¹ lõikesse 2 sõnastuslik parandus. Sõna „riigi“ asendatakse sõnadega „Euroopa Liidu liikmesriigi“. Säte reguleerib rahvusvaheliste regulaarreiside tegemist üksnes Euroopa Liidu liikmesriikide vahel, mistõttu on täpsustus vajalik.

Eelnõu § 1 punktiga 28 muudetakse seaduse 10¹. peatüki pealkirja selliselt, et peatükk ei reguleeriks edaspidi ainult merereostuse vältimist konventsionaalsete laevade poolt, vaid ka reostuse vältimist piiriveekogudel muude veesõidukite poolt.

Muudatus on vajalik, kuna seaduse 10¹. peatükki täiendatakse §-ga 44⁷, mis reguleerib lisaks merereostusest teavitamise korrale ka piiriveekogul avastatud reostusest teavitamist. Kuna piiriveekogude hulka kuuluvad riigipiiri seaduse kohaselt jõed, järved või tehisveekogud, siis ei ole korrektne pealkirjas viidata enam ainult „merereostusele“ ning pealkirjas tehakse vastav muudatus.

1. jaanuaril 2023. a muutus reostustõrjes osalevate asutuste ülesannete ja vastutuse jaotus. Kaitseväge korralduse seaduse § 3 lõike 1 punkti 4⁸ kohaselt juhib Eesti merealal reostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise korraldamist Kaitseväge. Politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõike 1 punkti 4² kohaselt on reostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine Peipsi, Läämi- ja Pihkva järvel ning muus piiriveekogus Politsei- ja Piirivalveameti ülesandeks. Päästeseaduse § 5 lõike 1 punkti 1 kohaselt on Päästeameti ülesandeks päästetöö tegemine maismaal ja siseveekogudel, kui teistes seadustes ei ole sätestatud teisiti. Päästesündmus päästeseaduse tähenduses on ka keskkonna reostus, kui ootamatu olukord vahetult ohustab füüsiliste või keemiliste protsesside kaudu inimese elu, tervist, vara või keskkonda (PäästeS § 3 lõige 1).

Täpsem reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel on reguleeritud Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määruses nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemise kord Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“.

Asutuste reostusest teavitamise kohustus jaguneb omakorda allolevas tabelis nimetatud viisil.

Tabel. Reostusest teatamine

		Reostustõrje vastutus	Reostusest teatamine
Meri		KV/MEV	MOK
Siseveed (MSOS – laevatatavad siseveed)	Piiriveekogu	PPA	JRCC
	Muu siseveekogu	PÄA	HÄK

Keskkonnaameti teavitamise kohustus tulene sealjuures keskkonnavastutuse seadusest, mille § 9 kohaselt tuleb keskkonnakahjust või kahjust ohu tekkimisel teavitada KeA-d.

Sealjuures tuleb tähele panna, et kui kodanik teavitab reostusest valele asutusele (merereostuse korral JRCC'le, piiriveekogul 112'le jmt juhused), ei tohi seda käsitleda reostusest teavitamata jätmisena. Kaitseväge (Merevägi) peab tegema avalikuks ja kodanikele lihtsasti kättesaadavaks kontaktinfo, kuhu merereostusest teatada.

Eelnõu § 1 punktiga 29 muudetakse MSOSi § 44¹ lõiget 2 ning selguse huvides lisatakse sätte algusesse uus lause, mis näeb ette, et paragrahvi kohaldatakse vaid laevadele, mis kuuluvad rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni kohaldamisalasse. Konventsioonis ette nähtud ja selles sättes viidatud vormi kohaselt peavad merereostusest teavitama nimelt vaid need laevad, mis kuuluvad nimetatud konventsiooni kohaldamisalasse. Ülejäänud veesõidukite juhid teavitavad reostusest uue § 44⁷ kohaselt.

Kuna merereostustõrje ülesanded läksid 1. jaanuaril 2023 Politsei- ja Piirivalveametist üle Kaitseministeeriumi haldusalasse, siis sellest tulenevalt muudetakse sätet selliselt, et merereostuse põhjustamisest ja avastatud merereostusest peab laeva kapten konventsioonis ette nähtud vormi kohaselt teatama Kaitsevæele.

Samas kui teade jõuab esmalt Politsei- ja Piirivalveametile (JRCC Tallinnale), edastab JRCC Tallinn kohe teabe Kaitsevæele ning vastavalt protseduuridele teavitab Kaitsevægi teisi asjassepuutuvaid asutusi (Transpordiamet, Keskkonnaamet). Näiteks Transpordiametil on vaja

seada infot, et laevaliiklusteenistus (VTS) saaks reostuspiirkonnast liikluse eemale juhtida. Samuti on Transpordiametile oluline sadamariigi kontrolli seisukohalt reostuse ja reostuse võimalike põhjustajate kohta info saamine.

Eelnõu § 1 punktiga 30 täiendatakse MSOSi 10¹. peatükki §-ga 44⁷ tulenevalt sellest, et MSOSi § 44¹ lõige 2 kohaldub vaid laevadele, mis kuuluvad rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni kohaldamisalasse, kuid samas on selle kõrval oluline reguleerida ka reostustõrjest teavitamist muude veesõidukite puhul, kui konventsionaalsed laevad. Varem oli see reguleeritud MSOSi § 45 lõikes 10, kuid § 45 kuulub MSOS 11. peatüki alla, mis reguleerib veeliikluse ohutust veeteel, mitte reostustõrjet. Kuna vahepeal on MSOSis loodud eraldi peatükk 10¹ reostustõrje reguleerimiseks, oleks otstarbekas koondada kõik reostustõrjet käsitlevad sätted nimetatud peatükki ning tuua ka MSOSi § 45 lõikes 2 olnud reostusest teavitamise kord üle MSOSi 10¹. peatükki. Seega on lisatud Mossi 10¹. peatükki § 44⁷, mis reguleerib reostustõrjest teavitamist muude veesõidukite puhul. Säte näeb ette, et laeva kapten ja väikelaeva või muu veesõiduki juht on kohustatud esimesel võimalusel teavitama merealal reostuse põhjustamisest või avastamisest Kaitseväge (Kaitseväge mereoperatsioonide keskust) ja piiriveekogul avastatud reostusest Politsei- ja Piirivalveametit (JRCC Tallinnat).

Eelnõu § 1 punktiga 31 jäetakse MSOSi § 45 lõikest 10 välja lõpuosa, mis näeb ette, et reostustõrjest teavitatakse politseiasutust. Reostustõrjest teavitamise kord on viidud üle 10¹. peatükki. Kuna MSOSi § 45 kuulub seaduse 11. peatüki alla, mis reguleerib veeliikluse ohutust veeteel ning vahepeal on MSOSis loodud eraldi peatükk 10¹, mis reguleerib reostustõrjet, oleks otstarbekam koondada kõik reostustõrjet reguleerivad sätted sellesse peatükki ning seega viia ka MSOSi § 45 lõikes 10 sätestatud reostusest teavitamine üle MSOSi 10¹. peatüki § 44⁷.

MSOSi § 72 lõige 1 jäetakse sealjuures käesoleva eelnõuga muutmata (Keskkonnaameti teavitamine reostusest laevaõnnetuse korral).

Eelnõu § 1 punktiga 32 täiendatakse MSOSi § 47 lõigetega 3¹ ja 3².

1. jaanuaril 2023. a loodi ja alates 1. juulist 2023. a alustas tegevust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik, kelle ülesanne on muudetavas sättes täpsustatud mahus navigatsioonimärgistuse (ujumärgistus ja püsimärgistuse tuled) paigaldamine, hooldamine, haldamine ja arendamine. Sisevetel paigaldab Riigilaevastik ujuvnavigatsioonimärke, mis on osa ujuvmärgistusest.⁴ Samuti hakkab Riigilaevastik hooldama, haldama ja arendama satelliitidel põhinevat asukoha määramissüsteemi diferentsiaalsüsteemi ja maapõhist keskline raadionavigatsioonisüsteemi. Need ülesanded kuulusid kuni 1. juulini 2023. a ainult Transpordiameti pädevusse. Kuna navigatsioonimärgistusega seotud ülesanded on nüüd antud kahe asutuse pädevusse (Riigilaevastik, Transpordiamet), siis on korrektne sätestada see ka seaduse tasandil.

MSOS § 47 lõikes 3² nähakse ette, et piiriveekogul paigaldab ujuvaid piirimärke Politsei- ja Piirivalveameti määratud asukohtadesse ning hooldab, haldab ja arendab neid Riigilaevastik. Piiriveekogu on riigipiiri seaduse § 3 lõike 4 mõistes jõgi, järv või tehisveekogu, mida mööda kulgeb riigipiir. Piiriveekogul tähistatakse riigipiiri ujuvate piirimärkidega, talvel jääle ajutiselt paigaldatavate piirimärkidega (RiPS § 5 lg 1 p 1). Eesti Vabariigi ja Venemaa Föderatsiooni vahelisele ajutisele kontrolljoonele paigaldatavate piirimärkide kuju, elemendid ja mõõtmed ning nende paigaldamise kord on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 24.09.2015 määrus nr 95

⁴ Vt täpsemalt: <https://www.riigiteataja.ee/akti/isa/1030/2202/2005/4.pdf#>

(edaspidi *piirimärkide määrus*). Sättes tehtud viide, et ujuvate piirimärkide asukohad määrab Politsei- ja Piirivalveamet on kooskõlas RiPS § 7 lõikega 1.

Vastavalt piirimärkide määrusele on ujuvate piirimärkide puhul tegemist toodrite ja poidega ning nende konstruktsioon peab vastama navigatsioonimärgistuse määruuses sätestatud eriotstarbeliste märkide tunnustele. Ujuvad piirimärgid on kantud navigatsioonimärkide andmekogusse. Vastavaid märke on andmekogu andmete põhjal (27. mai 2023. a seisuga) kokku 393.

Ujuvaid piirimärke paigaldas seni Transpordiamet ja varasemalt Veeteede Amet (välja arvatud Narva jõel), Politsei- ja Piirivalveameti taotlusel ametiabi korras. Kuna navigatsioonimärgistuse haldamise ülesande võttis Riigilaevastik koos laevadega Transpordiametilt üle, siis antakse ka ujuvate piirimärkide paigaldamise ja haldamise ülesanne kõikidel piiriveekogudel Riigilaevastikule.

Eelnõu § 1 punktiga 33 tunnistatakse MSOS § 47 lõike 4¹ kolmas lause kehtetuks. Säte reguleerib hüdrograafilise mõõdistustöö loa andmisest või aruande heakskiitmise keeldumisest. Kuivõrd eelnõuga kehtestatakse täiendavad keeldumise alused, on otstarbekas normi asukoht ümber tõsta eraldi lõikesse, eelnõuga lisatavasse MSOS § 47 lõikesse 5¹.

Eelnõu § 1 punktiga 34 muudetakse MSOS § 47 lõiget 4³. Eelkõige täpsustatakse navigatsioonimärgistusega seotud tegevuste loetelu, milleks on vajalik Transpordiameti luba. Kehtivas sõnastuses on loetletud navigatsioonimärgistuse rajamine, paigaldamine, muutmine ja eemaldamine. Eelnõuga jäetakse välja navigatsioonimärgistuse paigaldamine – kõigepealt toimub navigatsioonimärgistuse rajamine, milleks on vajalik Transpordiameti luba, pärast seda toimub märgi füüsiline paigaldamine, mis tegelikult Transpordiameti luba ei vaja.

Lisaks asendatakse sõna „eemaldamine“ sõnaga „tühistamine“. Navigatsioonimärgistuse tühistamine on menetlus, mille käigus võtab Transpordiamet navigatsioonimärgistuse kasutusest välja ja märgib selle tühistatuks navigatsioonimärkide andmekogus. Eemaldamine on füüsiline tegevus, mis järgneb navigatsioonimärgistuse tühistamisele ning see ei eelda Transpordiameti luba.

Navigatsioonimärgistuse tühistamise puhul ei ole tegemist uue terminiga. See oli kasutusel sadamaseaduse⁵ § 4 lõikes 8, kuid alates 01.07.2021. a jäeti sõna SadS § 4 lõikest 8 välja ning viidati üksnes märgi eemaldamisele. Korrektne on siiski viidata märgi tühistamisele, kõnealuse eelnõuga korrigeeritakse ka SadS sätte sõnastust.

Eelnõu § 1 punktiga 35 täiendatakse MSOS § 47 lõiget 5. Tegemist on volitusnormiga hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise korra ning nõuded mõõdistustöö tegemisele kehtestamiseks. Selle alusel kehtestatud määrus sisaldab ka mõõdistusloa taotlemise korda, mida pole volitusnormis praegu otsesõnu kirjas. Täpsustus tehakse õigusselguse huvides. Rakendusakti kavand on lisatud.

Eelnõu § 1 punktiga 36 täiendatakse MSOS § 47 lõigetega 5¹–5². Sätted reguleerivad, millistel juhtudel keeldub Transpordiamet hüdrograafilise mõõdistustöö tegemise loa andmisest või hüdrograafilise mõõdistustöö aruande heakskiitmisest.

⁵ SadS § 4 lõike 8 tekst kuni 01.07.2021. a: „Sadama pidaja peab tagama sadama navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, tühistamise ja eemaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise vastavuse meresõiduohutuse seaduse alusel kehtestatud korrale.“

Lõike 5¹ kohaselt keeldub Transpordiamet loa andmisest või aruande heakskiitmisest, kui kavandatav või tehtud mõõdistustöö ei võimalda tagada ohutut veeliiklust või kui mõõdistustehnoloogia ja -metoodika ei võimalda saavutada nõutud täpsusklassile vastavaid tulemusi. Tegemist on kehtiva seaduse § 47 lõike 4¹ kolmanda lausega, mis on ümber tõstetud uude lõikesse.

Lõikesse 5² lisatakse uus keeldumise alus – kui mõõdistustöö tegija või tegemine võib kujutada ohtu riigi julgeolekule ja Kaitseväge või Kaitsepolitsei amet on jätnud sel põhjusel taotluse kooskõlastamata. Selliseks juhtumiks võib olla kas mõõdistustööde tegemise asukoht või ka isikud, kes seda tööd tegema hakkavad. Riigi julgeolekulukord on viimastel aastatel oluliselt muutunud, eriti aga pärast Venemaa Föderatsiooni agressiooni Ukrainas, ning selle mõju võib tunda ka Läänemerel, sealhulgas Eesti merealal. Paljudes Läänemere-äärsetes riikides on enamik merepõhjaga seotud andmetest riigisaladus ning hüdrograafilisi mõõtmistööid teevad üksnes riigiasutused. Eestis see nii ei ole, kuid arvesse võttes suurenevat survet merepõhjaga seotud info kättesaadavusele, tuleb ka Eestis oma naaberriikide eeskujul rohkem jälgida, kellele andmeid väljastatakse ja kellele lubatakse mõõdistustööid teha. Kuna loa andmisest keeldumise alused peavad olema kehtestatud seadusega, lisataksegi loa andmisest ja andmete väljastamisest keeldumise alusena riigi julgeoleku kaalutlused seadusesse. Kui Transpordiametile esitatakse taotlus hüdrograafilise mõõdistustöö tegemiseks, kooskõlastab Transpordiamet selle Kaitseväge ja Kaitsepolitsei ametiga.

Hüdrograafiliseks mõõdistustööks loa andmise kord on kehtestatud majandus- ja taristuministri 20.12.2022 määrusega nr 102 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise kord ning nõuded mõõdistustöö tegemisele“ (hüdrograafiliste mõõdistustööde määrus) ning majandus- ja taristuministri 31.01.2023 määrusega nr 6 „Hüdrograafia infosüsteemi põhimäärus“. Eelnõukohase seaduse jõustumise korral tuleb muuta ka hüdrograafiliste mõõdistustööde määrust ja lisada Kaitsepolitsei amet nende asutuste hulka, kellega tuleb esitatud mõõdistustöö tegemise taotlus kooskõlastada.

Eelnõu § 1 punktiga 37 asendatakse MSOS § 47 lõikes 6 sõnad „paigaldamise ja muutmise“ sõnadega „muutmise ja tühistamise“. Selgitused on esitatud eelnõu § 1 punktis 34 (MSOS § 47 lõike 4³ muutmise).

Lõike 6 alusel on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määrus nr 18 „Navigatsioonimärgistuse rajamise muutmise ja tühistamise ning märgistusest teavitamise nõuded ja kord“. Kliimaministeeriumil on kavas kehtestada määrus uues sõnastuses ning tunnistada kehtiv määrus kehtetuks. Rakendusakti kavand on lisatud.

Eelnõu § 1 punktiga 38 täiendatakse MSOSi § 47 lõikega 7¹, mille kohaselt võib Transpordiamet hüdrograafia infosüsteemi (edaspidi HIS) vastutava töötlejana keelduda andmete väljastamisest, kui see võib kujutada ohtu riigi julgeolekule. Andmete väljastamine tuleb kooskõlastada Kaitseväge ja Kaitsepolitsei ametiga. Tegemist on avalikkusele mittesuunatud andmetega, millele on viidatud hüdrograafia infosüsteemi põhimääruse § 7 lõigetes 2 ja 3.

Eelnõu jõustumisel seadusena tuleb muuta hüdrograafia infosüsteemi põhimäärust ning lisada, et Kaitseväge ja Kaitsepolitsei amet peavad andma andmete väljastamiseks esitatud taotlusele kooskõlastuse või kooskõlastuse andmisest keelduma. Samuti tuleb lisada, millise aja jooksul tuleb seda teha. Rakendusakti kavand on lisatud.

Eelnõu § 1 punktiga 39 asendatakse sõna „politseiasutus“ sõnadega „Politsei- ja Piirivalveamet“ vastavas käändes. Muudatused tehakse § 47¹ lõikes 3, § 52 lõikes 4, § 71¹ lõikes 3, § 76 lõikes 2, § 78 lõikes 5 ja § 94²⁶ lõikes 4. Sätet täpsustatakse, kuna otsingu- ja päästetöid ning piiriveekogu reostustõrjet korraldab ja riiklikku järelevalvet teeb Politsei- ja Piirivalveamet. Politseiasutuse mõiste on jäänud seadusesse varasemast ajast, kui politseiasutusteks loeti ka prefektuure. Kuna täna sellist liigitust enam ei kasutata, siis on õigem õigusaktides kasutada Politsei- ja Piirivalveameti nime.

Eelnõu § 1 punktiga 40 asendatakse MSOSi § 48 lõikes 6 läbivalt sõna „Transpordiamet“ sõnaga „Riigilaevastik“. 1. jaanuaril 2023. a loodi ja alates 1. juulist 2023. a alustas tegevust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik. Vabariigi Valitsuse kabinetiistungi memorandumis, millega 22. septembril 2022. a toetati Riigilaevastiku moodustamist, märgiti, et taimestiku piiramine ja eemaldamine jääb Riigilaevastiku ülesandeks. Kokkuleppe kohaselt asendatakse MSOSi § 47¹ lõikes 6 Transpordiamet Riigilaevastikuga ja Riigilaevastik saab õiguse navigatsioonimärgi mõjupiirkonnas kasvavat taimestikku kinnisasja omaniku või valdaja nõusolekuta piirata või seda eemaldada, kui see takistab navigatsioonimärgi nähtavust. Ilma nõusolekuta taimestiku eemaldamine või piiramine on siiski viimane abinõu, kõigepealt peetakse kinnisasja omaniku või valdajaga läbirääkimisi, et leida osapooli rahuldav lahendus.

Eelnõu § 1 punktiga 41 täiendatakse MSOSi § 49 lõikega 1¹. Selle kohaselt peab pukseeritava laeva või teisaldatava ujuvvahendi tehniline seisukord vastama pukseerimise tingimustele, samuti peab laeval või teisaldataval ujuvvahendil olema merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistus või ühekordne Transpordiameti või volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud pukseerimise luba. Säte on praegu kirjas majandus- ja kommunikatsiooniministri 06.12.2002 määruse nr 23 „Pukseerimise nõuded“ § 4 lõikes 3 – kuna see sätestab nõutava tunnistuse või loa olemasolu, peab see olema sätestatud seaduse tasemel, mistõttu tõstetakse säte ümber MSOS § 49.

Volitatud klassifikatsiooniühingu mõiste on sätestatud MSOS § 2 punktis 12. Selle kohaselt on tegemist juriidilise isikuga, kellega Transpordiamet on Eesti riigilippu kandvale laevale ja reederile seaduses nimetatud dokumendi väljastamiseks ning nende suhtes toimingute tegemiseks seaduses sätestatud volituste ulatuses sõlminud halduslepingu ja kes juhindub oma tegevuses Eestis kehtivatest õigusaktidest, rahvusvahelistest konventsioonidest ja enda kehtestatud reeglitest. MSOS § 12 lõike 3 kohaselt võib volitatud klassifikatsiooniühing muuhulgas teha laeva tehnilist ülevaatust.

Eelnõu § 1 punktiga 42 täiendatakse MSOSi §-ga 49² ning nähakse ette selge Transpordiameti ja Riigilaevastiku vaheline rollide jaotus jäämurdetööde korraldamisel ja teostamisel (tegemisel, läbiviimisel). Riigilaevastik võttis Transpordiametilt üle jäämurdjad, nende meeskonnad ja jäämurdetööde tegemise ülesande (välja arvatud jäämurdja MPSV Botnica ja tema prahilepingu). Jäämurdetööde korralduslik pool ning sealjuures jäämurde koordinaatori teenistuskohd jäävad aga endiselt Transpordiametisse.

Säte on lisatud seadusesse selguse huvides, kuna majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. detsembri 2003. a määrus nr 265 „Jäämurdetööde kord“ juba sätestab, et jäämurdetöid korraldab Transpordiamet ning jäämurdetöid teostab Riigilaevastiku hallatavate laevadega Riigilaevastik (koostöös Transpordiametiga).

Eelnõu § 1 punktiga 43 muudetakse MSOSi § 50⁹ lõike 1 punkti 1 sõnastust. Eesti Vabariigile kuuluvate haldusülesandeid täitvate laevade asemel kasutatakse väljendit *riigihaldusülesandeid täitvad laevad*, et ühtlustada regulatsioon veeteetasu regulatsiooniga.

Veeteetasude maksmisest on senise praktika kohaselt vabastatud ka laevad, mis täidavad küll Eesti Vabariigi haldusülesandeid, kuid ei kuulu Eesti Vabariigile, vaid on lepingu alusel Eesti Vabariigi poolt prahitud. Sellised laevad on näiteks Soomest prahitud poi- ja reostustõrjelaev Sektori ja TS Shipping OÜ-lt prahitud jäämurdja MPSV Botnica.

Eelnõu § 1 punktiga 44 muudetakse MSOSi § 51 pealkirja. Pealkirjast jäetakse välja sõna „eesmärk“, kuna MSOS § 51 sisu on laiem kui üksnes laevaliikluse korraldamise süsteemi eesmärk. Normis reguleeritakse ka laevaliiklusjuhi tegevust, mistõttu peab see kajastuma normi pealkirjas.

Eelnõu § 1 punktiga 45 muudetakse MSOSi § 51 lõike 1 sõnastust ning täpsustatakse laevaliikluse korraldamise (edaspidi VTS) süsteemi⁶ eesmärki, võttes aluseks IMO resolutsiooni A.1158(32). See resolutsioon kehtestab suunised laevaliiklusteenuste osutamise põhimõtete ajakohastamiseks. Suunised on sätestatud resolutsiooni lisa punktis 3 ning on seotud SOLASi konventsiooni eeskirjaga V/12, IMO osalisriigid peavad nendega arvestama VTSi süsteemi korraldamisel riigisisese õiguse alusel.

Õigeaegne ja asjakohane teave võib eelkõige sisaldada järgmist:

- laeva asukoht, päritolu ja liikumine;
- teave meresõiduohutuse kohta;
- sellised piirangud laevadele VTSi piirkonnas, mis võivad piirata teiste laevade navigatsiooni (nt manööverdusvõimet);
- muu info, nt teavitusformaalsused ja ISPSi koodeksi detailid.

Laevaliikluse jälgimine ja korraldamine võib eelkõige sisaldada järgmist:

- laeva liikumise eelnev planeerimine;
- teel olevate laevade liikluse korraldamine;
- ruumi planeerimise korraldamine;
- liikluslubade süsteemi loomine;
- reisi- või läbisõiduplaanide süsteemi koostamine;
- laeva marsruudi kohta soovitude andmine;
- oma vastutusvaldkonna regulatiivsätetele vastavuse ja nende jõustamise tagamine.

Reageerimist tekkivatele ohtlikele olukordadele nõuavad näiteks järgmised juhud:

- laev ei ole kindel oma marsruudi või asukoha suhtes;
- marsruudilt kõrvale kalduv laev;
- laev, mis vajab juhendamist sõiduks ankrualale;
- puuduste, nt navigatsiooni- või manööverdusseadmete rikkega laev;
- rasked ilmastikutingimused (nt halb nähtavus, tugev tuul);
- madalikule sõidu või kokkupõrkeohus laev;
- hädaolukordadele reageerimise või hädaabiteenuste tugi.

Eelnõu § 1 punktiga 46 täiendatakse MSOSi § 51 lõikega 1¹ sõnastust.

Uue sõnastuse kohaselt edastab Transpordiamet lõikes 1 nimetatud funktsioonide täitmiseks laevaliikluse korraldamise süsteemi vastutusalas (laevaliiklusteeninduse piirkonnas ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas) olevate laevade juhtidele teavet või soovitusi,

⁶ Tegemist on teenusega, mille kaudu korraldatakse laevaliiklust (analoogselt nt lennuliiklusega). Selle kaudu on võimalik jälgida laevu, olla nendega sides ja osutada teenuseid. Süsteemi tööpiirkond jaguneb MSOS 51 lõike 2² kohaselt laevaliiklusteeninduse piirkonnaks ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnaks.

hoiatusi ja juhiseid vastavalt vajadusele. Ka see säte tuleneb IMO resolutsiooni A.1158(32) lisa punktist 3.2. Tegemist on Transpordiameti peamise kohustusega VTS süsteemi töö korraldamisel.

Teabe edastamine toimub laevajuhi ja VTS süsteemi operaatore vahelise raadioside kaudu. Täpsemalt on teabe edastamise kord reguleeritud majandus- ja taristuministri 30. augusti 2019. a määruses nr 55 „Laevoliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“.

Eelnõu § 1 punktiga 47 muudetakse MSOSi § 51 lõiget 2¹. Võrreldes kehtiva sõnastusega täpsustatakse, et laevoliikluse korraldamise käigus kogutakse infot elektrooniliselt. Elektrooniliseks infoks on näiteks liikluspilt, kommunikatsioon ja laevade ettekanded. Samuti täiendatakse lõiget kolmanda lausega, mille kohaselt on salvestatud elektrooniline info avaliku teabe seaduse § 35 lõike 1 punkti 17 alusel asutusesiseseks kasutamiseks, kuna selline informatsioon võib sisaldada laevandusettevõtjate ärisaladusi, mida avalikustamine võib kahjustada.

Eelnõu § 1 punktiga 48 jäetakse MSOSi § 51 lõikest 2³ välja teine lause, milles märgitakse, et laevoliiklusteenused on infoteenus, navigatsiooniabiteenus ja liikluse organiseerimise teenus. See täpsustus tuleneb IMO resolutsioonist A.1158(32), kus laevoliiklusteenuseid ei liigitata enam allteenusteks, et välistada olukordi, kus mõnedes riikides piirati laevoliiklusteenuseid vaid infoteenuse osutamisega. IMO seisukoht on, et laevoliiklusteenus peab sisaldama nii info edastamist, navigatsiooniabi kui ka võimekust organiseerida laevoliiklust.

Eelnõu § 1 punkti 49 kohaselt kasutatakse MSOSi § 51 lõikes 4 ja edaspidi läbivalt VTSi süsteemi operaatore asemel terminit laevoliiklusjuht. Operatuur on muudetud laevoliiklusjuhiks analoogiliselt lennujuhile või maanteeliikluse liiklusjuhile, kuna sageli samastatakse laevoliiklusjuhti sadama operaatoriga või muude protsesside operaatoriga. Laevoliiklusjuht on sobiv termin, mis kirjeldab täpselt ja arusaadavalt inimest, kes vastutab laevade liikluse korraldamise ja ohutuse tagamise eest. See on ka laialdaselt kasutatav termin merenduses. Samasisulised muudatused tehakse ka eelnõu § 1 punktidega 43–46. Seoses kõnealuse muudatusega tuleb muuta MSOS § 51 lõike 3 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri määrust „Laevoliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“ ja MSOS § 51 lõike 5 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrust „Laevoliikluse korraldamise süsteemi operaatore koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, kutsetunnistuse vorm ja väljastamise kord ning operaatore atesteerimise kord“. Rakendusaktide kavandid on lisatud.

Lisaks muudetakse lõike 4 sõnastust selliselt, et laevoliiklusjuhina võib töötada isik, kes vastab MSOS § 51 lõike 5 alusel kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele ja on saanud kutsetunnistuse, mille väljastab § 51 lõike 4² kohaselt Transpordiamet. Sätte kehtiva sõnastuse järgi peab isik olema Eesti kodanik. Arvestades, et Transpordiametis töötavad laevoliiklusjuhid ei ole ametnikud avaliku teenistuse seaduse tähenduses, samuti ei nõue Eesti kodakondsust ka riigikaitse seadus, võib laevoliiklusjuhina töötada ka muu isik, kes on täitnud vajalikud kvalifikatsiooninõuded ja kes on saanud kutsetunnistuse. Oluline on siiski märkida, et MSOS § 51 lõike 5 alusel kehtestatud määrus „Laevoliikluse korraldamise süsteemi operaatore koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, kutsetunnistuse vorm ja väljastamise kord ning operaatore atesteerimise kord“ näeb ette eesti keele valdamise kohustuse, seega peab isik igal juhul valdama oma tööülesannete täitmiseks piisaval määral eesti keelt.

Eelnõu § 1 punktiga 50 muudetakse MSOSi § 51 lõike 4¹ sõnastust. Terminid „operaator“ ja „vanemoperaator“ asendatakse terminitega „laevaliiklusjuht“ ja „vanemlaevaliiklusjuht“.

Eelnõu § 1 punktiga 51 asendatakse MSOSi § 51 lõigetes 4²–7, § 52 lõigetes 1–4, § 53 lõigetes 3 ja 4, § 59 lõikes 7 ning § 62 lõike 2 punktis 10 sõnad „laevaliikluse korraldamise süsteemi operaator“ vastavas käändes läbivalt sõnaga „laevaliiklusjuht“.

Eelnõu § 1 punktiga 52 asendatakse MSOSi § 51 lõigetes 5 ja 6, § 52 lõikes 4 ning § 53 lõikes 3 sõna „operaatori“ sõnaga „laevaliiklusjuhi“.

Eelnõu § 1 punktiga 53 asendatakse MSOSi § 51 lõikes 7 sõna „vanemoperaatori“ sõnaga „vanemlaevaliiklusjuhi“.

Eelnõu § 1 punktiga 54 täiendatakse MSOSi § 52 lõikega 2¹. Tegemist on sättega, mis on praegu kirjas majandus- ja taristuministri 30. augusti 2019. a määruses nr 55 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“, kuid tegemist on üldise, isikutele kohustusi kehtestava normiga, mis peab olema sätestatud seaduse tasandil.

Nimetatud määruse § 1 lõike 2¹ kohaselt peab VTS piirkonnas liikleva, triivis oleva või ankurdatud laeva laevajuht pidama vastaval töökanalil raadiovahti ja olema valmis kahepoolseks raadiosideks. Nõue kehtib laevajuhtidele, kelle laeva kohustuslikku varustusse kuulub VHF (ultralühilaine, mereside sagedusribas 156–174 MHz) raadioseade. VHF raadioseade peab olema laevadel, mis kuuluvad MSOS § 19 lõike 5 alusel kehtestatud volitusnormi reguleerimisalasse. Need laevad on:

- 12-meetrise ja suurema kogupikkusega kalalaev;
- alla 24-meetrise pikkusega reisilaev;
- alla 500-se kogumahutavusega kaubalaev;
- muud laevad niivõrd, kuivõrd need ei ole sätestatud käesoleva paragrahvi lõigete 4 ja 6 alusel kehtestatud või muus õigusaktis või rahvusvahelises konventsioonis.

Eelnõu § 1 punktidega 55 ja 56 asendatakse MSOSi § 53 lõigetes 3 ja 4 sõna „kaptenile“ sõnaga „laevajuhi“. Sätte kohaselt vastutab VTSi laevaliiklusjuht tahtlikult või hooletuse tõttu kaptenile edastatud informatsiooni eest, mis põhjustas või võis põhjustada laevaõnnetuse. Laeva navigatsioonivahis ei pruugi olla alati laeva kapten, vaid võib olla ka muu vastava kvalifikatsiooniga laevaohvitser ehk laevajuht (nt vanem- ja vahitüürimees). MSOS § 53 lõigetes 1 ja 2 samasisulisi muudatusi ei tehta, sest kõnealused sätted reguleerivad kapteni vastutust laevaliikluse korraldamise süsteemi eeskirjade rikkumise eest. Kaubandusliku meresõidu koodeksi § 62 kohaselt ning ka laevasõidu üldpõhimõttena lasub kaptenil laeva üldjuhtimine, sealhulgas laeva navigeerimine, kõikide ohutu laevasõidu tagamiseks vajalike meetmete rakendamine, korra säilitamine laeval, kõige selle ärahoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile.

Eelnõu § 1 punktiga 57 täiendatakse MSOSi § 57 lõiget 1 punktiga 7¹. Kaitseministeeriumi ettepanekul vabastatakse kohustusliku lootsimise alas:

- Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (NATO) liikmesriigi ja muu välisriigi, kellega Eesti teeb sõjalist koostööd, sõjalaevad, ning
- ranniku- ja piirivalve ning reostustõrje funktsiooni täitvad Euroopa Liidu liikmesriigi ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi laevad.

Laevad peavad võrdselt Eesti sõjalaevadega saama harjutada igas olukorras Eesti vetes, et olla valmis täitma kas sõjalisi või ranniku- ja piirivalvamise funktsiooniga ülesandeid, sealhulgas otsingu- ja päästetööd ja merereostustõrje tööd. Kui Eesti riigi abistamise korral on need laevad vabastatud kohustuslikust lootsimisest, siis muude koostööjuhtumite puhul mitte. Õppused on hädavajalikud, et harjutada koostööd tegelikkuses juhtunud olukorra edukaks lahendamiseks.

Vabastus ei kehti juhul, kui laev kasutab sadama akvatooriumil manööverdamiseks või sadamasse sisenemiseks või sealt väljumiseks vedurlaeva abi või kui lootsi olemasolu nõuab sadamapidaja. Kuna lootsimisest on vabastatud Eesti Vabariigi sõjalaevad, siis antakse analoogne vabastus ka NATO ja teiste Eesti Vabariigi sõjalise koostöö partnerite sõjalaevadele (edaspidi koos teise riigi sõjalaev), samuti ranniku- ja piirivalve funktsiooni täitvatele välisriigi laevadele (edaspidi piirivalvelaev). Vabastuse absoluutseks tingimuseks on alati meresõiduohutuse tagamine. Kui nimetatud sõjalaev või piirivalvelaev tahab siseneda sadamasse ja manööverdamise abistamiseks kasutada vedurlaeva teenust ja laeval ei ole lootsi, siis võib tekkida meresõiduohutuse tagamisel vajakajäämisi. Vastavalt § 54 lõikele 1 toimub kohustusliku lootsimise alas lootsimine laeva ohutu meresõidu tagamiseks. Loots tunneb hästi lootsimispiirkonna hüdrograafilisi, navigatsioonilisi, meteoroloogilisi ja muid olusid ning on laeva kaptenile navigeerimisel nõuandjaks.

Samuti peab teise riigi sõjalaev ja ranniku- ja piirivalvelaev kasutama lootsi abi, kui sellise nõude on esitanud sadamapidaja. Seega tuleb lootsita sadamasse sisenemise vabastus eelnevalt kooskõlastada sadamapidajaga.

Teise riigi sõjalaeva või ranniku- ja piirivalvelaeva kapten, kes satub esmakordselt Eesti vetesse, võib siiski lootsi nõuandeid vajada. Isegi kui laev on kohustusliku lootsimise alas lootsimisest vabastatud, võib kapten soovi korral siiski lootsi abi kasutada. Sellisel juhul teeb laevaagent või muu isik ettenähtud korras lootsitellimuse.

Eelnõu § 1 punktiga 58 täiendatakse MSOSi § 57¹ lõikega 5¹ ning nähakse lootsitasõidu loa taotlemise protsessis ette, et lootsi juhendamisel sadama külastuse sooritamiseks tuleb esitada lootsitellimus ja maksta lootsitasu kehtestatud tasumäärade järgi.

Lootsitasõidu luba annab laevale õiguse liigelda kohustusliku lootsimise alas lootsiteenust kasutamata. MSOSi § 57¹ lõike 4 kohaselt peab lootsitasõidu loa taotlemisel reisilaeva kapten ja vanemtüürimees (vastavalt kapteni ja vanemtüürimehe ametikohal) olema viimase 12 kuu jooksul lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt kümnel korral. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt peab lootsitasõidu loa taotlemisel ka muu laeva kapten viimase 12 kuu jooksul olema lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt kümnel korral (tõendatakse arvestuslehega). Lõikes 5 viidatud lõike 3 tähenduses on sadama külastus üks sadamasse sissesõit ja väljasõit, kusjuures laevaga manööverdab üksnes kapten või vanemtüürimees, kellele taotletakse lootsitasõidu luba. Kuidas lootsiteenuse osutaja lootsitasõidu loa taotlemiseks väljaõpet pakub ja kuidas selle eest tasutakse, kehtiv seadus aga ei reguleeri.

Paragrahvi 57¹ lisatakse lõige 5¹, mille kohaselt lootsi juhendamisel sadama külastuse sooritamiseks tuleb esitada lootsitellimus ja maksta lootsitasu kehtestatud tasumäärade järgi. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“ (edaspidi *lootsimise korra määrus*) § 1 lõike 2 kohaselt tellib lootsi laevale majandustegevuse teate esitanud laevaagent ja Eesti riigilippu kandvale laevale võib lootsi

tellida ka reeder. Kõnealune tellimus esitatakse lootsiteenuse osutajale elektroonilisse mereinfosüsteemi kaudu. Lootsitellimus tuleb esitada ka juhul, kui näiteks konkreetsel sadamakülastusel on reisilaeva kaptenil ja vanemtüürimehel olemas lootsitasõidu load, kuid luba soovitakse taotleda mõnele teisele kaptenile või vanemtüürimehele. Loots koostab laeval viibimise kohta lootsikviitungi, kuhu märgib märkusena, et tegemist oli väljaõppe eesmärgil laeval viibimisega. Lisaks tuleb praegu sadama külastuse kohta täita majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.09.2011. a määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ (*muutmisel*) lisa 1 kohane arvestusleht, millel loots kinnitab oma allkirjaga, et laevajuht isiklikult manööverdas laevaga sadamas või reidil. Sadama külastuste arvestusleht tuleb esitada lootsitasõidu loa taotlemisel Transpordiametile.

Lootsi kasutamise eest esitab Riigilaevastik MSOS § 68 kohaselt lootsitasu maksmiseks makseteatise, mille alusel tuleb tasuda lootsitasu.

Eelnõu § 1 punktiga 59 täiendatakse MSOSi 57¹ lõikes 9 asuvat ministri määruse volitusnormi selliselt, et see hõlmaks ka lootsitasõidu loa taotlemist, et viia volitusnorm kooskõlla määruse sisuga.

Eelnõu § 1 punktiga 60 asendatakse **MSOSi § 58 lõike 2² punktis 4** sõna „lootsimispiirkonda“ sõnadega „kohustusliku lootsimise ala“. Säte reguleerib avamerelootsi tegevuspiirkonda, praeguses sõnastuses on lootsimispiirkonna mõiste kasutamine eksitav. Kohustusliku lootsimise ala jaguneb lootsimispiirkondadeks, mis on nimetatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruses nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“. Lootsimispiirkonnaks on näiteks Tallinna või Pärnu lootsimispiirkond. Avamerel lootsib avamereloots laeva aga väljaspool kohustusliku lootsimise ala kogu Läänemere ulatuses.

Eelnõu § 1 punktiga 61 muudetakse MSOS § 58¹ lõiget 4, kus on esitatud vanemmerelootsi kutsetunnistuse taotlemise eeldused. Muudatus on lisatud eelnõule pärast esimest kooskõlastusringi Riigilaevastiku ettepanekul.

MSOS-i § 58¹ lõikes 4 muudetakse vanemmerelootsi kutse taotlemise eeldusi. Kehtiva seaduse kohaselt võib mereloots taotleda vanemmerelootsi kutset, kui ta on töötanud lootsimispiirkonnas merelootsina vähemalt nelja aasta jooksul ja teostanud vähemalt 1000 lootsimist, millest vähemalt kümme on praktilised lootsimised vanemmerelootsi juhendamisel. MSOS § 58 lõike 2² punktis 4 on merelootsil lubatud laevade lootsimine lootsimispiirkonna ulatuses sõltuvalt kutsetunnistusele kantud piirangutest, kuid mitte suuremate kui 100 000-se kogumahutavusega laevade lootsimine. Lähtutud on põhimõttest, et mereloots omandab töö käigus kogemused, mis võimaldavad tal kõigepealt tõsta kogumahutavuse piirangut merelootsi kutsetunnistusel (MSOS § 58² lõige 4) ning seejärel taotleda vanemmerelootsi kutset.

Arvestades lootsimiste arvu pidevat langust ei ole tänases olukorras tõenäoline, et loots jõuaks nelja aasta jooksul teostada 1000 lootsimist. Sündmused, mis algasid 2020. a (COVID-pandeemia ja hiljem Venemaa Föderatsiooni täiemahuline sõda Ukrainaga), on avaldanud negatiivset mõju nii tarneahelatele kui ka turismivoogudele. Kõik see on omakorda kaasa toonud laevakülastuste arvu languse, mis on avaldanud negatiivset mõju ka lootsimiste arvule. 2019. a teostati 10 780 lootsimist, 2020. a – 8 732, 2021. a – 9 033, 2022. a – 8 607 ja 2023. a

– 7 064. (Kuni 1. juulini 2023. a osutas lootsiteenus AS Eesti Loots, alates 1. juulist 2023. a osutab lootsiteenust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik).

Võrreldes 2019. aastaga on lootsimiste arv vähenenud 34,5%. Riigilaevastikus töötab 39 lootsi, mistõttu keskmine lootsimiste arv ühe lootsi ühes aastas on 180. Nelja aasta jooksul on lootsil võimalik hinnanguliselt teostada 700 lootsimist. Nendest kalkulatsioonidest lähtuvalt asendatakse seaduses nelja aasta jooksul teostatavate lootsimiste arv 1000 arvuga 700. Muudatus ei avalda mõju meresõiduohutusele, kuna endiselt jääb kehtima nõue, et merelootsina töötamise aja jooksul ei ole lootsi süüil esinenud laevaõnnetust, ohtlikku juhtumit ega lootsimisega seotud meresõiduohutuse nõuete rikkumist. Samuti tuleb merelootsil teostada vähemalt kümme praktilist lootsimist vanemmerelootsi juhendamisel. Lisaks näeb MSOS § 58¹ lõige 6 ette, et lootsi kvalifikatsiooniastme tõstmiseks tuleb sooritada kvalifikatsioonieksam, milles kontrollitakse lootsi teadmisi ja oskusi. Seda korraldab Transpordiamet.

Eelnõu punktiga 62 muudetakse MSOS § 58¹ lõike 5 sõnastust järgmiselt: „Avamerelootsi kutset võib taotleda isik, kes omab Eesti meresõidudiplomit ja on töötanud kaptenina või vanemtüürimehena laeval kogumahutavusega 3000 ja enam vähemalt neli aastat või omab vanemmerelootsi kutset“.

Pärast kooskõlastusringi on eelnõule lisatud Transpordiameti ettepanekul avamerelootsi kutse saamise eeldus - Eesti meresõidudiplomi nõue. Nõue, et meresõidudiplom peab olema väljastatud Eesti riigi poolt, on seotud Läänemere riikide ja Norra lootsindusega seotud asutuste (BPAC) vahelise kokkuleppega (MOU), mille kohaselt kehtestab iga osalisriigi pädev asutus nõuded avamerelootsi kutse taotlemiseks. Meresõidudiplomite väljastamine on korraldatud Transpordiamet poolt, kes omab Eesti meresõidudiplomite väljastamisel ülevaadet taotlejate haridusest, kvalifikatsioonist ja läbitud meresõidupraktikast jms teavet, mis tagab meresõiduohutuse ja merekeskkonna reostuse vältimise.

Eelnõu punktiga 63 täiendatakse MSOS-i § 58¹ lõikega 5² ning sätestatakse viidete kaudu, millised dokumendid avamerelootsi kutse taotleja või lootsi tööandja Transpordiametile esitab. Täiendus on lisatud pärast kooskõlastusringi Transpordiametilt saabunud ettepanekul. Avamerelootsi kutset saab taotleda § 58¹ lõike 5 kohaselt kas kapten ja vanemtüürimees (tööandjaks ei pea olema Riigilaevastik) või vanemmereloots (vanemmerelootsi tööandjaks on Riigilaevastik). Sel põhjusel on sätet täiendatud selliselt, et taotlejaks saab olla nii avamerelootsi kutse taotleja ise või siis lootsi tööandja.

Samas on täpsustatud, et kui dokumendid on kättesaadavad meremeeste registrist, mis on Transpordiameti peetav andmekogu, siis dokumente Transpordiametile siiski esitada vaja ei ole. Meremeeste register on pidevas arenduses ja kui nõutavad andmed on Transpordiametile juba kättesaadavad, siis administratiivse koormuse vähendamiseks täiendavalt dokumente siiski esitama ei pea (hea halduse põhimõte).

Lisaks on täpsustatud, et avamerelootsi kutse taotlemisel tuleb esitada tegevusluba omava mereõppeasutuse väljastatud tunnistused Transpordiameti heakskiidetud Läänemere avamerelootside koolituse õppekava ja polaarvetes sõitva laeva käitamist käsitleva õppekava läbimise kohta. Tegemist on nõuetega, mis on praegu kirjas majandus- ja taristuministri 11.07.2022. a määruse nr 53 „Lootsi kvalifikatsioon ja kutsetunnistus“ § 2 lõike 2 punktides 1 ja 2. Tegemist on nõuetega, mis peavad kehtima seaduse tasemel, seetõttu sätestatakse need MSOSis.

Suur osa avamerelootsi väljaõppest toimub selleks ettenähtud valmendil, mis peab vastama STCW konventsiooni reegli I/12 nõuetele ja olema tootja sertifitseeritud. Konventsiooni reeglit täpsustavate valmendite kasutamise põhimõtete kohaselt peab osalisriik peab tagama, et kohustusliku valmendil põhineva väljaõppe jaoks kasutatavad valmendid:

- on sobivad valitud eesmärkide ja väljaõppe ülesannete täitmiseks;
- suudavad imiteerida vastavate pardaseadmete tööd väljaõppe eesmärkidele vastava füüsilise realistlikkusega ning neil on nimetatud seadmetele omased omadused, piirangud ning võimalikud vead;
- reageerivad piisava realistlikkusega, et võimaldada õpilasel omandada väljaõppe eesmärkidele vastavaid oskusi;
- tagavad kontrollitud töökeskkonna, kus suudetakse tekitada mitmesuguseid erinevaid tingimusi, sh väljaõppe eesmärkidele kohaseid häire-, ohu- või ebatavalisi olukordi;
- toimivad liidesena, mille kaudu õpilane suhtleb seadmete, imiteeritud keskkonna ja vajadusel koolitajaga, ja
- võimaldavad koolitajal kontrollida, jälgida ning salvestada harjutusi, eesmärgiga anda õpilastele tõhusat tagasisidet.

MSOSi § 9 lõike 4 kohaselt lisatakse MSOS § 7 punkt 11 kohase tegevusloa taotlemisel muuhulgas tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu. Transpordiamet kontrollib valmendi vastavust mereõppeasutuse tegevusloa taotluse läbivaatamise käigus.

Eelnõu § 1 punktiga 64 asendatakse **MSOS paragrahvi § 58¹ lõikes 8** sõna „kvalifikatsiooniastme“ sõnadega „kutse või kvalifikatsiooniastme tõstmise“. Sätte sõnastus viiakse kooskõlla paragrahvi ülejäänud sätete sõnastusega.

Eelnõu § 1 punktiga 65 muudetakse **MSOS § 58² lõige 1** ja sõnastatakse see selliselt, et taotluse mitte enam loots ise, vaid lootsi töödandja (Riigilaevastik). Muudatus on kooskõlas MSOS § 58⁵ punkti 2 muudatusega.

Eelnõu § 1 punktiga 66 täiendatakse MSOSi § 58² lõikega 4 teise lausega. Paragrahv 58² käsitleb lootsi kutsetunnistuse tingimuste muutmist, sh lootsi kutsetunnistusele kantava lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks. Kehtiva lõike 4 kohaselt tuleb lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks lootsil praktiseerida lootsimist selle piirkonna sadamas asjaomase lootsi juhendamisel vähemalt kümnel korral ning sooritada kvalifikatsioonieksam asjaomase sadama jaoks.

MSOSis ei ole aga reguleeritud olukorda, kui lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks praktilise lootsimise tegemine ei ole võimalik, kuna vastavat sadamat külastavad laevad harva või puuduvad laevakülastused sootuks, mida saab kontrollida EMDE alusel. Sellisel juhul ei ole kehtiva seaduse kohaselt praktiliselt üldse võimalik lootsimispiirkonna sadama piirangut muuta või kaotada. Sarnaselt MSOSi § 58² lõikega 4¹, milles lubatakse uue sadama rajamisel praktiseerida lootsimist MSOS § 7 punkti 11 kohast tegevusluba omava mereõppeasutuse valmendil, antakse ka lõikes 4 võimalus konkreetset sadamat külastavate laevade vähesuse või laevakülastuste puudumisel teha kõik kümme lootsimist valmendil.

Eestis on mitu sadamat, mida laevad külastavad harva. Näiteks Kunda-Loksa lootsimispiirkonnas asuvat Loksa sadamat ei ole üksi laev külastanud viimaste aastate jooksul. Laevad külastavad harva ka Saaremaa süvasadamat. Muudatus on vajalik, et lootsiteenuse osutajal oleks tagatud iga sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajalikku kutsetunnistust omavad

lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates.

Lisaks valmendil praktiseerimisele tuleb sarnaselt kehtivale MSOSi § 58² lõikele 4 sooritada lisaks asjaomase sadama jaoks kvalifikatsioonieksam.

Eelnõu § 1 punktiga 67 muudetakse MSOSi § 58² lõiget 4¹. Säte reguleerib lootsimise praktiseerimist valmendil. Võrreldes kehtiva seadusega on täpsustatud, et sättes nimetatud mereõppeasutusel peab olema MSOS § 7 punkti 11 kohane tegevusluba. Ainuke vajaliku tegevusloaga mereõppeasutus, kes pakub õpet valmenditel, mis vastavad STCW reegli I/12 nõuetele (mida osalisriik peab tagama) ja mis on tootja poolt sertifitseeritud, on hetkel Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

Eelnõu § 1 punktiga 68 tunnistatakse kehtetuks § 58³ lõige 1. Sarnane säte esitatakse § 58³ uues lõikes 1¹.

Eelnõu § 1 punktiga 69 täiendatakse § 58³ lõigetega 1¹ ja 1². Sätete sõnastust on korrigeeritud, et viia need kooskõlla ülejäänud MSOS lootsi kutse andmist, tingimuste muutmist ja kutsetunnistuse pikendamist puudutavate sätetega. Paragrahv 58³ lõige 1¹ reguleerib taotluse esitamist kutsetunnistuse kehtivusaja pikendamiseks ja § 58³ lõige 1² näeb ette, et kutsetunnistuse kehtivusaja pikendamiseks peab loots sooritama kvalifikatsioonieksami. Kvalifikatsioonieksami sooritamist reguleeris seni § 58³ lõige 1, mis käesoleva eelnõu alusel tunnistatakse kehtetuks.

Eelnõu § 1 punktidega 70–72 täpsustatakse MSOSi §-s 58⁵ lootsi tööandja kohustusi. Alates 1. juulist 2023. a osutab lootsiteenust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik, kes on ühtlasi MSOSi mõistes lootsi tööandja. Transpordiamet menetleb taotluseid vastavalt haldusmenetluse seadusele.

MSOSi §-s 58⁵ punktis 2 täpsustatakse, milliseid dokumente peab lootsi tööandja (Riigilaevastik) lootsi kutse saamiseks Transpordiametile esitama (edastama). Sõltumata dokumentidest esitatakse edaspidi kõik vajalikud dokumentid Transpordiametile Riigilaevastiku kaudu, kes selleks vajalikud dokumentid kokku koondab, sh taotlus. Arvestades eelnevat muudetakse edaspidi ka majandus- ja taristuministri 11.07.2022 määrust nr 53 „Lootsi kvalifikatsioon ja kutsetunnistus“, mille kohaselt esitab hetkel loots või lootsikandidaat osaliselt dokumentid ise.

Samuti lisatakse, et kui dokumentid on kättesaadavad Transpordiameti peetavast andmekogust, siis neid eraldi esitada pole vaja.

MSOSi § 58⁵ punktis 3 täpsustatakse tööandja kohustusi lootside väljaõppes. Lootsi tööandja (Riigilaevastik) peab korraldama lootside väljaõpet, kui lootsimispiirkonnas muutub navigatsiooniline olukord, näiteks sadamasse uute kaide rajamine, süvenduskanali rajamine, laevatee muutmise jne. Samuti peab tööandja korraldama vajaduse korral väljaõpet enne, kui loots läheb kvalifikatsioonieksamile. MSOSi § 58¹ lõike 6 kohaselt tuleb lootsi kutse saamiseks või kvalifikatsiooniastme tõstmiseks sooritada kvalifikatsioonieksam, millel kontrollitakse lootsikandidaadi või lootsi teadmisi ja oskusi. Kvalifikatsioonieksami korraldab Transpordiamet. Samuti tuleb MSOSi § 58³ lõike 1 kohaselt sooritada lootsi kutsetunnistuse kehtivusaja lõppemisel kehtivusaja pikendamiseks lootsi kvalifikatsioonieksam.

Lisaks peab tööandja korraldama lootside väljaõpet, kui võetakse kasutusele uus sadam. See on praegu sätestatud MSOSi § 58⁵ punktis 4. Säte on seotud MSOSi § 58² lõikega 4¹, mis reguleerib lootsi kutsetunnistuse muutmise võimalust olukorras, kui lootsipiirkonda rajatakse uus sadam. Lootsiteenuse osutaja peab tagama iga sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajaliku kutsetunnistusega lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates.

Sättest jäetakse välja viide uue lootsimispiirkonna kasutuselevõtmisele, kuna uusi lootsimispiirkondi enam ei looda.

Kuna lootsi tööandja tänapäeval õppusi ei korralda, atesteerimist ei tee ega kvalifikatsioonieksamile ei suuna, siis loobutakse eelnimetatud sätetes vastavast kohustusest. Kehtiv seadus nägi ette, et lootsi tööandja on kohustatud korraldama õppusi ja atesteerima lootse nende lootsimispiirkonnas kavandatava navigatsioonilise olukorra muudatuse korral ja enne kvalifikatsioonieksamile suunamist. Muudatuse kohaselt on tööandja kohustuseks vaid korraldada lootside väljaõpet.

MSOSi § 58⁵ punkt 4 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik lootsi tööandja lootside väljaõppega seotud kohustused (sh lootside väljaõpe uute sadamate kasutuselevõtmisel) on koondatud sama paragrahvi punkti 3 ning viide uue lootsimispiirkonna kasutuselevõtmisele pole enam asjakohane.

MSOS § 58⁵ punkt 5 muudetakse ja sõnastatakse ümber. MSOS §-s 58⁵ punktis 5 täpsustatakse tööandja kohustusi seoses lootside praktiseerimisega. Lootsi tööandja (Riigilaevastik) peab juhul, kui loots ei ole töötanud lootsimispiirkonnas 12 kuud või enam, korraldama lootsi praktiseerimise piirkonnas selle piirkonna asjaomase lootsi juhendamisel vähemalt kümnel korral.

Eelnõuga lisatakse võimalus, et praktilisi lootsimisi võib loots teostada ka MSOS § 7 punkt 11 kohast tegevusluba omava mereõppeasutuse valmendil. MSOS § 7 punkt 11 kohaselt peab ettevõtjal olema tegevusluba muu hulgas sama seaduse 5. peatüki kohase laevapere liikme erialaseks ettevalmistamiseks (välja arvatud laevakoka koolitus). Vastava tegevusloa omajaid on Eesti neli, kellest valmendi on TalTech'i Mereakadeemial.

Valmendil praktiseerimise võimaluse lisamise ettepaneku on teinud lootsid. Valmendil lootsimine võimaldab lootsil praktiseerida lootsimist erinevate laevatüüpide simulatsiooni mudelitel ja erineva lainetuse, ilmastiku jms oludes. Praktikas ei pruugi lootsil olla võimalust erinevates ilmastikuoludes ja erinevat tüüpi laevadega praktilist lootsimist teostada. Mitu lootsimist teostab loots reaalsetes oludes ja mitu valmendil, on tööandja otsustada. Eelistatud on siiski praktiseerimine reaalsetes oludes. Samas võib esineda olukord, kus reaalses olukorras lootsimise praktiseerimine ei ole osaliselt või tervikuna üldse võimalik. Eestis on mitu sadamat, mida laevad külastavad harva või puuduvad laevakülastused üldse. Näiteks Kunda-Loksa lootsimispiirkonnas asuvat Loksa sadamat ei ole üksi laev külastanud viimaste aastate jooksul, samuti vastloodud Pakrineeme sadamat. Laevad külastavad harva ka Saaremaa süvasadamat. Kui lootsil ei ole võimalik mõnes sadamas laeva lootsimist praktiseerida, siis on õigustatud, et tööandja võimaldab lootsil kõik vajalikud lootsimised teostada valmendi. Kui aga mõnd kohustusliku lootsimise piirkonnas asuvat sadamat laevad siiski külastavad, kuid külastuste arv on vähenenud, on põhjendatud, et tööandja võimaldab osasid lootsimisi teostada valmendil.

Muudatus on vajalik, et lootsiteenuse osutajal oleks tagatud iga lootsimispiirkonna ja nendes asuvate sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajalikku kutsetunnistust omavad lootsid ja nende asendamise vajadusel ka vajalik tugevusvaru, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates.

Eelnõu § 1 punktiga 73 täiendatakse MSOSi §-ga 60¹, millega lisatakse seadusesse võimalus lootsida samal ajal mitut laeva.

Muudatusega antakse olukorras, kus meresõiduohutus on tagatud, võimalus üksteise järel liikuvaid laevu lootsida, ilma et loots viibiks teisel laeval. Samaaegselt mitme laeva lootsimisel on tähtsaimaks eelduseks meresõiduohutus.

Lisatava § 60¹ lõike 1 kohaselt võib vanemmereloots lootsida samaaegselt mitut laeva. Selleks peavad olema aga täidetud kõik järgmised tingimused:

1) vanemmerelootsil peab mitme laeva samaaegseks lootsimiseks olema kõigi samaaegselt lootsitavate laevade kaptenite nõusolek. Agent vahendab kapteni nõusolekut enne mitme laeva samaaegselt lootsima asumist. Täiendavalt saab kapten anda nõusoleku vahetult enne mitme laeva samaaegse lootsimise alustamist. Kapteni nõusolek võib olla suuline (raadio teel), kui nõusolekut saab tehniliselt taasesitada.

2) vanemmerelootsil peab olema võimalik kasutada samaaegselt lootsitavate liikumise jälgimiseks ja side pidamiseks vajalikke lootsitava laeva seadmeid;

3) vanemmereloots ning kõigi samaaegselt lootsitavate laevade kaptenid peavad olema veendunud, et tagatud on meresõiduohutus. Kui lootsil või ühe laeva kaptenil on kahtlus, et meresõiduohutus ei ole tagatud, siis mitut laeva samaaegselt lootsida ei tohi. Kui laevade liikumisega on juba alustatud, siis katkestatakse mitme laeva samaaegne lootsimine ning taga liikuv laev, millel pole lootsi peal, jääb triivi või ankrusse ning jääb ootama lootsi.

Mitme laeva samaaegse lootsimise võimaluse lisamine on tingitud vajadusest pakkuda lootsiteenust võimalikult otstarbekalt ning on seotud vajadusega selliselt laevu lootsida nn Väinameres transiidil ehk Väinemere läbimisel ilma sadamatesse sisenemata. Ettepanekuid karavanis liikuva laevade lootsimise lubamiseks esitanud lootsiteenust vajavate laevade kaptenid. Kuna mitme laeva samaaegne lootsimine on kõrgendatud riskiga tegevus, võib seda läbi viia vaid vanemmereloots.

MSOSi § 60¹ lõikes 2 sätestatakse, et samaaegselt lootsitavate laevade lootsimisel vormistab vanemmereloots iga lootsitava laeva kohta eraldi lootsikviitungi. Lootsikviitungile kantavate andmete loetelu on esitatud lootsimise korra määruses.⁷

MSOSi § 60¹ lõikes 3 nähakse ette, et mitme laeva samaaegse lootsimise korra ja täpsemad tingimused kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Vastava rakendusakti kavand on esitatud seletuskirja lisas. Mitme laeva samaaegse lootsimise kord ja tingimused lisatakse majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määrusesse nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“.

Määruse kavandis on nimetatud, et mitme laeva samaaegne lootsimine on lubatud lootsimisel läbi Väinamere sadamat külastamata ehk nn Väinamere transiidi puhul. Nn Väinamere transiit on lubatud määruse § 4 lõike 2 punktides 14 ja 15 nimetatud punktide vahel. Samuti on määruse

⁷ Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed: <https://www.riigiteataja.ee/akt/109062023013?leiaKehtiv>

kavandis esitatud lisaks seaduses esitatud tingimustele täiendavad tingimused laevade samaaegseks lootsimiseks, et oleks tagatud meresõiduohus. Näiteks on määruse kavandis ette nähtud, et samaaegselt võib lootsida mitte rohkem kui kahte laeva, loots peab asuma neist esimesel ja lootsil peab olema tagumise laeva kapteni nõusolek liikumiseks ilma lootsita. Ilma lootsita liikuva laeva kapten peab olema varasemalt sama teekonda läbinud eelneva 12 kuu jooksul lootsi juhendamisel neli korda. Seega ei lubata mitme laeva samaaegse lootsimise korral liikuda ilma lootsita laeval, mille kapten ei ole piirkonda varasemalt koos lootsiga läbinud. Varasemalt koos lootsiga piirkonda läbides on kapten teadlik piirkonna hüdrograafilistest, navigatsioonilistest, meteoroloogilistest ja muudest oludest. Valitsema peavad soodsad ilmaolud. Ilma lootsita liikuva laeva käituriid ning side- ja navigatsioonivahendid peavad olema töökorras.

Eelnõu § 1 punktiga 74 muudetakse MSOSi § 62 lõike 2 punkt 4 ja sõnastatakse see ümber. Muudatus on eelnõusse lisatud pärast kooskõlastusringi Riigilaevastiku ettepanekul. MSOS § 62 sätestab lootsi kohustused ja vastutuse. Lootsi ülesandeks on kaptenile laeva juhtimisel nõu anda (MSOS § 62 lg 1). Lootsi kohustused on loetletud § 62 lõikes 2. MSOS § 62 lõike 2 punkt 4 kehtiva sõnastuse kohaselt on loots kohustatud esitama enne lootsimist lootsimiskava ning teavitama laeva kaptenit lootsimispiirkonna hüdrograafilistest, navigatsioonilistest, meteoroloogilistest ja muudest oludest. Praktikas toimuvad need tegevused vastupidiselt – esmalt teavitab loots kaptenit lootsimispiirkonna erinevatest oludest ja seejärel koostab koos kapteniga lootsimiskava. Kuna loots on kapteni nõuandja, siis ei koosta ta lootsimiskava üksi vaid koos kapteniga, kes vastutab laeva juhtimise eest. Vastavalt MSOS § 59 lõikele 1 on lootsi nõuanded soovituslikku laadi. Sätte muudatusega viiakse regulatsioon kooskõlla praktikas tavapärase tegevusega.

Eelnõu § 1 punktiga 75 muudetakse MSOSi § 62 lõike 2 punkti 9 ja sõnastatakse see selliselt, et loots on kohustatud merereostusest teatama Kaitsevæle (merereostuse likvideerimise eest vastutav asutus) ja sadamas lisaks sadamakaptenile. Lisaks on oluline, et teave reostusest sadamas jõuaks samuti sadamakaptenini.

Eelnõu § 1 punktiga 76 täpsustatakse MSOSi § 67 lõikes 1 lootsimise kviitungi vormistamist. Sätte kehtiva sõnastuse kohaselt vormistab laevale saabunud loots lootsikviitungi. MSOSi § 60 näeb ette, et kui halbade hüdrometeoroloogiliste olude tõttu või muul põhjusel ei ole lootsil võimalik laevale minna, korraldab loots kapteni nõusolekul laeva lootsimist lootsilaevalt või mõnelt teiselt laevalt, välja arvatud teiselt lootsitavalt laevalt. Kuna seadus näeb ette, et lootsimiseks ei pea loots alati minema laeva pardale, siis täpsustatakse ka MSOSi § 67 lõikes 1 lootsikviitungi vormistamise regulatsiooni. Lootsikviitung koostatakse lootsimise kohta olenemata sellest, kas lootsimine toimub lootsitava laeva, lootsilaeva või mõne muu laeva pardalt. Muudatus on seotud eelnõuga seadusesse lisatava MSOSi §-ga 60¹.

Eelnõu § 1 punktiga 77 täiendatakse MSOSi § 68 pealkirja selliselt, et pealkirjas oleks viidatud ka lootsitasu maksmise korrale. Eelnõuga sätestatakse MSOS-s ka lootsitasu maksmise kord.

Eelnõu § 1 punktiga 78 täiendatakse MSOSi § 68 lõiget 2 selliselt, et lootsimise eest võib lisaks reederile lootsitasu maksta ka laevaagent või sadamapidaja. Analoogne regulatsioon on MSOSis veeteetasu maksmise kohta. MSOSi § 51¹ lõike 3 kohaselt tasub veeteetasu reeder või laevaagent. Kuna lootsitellimusi saab esitada laevaagent, siis on põhjendatud ette näha, et lootsitasu maksmise kohutus võib olla ka laevaagendil. Samuti jäetakse sättest välja piirang, et

lootsitasu makstakse vaid lootsimise eest kohustusliku lootsimise alas, kuna seadus näeb ette ka avamereloomitsimise, mida ei tehta kohustusliku lootsimise alas.

Seadusesse lisatakse samuti võimalus, et lootsitasu maksja võib olla ka sadamapidaja. Seda juhul, kui lootsitellimuse on teinud sadamapidaja. Sadamapidaja võib lootsitellimuse teha sadama akvatooriumil laeva manööverdamiseks ühelt kaitl teiselt, dokkimiseks, avariiliseks väljumiseks jms. Tegemist on tavapärase praktikaga, et lootsitellimusi esitab vajaduse korral ka sadamapidaja.

Lootsitasu maksjate puhul ei ole tegemist solidaarvõlgnikuga, vaid lootsitasu maksmise kohustus on igal konkreetselt isikul tema lootsitellimuse kohaselt.

Lootsimise korra määruse § 1 lõike 2 kohaselt tellib lootsi laevale majandustegevuse teate esitanud laevaagent ja Eesti riigilippu kandva laeva puhul võib lootsi tellida ka reeder. Kõnealune tellimus esitatakse lootsiteenuse osutajale elektroonilisse mereinfosüsteemi kaudu

Reeder tasub lootsitasu juhul, kui tegemist on:

- Eesti riigilippu kandva laevaga ja reeder on teinud lootsitellimuse;
- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse ja märkinud selles lootsitasu maksjana reederi;
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent ja laevaagent on lootsitasu maksjana märkinud lootsitellimuses reederi.

Laevaagent tasub lootsitasu juhul, kui tegemist on:

- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse ja märkinud selles lootsitasu maksjana enda;
- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse, kuid lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged (vt MSOSi § 68 uus lõige 5²);
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent ja on märkinud selles lootsitasu maksjana enda;
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent, kuid lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged (vt MSOSi § 68 uus lõige 5²).

Sadamapidaja tasub lootsitasu juhul, kui ta on teinud lootsitellimuse sadama akvatooriumil lootsimiseks.

Kuna MSOSi § 68 lõikes 5 on sätestatud erisus lootsitasu maksmise kohta, siis on õigusselguse huvides toodud lõikesse 2 viide vastavale sättele.

Eelnõu § 1 punktiga 79 tehakse täpsustus MSOSi § 68 lõikes 2⁶. Sättest jäetakse välja viide sadama akvatooriumile. Kuna MSOSi § 68 lõikes 2² on esitatud juba lootsitasu alam- ja ülemmäärad lootsimisel sadama akvatooriumil, siis puudub vajadus viidata samuti lõikes 2⁶ sadama akvatooriumil lootsimisel kohalduvale lootsitasu arvestamise erisusele.

Eelnõu § 1 punktiga 80 jäetakse MSOSi § 68 lõikes 2⁷ sätestatud volitusnormist välja volitus kehtestada lootsitasu maksmise kord, kuna eelnõuga on lootsitasu maksmise kord reguleeritud seaduse tasandil. Analoogne regulatsioon on kehtestatud seaduse tasandil ka veeteetasu puhul.

Ühtlasi tuleb muuta kliimaministri määrust „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 5).

Eelnõu § 1 punktiga 81 täiendatakse MSOSi § 68 lõikega 2⁸. Muudatus on seotud MSOSi § 60¹ lisamisega, milles sätestatakse võimalus, et loots võib samal ajal lootsida samaaegselt mitut laeva ühelt samaaegselt lootsitavalt laevalt. Lootsitasu reguleerivas paragrahvis nähakse ette, et mitme laeva samaaegse lootsimise korral makstakse kõigi lootsitavate laevade eest lootsitasu täismääras ehk puudub alus lootsitasu tasumiseks vähendatud määras. Analoogselt ei anna lootsitasu vähendamiseks alust ka olukord, kus halbade hüdrometeoroloogiliste olude tõttu ei lootsi loots laeva lootsitava laeva pardalt, vaid teeb seda lootsilaevalt või teiselt laevalt.

Eelnõu § 1 punktiga 82 täpsustatakse MSOSi § 68 lõike 3 sõnastust, kuna lootsitellimust ei tee tavapäraselt laevale mitte kapten, vaid reeder või laevaagent. Kui lootsitellimus on tehtud lootsimiseks alas, kus lootsimine ei ole kohustuslik, ja lootsimisteenusest loobutakse, peab reeder või laevaagent lootsitasu selle eest siiski tasuma.

Eelnõu § 1 punktiga 83 jäetakse MSOSi 68 lõike 4 esimesest lausest välja viide reederile kui lootsitasu maksjale. Tegemist on tehnilise muudatusega, kuna sättes ei ole oluline välja tuua lootsitasu maksjat, vaid sätestada, millise laeva eest lootsitasu ei maksta.

Eelnõu § 1 punktiga 84 täpsustatakse MSOSi 68 lõikes 5 lootsitasu vähendamisega seonduvat. Sätte muutmise vajadust on selgitatud MSOSi § 68¹ lõigete 2–4 muudatuste juures.

Eelnõu § 1 punktiga 85 täiendatakse MSOSi § 68 lootsitasu ja makseteatist käsitleva regulatsiooniga, mis sätestatakse lõigetes 5¹–5⁸. See on analoogne veeteetasu regulatsiooniga, mistõttu on põhjendatud, et mõlema avalikõigusliku tasu regulatsioon on kehtestatud terviklikult seaduse tasandil. Praegu sisaldub lootsitasu maksmise regulatsiooni kehtestamise volitusnorm § 68 lõikes 2⁷.

MSOSi § 68 lõike 5¹ kohaselt laekub lootsitasu riigieelarvesse. Analoogne regulatsioon on selgelt ette nähtud ka kehtiva veeteetasu puhul.

MSOSi § 68 lõike 5² kohaselt arvestab lootsitasu ja väljastab makseteatiseid Riigilaevastik, kui lootsiteenust osutav riigiasutus.

MSOSi § 68 lõike 5³ kohaselt esitab Riigilaevastik lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isikule (reederile, laevaagendile või sadamapidajale) tasumisele kuuluva lootsitasu kohta makseteatise. Kui lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged, esitab Riigilaevastik makseteatise laevaagendile. Selliselt sätestatakse seaduses üheselt mõistetavalt isik, kellele makseteatis esitatakse, isegi juhul, kui maksja või tema andmed on lootsitellimuses märgitud ebaõigesti. Lootsitasu maksja andmed võivad olla puudulikud või ebatäpsed, kui lootsitasu maksjana sisestatakse reederi andmed. Kui laevaagendi andmeid kontrollitakse automaatselt majandustegevuse registrisse lisamisel – ettevõtja peab laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks olema esitanud registrisse majandustegevusteate –, siis reederi andmete puhul sellist automaatkontrolli ei tehta (nt äriregistrisse) või ei saagi teha (kui tegemist on välisriigis registreeritud reederiga).

MSOSi § 68 lõike 5⁴ kohaselt koostatakse makseteatis lootsikviitungi andmete põhjal. Lootsikviitungile kannab loots kõik andmed, mis on lootsimise või lootsitasu arvestamise

seisukohalt olulised, nagu lootsimisel läbitud meremiilid, mäрге sadama akvatooriumil lootsimise kohta, lootsi laevale saabumise ja laevalt lahkumise aeg ja koht, kas esines asjaolusid, mille korral kohaldatakse erisusi või lisatasu jms. Ühe makseteatis võib koostada ja esitada mitme lootsimise kohta.

MSOSi § 68 lõike 5⁵ kohaselt esitab Riigilaevastik lootsitasu maksjale (reeder, laevaagent või sadamapidaja) makseteatis 30 päeva jooksul lootsiteenuse osutamisest arvates. Ka selle tähtaja määramisel on võetud eeskuju veeteetasu analoogselt regulatsioonist.

Lootsitasu makseteatis on haldusakt. MSOSi § 68 lõikega 6 on lootsitasu makseteatisele antud täitedokumendi jõud täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 21 tähenduses (seaduses sätestatud juhul haldusakt avalik-õigusliku rahalise kohustuse täitmiseks). Makseteatis peab vastama haldusmenetluse seaduses (HMS) haldusaktile kehtestatud nõuetele. Makseteatisest peab ilmnema, kuidas on maksmisele kuuluv lootsitasu arvatud. Need arvutused võib esitada makseteatises või makseteatises viidatud dokumendis, näiteks lootsikviitungil. HMSi § 56 lõike 1 kohaselt esitatakse haldusakti põhjendus haldusaktis või menetlusosalisele kättesaadavas dokumendis, millele on haldusaktis viidatud.

MSOSi § 68 lõikes 5⁶ sätestatakse makseteatisel esitatavad andmed. Makseteatisel esitatavate andmete sätestamisel on lähtutud veeteetasu makseteatis andmetest, mis on samuti sätestatud MSOS-is.

MSOSi § 68 lõikes 5⁷ sätestatakse, et Riigilaevastik esitab lootsitasu maksjale (reeder, laevaagent või sadamapidaja) makseteatis elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu. Ka siin on kasutatud analoogiat veeteetasu regulatsiooniga, sest veeteetasu makseteatis esitatakse elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu.

MSOSi § 68 lõikes 5⁸ nähakse ette lootsitasu maksmise tähtaeg. Lootsitasu tasumise tähtaeg on 30 päeva makseteatis elektroonilises mereinfosüsteemis kättesaadavaks tegemisest arvates. Samasugune regulatsioon on MSOSis ka veeteetasu tasumise kohta.

Eelnõu § 1 punktiga 86 täpsustatakse MSOSi § 68 lõike 6 teise lause sõnastust, sest eelnõuga nähakse ette lootsitasu maksmise tähtaeg. Muudatusega nähakse ette, et kui makseteatis saanud isik (reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik) ei ole tasunud lootsitasu tähtpäevaks, muutub lootsitasu täidetavaks lootsitasu maksmiseks ettenähtud tähtaja (30 päeva) möödumisel.

Eelnõu § 1 punktiga 87 asendatakse MSOSi § 68 lõikes 7 mõiste „reeder“ mõistega „makseteatis saanud isik“ ja muudetakse sätet seega selliselt, et lootsitasu maksmisega viivitamisel on viivise tasumise kohustus makseteatis saanud isikul. Makseteatis saanud isikuks on reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik. Muudatus on seotud eelnõuga tehtavate teiste muudatustega.

Eelnõu § 1 punktiga 88 täiendatakse MSOSi § 68 lõikega 8, mis võimaldab lootsiteenuse osutajal keelduda teenuse osutamisest, kus varem on sama laeva lootsimise eest lootsitasu tasumata. Lootsitasu maksmise kohustatud subjektiks ja isikuks, kellele makseteatis esitatakse, on reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik. Võimalus teenuse osutamisest keelduda distsiplineerib teenuse kasutajat teenuse eest õigeaks ajaks tasuma. Kuna lootsiteenuse eest tasutakse pärast teenuse osutamist, siis puudub lootsiteenuse osutajal võimalus teenuse osutamisest keelduda, kui selle eest ei ole tasutud.

Näiteks riigilõivu seadus näeb ette, et riigilõiv tasutakse enne toimingute tegemise taotlemist. Sättega jäetakse kaalutusõigus teenuse osutamisel Riigilaevastikule. Sealjuures tuleb kaalutusotsuse tegemisel arvestada meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitse aspektidega. Lootsiteenuse osutamisest ei keelduta seega juhul, kui ohtu satub meresõiduohutus või merekeskkonna kaitse ning laeval pole võimalik valida muud teekonda sihtkohta jõudmiseks ilma lootsi kasutamata.

Eelnõu § 1 punktidega 89 ja 90 jäetakse MSOSi 68¹ lõigetest 2–4 välja viide reederile kui lootsitasu maksjale. Tegemist on tehniliste muudatustega, kuna sätetes ei ole oluline välja tuua lootsitasu maksjat, vaid sätestada, millise laeva lootsimise eest lootsitasu ei maksta. Olenevalt lootsitellimuse tegemisest võib lootsitasu maksjaks olla kas reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik.

Lisaks täpsustatakse § 68¹ lõigetes 2–4 nimetatud sätetes maksmisele kuuluva lootsitasu arvutamise seotut. Analoogne muudatus samal põhjusel on tehtud § 68 lõikes 5.

Lootsitasuna käsitatakse § 68:

- 1) lõikes 2² nimetatud lootsitasu lootsimisel sadama akvatooriumil;
- 2) lõikes 2³ nimetatud lootsitasu lootsimisel väljaspool sadama akvatooriumi;
- 3) lõikes 2⁴ nimetatud lisatasu;
- 4) lõikes 2⁵ nimetatud tasu;
- 5) lõikes 2⁶ nimetatud erisustest lähtudes arvestatud lootsitasu.

Konkreetsed lootsitasu määrad on kliimaminister kehtestanud 22. juuni 2023. a määrusega nr 38 „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“ edaspidi *lootsitasu määrus*).

Kui laeval on õigus saada MSOSi § 68 lõike 5 või § 68¹ lõigete 2–4 kohaselt soodustust lootsitasust, siis arvestatakse esmalt välja lootsitasu, mis tuleks maksta, kui soodustus ei rakenduks. Kui laeva lootsitakse sadamasse ja sadama akvatooriumil või sadama akvatooriumil ja sadamast välja, koosneb lootsitasu sadamavälise lootsimise ja sadama akvatooriumil lootsimise lootsitasu summast. Seejärel vaadatakse, kas esineb olukord, mille puhul rakendub mõni erisus (erisus lootsitasu arvestamisel lootsimisel õhtusel või öisel ajal, puhkepäeval või riigipühapäeval) või lisandub lisatasu (näiteks lisatasu laeva lootsimisel rohkem kui ühe lootsiga või ooteaja lisatasu). Kuna hetkel viidatud sätetes kasutatud sõnastus, mis viitab tasumääradele, on ebatäpne, lisatakse neisse viide §-le 68.

Näiteks kui merematkeid tegev reisilaev kogumahutavusega 100 001–120 000 väljub Tallinna Vanasadamast laupäeval kell 18.15, arvestatakse esmalt välja lootsitasu, mis tuleks tasuda laeva lootsimise eest sadama akvatooriumil ja Suurupi 3 poi lootsijaamani 10 meremiili (lootsitasu määruse lisa). Seejärel korrutatakse saadud summa koefitsiendiga 1,25 (lootsitasu määruse §-s 6 nimetatud erisus). Saadud summast arvestatakse § 68¹ lõike 3 põhjal 20% suurune soodustus. Tasumisele kuuluks lootsitasuna seega 4523 eurot ((2530 + 1993) x 1,25 – 20%).

Samamoodi arvutatakse tasumisele kuuluv lootsitasu suurus välja § 68 lõike 5 (ujuvhospitalid, õppe- ja uurimisprogramme täitvad laevad, rahvusvahelistes koostööprogrammides osalevad laevad, riiklikule visiidile saabunud välisriikide laevad) või § 68¹ lõigete 2 (regulaarse tegev reisilaev, ro-ro-tüüpi kaubalaev, konteineriveolaev ja autoveolaev) ja 4 (laev, mis on saabunud reidile oma ekspluatatsiooniliste varude (kütus, vesi, proviant) täiendamiseks, laeva veealuse osa ülevaatuseks või tekilaadungi täiendamiseks, kui laev ei sisene sadamasse või laeva seisuaeg reidil ei ületa 24 tundi) kohaselt rakenduva soodustuse puhul.

Eelnõu § 1 punktiga 91 muudetakse MSOSi 68¹ lõiget 5. Muudatusega ühtlustatakse veete- ja lootsitasude arvestamise põhimõtteid, kuna veeteetasu puhul võetakse kõikide tankerite, mitte ainult naftatankerite puhul aluseks vähendatud kogumahutavus ehk RGT, kui laeva mõõtekirjas on vastavasisuline märge RGT kohta olemas (veeteetasude vastav regulatsioon: MSOSi § 50¹⁰ lõige 5). Kehtiva seaduse kohaselt rakendatakse lootsitasude puhul vastavat lootsitasude arvestamise põhimõtet vaid naftatankerite puhul. Samas võttis varasem lootsiteenuse pakkuja AS Eesti Loots mitte ainult naftatankerite, vaid ka teiste tankerite (nt gaasi-, keemia-, toiduõli, ja õlletanker) puhul lootsitasu arvestamisel praktikas aluseks laeva vähendatud kogumahutavuse, mitte kogumahutavuse (GT), kui laeva mõõtekirjas oli vastavasisuline märge vähendatud kogumahutavuse kohta olemas. Seega on lootsiteenuse kasutaja õigustatud ootuseks, et Riigilaevastik ASi Eesti Loots järeltulijana rakendab sama praktikat, nagu AS Eesti Loots varem. Selle muudatuseta suureneks lootsitasude arvestamisel ka Riigilaevastiku halduskoormus, kuna asutus peaks hakkama välja selgitama, kas tegemist on naftatankeri või muud liiki tankeriga. Samuti on sättes parandatud mõiste „*segregated*“⁸ tõlget eesti keelde ning sarnaselt veeteetasude regulatsioonile on muudatuse tulemusena kõnealuses sättes viidatud *eraldatud* ballasttankidele, mitte *isoleeritud* ballasttankidele. Eraldi puudub vajadus sättes viidata ka topeltpõhjaga tankeritele, sest topeltpõhjata tankereid ei lubatagi enam Euroopa sadamatesse.

Eelnõu § 1 punktidega 92–99 täpsustatakse MSOS §-de 69 ja 69¹ sõnastust. Kõnealused sätted reguleerivad laevaõnnetuse mõistet ja laevaõnnetuste liigitamist. Eelnõu menetluse käigus juhtis OhutusjuurdLuse Keskus tähelepanu, et sätete kehtivat sõnastust tuleb täpsustada ja viia kooskõlla IMO ohutusjuurdLuse koodeksiga⁹, millest lähtumine on direktiivi 2009/18/EÜ artikli 3 punkti 2 alapunkti a kohaselt liikmesriikidele kohustuslik. Näiteks on koodeksis määratletud, mis on laevaõnnetuste mõiste, kuid MSOSis on seda mõistet kohati pigem välistamise kaudu defineeritud. See muudab rahvusvaheliselt koostöö ja raporteerimise keerukamaks, sest samaaegselt tuleb silmas pidada koodeksi määratlust ning MSOSi määratlust ja välistusi, mis võivad olla kohati vastuolulised.

Eelnõu § 1 punktiga 92 muudetakse MSOS § 69 lõike 1 punktide 5–8 sõnastust.

Punkti 5 kohaselt on laevaõnnetus sündmus, millega kaasneb laeva kahjustamine. OhutusjuurdLuse koodeksis nimetatakse seda materiaalseks kahjuks (punkt 2.9.4) ja sisustatakse punktiga 2.16, mille kohaselt on tegemist kahjuga, mis:

- mõjutab oluliselt meretaristu või laeva konstruktsioonilist terviklikkust, toimivust või käitamiskarakteristikuid ning
- nõuab olulise(te) komponendi(te) suuremahulist remonti või väljavahetamist või
- meretaristu või laeva hävimist.

MSOS-is on kahjustuse ulatus aga sisustamata. Ei ole otstarbekas iga väheolulist riket, mõlki jms laevaõnnetuseks lugeda ning praegune sõnastus on äärmiselt üldine. Kui rahvusvaheliselt on kriteeriumid seatud, tuleks need ka Eesti õigusesse üle võtta. Mõnevõrra on MSOS-is

⁸ Riigilaevastiku selgitus: tegelikkuses nii EMDE (elektrooniline mereinfosüsteem) kui ELIS kasutavad mõistet SBT (*Segregated ballast tanks*), mille mõiste leiab ka MARPOList (rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon, 1973). Samuti leiab selle, kas laeval on SBT, ka laeva mõõtekirjast. SBT ehk eraldatud ballasttankide mõiste aga tähendab tankerite puhul järgmist: need on laeva ballasttankid, mis on täielikult eraldatud kauba (mõeldud vedelkaupu, nagu nafta, keemia jm, mida tankerid veavad) ja kütuse (s.o laeva enda kütuse) süsteemidest ja mõeldud endas kandma ainult ballasti või mõningatel juhtudel ka kaupa, mis ei ole õlisaadused või muud mürgised ained, mida keelab MARPOLi konventsioon.

⁹ Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdLuse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeks (OhutusjuurdLuse koodeks). Vastu võetud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsiooniga MSC.255(84).

proovitud kahjustuse ulatust piiritleda laevaõnnetuste välistuste osas, kuid see on koodeksi põhimõttelise käsitlemisega vastupidine, teistel alusel ja tekitab seetõttu segadust.

Punktis 6 on kasutatud terminit „madalik“, mille asemel tuleb kasutada sõna „madal“. Madal (ingl k shoal, bank, shallow) on mereleksikoni järgi madalaveeline, meresõidu seisukohast sageli ohtlik ala meres, järves või jões. Madalik (ingl k lowland) on ulatuslik, valdavalt tasase pinnamoega madal maa-ala, mis ei asu meres. Ka erialases terminoloogias (mereleksikon, inglise-eesti meresõnaraamat) kasutatakse mõiste sisustamisel terminit „madal“. Muudatus tehakse MSOSis läbivalt, lisaks § 69 lõike 1 punktile 6 ka § 69 lõike 2 punktis 5 ning § 69¹ lõikes 2.

Lisaks on valesti tõlgitud koodeksi originaalteksti lauseosa „*disabling of a ship*“ (kehtivas sõnastuses „vigastamine“), korrektne tõlge on „juhitavuse või käikuvuse¹⁰ kaotus“. Ka on MSOS § 69 lõike 1 punktides 4 ja 5 loetletud „kahjustamine“ ja „vigastamine“ samasuguse tähendusväljaga ning nende erinevust ei ole seletatud, mistõttu ei ole otstarbekas seda mõtet kahes erinevas punktis dubleerida.

Punkti 7 kehtiv sõnastus on „kaldaehitise, navigatsioonimärgi või hüdrotehnilise rajatise kahjustamine“. Aluseks on võetud koodeksi punkti 2.9.6, kuid sätestamata on jäänud tõsine mõju laeva, teise laeva või üksikisiku ohutusele. Näiteks kujutab sillale otsasõit ohtu inimestele, kuid sildumisotsaga sadama valgustusposti kahjustamine seda otseselt ei tee. MSOS § 69 lõike 1 punkti 7 sõnastus viiakse vastavusse koodeksiga.

Punkti 8 kehtiv sõnastus on „keskkonnareostus“. Aluseks on võetud koodeksi punkt 2.9.7, mille kohaselt loetakse laevaõnnetuseks üksnes sellist keskkonnakahju, mis tekib laeva konstruktsiooni kahjustumise tagajärjel. MSOSis selline kitsendus puudub ning MSOSi praeguse sõnastuse kohaselt tuleks lugeda laevaõnnetuseks ka käitamispõhjuste tõttu tekkinud reostust (nt hooletuse, tehnilise rikke, tahtluse jms korral), kuigi see ei ole ohutusjuurduse eesmärgi ja halduskoormuse seisukohalt otstarbekas. Seega viiakse sõnastus vastavusse koodeksiga.

Eelnõu § 1 punktiga 93 muudetakse MSOS § 69 lõike 2 punkti 1 sõnastust. Lõikes 2 on loetletud, mida ei käsitata laevaõnnetusena. Punkti 1 sõnastust on vaja muuta järgmistel põhjustel:

- lauseosa „mis ei põhjusta laeva meresõiduomaduste või sisevetel sõiduomaduste kaotust“ – laeva meresõiduomadused on ujuvus, püstuvus, uppumatus, käikuvus ja juhitavus. Kui laev kaotab ujuvuse, püstuvuse või uppumatuse, siis laev upub või kaadub ja tegu on laevaõnnetusega. Ka käikuvuse või juhitavuse kaotust loetakse koodeksi kohaselt laevaõnnetuseks. Seetõttu on tarbetu korrata sama mõtet (defineerida laevaõnnetuse mõistet) ka läbi välistuste ja teiste kriteeriumite.
- lauseosa „volitatud klassifikatsiooniuhingu inspekteerimise“ on ebavajalik ja ebatäpne. Lisaülemaatust võivad läbi viia nii riiklik mereadministratsioon kui ka tunnustatud organisatsioon, olenevalt rollide jaotusest. Selles sättes ei ole oluline, kes konkreetselt tunnistuse kehtetuks tunnistab.
- lauseosa „või kui kaldaehitist või navigatsioonimärki ei viida eksploatatsioonist välja“ – meretaristu kahjustamist ei ole vajalik läbi välistuse sõnastada, kui kasutada koodeksi sõnastust, mis sätestab, millistel juhtudel on meretaristu kahjustamine laevaõnnetus.

¹⁰ käikuvus (ingl k *propulsion quality*) on laeva mereomadus: võime saavutada käiturite abil vajalik kiirus jõuseadmete vähima võimsuskuluga. Käikuvus oleneb laevakere kujust, käiturite tüübist, veealuse osa siledusest ja muust.

Eelnõu § 1 punktiga 94 tunnistatakse MSOS § 69 lõike 2 punkt 4 kehtetuks. Sätte kohaselt ei käsitata laevaõnnetusena laeva või selle seadmete kahjustust või riket, mis põhjustas laeva lühiajalise meresõiduomaduste kaotuse, kuid millega ei kaasnenud muid laeva kahjustusi ega inimese vigastust või surma. Sisuliselt ei ole võimalik kaotada laeva meresõiduomadusi (ujuvust, püstuvust ja uppumatust) lühiajaliselt, need on laeva käitamise vaatest pöördumatud protsessid. Kui laev kaotab ujuvuse, püstuvuse või uppumatuse, siis laev upub või kaadub ja tegu on laevaõnnetusega. Kuigi laev võib kaotada lühiajaliselt käikuvuse või juhitavuse (nt peamasina või roolimasina rikke tõttu), siis ka nende meresõiduomaduste kaotust loetakse koodeksi kohaselt laevaõnnetuseks. Eelnevast tulenevalt ei saa praktikas tekkida olukorda, mis vastaks selle välistussätte tingimustele, mistõttu on tegu sisutühja sättega, mis tuleks kehtetuks tunnistada.

Eelnõu § 1 punktiga 95 muudetakse MSOS § 69 lõike 2 punkti 5 sõnastust. Kehtivas sõnastuses on viidatud madalikule, korrektne on aga termin „madal“.

Eelnõu § 1 punktiga 96 täiendatakse MSOS § 69 lõiget 2 punktiga 6. Koodeksi kohaselt ei hõlma laevaõnnetus tahtlikku tegu või tegevusetust, mille eesmärk on kahjustada laeva, üksikisiku või keskkonna ohutust. Sellist sätet pole praegu MSOS § 69 lõike 2 välistuste loetelus, kuid seda on vajalik lisada välistamiseks nt Balticconnector'i juhtme kahjustamise laadsete juhtumite puhul, kui peaks olema tegu tahtliku tegevusega ja mille eest on ette nähtud vastutus.

Eelnõu § 1 punktiga 97 muudetakse MSOS § 69¹ lõike 2 sissejuhatava lauseosa sõnastust. Sarnaselt eelmisele punktile asendatakse sõna „madalik“ sõnaga „madal“.

Eelnõu § 1 punktiga 98 muudetakse MSOS § 69¹ lõike 4 sõnastust. Sättega on defineeritud ohtlik juhtum. Kehtivas sõnastuses on viidatud laeva kasutamisele, kuid koodeksi punktis 2.10 on nii laevaõnnetuse kui ka ohtliku juhtumi eelduseks seos laeva käitamisega (*which has occurred directly in connection with the operations of a ship*), mistõttu ei ole kasutamise mõiste korrektne. Lisaks ei ole koodeksi tekstis kasutatud terminit „kahjustamine“, vaid „ohustamine“, mis ei ole päris samatähenduslikud sõnad. Säte sõnastatakse lähtuvalt koodeksi tekstist.

Eelnõu § 1 punktiga 99 täiendatakse MSOS § 69¹ lõikega 5. Sarnaselt laevaõnnetuse mõistele tuleb MSOSi täiendada ka ohtliku juhtumi välistustega, mis on määratletud koodeksi punktis 2.10.

Eelnõu § 1 punktiga 100 täiendatakse MSOSi § 75¹ lõiget 3 punktiga 4¹, mis sätestab, et ettevõtja kannab EMDEs olemasse punkerdajate registrisse ka andmed punkerdaja kohta. MARPOLi konventsioon ei sätesta täpselt, millised andmed peavad olema registris esitatud, kuid IMO on vastu võtnud merekeskkonna kaitse komitee 72. istungil laevakütuse ostjale ja kasutajale mõeldud parimate tavade juhise (MEPC.1/CIRC.875), milles kirjeldatu on andmete registrisse kandmisel aluseks võetud. Samuti on võetud eeskujuks teiste IMO osalisriikide avalike punkerdajate registrid. Sellega seoses tuleb muuta ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määrust nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“, rakendusakti kavand on lisatud.

Eelnõu § 1 punktiga 101 muudetakse MSOSi § 75⁸ lõiget 1, sättesse lisatakse uued tasulised teenused ja säte esitatakse uues sõnastuses uuesti. Kuna osutatavate teenuste loetelu pikeneb, on otstarbekas lõige struktureerida punktideks ja esitada teenused punktide loeteluna. Seadus

loetleb tasulised teenused, mida Riigilaevastik võib osutada. Kehtiva seaduse kohaselt võib Riigilaevastik osutada tasulist veesõiduki rendi-, haldamis- ja mehitamisteenust ning ujumärgistuse haldamise teenust, kui see ei takista õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist Riigilaevastiku poolt.

Muudatusi ei ole selles osas, et Riigilaevastik võib osutada veesõiduki haldamise teenust (MSOSi § 75⁸ lõige 1 punkt 1). Veesõidukite haldamise teenusega pakutakse isikutele olemasolevate veesõidukite haldamist, mis seisneb eelkõige nende tehnilises juhtimises, millega tagatakse laeva merekindlus ja vastavus tehnilistele, ohutus- ja turvanõuetele.

Veesõiduki renditeenuse nimetust on korrigeeritud vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse § 62 lõike 1 terminoloogiale ning MSOSi § 75⁸ lõike 1 punktis 2 nähakse ette, Riigilaevastik võib anda veesõidukit kasutusse koos laevaperega. Tegemist on laeva tähtajalise prahtimisega, kus laev prahitakse välja koos meeskonnaga. Riigilaevastik ei mehita sealjuures teiste reederite veesõidukeid.

Riigilaevastik võib anda veesõidukit kasutusse lisaks ka ilma laevapereta, kuid vaid teadus- ja arendusasutusele ning haridusasutusele (näiteks ülikoolid, Merekool). Vajadus sellise teenuse järele võib tekkida juhul, kui Riigilaevastiku haldusse tulevad üle ülikoolide veesõidukid. Riigilaevastik võib sel juhul üle võtta sõidukite haldamise ülesande, kuid ei mehita neid laevu, sest ülikoolil on endal olemas laevajuhi ülesande täitmiseks pädevad töötajad. Sellisel juhul annaks Riigilaevastik veesõiduki ülikoolile kasutusse ilma laevapereta. See oleks analoogne praeguse olukorraga, kus Riigilaevastik annab nt Politsei- ja Piirivalveameti kasutusse ilma meeskonnata laeva. Erinevus on vaid selles, et Politsei- ja Piirivalveameti puhul saab Riigilaevastik vastava rahastuse eelarve kaudu, ülikool peaks aga tasuma selle eest renti vastavalt hinnakirjale. Ülikoolidega koostööd ehk neile teenuse pakkumist on käsitletud ka Riigilaevastiku loomise Vabariigi Valitsuse memorandumis.

Samuti võib olla ülikoolil olla vajadus kasutada mõnd juba Riigilaevastiku halduses olevat väiksemat veesõidukit. Ka sel juhul oleks tegemist ilma laevapereta veesõiduki kasutusse andmisega kui tasulise teenusega (eeldab tasuliste teenuste määramise täiendamist ka väiksemate veesõidukite nimekirjaga).

Eesti Vabariigi haridusseaduse § 3 lõige 2: haridusasutused on eelkõige koolieelsed lasteasutused, põhikoolid ja gümnaasiumid, kutseõppeasutused, rakenduskõrgkoolid, ülikoolid, huvikoolid ning täienduskoolitusasutused, samuti neid teenindavad teadus- ja meetodikaasutused.

Teaduskorralduse seaduse § 3 lõige 2: teadus- ja arendusasutused (edaspidi teadusasutused) on asutused, mille põhikirjajärgseks põhitegevuseks on teadus- ja arendustegevus.

MSOSi § 75⁸ lõike 1 punktis 3 nähakse ette, et Riigilaevastik võib osutada ka sadama kasutamise teenust, eelkõige veesõiduki sildumist ja territooriumil veesõidukite hoiustamist. Teenust osutatakse sadamates, mille pidajaks Riigilaevastik on. Eelnõu koostamise seisuga on Riigilaevastik Tallinnas asuva Hundipea sadama ja Harjumaal asuva Rohuneeme sadama pidaja ning saab seega neis sadamates teenuse osutamisel võtta selle eest edaspidi tasu. Hundipea sadam ja Rohuneeme sadam on riigihaldusülesandeid täitvad sadamad ja nendes osutatakse sadamateenuseid Eesti riigile kuuluvaile veesõidukeile ja vaid erandjuhtudel võimaldatakse sildumist teistele veesõidukitele. Samas siiski on võimalik pakkuda ka teistele veesõidukitele mõningaid sadama teenuseid. Teenuse pakkumise tingimuseks on, et see ei tohi takistada

Riigilaevastiku sadama põhiülesannete täitmist ehk Riigilaevastiku laevade teenindamist. Teenuste sihtrühm on eelkõige ülikoolid, merel uurimistöid tegevad teadlased, vajaduse korral ka sõjalaevad. Eelkõige on vajadus tasuliste teenuse pakkumiseks selgunud Hundipea sadamas.

MSOSi § 75⁸ lõike 1 punkti 4 kohaselt täiendatakse Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu monitoorimisteenusega, mis osutatakse veealuse või -pealse seadmega (edaspidi *monitoorimisteenus*). Vajadus sellise teenuse loomiseks on tulnud erasektorist, kuna Eesti turul vastav teenus puudub. Üheks teenuse väljundiks on veealuse taristu (nt veealused side-, gaasi- ja elektriühendused) seisukorra jälgimine. Teenust osutatakse ennekõike kaablite ja torujuhtmete omanikele ja haldajatele.

Monitoorimisteenust osutatakse peamiselt Transpordiameti tehniliste vahenditega (erinevat tüüpi sonarid, allvee robot). Nimetatud vahenditega on võimalik teha seiret veekogudel, sealhulgas merealal. Teenuse osutamisse kaasatakse seega vajaduse korral Transpordiamet ning Transpordiameti teenistujad (hüdrograafid), mida on võimalik teha ametiabi või muu halduskoostöö korras.

Samas tuleb arvestada, et sonaritega ei ole võimalik laevadelt veealust taristut detailselt seirata, sest enamasti on taristu sügaval ja sonarite lahutusvõime jääb ebapiisavaks, et väiksemaid muutusi oleks võimalik leida. Suured muutused (näiteks gaasitoru on silmnähtavalt puruks ja tükid üksteisest eristatavad) on määratletavad. Parema lahendusena saab kasutada allvee robotit, mis paigaldatakse Riigilaevastiku hallatava laeva EVA-316 peale (DP laev). Roboti kaabli pikkus on 300 m, seega peab laev tihti kohta vahetama. Töö on ajamahukas ja seega on Transpordiameti tehnikaga võimalik hinnata juba tekkinud kahjusid, kuna seal ei ole ajafaktor nii oluline.

Arvestades, et võimalused Transpordiameti tehnikaga on piiratud, saab teenuse osutamiseks kasutada ka teiste riigiasutuste tehnikat, nende asutustega kokkuleppel, näiteks mereväega. Samuti tegeleb Riigilaevastiku arendusteenistus uute tehnoloogiate kasutuselevõtmisega ning seega on võimalik aja jooksul teenust täiustada ja edasi arendada.

Veepealsete seadmetega monitoorimisteenuse osutamine on võimalik integreeritud seireplatvormide võrgustiku väljaarendamise järel. Seireplatvormide (või ka seirepoide) all mõeldakse nn nutipoisid, mille arendamisega on Riigilaevastik juba täna tegelema asunud. Nutipoide võrgustiku eesmärk on luua mere digitaalne kaksik Eesti merealal toimuva reaajas prognoosimiseks ja hindamiseks. Nutipoide võrgustik võimaldab seirata keskkonda ja panustab meresõiduohutusse, tulevikus on soovi korral võimalik kasutada võrgustiku baastaristut energeetikaga seotud võimekuste arendamiseks.

Riigilaevastik osutab tasulisi teenuseid lepingu alusel, kus määratakse kindlaks kõik teenuse osutamise seotud aspektid. Monitoorimisteenuse osutamise korral lepitakse lepingus kokku, kuidas toimub teenuse osutamise käigus kogutud andmete töötlemine, sealhulgas nende edastamine tellijale. Transpordiameti vahendeid kasutades kogutud andmete töötlemine toimub koostöös ja kokkuleppel Transpordiametiga.

Teenuse täpsem sisu ja hind avatakse ja teenus hinnastatakse kliimaministri 22.06.2023 määruses nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“.

Kliimaministeeriumi haldusalasse kuulub merekeskkonna seire ja meresõiduohutuse tagamine, kuid samuti energeetika ning jagatud pädevusena ka energiapuudulikkus.

MSOSi § 75⁸ lõike 1 punktis 5 täpsustatakse navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse sisu. Riigilaevastiku osutatavaks tasuliseks teenuseks ei ole üksnes ujumärgistuse haldamine, vaid navigatsioonimärgistuse haldamine laiemalt. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ (edaspidi *navigatsioonimärgistuse määrus*) kohaselt jaguneb navigatsioonimärgistus püsimärgistuseks, mis koosneb statsionaarsetest rajatistest (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid), ja ujumärgistuseks, mis paigaldatakse veeteedele ja navigatsiooniohtude tähistamiseks (tulepoid, poid ja toodrid).

MSOSi § 75⁸ lõike 1 punkti 6 kohaselt täiendatakse Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu ja nähakse ette, et üheks teenuseks on hüdrograafiliste mõõdistustööde teenus, kui see on kiireloomuliselt vajalik avalikes huvides pakutava teenuse tagamiseks. Hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemine on teenus, mida turul pakutakse ja tavaolukorras Riigilaevastik selle teenuse turul ei tegutse. Küll aga juhul, kui hüdrograafilise mõõdistustöö tegemise järele on kiireloomuline vajadus, võib Riigilaevastik teenust pakkuda. Eelkõige olukorras, kui näiteks avalikku parvlaeva liinivedu teenindava sadama pidaja vajab kiireloomuliselt teenust, et võimalikud takistused liiniveo osutamisel kõrvaldada.

Nagu monitoorimisteenust tehakse ka hüdrograafiliste mõõdistustöid eelkõige Transpordiameti tehniliste vahenditega. Teenuse osutamisse kaasatakse seega vajaduse korral Transpordiamet ning Transpordiameti teenistujad (hüdrograafid), mida on võimalik teha ametiabi korras.

MSOSi § 75⁸ lõike 1 punkti 7 kohaselt täiendatakse Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu ja nähakse ette, et üheks teenuseks on veesõiduki või muu vara päästmise teenus merel või laevatatavates vetes, kui ükski juriidiline isik vastavat teenust ei paku või seda ei ole võimalik mõistliku aja jooksul juriidiliselt isikult saada. Vara merepääste teenuse puhul on tegemist teenusega, mida turg pakub, kuid mitte piisavas mahus või piisavalt kiiresti. Eelkõige tekib teenuse järgi vajadus juhul, kui on vaja kiiresti tegutseda, et vältida näiteks veesõidukist tulenevat keskkonnaohtu või ohtu laevaliiklusele, kui näiteks ilma meeskonnata laev on hakanud triivima või on oht selleks pärast meeskonna päästmist väikelaevalt ning alus jääb ilma meeskonnata. Sätte sõnastus lähtub kaubandusliku meresõidu seaduse § 119 sõnastusest, kuid hõlmates kõiki veesõidukeid, sh väikelaevu.

Eelnõu § 1 punktiga 102 täpsustatakse MSOSi § 75⁸ lõike 3 sõnastust. Riigilaevastik võib MSOSi § 75⁸ kehtiva lõike 1 kohaselt osutada rendi-, haldamis- ja mehitamisteenust ning ujumärgistuse haldamise teenust. Nende osutatavate tasuliste teenuste tasumäärad kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Tasumäärade suuruse väljaarvutamise käigus on ilmnenu, et ministri määruses konkreetsete tasumäärade kehtestamine ei pruugi olla otstarbekas. Näiteks navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse, mis sisaldab ujumärgi paigaldamist, hooldamist ja veest väljatõstmist, konkreetse tasumäära kehtestamisel tuleb arvestada märgi suurust, paigaldamise sügavust, kaugust kaldast, töö kestust jms. Mitu teenuse hinna komponenti selgub alles nende hankimisel riigihanke käigus, näiteks ankruketid, mis ühendavad ujumärki veekogu põhjas oleva ankruga. Sellisel juhul on otstarbekas ministri määruses näha ette tasu arvestamise alused, millest Riigilaevastik peab teenuse eest tasu võtmisel lähtuma. Analoogset lähenemist on kohaldatud ka teistes õigusaktides, kus konkreetsele teenuse osutamise tasumäärale võib lisanduda kasutatud materjalide maksumus.¹¹

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/105042023025>.

Renditeenuse mõiste asendatakse prahtimise teenusega, kuna tegemist on laevade prahtimisega kaubandusliku meresõidu seaduse tähenduses.

Ühtlasi tuleb muuta kliimaministri määrust „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 6).

Eelnõu § 1 punktiga 103 täiendatakse MSOSi § 76 lõikega 1⁵, mille kohaselt on Keskkonnaamet pädev asutus, kes teeb järelevalvet laevadelt merekeskkonna reostuse ja õhusaaste vältimise, sealhulgas punkerdamise nõuete täitmise üle.

MSOS § 76 kohaselt viib Transpordiamet läbi kontrole Eesti lipu all sõitvate laevade ja Pariisi memorandumiga kohaselt sadamariigi kontrole välisriigi lippu kandvate laevade üle. Muude merekeskkonna reostuste, sh õhusaaste vältimise nõuete osas oli järelevalvepädevus seni määratletud ebaselgelt. Seetõttu täpsustakse eelnõuga, et merekeskkonna reostuse ja õhusaaste vältimise, sh punkerdamise nõuete osas teeb järelevalvet Keskkonnaamet (edaspidi KeA).

Merekeskkonna reostuse, sh õhusaaste vältimise nõuded on peamiselt sätestatud MARPOL konventsiooni lisades I–VI. Punkerdamine on toiminguna kirjeldatud MARPOL VI lisa reeglis 18, naftasaaduste (nt ka punkrikütus) käitlemisest tingitud merereostuse vältimise reeglid on kirjeldatud I lisas ning muude kemikaalide käitlemisest tingitud merereostuse vältimise meetmed MARPOL II lisas.

Nende nõuete osas on järelevalve tegemine sätestatud MSOS § 76 lõikes 1 (järelevalvet meresõiduohutust reguleerivate õigusaktide täitmise üle teostavad riiklikku järelevalvet Transpordiamet ja teistes seadustes nimetatud riikliku järelevalve asutused). Keskkonnajärelevalve seaduse (KeJS) § 2 lõike 1 kohaselt on keskkonnajärelevalve tegevus eesmärgiga ennetada, selgitada välja ja tõrjuda oht ning kõrvaldada korrarikumine keskkonnakaitse valdkonnas. Sisuliselt sama kordab KeJS § 3 lõige 1, mille kohaselt teostavad keskkonnajärelevalvet KeA. Samuti viib KeA läbi kohtueelset menetlust karistusseadustiku §-des 365¹ ja 365² kirjeldatud rikkumiste (laevalt saasteainete merre heitmise keeld) korral.

Seega kuulub keskkonnakaitse valdkonnas riikliku järelevalve, sh kohtueelse menetluse teostamine peamiselt KeA pädevusse, mistõttu täpsustatakse eelnõuga eelkõige õigusselguse KeA pädevust teha järelevalvet merekeskkonna reostuse, sh õhusaaste vältimise nõuete üle.

Eelnõu § 1 punktiga 104 täiendatakse MSOSi § 77 lõike 2 punktis 3 tegevuste loetelu sõnaga „punkerdamine“. MSOSi § 77 lõikes 2 on loetletud riikliku järelevalve objektid.

Eelnõu § 1 punktiga 105 täiendatakse MSOSi § 77¹ lõike 1 sõnastust viitega korrakaitse seaduse (KorS) §-le 51. Muudatusega lisatakse riikliku järelevalve erimeetmete loetellu KorSi §-s 51 toodud erimeede, mis sätestab valduse läbivaatust. KorSi § 51 alusel on valduse läbivaatamine valdaja nõusolekuta isiku valduses oleva piiratud või tähistatud kinnisasja, ehitise või ruumi läbivaatamine, sealhulgas seal asuvate esemete ülevaatamine ning uste, väravate avamine või muude takistuste kõrvaldamine. Piiratud või tähistatud kinnisasja, ehitise või ruumi valdajal on õigus viibida valduse läbivaatuse juures. Kui valdaja ei viibi läbivaatuse juures, võib ta määrata täisealise isiku, kellel on õigus viibida valduse läbivaatuse juures. Samuti võib korrakaitseorgan valduse läbi vaadata nimetatud isikute juuresolekuta, kui see on vajalik vahetu ohu tõrjumiseks või kui nimetatud isikud takistavad tahtlikult meetmete õiguspärasest kohaldamisest. Laevu võib asjaõiguse kohaselt vaadelda nii vallasasjana (kinnistamata laev) kui ka kinnisasjana. Muudatus on vajalik, kui näiteks Keskkonnaamet (või muu pädev

asutus), kes tegutseb korrakaitseorganina, peab kontrollima merereostuse vältimise ja keskkonnaohu tõrjumiseks tehtavaid toiminguid ning laeva võetavaid meetmeid punkerdamisel.

Kõnealuse KorS erimeetme lisamine ei ole seotud seni ilmnenu probleemi lahendamisega, vaid see erimeede on osa tavapäraest kontrolltoimingust, kui kontrollitav ei tee järelevalveametnikuga koostööd. Samad erimeetmed on näiteks atmosfääriõhu kaitse seaduses (AÕKS), millele tuginedes viib KeA läbi laevakütuste seiret ja võtab laevakütustest proove. Ka on see erimeede loetletud JäätS-s, mille alusel teostavad järelevalveametnikud kontrolle nt laevajäätmete käitlemise üle.

Ka teistel järelevalveasutustel võib tekkida vajadus erimeedet rakendada, kuna lisaks KeA-le võib ka näiteks mereväel olla vajalik siseneda valdusse ja see läbi vaadata, kui laekub info, et mõni laev on merereostuse tekitamise kahtlusega.

MSOSi 16. peatükis (vastutus) tõstetakse meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ettenähtud trahvimäärasid väärteomenetlustes. Enamike MSOSis sätestatud väärteosätete puhul on juriidilise isiku trahvimäär 3200 eurot (e 50 000 krooni) kehtestatud 2005. aastal ning seda pole sellest ajast muudetud. Tuleb ka arvestada, et see oli ka tol ajal kehtinud karistuseseadustiku (KarS) § 47 lõike 2 kohane maksimummäär, kuid seda on KarSis vahepeal korduvalt tõstetud. Viimati tehti seda 2015. a jõustunud muudatusega, mille kohaselt on juriidilise isiku rahatrahvi maksimummäär väärteo eest 400 000 eurot. On ilmne, et MSOSi vastutuse peatükis sätestatud karistusmäärad meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ei täida enam oma eesmärki ega ole mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, mistõttu tuleb neid ajakohastada. Asjaolule on tähelepanu juhtinud ka Justiitsministeerium, kelle hinnangul on merendusalaistes õigusaktides (eelkõige MSOS ja sadamaseadus) endiselt vastutuse sätteid, kus juriidilise isiku karistusmäär on kuni 3200 eurot, mis on praeguseks ebapiisav.

Eelnõu § 1 punktiga 106 muudetakse eeltoodu põhjal juriidilise isiku vastutuse piirmäärasid selliselt, et praktikas tõsisemate ohutusnõuete rikkumise eest tõstetakse juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri praegusest 3200 eurot 40 000 euron. Seda tehakse **MSOSi § 80¹ lõikes 2, § 81¹ lõikes 2, § 82 lõikes 2, § 93² lõikes 2, § 94¹³ lõikes 2, § 94¹⁴ lõikes 2 ja § 94¹⁷ lõikes 2.** Need rikkumised on järgmised:

- sadamasse sisenemise keelu rikkumine (MSOSi § 80¹ lõige 2);
- laeva- ja väikelaevaliikluse tahtlik takistamine ja segamine (§ 81¹ lõige 2);
- reisijateveo ohutusnõuete rikkumine mere- ja siseveetranspordis (§ 82 lõige 2);
- puistlastilaeva ohutu laadimise ja lossimise nõuete rikkumine (§ 93² lõige 2);
- kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsita liiklemine (§ 94¹³ lõige 2);
- laevaõnnetusest, ohtlikust juhtumist, vigastusest ja rikkest teatamata jätmine (§ 94¹⁴ lõige 2);
- ohutu mehitatuse nõude rikkumine (§ 94¹⁷ lõige 2).

Eelnõu § 1 punktiga 107 tõstetakse **MSOSi 81 lõikes 2, § 81² lõikes 2, § 86 lõikes 2, § 90³ lõikes 2, § 94¹¹ lõikes 2, § 94¹⁵ lõikes 2, § 94¹⁶ lõikes 2, § 94²⁰ lõikes 2, § 94²¹ lõikes 2 ja § 94²² lõikes 2** nimetatud nõuete rikkumise eest rahatrahvi maksimummäära juriidilise isiku puhul praegusest 3200 eurot 20 000 euron, mis on mõjus ning ühtlasi proportsionaalne toimepandud rikkumisega. Need rikkumised on järgmised:

- veeteel liiklemise nõuete rikkumine (§ 81 lõige 2);
- sisselülitamata ja hetkel mittekehtivate andmetega AIS-seadmega laeva käitamine (§ 81 lõige 2);

- navigatsioonimärkide ja signaalmärkide loata paigaldamine ja ümberpaigutamine ning navigatsioonimärkide rajamise, paigaldamise ja muutmise ning märgistusest teavitamise nõuete ja korra rikkumine (§ 86 lõige 2);
- laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmine ning teabe ja ülddeklaratsiooni edastamata jätmine (§ 90³ lõige 2);
- laeva tunnistusse märgitud sõidupiirkonna piiri ületamine (§ 94¹¹ lõige 2);
- tunnistuseta laeva ja väikelaeva kasutamine (§ 94¹⁵ lõige 2);
- toote valmistamine või teenuse osutamine nõutava tegevusloata (§ 94¹⁶ lõige 2);
- veeliiklust takistav loata tegevus (§ 94²⁰ lõige 2);
- ehitustegevuse nõuete rikkumine veeteel ja navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas (§ 94²¹ lõige 2);
- uurimistöodeks vajaliku teadusaparatuuri ja muude seadmete loata paigaldamine (§ 94²² lõige 2).

Loetletud tegevuste puhul on praegu ülempiiriks 3200 eurot rikkumise eest, §-s 94¹⁸ sätestatud rikkumise (diplomi või kutsetunnistuse puudumine) puhul 2000 eurot.

Eelnõu § 1 punktiga 108 täiendatakse MSOSi §-ga 86¹, millega nähakse ette rahatrahvid veesõiduki kinnitamisel navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamisel. MSOSi § 45 lõike 11 kohaselt on veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine keelatud, kuid asjaomane väärteokoosseis seaduses seni puudus. Seetõttu täiendatakse MSOS-i §-ga 86¹ pealkirjaga „Veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine“. Rikkumise eest on füüsilisele isikule nähtud ette rahatrahv kuni 300 trahviühikut. Kui sama teo paneb toime juriidiline isik, karistatakse rahatrahviga kuni 20 000 eurot. Väärteo kohtuväline menetleja on Transpordiamet.

Vastutuse koosseis on vajalik, et riigil oleks võimalik sekkuda, kui ilmneb, et navigatsioonimärgi külge on kinnitatud veesõiduk või märki kahjustatud. MSOSi § 2 punkti 36 kohaselt on navigatsioonimärk navigatsiooniteabes avaldatud tunnuste järgi visuaalselt äratuntav objekt, mis on rajatud, kohandatud või paigaldatud navigeerimise hõlbustamiseks. Navigatsioonimärgistuse määruse kohaselt jaguneb navigatsioonimärgistus püsिमärgistuseks, mis koosneb statsionaarsetest rajatistest (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid), ja ujumärgistuseks, mis paigaldatakse veeteedele ja navigatsiooniohtude tähistamiseks (tulepoid, poid ja toodrid).

Nagu navigatsioonimärgi mõiste juba ütleb, siis on märgi eesmärk hõlbustada navigeerimist. Just sellest eesmärgist lähtudes peab navigatsioonimärk olema nähtav ja visuaalselt ära tuntav. Navigatsioonimärgi külge veesõiduki kinnitamine seab ohtu märgi nähtavuse ja võib seda kahjustada. Ujumärgi kahjustamisel näiteks veesõidukiga otsasõidu korral võib ujumärk halvimal juhul uppuda või saada vigastusi, mistõttu ujumärk ei täida enam oma eesmärki ja tuleb asendada. Kui ujumärk puudub veeteel või on ebaõiges kohas, on risk, et veeteel liikleja või tema veesõiduk satub ohtu. Ohtu võib põhjustada veealune takistus, mille märgistamiseks ujumärk on paigaldatud. Takistusega kokkupõrkel võivad ohtu sattud veesõidukil sõitjate elu ja tervis, samuti on oht keskkonnareostuse tekkimiseks. Lisaks tekib ujumärgi taastamisest lisakulu Riigilaevastikule või teistele ujumärkide omanikele.

Viimastel aastatel on selliseid juhtumeid olnud u 2–3 juhtumit aastas. Peamiselt on need toimunud jõgedel (nt Emajõel), kui veesõiduk (peamiselt paat) kinnitatakse ujumnavigatsioonimärgi külge ja kui paat on raske, viib see ujumärgi allavoolu valesse asukohta. Navigatsioonimärgid on varustatud GPS-seadmega, mille kaudu on võimalik kindlaks teha, kui märgiga on midagi juhtunud. Teisisõnu on praktika näidanud, et ehkki selliste

juhtumite arv ei ole suur, on neid siiski esinenud. Teo toimepanija ei pruugi alati olla teada, kuid Riigilaevastik on hiljem avastanud, et navigatsioonimärk on kahjustatud või on viidud allavoolu valesse asukohta.

Kuigi seaduse järgi on veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine keelatud, ei ole riigiasutused saanud teo toimepanijat karistada, kuna vastav väärtekoosseis puudub. Praktikas ei ole märgi kahjustamisel tekkinud kahjusid ka tsiviilkorras sisse nõutud. Muudatuse eesmärk ei ole igal juhul väärtemenetluse algatamine, selle üle otsustamisel hinnatakse alati juhtumi asjaolusid. Muuhulgas on muudatus preventiivse eesmärgiga kujundamaks üldist hoiakut, et selline tegevus on keelatud.

Eelnõu § 1 punktiga 109 tõstetakse MSOSi 90 lõikes 2 ja § 90⁶ lõikes 2 ettenähtud rahatrahvi suurus ülempiiri juriidilise isiku puhul 16 000 eurolt 40 000 euroni. MSOSi § 90 lõige 2 reguleerib lasti, sealhulgas ohtliku lasti ja esemete veosenõuete rikkumist sisevee- ning meretranspordis ning § 90⁶ lõige 2 laevade kattumisvastaste süsteemide kasutamise nõuete rikkumist.

Eelnõu § 1 punktiga 110 tõstetakse MSOSi §-des 90², 94⁸ ja 94⁹ füüsilise isiku rahatrahvi määra 100 trahviühikult 300 trahviühikuni, mis on KarSi § 47 lõike 1 alusel maksimaalne trahvimäär. Trahviühik on rahatrahvi baassumma, mille suurus on KarSi § 47 lõike 1 kohaselt 4 eurot, seega 300 trahviühikut on 1200 eurot, ja määratakse järgmiste rikkumiste eest:

- lootsimise nõuete rikkumine (§ 90²);
- lootsimisel laevaõnnetuse põhjustamine (§ 94⁸);
- lootsimispiirkonnas meresõitu ohustavast muutusest, lootsitava laevaga juhtunud laevaõnnetusest või merereostusest teatamata jätmine (§ 94⁹).

Kõnealused trahvimäärad on kehtestatud 2004. aastal ning pole enam ajakohased ega mõjusad. Arvestades, et tegu on tõsisemate meresõiduohutuslaste rikkumistega, mille puhul peavad määratavad karistused olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, ei ole põhjendatud madalama trahvimäära kehtestamine võrreldes muude MSOSis sätestatud väärtetega, mille eest on ette nähtud rahatrahv kuni 300 trahviühikut. Silmas on peetud seda, et trahvimäärad omaksid nii eri- kui ka üldpreventiivset mõju ehk kujundaksid nii süüdlase kui kogu ühiskonna hoiakut, arvestades sealjuures rikkumise võimalikku olemust ja selle tagajärgi – seda ka juhul, kui rikkumiste arv on minimaalne. Seejuures tuleb arvestada, et tegemist on maksimumsummaga ning väärteto menetlemisel võib konkreetse juhtumi asjaolusid arvestades olla põhjendatud sellest madalama rahatrahvi määramine.

Lootsimise nõuete rikkumise korral kohalduv rahatrahv kohalduv ka samaaegselt mitme laeva lootsimisele.

Eelnõu § 1 punktiga 111 muudetakse MSOSi § 90⁴ lõiget 2 ja tõstetakse juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri seniselt 3200 eurolt 400 000 euroni õhuliini, kaabli, torujuhtme ja muu hüdrotehnilise rajatise kahjustamise ja kahjustamisest teatamata jätmise ning neid kahjustada võivate tegevuste eest. Õhuliini, kaablit, torujuhet või muud hüdrotehnilist rajatist kahjustada võivate tegevustena mõistetakse näiteks ankrusse jäämist kaabli või torujuhtme kaitsevööndis. Kuna laeva ankrust lahtipääsemisel võib mööda merepõhja lohisev ankur hüdrotehnilist rajatist vigastada, siis on selline tegevus õhuliini, kaabli või torujuhtme kaitsevööndis keelatud. Tegemist võib olla ulatusliku mõjuga tegevusega ja julgeolekuriskiga, mida näitas ka 2023. a oktoobris toimunud Eesti ja Soome vahelise gaasitrassi ja sidekaabli inimtekkeline

kahjustamine, mistõttu on KarSi-kohase maksimummäära kehtestamine proportsionaalne ja põhjendatud.

Eelnõu § 1 punktiga 112 muudetakse MSOSi § 90⁵ lõiget 2 ja tõstetakse merereostuse vältimise nõuete rikkumise eest juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri seniselt 32 000 eurolt 400 000 euroni. Tegemist on rikkumisega, mis võib kaasa tuua ulatusliku keskkonnareostuse, mistõttu on ka siin maksimummäära kehtestamine proportsionaalne ja põhjendatud.

Eelnõu § 1 punktiga 113 täiendatakse MSOSi §-ga 90⁸. Kuivõrd MSOS reguleerib edaspidi ka punkerdamist, on vaja näha ette ka vastutus MSOS §-s 41¹ sätestatud punkerdamise nõuete rikkumise eest. Uus MSOSi § 90⁸ reguleerib punkerdamise kohta andmete esitamise nõuete rikkumist. Kui punkerdaja kannab EMDEsse ebaõiged andmed või jätab andmed esitamata, on karistuse suurus 300 trahviühikut füüsilise isiku puhul ja kuni 20 000 eurot juriidilise isiku puhul.

Eelnõu § 1 punktiga 114 tõstetakse MSOSi § 93 lõikes 1 (väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registreerimise ning kasutamise nõuete rikkumine) ja § 94¹¹ lõikes 1 (laeva tunnistusse märgitud sõidupiirkonna piiri ületamine) rahatrahvi määra 200 trahviühikult 300 trahviühikuni.

Eelnõu § 1 punktiga 115 tõstetakse MSOSi § 94¹² lõikes 2 ja § 94¹⁸ lõikes 2 sätestatud nõuete rikkumise eest rahatrahvi ülempiiri praeguselt 2000 eurolt 20 000 euroni. MSOSi § 94¹² lõige 2 reguleerib juriidilise isiku tervisekontrollinõude rikkumist laeva mehitamisel, § 94¹⁸ sätestab trahvimäära juriidilisele isikule, kes rakendab tööle laevapere liikme, kellel puudub ametikoha järgi nõutav diplom või meresõidudiplomi või kutsetunnistuse kinnitusleht.

Eelnõu § 1 punktiga 116 muudetakse MSOSi § 94²⁴ teksti. Sätte kehtiva sõnastuse kohaselt karistatakse isikut rahatrahviga veesõiduki juhtimise eest nõuetekohase juhtimisõigust tõendava dokumendita. See ei ole kooskõlas MSOSi § 37 lõikega 3, mille kohaselt ei pea väikelaeva juht kandma kaasas väikelaeva juhtimisõigust tõendavat dokumenti, kui tal on kaasas isikut tõendav dokument (nt ID-kaart). Seega muudetakse MSOS § 94²⁴ sõnastust selliselt, et rahatrahviga karistatakse isikut juhul, kui on tuvastatud tema juhtimisõiguse puudumine. Lisaks tõstetakse rahatrahvi määra 200 trahviühikult 300 trahviühikuni.

Eelnõu § 1 punktidega 117 ja 118 muudetakse MSOSi § 94²⁶, mis reguleerib MSOSis sätestatud väärtegude menetlust. Paragrahvi ajakohastatakse ning jäetakse välja viited väärteosätetele, mis on tunnistatud kehtetuks.

MSOSi § 94²⁶ lõikes 2 on loetletud väärteod, mille kohtuväline menetleja on Transpordiamet. Muudatusega jäetakse välja viited sätetele, mis on tunnistatud kehtetuks (§-d 83–85, 89, 91, 92, 93¹, 93³, 93⁴, 94¹, 94⁴, 94⁶, 94¹⁰, 94¹⁹, 94²³ ja 94²⁵).

MSOSi § 94²⁶ lõikes 4 on loetletud väärteod, mille kohtuväline menetleja on lisaks Transpordiametile politseiasutus (Politsei- ja Piirivalveamet). Lõikest 4 jäetakse välja viited kehtetuks tunnistatud väärteosätetele (§-d 89 ja 94⁴).

Eelnõu § 1 punktiga 119 muudetakse MSOSi § 94²⁶ lõike 4¹ sõnastust. Muudatusega täpsustatakse, et MSOSi §-des 88 (veesõiduki juhtimine joobeseisundis) ja 94²⁴ (veesõiduki

juhtimisõiguse ta juhtimine) sätestatud väärtegade puhul on kohtuväline menetleja lisaks Transpordiametile ja politseiasutusele ka Kaitsevägi.

Eelnõu § 1 punktiga 120 täiendatakse MSOSi § 94²⁶ lõigetega 4²–4³.

Lõikega 4² lisatakse Keskkonnaamet väärtete kohtuväliseks menetlejaks merereostuse vältimise nõuete rikkumise korral (MSOSi § 90⁵), kohtuvälise menetlejate loetelust jäetakse välja Kaitsevägi, mis ei tee järelevalvet merereostuse üle. Samuti on Keskkonnaamet väärtete kohtuväline menetleja eelnõuga MSOSi lisatava § 90⁸ (punkerdamise nõuete rikkumise) korral.

Lõike 4³ kohaselt on MSOSi §-s 93 (väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registreerimise ning kasutamise nõuete rikkumine) sätestatud väärtegade kohtuväline menetleja lisaks Transpordiametile ka politseiasutus ja Kaitsevägi. Tegemist on kehtiva lõike 4¹ sõnastusega, mis tõstetakse ümber lõikesse 4³.

Eelnõu § 1 punktiga 121 jäetakse MSOSi § 94²⁶ lõikest 5 välja viide MSOSi §-le 94²⁵, mis on tunnistatud kehtetuks.

Eelnõu § 1 punktiga 122 tunnistatakse kehtetuks MSOSi § 95 lõige 7, mille kohaselt ei rakendata MSOS § 20 lõiget 5³ (kutsekvalifikatsioon ja kõrghariduse nõue) isikute suhtes, kes on lõpetanud mereõppeasutuse või on asunud õppima mereõppeasutuses enne 2005. aasta 1. juulit. Rakendussäte kehtestati 2005. a ning selle eesmärk oli kehtestada ülemineku aeg Eesti mereõppeasutuses õppinud kadettidele, kes asusid õppima mereõppeasutuses enne 2005. aasta 1. juulit, kuid kel polnud nõutavat kõrgharidust MSOS § 20 lõikes 5³ loetletud juhtimistasandi diplomite (kapten, vanemtüürimees, vanemmehaanik, teine mehaanik) saamiseks. Selle sihtgrupi liikmed on nüüd, ligi 20 aastat hiljem, täitnud kõrghariduse nõude ja arvestades isikute vanust, pole eeldada uute sellekohaste taotluste esitamist. Viimase kümne aasta jooksul ei ole ükski Eesti mereõppeasutuses õppinud isik esitanud Veeteede Ametile ega Transpordiametile avaldust meresõidudiplomi saamiseks MSOS § 95 lõike 7 alusel.

Pärast MSOSi muutmist 2022. a, kui e-residentidele tekitati 2022. a võimalus vahetada diplomeid Eesti diplomi vastu, saavad MSOS § 95 lõike 7 üleminekusätte alusel kõrgemat meresõidudiplomit taotleda ka kolmandate riikide meremehed. Sellise erisuse jätmine seadusesse ei ole enam põhjendatud. Pärast seda, kui e-residentidele tekitati võimalus vahetada diplomeid Eesti diplomi vastu, on praktikas olnud juhtumeid, kus kolmandate riikide (peamiselt Ukraina ja Venemaa) kodanikud on üritanud selle üleminekusätte alusel diplomit saada. Seda, kas isik on lõpetanud kolmanda riigi mereõppeasutuse või asus seal õppima enne 01.07.2005, on praktiliselt võimatu kontrollida. Lisaks tuleb arvestada, et aja jooksul on STCW konventsiooni nõuded MSOS § 20 lõikes 5³ nimetatud diplomite saamiseks läinud oluliselt rangemaks. Näiteks konventsiooni 2010. a muudatused, mis jõustusid rahvusvaheliselt 2012. aastast, näevad sisuliselt ette, et juhtimistasandi diplomite saamiseks vajalikud teadmised, arusaamad, oskused ja pädevus eeldavad väljaõpet mahus, mis vastab kõrgharidusele.

§ 2. LAÕSi muutmine

Eelnõu § 2 punktidega 1 ja 2 asendatakse LAÕSi § 1 lõigetes 3 ja 4 viited nimetutele rahvusvahelistele konventsioonidele korrektsete viidetega asjaomastele konventsioonidele. Lõikes 3 on peetud silmas rahvusvahelist merivõlgade ja pantide konventsiooni¹² (edaspidi

¹² Konventsiooni tekst on kättesaadav <https://www.riigiteataja.ee/akt/229566>. Eesti ühines konventsiooniga 2002. a rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooniga ühinemise seadusega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/229403>).

rahvusvaheline merivõlgade konventsioon) ja lõikes 4 rahvusvahelist laevade arestimise konventsiooni¹³ (edaspidi laevade arestimise konventsioon).

Eelnõu § 2 punktiga 3 muudetakse LAÕSi § 72 lõiget 2. Sätte sõnastus viiakse vastavusse rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse tekstiga, mille kohaselt tekib merivõlg laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, laevapereta prahtija, haldaja või käitaja vastu.

Rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni artikli 4 punktis 1 on sätestatud, et „*Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel:*“ Selle eestikeelne tõlge sätestab, et „merivõlga peavad olema tagatud järgmised laeva omaniku, laevapereta prahtija, reederi vastu esitatavad nõuded“. Siin on ebakõla rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse teksti ja eestikeelse tõlke vahel, kus terminid „manager or operator“ on asendatud eestikeelse terminiga „reeder“.

Viga on ka rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni artikli 4 punktis 1 vastavas LAÕSi sättes, kus LAÕSi § 72 lõige 2 sätestab, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, reederi (isik, kes laeva oma nimel kasutab) või kapteni vastu. Selle sätte vastuolu 1993. a konventsiooniga seisneb järgmises:

1) ingliskeelsed terminid „manager or operator“ on asendatud LAÕSis terminiga „reeder (isik, kes laeva oma nimel kasutab)“, mis ei vasta ei sisuliselt ega vormiliselt rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni mõistetele „manager or operator“. Terminid „manager or operator“ tähendavad laeva haldajat ja käitajat, kuid need isikud osutavad laeva omanikule teenuseid lepingu alusel tavapäraselt laevaomaniku esindajatena laevaomaniku nimel. Seetõttu ei kata LAÕSis kasutatav termin ja selgitus sulgudes „reeder (isik, kes laeva oma nimel kasutab)“ rahvusvahelises merivõlgade konventsioonis sätestatud nõudeid laeva haldaja ja käitaja („manager or operator“) vastu, mis peavad olema tagatud merivõlga;

2) LAÕSi § 72 lõige 2 sätestab, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva kapteni vastu. See on täiesti uus merivõlg, mis erineb rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni sätetest ja põhimõttest, seega on see konventsiooniga vastuolus. Rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni üks eesmärk oli sätestada rahvusvaheliselt tunnustatud merivõlgade absoluutne kinnine loetelu, et laevade suhtes ei kohalduks mingid muud merivõlad kui need, mis on selles konventsioonis sätestatud. Kui LAÕS sätestab uue merivõla, mis võib tekkida nõudest laeva kapteni vastu, siis see on rahvusvahelise merivõlgade konventsiooniga vastuolus ega saa kehtida konventsiooni ülimuslikkuse tõttu riigisiseste õigusaktidega. Seega LAÕS on selles osas eksitav ja vastuolus konventsiooniga.

Eeltoodu tõttu tuleb LAÕSi § 72 lõiget 2 muuta ja sätestada rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse teksti järgi, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, laevapereta prahtija, haldaja või käitaja vastu.

Eelnõu § 2 punktiga 4 asendatakse LAÕSi § 78² lõikes 1 mõiste „laev arestitakse“ mõistega „laeva võib arestida“. Muudatuse mõte on ühtlustada riigisisest ja rahvusvahelist õigust. Laevade arestimise konventsiooni artikkel 3 sätestab, et „arestida on lubatud laeva, mille suhtes on merinõue esitatud“. Seega tuleb LAÕSis asendada kohustus laev arestida võimalusega laeva arestida.

¹³ Konventsiooni tekst on kättesaadav <https://www.riigiteataja.ee/akt/78404>. Eesti ühines konventsiooniga 2001. a rahvusvahelise laevade arestimise konventsiooni ratifitseerimise seadusega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/26960>).

Eelnõu § 2 punktidega 5 ja 6 parandatakse LAÕSi § 78² lõikes 3 doktriini „sõsarlaeva arest“ (*sistership arest*) tõlget, mis tuleneb laevade arestimise konventsiooni artikli 3 lõikest 2. Praegu erineb kõnealune LAÕSi sätte konventsiooni artikli 3 punkti 2 mõttest, kuna ei sea laeva aresti tingimuseks selle omaniku vastutust merinõude eest. LAÕSi sätte järgi võib arestida iga laeva, mille suhtes on tekkinud merinõue. See läheb vastuollu konventsiooni eesmärgiga, et arestida võib eelkõige merinõude eest vastutavale isikule kuuluvat laeva ja erandjuhuna laevapereta prahitud laeva, kui selle laeva laevapereta prahtija on selle laevapereta prahilepingu ajal tekkinud merinõude eest vastutav ja ta on selle arestitava laeva omanik või jätkuvalt laevapereta prahtija aresti seadmise hetkel.

LAÕSi § 78² lõige 3 praegu kehtivas vigases sõnastuses aga teeb võimalikuks arestida merinõude põhjustanud laeva omaniku igat laeva isegi siis, kui see laeva omanik ei ole vastutav selle merinõude eest. Selline viga on viinud Eestis olukorrani, kus laevaomaniku laev arestiti ja müüdi aresti käigus teise isiku (selle laeva ajaprahtija) kütusevõla eest, mis oli küll seotud selle arestitud ja hiljem täitemenetluse käigus müüdüd laevaga, kuid ei olnud laevaomanikuga seostatav (nn. m/v „Tosno“ kaasus Eesti kohtus, tsiviilasi nr 2-08-84087).

Eelnõu § 2 punktiga 7 muudetakse LAÕSi § 78³ lõike 1 esimest lauset. Kui laevade arestimise konventsiooni artikli 4 lõige 1 näeb esimeses lauses ette, et „Arestitud laev vabastatakse piisava tagatise andmisel rahuldavas vormis“, kasutades inglise keeles sõnu „*shall be released*“, siis LAÕSi § 78³ lõige 1 on sellega vastuolus ja kasutab sõnastust „võib kohus laeva arestist vabastada“, andes kohtunikule õiguse ka keelduda laeva vabastamisest, kui piisav tagatis on antud. Kui võlgnik on andnud piisava tagatise rahuldavas vormis, ei ole kohtunikul diskretsiooni õigust otsustada laeva vabastamise üle ja laev tuleb vabastada, sest laeva arestimise esmane eesmärk on täidetud ning ees ootab kas vaidluse sisuline lahendamine pädevas kohtus või vahekohtus, alternatiivina aga ka kompromiss. Kohtuniku diskretsiooni õigus hõlmab ainult seda, kas võlgniku antud tagatis on piisav ja rahuldavas vormis.

§ 3. LaevaRSi muutmise

LaevaRSi § 34¹ muudetakse, et võimaldada laevade infosüsteemi osaks olevas riigihaldusülesandeid täitvate laevade (edaspidi RHÜT) andmekogus registreerida ka laevu, mis kuuluvad riigile ja täidavad riigihaldusülesandeid, kuid mida ei halda valitsusasutus. RHÜT andmekogu puhul on tegemist Transpordiameti peetava andmekoguga. Riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogusse kantakse seaduse kohaselt andmed valitsusasutuste kasutusse antud riigile kuuluvate laevade kohta, mis on ette nähtud valitsusasutuste haldusülesannete täitmiseks. Riigilaevastiku puhul ei ole tegu valitsusasutusega. Vabariigi Valitsuse seaduse § 38 näeb ette, et täidesaatva riigivõimu asutused on valitsusasutused ja valitsusasutuste hallatavad riigiasutused. Riigilaevastik on valitsusasutuse (Kliimaministeerium) hallatav riigiasutus. Selleks, et seaduses oleks alus kanda Riigilaevastiku laevad RHÜT laevade andmekogusse, tuleks LaevaRSi sätet muuta selliselt, et see ei sisaldaks enam valitsusasutuste piirangut. RHÜT andmekogusse ei kanta laevu, mis kantakse Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registrisse.

§ 4. SadSi muutmise

Eelnõu § 4 punktidega 1 ja 2 muudetakse SadSi § 4 lõigete 3 ja 8 sõnastust. Sätetega reguleeritakse sadama pidaja kohustusi seoses sadama navigatsioonimärgistusega. Muudatused

on seotud MSOS § 47 lõikes 4³ tehtavate muudatustega, kus täpsustatakse navigatsioonimärkide menetlusi.

Eelnõu § 4 punktiga 3 tunnistatakse kehtetuks SadS § 16 lõige 13. Tegemist on volitusnormiga, mille kohaselt kehtestab valdkonna eest vastutav minister sadama ja sadamarajatise turvaplaanides kajastatavate teemade täpsustatud loetelu. Volitusnormi alusel ei ole määrust kehtestatud ning turvaplaanides kajastatavad teemad on loetletud SadS § 16 lõikes 11, mistõttu ei ole volitusnorm vajalik.

Eelnõu § 4 punktiga 4 täiendatakse SadS § 30 lõiget 5. Säte reguleerib sadama reostustõrje plaani kooskõlastamist Kliimaministeeriumiga. Seoses uue sadamaregistri arenduse valmimisega on edaspidi võimalik viia läbi kõik reostustõrjeplaanide menetlused sadamaregistris. Seoses sellega täpsustatakse SadS § 30 lõiget 5 eelnõuga nii, et reostustõrjeplaanide esitamine toimub ainult sadamaregistri kaudu.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus kasutatakse uusi termineid „punkerdaja“ ja „punkerdamine“, mis on defineeritud eelnõu § 1 punktis 1.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu § 1 punktiga 3 määratakse riiklik asutus (Transpordiamet), kes vastutab väikelaeva tootja unikaalse koodi andmise eest. Muudatus vastab komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2017/1 veesõidukite identifitseerimine korra kohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/53/EL (mis käsitleb väikelaevu ja jette) raames.

Muus osas ei ole eelnõul puutumust Euroopa Liidu õigusega.

6. Seaduse mõjud

Eelnõu Riigilaevastikuga seotud muudatustel on otsene mõju majandusele, riigiasutuste töökorraldusele ning seoses kaubalaevade ja liitlaste laevade ohutu transpordiga (lootsiteenus) mõju ka riigi julgeolekule ning välissuhetele, ka meresõiduohutusele. Samuti on seadusel kaudne mõju elu- ja looduskeskkonnale, sätestades järelevalve punkerdamise toimingute üle, mis võimaldab keskkonnaohtu senisest paremini tõrjuda ja ennetada.

Seaduse rakendamisega ei kaasne sotsiaalset mõju, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Kavandatav muudatus 1: reostustõrjest teavitamise (tööjaotus Kaitseväe ja PPA vahel) ning Transpordiameti ja Riigilaevastiku omavahelise tööjaotuse täpsustamine navigatsioonimärgistuse osas (täpsustatakse ja laiendatakse Riigilaevastiku ülesandeid navigatsioonimärgistuse osas) ning jäämurde korral (reguleeritakse seaduse tasandil selgelt Riigilaevastiku ja Transpordiameti vahel).

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele, mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Mõju sihtrühm: Riigilaevastik, Transpordiamet, Kaitsevägi, Politsei- ja Piirivalveamet.

Mõju kirjeldus: muudatuste alusel luuakse selgus seaduse tasandil reostustõrjest teavitamisel. Reostustõrjest korrektne teavitamine võimaldab riigiasutusel korrektselt olukorrale reageerida, mis toob kaasa ka positiivse mõju elu- ja looduskeskkonnale. Riskid on maandatud seeläbi, et juhul kui reostusest teavitatakse vale asutust, näeb juba kehtiv õiguslik kord ette põhimõtte, et info edastatakse õigele asutusele (hea halduse põhimõte). Navigatsioonimärgistuse ning

jäämurde tööjaotuse täpsustamine toob kaasa selge ülesannete jaotuse kahe Kliimaministeeriumi rakendusasutuse vahel.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju on väheoluline, kuna riigiasutuste ülesanded on juba varem teiste õigusaktide tasandil kokku lepitud, muudatusega luuakse seaduses suurem õigusselgus asutuste tööülesannete jaotamisel. Seega ei kaasne kõnealuse muudatusega olulist mõju.

Kavandatav muudatus 2: lootsitasu maksmise sätete täpsustamine, lootsipraktika valmendamisel tegemise regulatsiooni muudatused ning avamerelootsimise sätete täpsustamine.

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele, mõju majandusele (ettevõtluks).

Mõju sihtrühm: Riigilaevastik, lootsid, lootsiteenuse kasutajad (reederid kui ettevõtjad), laevaagendid, sadamapidajad, Tallinna Tehnikaülikooli Mereakadeemia.

Mõju kirjeldus: muudatuste kohaselt võib edaspidi kohustusliku lootsimise alas lootsimise eest lisaks reederile lootsitasu maksta ka laevaagent või sadamapidaja. Analoogne regulatsioon on MSOSis veeteetase maksmise kohta – veeteetase tasub reeder võib laevaagent. Kuna lootsitellimusi saab esitada laevaagent, siis on põhjendatud ette näha, et ka lootsitasu maksmise kohutus võib olla laevaagendil. Samuti jäetakse sättest välja piirang, et lootsitasu makstakse vaid lootsimise eest kohustusliku lootsimise alas, kuna seadus näeb ette ka avamerelootsimise, mis ei toimu kohustusliku lootsimise alas.

Seadusesse lisatakse samuti võimalus, et lootsitasu maksja võib olla ka sadamapidaja, kui ta on teinud lootsitellimuse. Sadamapidaja võib lootsitellimuse teha selleks, et sadama akvatooriumil manööverdada laeva ühelt kailt teisele, dokkimiseks, avariiliseks väljumiseks jms. Tegemist on tavapärase praktikaga, et lootsitellimusi esitab vajaduse korral ka sadamapidaja.

Riigilaevastik esitab lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isikule (reederile, laevaagendile või sadamapidajale) tasumisele kuuluva lootsitasu kohta makseteatis. Kui lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged, esitab Riigilaevastik makseteatis laevaagendile. Nii sätestatakse seaduses üheselt mõistetavalt isik, kellele makseteatis esitatakse, isegi juhul, kui maksja või tema andmed on lootsitellimuses märgitud ebaõigesti. Viimastel aastatel on Eestis toimunud u 7000–9 000 lootsimist aastas (2020. a – 8 732, 2021. a – 9 033, 2022. a – 8 607 ja 2023. a – 7 064 lootsimist).

Lootsiteenuse kasutajad peavad arvestama regulatsiooni muudatuste ja täpsustusega. Mõju on samuti Riigilaevastiku töökorraldusele – muudatused võimaldavad osutada lootsiteenust vastavalt Riigilaevastiku vajadustele. Valmendamisel lootsimise väljaõpet hakkab korraldama Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on keskmine. Riigilaevastik esitab edaspidi makseteatisid lootsitasu kohta ka laevaagentidele ja sadamapidajatele, ühtlasi tekib laevaagendil ja sadamapidajal kohustus maksta lootsitasu. Makseteatised esitatakse EMDE kaudu, lootsitasu suurus arvutatakse automaatselt laeva kogumahutavuse, lootsimisel läbitud meremiilide ja lootsitasu määra põhjal. Seega pole tegemist tegevusega, mis eeldaks suuremaid ümberkorraldusi Riigilaevastiku igapäevatöös. Muudatus suurendab õigusselgust ning on seega positiivse mõjuga.

Kavandatav muudatus 3: Riigilaevastiku uute tasuliste teenuste lisamine meresõiduohutuse seadusesse. Uued lisateenused on esitatud MSOS eelnõu paragrahvi 75⁸ lõikes 1. Tegemist on peamiselt erasektorile Riigilaevastiku poolt pakutavate lisateenustega, mida Riigilaevastik osutab tingimusel, et see ei takista Riigilaevastiku õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist.

Mõju valdkond: mõju majandusele ja riigiasutuste töökorraldusele, muu mõju (mõju meresõiduohutusele).

Mõju sihtrühm: Riigilaevastiku sadamateenuse sihtrühm on eelkõige ülikoolid ja merel uurimistöid tegevad teadlased. Riigilaevastiku monitoorimisteenuse sihtrühmaks on eelkõige torujuhtmete ning sidekaablite omanikud. Navigatsioonimärgistuse teenuse laiendatud sihtrühmaks on eelkõige sadamad. Lisaks mõjutab muudatus Transpordiametit, keda kaasatakse vajaduse korral monitoorimisteenuse osutamisse.

Mõju kirjeldus: uued on teenused sadamates, mille pidaja on Riigilaevastik (Hundiipea ja Rohuneeme sadamad) ning monitoorimisteenus. Sadamates pakutavate teenuste all peetakse silmas veesõiduki sildumist ja hoiustamist sadama territooriumil. Teenuste sihtrühmaks on eelkõige ülikoolid, merel uurimistöid tegevad teadlased, vajaduse korral ka sõjalaevad. Eelkõige on vajadus tasuliste teenuse pakkumiseks selgunud Hundiipea sadamas. Monitoorimisteenust osutatakse Transpordiameti tehniliste vahenditega (sonar, allveerobot). Mõju on erasektori jaoks positiivne – edaspidi on võimalik kasutada teenuseid, mida turult kas pole võimalik või on keeruline saada. Uute teenuste osutamine toob riigieelarvesse edaspidi, kui teenused on hinnastatud, lisatulu ja seega mõju majandusele on positiivne.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on keskmine, selle tulemusel täieneb Riigilaevastiku osutatavate teenuste ulatus, kuid see ei too kaasa suuremaid ümberkorraldusi Riigilaevastiku tegevuses, seega halduskoormus Riigilaevastikule on väike. Teenuseid ei hakata osutama ka enne, kui teenused on määruse tasandil hinnastatud. Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on väike, muudatus avaldab positiivset mõju meresõiduohutusele. Mõju avaldumise sagedus sõltub teenusest ja sellest, kui palju konkreetset teenust turul vajatakse.

Kavandatav muudatus 4: punkerdajate registri loomine EMDEs.

Mõju valdkond: mõju majandusele ja riigiasutuste töökorraldusele.

Mõju sihtrühm: Keskkonnaamet, punkerdamisega tegelevad ettevõtjad, laevaagendid, sadamapidajad.

Mõju kirjeldus: muudatusega luuakse EMDEs punkerdajate register, mis on vajalik eelkõige majandustegevuseks ja teadmiseks laevaoperaatoritele. Punkerdajate registri loomise eest EMDE-sse ja vajaliku andmekoosseisu kehtestamise eest vastutab Kliimaministeerium. Andmekogu haldab igapäevaselt Transpordiamet, kelle vastutada on edaspidi punkerdajate registri toimimine.

Registri loomine on positiivse mõjuga, kuna EMDE on süsteem laevaoperaatoritele ning infot punkerdajate kohta leiab edaspidi lihtsalt. Ühtlasi aitab punkerdajate registri korrektsel kujul loomine parandada IMO auditi käigus tuvastatud puudust.

Punkerajate registri loomisega kasvab vähesel määral halduskoormus nii punkerdamise teenust osutavatel ettevõtjatel, kellel tekib seaduse jõustudes kohustus enda andmed punkerdajate registrisse kirja panna, kui ka sadamatel, kes peavad sadamates teenuse osutajaid kinnitama. Sel teemal on suheldud suuremate punkerdajate ja Tallinna Sadamaga – turuosaliste vaatest on korrektse registri loomine tervitatav ning olulist lisanduvat halduskoormuse kasvu nad ettevõtja tegevusele ei näe, kuna iga päev kasutatakse EMDEt ka muudeks tegevusteks.

Keskkonnaametile on punkerdajate registri loomine toeks, kuna see annab tervikliku ja ajakohase vaate ametlikult tegutsevatest punkerdajatest ning võimaldab nii koostada tõhusamalt kütusesekre jaoks vajalikku valimit. Keskkonnaamet võtab regulaarselt kütusesekre raames keskkonnanõuetele vastavuse määramiseks laevakütuse proove ka punkerdamise ajal.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on väike. Punkerdamise teenust osutavate ettevõtjate halduskoormus suureneb vähesel määral, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega vajadust teha oma tegevuses ümberkorraldusi. Mõju avaldumise sagedus ja ebasoovitava mõju kaasnemise risk on väike, mistõttu ei kaasne kõnealuse muudatusega olulist mõju.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Trahvimäärade suurendamine MSOS 16. peatükis ei too kaasa märkimisväärset lisatulu riigieelarvesse. Väärteomenetluste arv on viimastel aastatel olnud marginaalne, nt viimase kahe aasta (2022–2023) jooksul on Transpordiamet menetlenud ühte juriidilise isikuga seotud meresõiduohutusala rikkumist, mille rahatrahv jäi alla 1000 euro. Mõnevõrra rohkem on menetletud väikelaeva juhtimisõiguse rikkumisi füüsiliste isikute puhul – 2021. a 6 rikkumist, 2022. a 3 rikkumist ja 2023. a 5 rikkumist.

Riigilaevastiku uued tasulised teenused (monitoorimisteenus, Riigilaevastiku sadamateenus) toovad riigieelarvesse tulusid pärast seda, kui teenused on hinnastatud kliimaministri 22.06.2023 määruse nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“ alusel.

Elektroonilisse mereinfosüsteemi punkerdajate registri arendamise kulu on 6240 eurot koos käibemaksuga. Kulud kaetakse Kliimaministeeriumi vahenditest.

8. Rakendusaktid

Eelnõukohase seadusega kehtestatakse MSOS § 47 lõike 6 volitusnormi alusel järgmine õigusakt:

- Kliimaministri määrus „Navigatsioonimärgistuse rajamise muutmise ja tühistamise ning märgistusest teavitamise nõuded ja kord“ (kehtiv majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ tunnistatakse kehtetuks).

Muuta tuleb järgmiseid rakendusakte:

- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. detsembri 2002. a määrus nr 36 „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“. Kõnealuse määruse IV peatükk ületab MSOSi § 21 lõike 5 volitusnormi ulatust, mistõttu jäetakse see määrusest välja ja viiakse üle seaduse tasemele;
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. veebruari 2003. a määrus nr 35 „Siseveelaeva laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord ning diplomile ja kutsetunnistusele kantavate andmete loetelu“. Sarnaselt reisilaevade määrusega sisaldab see sätteid, mis peavad olema sätestatud seaduse tasemel;
- Vabariigi Valitsuse 25. juuni 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“. Vajalik on täiendada volitusnormi viitega MSOS § 41¹ lõikele 3.
- majandus- ja taristuministri 30. augusti 2019. a määrus nr 55 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“;
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 15. mai 2003. a määrus nr 89 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi operaaatori koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, kutsetunnistuse vorm ja väljastamise kord ning operaaatori atesteerimise kord“;

- majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määrus nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“ ja täiendada määrust mitme laeva samaaegse lootsimise regulatsiooniga;
- MSOSis tehtavate lootsitasu puudutavate muudatuste põhjal on vaja muuta ka kliimaministri 22. juuni 2023. a määrust nr 38 „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“. Määruse pealkirjast ja § 1 lõikest 1 tuleb välja jätta sõnad „ja maksmise kord“ ning kehtetuks tunnistada § 13;
- Riigilaevastiku uue tasulise sadamateenuse ja monitoorimisteenuse osutamiseks tuleb uued teenused hinnastada. Riigilaevastiku tasulised teenused hinnastatakse kliimaministri 22.06.2023 määruses nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“. Kuna monitoorimisteenust pakutakse koos teiste asutustega (eelkõige Transpordiameti hüdrograafiaosakonnaga, kokkuleppel ka Mereväega), tuleb asutustel enne teenuste hinnastamist läbi rääkida ja teha kokkulepped uue monitoorimisteenuse ühiseks osutamiseks ning vajaduse korral kokku leppida kulude hüvitamise põhimõtted;
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määrus nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“. Muudatused tehakse Transpordiameti andmekogu vastutavaks töötlejaks määramise tõttu.
- Majandus- ja taristuministri 20. detsembri 2022. a määrus nr 102 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise kord ning nõuded mõõdistustöö tegemisele“.
- Majandus- ja taristuministri 31. jaanuari 2023. a määrus nr 6 „Hüdrograafia infosüsteemi põhimäärus“.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrus nr 233 „Laevade ohutusnõuded“.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 21. mai 2013. a määrus nr 34 „Laeva vahiteenistuse kord“.
- Majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. veebruari 2003. a määrus nr 28 „Laevatavatatel sisevetel liiklemise kord“.

Rakendusaktide kavandid on lisatud seletuskirjale (lisa 1).

Lisaks tuleb Riigilaevastiku ülesannete täpsustamisest MSOSis teha asjakohased muudatused Riigilaevastiku põhimääruses,¹⁴ mis samuti reguleerib Riigilaevastiku ülesandeid. Riigilaevastiku põhimäärust on kavas muuta 2024. aastal.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras. Suur osa eelnõuga kavandatavatest muudatustest on eesmärgiga tagada Riigilaevastiku meresõiduohutuse tagamisega seotud töö ja ülesannete täitmise parem toimimine. Samuti on eesmärk võimaldada Riigilaevastikul pakkuda uusi tasulisi teenuseid. Lisaks kavatakse kehtestada õiguslikud alused punkerdajate registri toimimiseks EMDEs ning täita MARPOL konventsiooni nõudeid. Ka muud muudatused ei eelda suuremaid muudatusi sihtgruppide tegevuses ning ei eelda täiendava üleminekuaja andmist.

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/307062023001> (26.10.2023).

10. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati koostöölastamiseks eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu [24-0238/01](#).

Eelnõu esitati arvamuse avaldamiseks järgmistele huvirühmadele ja asutustele: Eesti Laevaomanike Liit, AS Tallinna Sadam, AS Saarte Liinid, Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia, Logistika ja Sadamate Liit. Eelnõu kohta esitasid arvamuse Eesti Laevaomanike Liit, Logistika ja Sadamate Liit ja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing. Esitatud märkustele on vastatud seletuskirja lisa olevas tabelis (lisa 2).

Algatab Vabariigi Valitsus 2. detsembril 2024. a

Vabariigi Valitsuse nimel

(allkirjastatud digitaalselt)

Heili Tõnisson

Valitsuse nõunik