

Eelnõu kooskõlastamise käigus esitatud märkuste ja ettepanekutega arvestamise tabel

Märkused, ettepanekud, arvamused	Kliimaministeerium arvestab/ei arvesta esitatud ettepanekuga
Eesti Laevaomanike Liit	
I Arvamus ja seisukoht meresõidudiplomite väljastamise regulatsiooni muutmisele ELL ei saa nõustuda Eelnõus pakutud meresõidudiplomite väljastamise nõuete muutmise, mis on seotud meremeeste kutsekvalifikatsiooni ja kõrghariduse vastavuse hindamisega Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale, kuna hetkel pakutud muudatusettepanekud ja nende põhjendused lähevad vastuollu STCW konventsiooni printsiipide ning diplomite väljastamise ja vastastikku tunnustamise põhimõtetega. Rõhutame, et meremeeste väljaõppe ja diplomeerimise alused tulenevad STCW konventsioonist ja kui meresõidudiplomi taotleja väljaõpe vastab STCW nõuetele, siis tuleb Transpordiametil sellisele meresõidudiplomi taotlejale väljastada Eesti meresõidudiplom. Meie arvates on Transpordiametile otsustusõiguse andmine välisriikide mereõppeasutuste õppekavade heaks kiitmise nõude sätestamisega ülemääraselt STCW konventsiooni eesmärkidest kõrvale kaldumine. STCW konventsioon sätestab rahvusvaheliselt ühtsed nõuded ja alused mereõppeasutuste õppekavadele ja meremeeste väljaõppele. Samuti on sätestatud ühtsed printsiibid diplomite väljastamiseks, et tagada meremeeste samaväärne väljaõpe näiteks nii Kanada, kui ka kõikidele Euroopa Liidu merehariduse õppeasutustes väljaõppe läbinud meremeestele. ELL-ile jääb arusaamatuks, mille pärast hakkab riik eeldama, et näiteks Kanada ja teiste Euroopa Liidu merehariduse õppeasutuste kvaliteet ei vasta STCW konventsiooni nõuetele, mille õppekavade vastavust tahab Transpordiamet hakata nüüd üle kontrollima ja hindama. Oleme seisukohal, et meremeeste erialaste teadmiste, väljaõppe ja praktika samaväärsuse määramine peab toimima	Mittearvestatud. MSOS § 95 lg 8 p 3 näeb ette, et Transpordiamet on pädev asutus ja täidab administratsiooni kohustusi STCW konventsiooni puhul. Lisaks juhime tähelepanu, et eelnõuga kavandatavad sätted reguleerivad välisriigi meresõidudiplomi vahetamist Eesti diplomi vastu. STCW konventsioon reguleerib teise IMO osalisriigi tunnistuste ja meresõidudiplomite tunnustamist, kuid ei reguleeri nende vahetamist teise IMO osalisriigi diplomi/tunnistuse vastu, mistõttu ei saa kõnealused muudatused olla STCW konventsiooniga vastuolus. Muudatusega ühtlustatakse nõuded Eesti meresõidudiplomi saamiseks, sh ka õppekava osas.

vastavuse hindamisega STCW konventsiooni nõuetega, mis on rahvusvaheliselt tunnustatud standard, mitte võrrelda Eesti mereõppeasutuse õppekavaga. Me ei pea õigeks, et praegu soovib riik tekitada täiendava tingimuse ja eelduse meresõidudiplomi väljastamiseks välisriigi mereõppeasutuse lõpetanutele. Leiame, et eelnõu seletuskirjas esitatud põhjendused on ülepingutatud proteksionism, sest ka Eesti meremeestele väljastatakse meresõidudiplomid STCW konventsiooni nõuete täitmisel. Seega täiendavate Transpordiameti metoodika või programmide täitmise nõuete sätestamine välisriigi mereõppeasutuste lõpetanud meremeestele ei tohi olla liigselt piirav ega minna vastuollu STCW konventsiooniga, kuna meresõidudiplomite väljastamine toimub STCW konventsiooni alusel. Palume vastavad meresõiduohutuse seaduse muutmise ettepanekud üle vaadata, et täiendavate tingimuste kehtestamine oleks kooskõlas ja lubatav STCW konventsiooni järgi. Samuti silmas pidades diplomite ja meresõidupraktikate vastastikku tunnustamist, kuna eraldi Eesti metoodika tekitamine Transpordiameti poolt heaks kiidetud õppekava järgi samaväärsuse hindamiseks jätavad selle tingimuse sisu ebamääraseks.	
II Eelnõu täiendamise ettepanekud lootsitasõidu regulatsiooni muutmiseks Hetkel toimub Eelnõu raames põhilises osas MSOS muutmine, mille eesmärk on muu hulgas ka lootsiteenusega seotud regulatsioonide muutmine. Seonduvalt sellega soovime meelde tuletada ja juhtida tähelepanu ELL-i poolt varasemalt tehtud ettepanekutele lootsitasõidu nõuete muutmiseks (nt ELL-i 09.11.2023 ja 20.05.2021 kirjad), mis on siiani jäänud arvesse võtmata. Peamiseks põhjenduseks on välja toodud asjaolu, et need ettepanekud eeldavad meresõiduohutuse seaduse muutmist. Mõistame, et mistahes seaduse muutmine eeldab suurt ettevalmistamist ja menetlemist, mistõttu tekib ministriumile lisakoormus. Samas on sellest tulenevalt otstarbekas menetleda ka teisi meresõiduohutuse seaduse muudatusi, et lõppkokkuvõttes kokku hoida seda muudatuste	Eesti Laevaomaniku Liidu ettepanekutele on Kliimaministeerium vastanud kirjaga 9.11.2023 nr 1-17/23/5166-3 ning toonud välja põhjendused, miks kõiki Eesti Laevaomaniku Liidu ettepanekuid arvestada ei saa. Oleme vahepeal ettepanekud siiski uuesti üle vaadanud ja arvestamise või mitteamvestamise põhjendusi täiendanud. Täpsemalt arutatakse teatavaid ettepanekuid uuesti ja põhjalikumalt järgmiste MSOS muudatuspakettide raames.

ettevalmistamise ja menetlemisele kuluvat aega ja ressursi. Lähtuvalt eeltoodust peame vajalikuks üle rõhutada need varasemalt esitatud vajalikud ja olulised ettepanekud lootsitasõidu regulatsiooni muutmiseks, mis ELL-i hinnangul lõppkokkuvõttes aitavad vähendada kahjulikke mõjusid keskkonnale läbi lootsilaevade sõitude vähenemise vajadusele.	
ELL esitab ettepanekud täiendada Eelnõu § 1 lootsitasõidu regulatsiooni muudatustega, mis on varasemalt ministeeriumile edastatud, kuid peame vajalikuks need siin allpool uuesti üle rõhutada ning ühtlasi menetleda ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.09.2011 määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ (edaspidi Määrus nr 93) muutmise ettepanekuid, et ühe menetluse raames juba praegu muuta kehtiv regulatsioon paremaks ja selgemaks. 1) <u>Täiendada lootsitasõidu loa taotluse esitaja isikute ringi</u> Kehtiva MSOS § 57¹ lg 2 järgi esitab lootsitasõidu loa taotluse Transpordiametile laeva reeder. Kuna lootsitasõidu luba väljastatakse konkreetsele isikule (vormile märgitakse isiku eesnimi ja perenimi), leiame, et lootsitasõidu loa taotlemiseks lisaks reederile peab olema ka loa omanikul endal võimalus esitada taotlus ja vajalikud dokumendid. Kaasaegsed digilahendused dokumentide ja taotluste esitamiseks elektrooniliselt võimaldavad meremeestel ise vajalikud toimingud teha lootsitasõidu loa esitamiseks. Palume muuta ja täiendada MSOS § 57¹ lg 2 sõnastust ning sätestada see järgmiselt: „Taotluse lootsitasõidu loa väljastamiseks kaptenile, reisilaeva puhul nii kaptenile kui ka vanemtüürimehele, esitab laeva reeder, kapten või vanemtüürimees.“	Arvestatud osaliselt. 29.11.2023 esitatud vastus: Kaalume seadusesse muudatuse sisseviimist edaspidi selliselt, et taotluse lootsitasõidu loa väljastamiseks saab edaspidi esitada lisaks reederile ka laeva kapten või vanemtüürimees. (Ettepanek 1). Samuti kaalume ettepanekut täiendada õiendi esitaja isikute ringi (Ettepanek 3). Muudatus tooks siiski kaasa meremeeste infosüsteemi põhimääruse muudatused ja meremeeste infosüsteemi arendused koos arenduskuludega, mida järgmisesse arendusetappi ei ole seni plaanitud, kuna tegu on uue ettepanekuga. Seega saab kaaluda antud muudatuste sisseviimist meremeeste infosüsteemi arenduste järgmistes arendusetappides. Täiendav sisend Transpordiametilt aprillis 2024: Kindlasti on eesmärk, et MIS võiks üha rohkem katta tegevusi digitaalsete protsessidega ning pikemas vaates ka seda eesmärki silmas peame. Küll aga praegu on plaanitud arendustegevused lähtuvalt eelarvest ning prioriteetidest tulenevalt tähtsamatest vajadusest arenduste osas. Praegu oleme arenduspakettidega planeerinud 2024 aasta ning see on kaetud ka juba planeeritud arendustega. Ühtlasi alates järgmisest aastast peaks saama hangitud ka uus arendus- ja hooldustööde leping IS arenduste tarbeks. Oleme kindlasti avatud kasutajate poolsele tagasisidele ning ettepanekutele, mis IS raames on vajalik arendada ning parendada ning kindlasti võtame mõtted kaasa, kuid lähtuvalt eelarvest ning prioriteetidest seame arendused tööplaani teatud aja jooksul. Kindlasti kui kohtumise käigus [laevaomanikega] selgub veel arenduseks ettepanekuid, siis palume ka neid edastada ning

	ühtlasi hea meelega võtaksime ise otse kontakti, et väärtuslik tagasiside ise ära kaardistada. Seisukoht arenduse osas on sisuosakonna ehk teenusejuhi ja omaniku puhul jätkuvalt sama nagu arusaanunda olete eelnevalt arutanud, et kuna arve tasub laevaomanik, siis taotluse esitab ka tema. Seda ka seetõttu, et laevaomanik otsustab, kelle ta eksamile saadab ning kellele see vajalik. Samuti ei ole tagasisidena saadud info põhiselt esmase hinnangu kohaselt kasutajate arv nii suur, et arendust teostada hetkel, kuid tulevikus kindlasti võiks teemat vaadelda. Täpsustusena, mis selline arendus endas kujutab, ilmestab järgmine ülevaade arendustegevustest: „analüüs (liidestus EMDE-ga, õiguste jagamine, millised scriptid on vajalikud, väljatrükkide kujundamine, vajalikke ekraanivormide kujundamine....) ja kogu eelpool kirjeldatud tööde aja- ja finantshinnang arendajalt (juhul kui tööd teostatakse uue lepingu raames ja muutub tunni hind).” Samuti on vajalik liidestuse tarbeks vana meremeeste registri sulgemine, mille hetkeline planeeritud eelarve kulu on ligi 120 000 eurot ainuüksi. Kõige juures vajab vastust ja lahendust küsimus, et kui seaduses siiski muudatus teha, siis kuidas vältida riski, et kapten/vanemtüürimees esitab taotluse ilma tööandja nõusolekuta.
2) <u>Täiendada lootsitasõidu loa pikendamise taotluse esitaja isikute ringi</u> Kehtiva Määruse nr 93 § 4 lg 1 järgi pikendatakse lootsitasõidu loa kehtivusaega laeva reederi kirjaliku taotluse alusel. Tulenevalt asjaolust, et lootsitasõidu luba väljastatakse konkreetsele isikule (vormile märgitakse isiku eesnimi ja perenimi), leiame, et lootsitasõidu loa pikendamisel võib esitada taotluse ja vajalikud dokumendid loa omanik ise mitte ainult reeder. Oleme arvamusel, et tänapäevased digilahendused dokumentide ja taotluste esitamiseks elektrooniliselt võimaldavad meremeestel ise vajalikud toimingud teha lootsitasõidu loa pikendamiseks. Palume täiendada Määruse nr 93 § 4 lg 1 sõnastust ja sätestada see järgmiselt:	Mittearvestatud. 29.11.2023 esitatud vastus: Ettepanek 2: Täiendada lootsitasõidu loa pikendamise taotluse esitaja isikute ringi ning õiendi esitaja isikute ringi Vastus: Meresõiduohutuse seaduse (MSOS) 01.06.2021 jõustunud muudatusega tunnistati MSOS § 572 kehtetuks. MSOS muudatus viidi sisse, kuna lootsitasõidu loa pikendamisel väljastatakse uus lootsitasõidu luba ning sisuliselt on tegemist uue lootsitasõidu loa taotlemisega, mitte kehtiva loa pikendamise taotlemisega. Hetkel on töös ka 23. septembri 2011. a määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ muudatused, millega tunnistatakse kehtetuks ka määruse § 4.

„Transpordiamet pikendab lootsitasõidu loa kehtivusaega loa omaniku või reederi kirjaliku taotluse alusel.“	
3) <u>Täiendada õiendi esitaja isikute ringi</u> Seoses sellega, et võimaldada lootsitasõidu loa pikendamise taotluse esitamine lootsitasõidu loa omaniku poolt, siis tuleb muuta ka Määruse nr 93 § 4 lg 2 sõnastust selliselt, et selles sättes nimetatud õiendi saab esitada lisaks reederile ka lootsitasõidu loa omanik. Eeltoodust tulenevalt täiendada Määruse nr 93 § 4 lõikes 2 sõnastust sõnadega „või lootsitasõidu loa omanik“ ja sätestada see järgmiselt: „Reeder või lootsitasõidu loa omanik esitab Transpordiametile koos lõikes 1 nimetatud taotlusega õiendi, et temal ei ole pidevat lootsitasõidu vaheaega üle 12 kuu.“	Mittearvestatud. Selgitused leiab eelmise ettepaneku juurest.
4) <u>Kaotada lootsitasõidu loa pikendamisel teoreetilise eksami sooritamise nõue</u> MSOS § 57¹ lõike 6¹ esimese lause ja Määruse nr 93 § 4 lõike 4 kohaselt tuleb uue lootsitasõidu loa saamiseks sooritada lootsitasõidu eksami teoreetiline osa. Oleme arvamusel, et olukorras, kus kapten või vanemtüürimees omab lootsitasõidu luba ja ta on juba korra teoreetilise eksami sooritanud ning tema lootsitasõidu vaheaeg ei ole üle 12 kuu, siis teoreetiliste teadmiste olemasolu ei kao ära lootsitasõidu loa kehtivuse lõppemisel. Seega teoreetiliste teadmiste uus kontroll lootsitasõidu eksami teoreetilise osa sooritamise ega oma praktilist tähendust lootsitasõidu loa uuendamisel ega mõjuta kuidagi lootsitasõidu loa omaniku pädevust. Praktilised teadmised ja kogemus tekivad laevajuhil sadamat külastades. Kui lootsitasõidu vaheaeg ei ületa 12 kuud, siis on vähe tõenäoline, et konkreetsetes sadamas muutuvad sadama eeskirjad, õigusaktid või muud korrad niivõrd palju, et oleks põhjendatud eksami teoreetilise osa sooritamine. Sellest tulenevalt palume kaaluda teoreetilise eksami sooritamise nõudest loobumist, juhul kui loa omanikul lootsitasõidu vaheaeg ei ületa 12 kuud. Palume kustutada MSOS § 57¹ lõike 6¹ sõnastusest esimene lause ja säilitada ainult teine lause:	Mittearvestatud. 29.11.2023 esitatud vastus: [...] Esiteks tuleb arvestada lootsiteenistuse meresõiduohutuse tagamise ülesandega. Meresõiduohutuse arvelt ei ole võimalik teha õigusaktides järeleandmisi. Ettepanekuga ei saa arvestada. Laevajuhtide teoreetilised teadmised aeguvad ning Transpordiamet on seda täheldanud ka lootsitasõidu eksamite korraldamisel. Arvestada tuleb ka õigusaktide muudatustega, mille osas tuleb teadmisi pidevalt uuendada ja kontrollida. 1.06.2021 jõustus MSOS § 571 lõike 61 muudatus. Tegemist oli juba vastutulekuga praktilise eksami osas, kui lootsitasõidu vaheaeg ei ületa 12 kuud. 01.06.2021 muudatuse alusel tuleb lootsitasõidu puhul sooritada vaid teoreetiline eksam, kui lootsitasõidu vaheaeg ei ületa 12 kuud. Lisaks tuleb arvestada, et ka lootsid, kes lootsivad merel igapäevaselt, peavad sooritama eksami oma loa pikendamiseks.

„Lootsitasõidu loa taotlemisel ei kohaldata käesoleva paragrahvi lõikeid 3 ja 4, kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest on möödunud kuni 24 kuud.“ Seoses meresõiduohutuse seaduse muutmisega palume vastavalt muuta Määruse nr 93 § 4 lõike 4 sõnastust ja sätestada see järgmiselt: „Uus lootsitasõidu luba väljastatakse lõikes 1 nimetatud taotluse ja lõikes 2 nimetatud õiendi alusel kolme tööpäeva jooksul pärast nimetatud taotluse ja õiendi esitamist.“	
5) <u>Vähendada lootsi juhendamisel sadama külastuste arvu</u> MSOS § 57¹ lõigete 3 ja 4 järgi on nõutav, et lootsitasõidu loa taotlemisel laeva kaptenile ning lootsitasõidu loa taotlemisel reisilaeva kaptenile ja vanemtüürimehele peavad kapten või vanemtüürimees vastavalt oma ametikohale viimase 12 kuu jooksul olema lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt kümnel korral. Leiame, et 10 korral lootsi juhendamisel sadama külastamise nõue on põhjendamatult. Meile teada olevalt ei ole üheski Eesti sadamas selliseid keerulisi navigeerimistingimusi, mille puhul on tarvis nii palju kordi harjutada lootsi juhendamisel sadamasse sisenemist või sealt väljumist. Sellest tulenevalt peame mõistlikuks lootsi juhendamisel sadama külastamise kordade arvu vähendamist viiele korrale ja vastavalt sellele muuta meresõiduohutuse seadust. Palume muuta MSOS § 57¹ lõikeid 3 ja 4 ning sõnastada need vastavalt järgmiselt: „(3) Lootsitasõidu loa taotlemisel reisilaeva kaptenile ja vanemtüürimehele peab kumbki vastavalt kapteni ja vanemtüürimehe ametikohal viimase 12 kuu jooksul olema lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt viiel korral. (4) Lootsitasõidu loa taotlemisel laeva kaptenile peab kapten viimase 12 kuu jooksul olema lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt viiel korral.“	Mittearvestatud. 29.11.2023 esitatud vastus: Meresõiduohutuse aspektist ei ole vastava muudatuse tegemine õigustatud. Eestis ei ole nõuded ka nii kõrged, kui mõnes lähiriigis - Eestis on vaid sadamapõhine lootsitasõidu luba, mitte laeva ja sadamapõhine luba. Võrdluses tuleb arvestada ka lootsidele kohalduvate nõuetega - lootsid, kes pole mingis kindlas sadamas üle aasta lootsinud, peavad seaduse järgi sooritama teise lootsi juhendamise all kümme lootsimist. Kümne lootsimise puhul on võimalus harjutada läbi ka erinevaid situatsioone (öö, päev, tuuline, udune ilm jne), kui viie lootsimise puhul. Seega saab laevajuht kümne lootsimise puhul rohkem kogemusi edaspidiseks ohutuks liiklemiseks.
6) <u>Tunnistada kehtetuks Määruse § 7 lõige 2</u>	Mittearvestatud.

Kehtiva Määruse nr 93 § 7 lg 2 järgi peab <i>Rahvusvaheliste laevade kokkupõrgete vältimise eeskirjade (COLREG 1972) arvutitesti sooritamiseks õigete vastuste osakaal olema vähemalt 90 protsenti.</i> Meile jääb arusaamatuks selle sätte seos lootsitasõidu loa taotlemiseks sooritatava eksamiga. ELL on seisukohal, et lootsivabastuse eksamil oleks vaja hinnata ainult neid teadmisi, mis tõesti konkreetsetes piirkonnas lootsimist puudutavad. Rahvusvahelisi konventsioone peab tundma ja järgima nagunii. Pealegi MSOS § 57¹ lõike 8 kohaselt kehtib lootsitasõidu luba ainult selles sadamas, mille kohta sooritatakse lootsitasõidu eksam. Seega lootsitasõidu loa taotlemisel puudub praktiline seos ja vajadus Määruse nr 93 § 7 lõikes 2 sätestatud eeldusega, mistõttu on mõistlik Määruse nr 93 § 7 lõige 2 tunnistada kehtetuks.	29.11.2023 esitatud vastus: <i>Ettepanek 6 - Tunnistada kehtetuks Määruse § 7 lõige 2.</i> Vastus: <i>Meresõiduohutuse aspektist ei ole vastava muudatuse tegemine õigustatud. Laevajuht peab tundma rahvusvahelisi konventsioone ja eksamil seda ka tõestama. Transpordisameti eksamistatistika näitab paraku, et teadmised COLREGist pole piisavad. Statistika näitab et viimase 11 kuu jooksul RulesMaster (Colregs72) arvutitesti ei sooritanud 15 laevajuhti. Nendest 11 olid Eesti Mereakadeemia lõpetanud. Selgituseks, et lootsitasõidu luba ei kehti mitte ainult sadamas vaid ka vastavast lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku koha ja sadama vahel.</i> OJK ja TRAM poolt läbiviidavad juurdlsused tõendavad samuti, et COLREGi reegleid ei tunta või neid rikutakse.
7) <u>Võimaldada sooritada lootsitasõidu eksam ka inglise keeles</u> MSOS § 57¹ lõike 6 järgi tuleb lootsitasõidu eksam sooritada eesti keeles. Oleme jätkuvalt seisukohal, et eesti keele kasutamise nõue lootsitasõidu loa eksami sooritamisel välistab Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanikest kaptenitel eksamite sooritamise. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse (edaspidi LaevaRS) § 3 lõike 1 järgi saab Eesti laeva kapten olla Eesti kodanik või Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanik. Seega tuleb ka Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanikku kohelda võrdselt Eesti kodanikust laeva kapteniga. Juhime tähelepanu, et nõue sooritada lootsitasõidu eksam ainult eesti keeles piirab olulisel määral Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi kodanikust kaptenil või vanemtüürimehel lootsitasõidu eksami tegemist, sest eesti keele õppimine ainult selle eksami sooritamiseks ei ole põhjendatud ega proportsionaalne nõue, kuna rahvusvaheline merenduskeel on nagunii inglise keel. Lootsitasõidu eksami tegemise võimalus ainult eesti keeles ei vasta Eesti naaberriikideks olevate Euroopa Liidu liikmesriikide praktikale, kus luba inglise keeles eksamit sooritada on juba ammu kehtiv.	Mittearvestatud. Jääme hetkel 29.11.2023 edastatud vastuse juurde, mida täiendab lisatud pukseerimisteenuse osutaja seisukoht. 29.11.2023 esitatud vastus: <i>Lootsindus on avalik teenus, mille eesmärgiks on teadmiste, kogemuste ja rahvusvahelistele standartitele tuginev meresõiduohutuse, turvalisuse jakeskonnakaitse tagamine. Muudatused meresõiduohutuses, mille tähtis osa lootsindus on, saavad toimuda ainult läbi arengu protsessi, mis põhineb analüüsidel, kogemustel, faktidel ja teadmistel. Lootsitasõidu vabastuste inglise keelseks väljastamise algseks põhjuseks näiteks Skandinaavia riikides polnud mitte maksukeskonna parandamine, vaid kvalifitseeritud lootside puudus, sadamate paiknemine ja logistilised probleemid. Eestis taolised probleemid lootsiteenuse kättesaadavusega puuduvad. Samuti on tegu turvariskiga, arvestades praegust sõjalist olukorda, kuna puudub võimalus teada Euroopa Majanduspiirkonna kodanike tausta, mis võimaldaks teatud riikidel seda olukorda ära kasutada. Lootsid on meie esimesed silmad laevas. Järgmisena tuleks välja tuua vedurlaevade käsitlemine manööverdamistel. Kaptenid ei tunne võõraste puksiiride karakteristikuid ega ka puksiirikaptenite isikuomadusi. Lootsid aga töötavad</i>

Lähtudes eeltoodust ja LaevaRS § 3 lõikes 1 sätestatust teeb ELL ettepaneku täiendada MSOS § 57¹ lõike 6 kolmandat lauset ja sõnastada see järgmiselt:

„Eksam sooritatakse eesti või inglise keeles.“

puksiiridega kooskõlas, kuna tunnevad iga puksiiri ja iga puksiiri kapteni võimeid. Samuti on Eestis veel mitmeid sadamaid kus puudub kahekümne nelja (24) tunnine dispetšerteenus, inglise keelne suhtlus on puudulik või puudub dispetšerteenus sadamas üldse. Lisaks peab silmas pidama lootsimispiirkonnas liiklevaid hobilaevnikke, kes ei pruugi inglise keelest aru saada. Need on osad põhjused, miks me ei poolda inglise keelse eksami peale üleminekut. Soovitame laevaomanikel seega palgata ja koolitada pigem rohkem Eesti kapteneid.

Alfons Hakans AS (peamine laevade pukseerimisteenuse osutaja Eestis) kapteni seisukoht:

Arvan, et lootsitasõidu eksam peaks olema korraldatud eesti keeles. Arvan, et see tagab meie töös pigem ohutu ja sujuva suhtluse laeva ja pukseri ning teiste asjasse puutuvate osapoolte vahel.

Hetkel, meie töökeel lootsi ja pukseri vahel laevade abistamisel on eesti keel. Mis tagab selle, et kõik osapooled mõistaksid täpselt mida öeldakse ja mida neilt oodatakse. Ainult eesti keeles suheldes aitab vältida segadust, arusaamatust ja võimalikke ohtlikke olukordi eriti kriitilistes olukordades. Omame kogemusi kus teatud osapooled eesti keelt ei räägi ning see viib kogu operatsioonist arusaama segasemaks, tekkivad möödarääkivused tänu millele töö kvaliteet ning ohutus langeb. Teostades pukseerimis töid ilma lootsita siis on töökeeleks valdavalt eesti keel.

Kui viia sisse muudatus ning lootsitasõidu eksam teha inglise keelseks siis lootsi vabastusega sadamasse saabuva laevaga saab suhtlus olema inglise keelne mis võib tuua olukorra, kus tekkivad suhtlusel arusaamatused. Niisamuti peab laeva kapten suhtlema kaldapersonaliga sildumistel, kus arvatavasti puudub nõue kaldapersonalil osata inglise keelt. Kõik meie pukserite kaptenid oskavad inglise keelt kuid kõikidele osapooltele on arusaadavam kui suheldakse eesti keeles. Ainult eesti keelse eksamiga tagatakse sujuvam ja tõhusam suhtlus kõigi osapoolte vahel.

	Arvan, et lootsitasõidu eksami ainult eesti keeles korraldamine aitab kaasa ka meie, eesti meremeeste töö säilimise. See tähendab, et välistab odavama tööjõu sisse toomise teistest riikidest. Mis on oluline eesti merekultuuri ja merenduse säilimiseks.
8) <u>Määruse lisa 4 muutmise ettepanekud</u> Lisaks palume muuta Määruse nr 93 lisa 4 „LOOTSITASÕIDU TEOREETILISE EKSAMI SOORITAMISEKS VAJALIKE AINEVALDKONDADE LOETELU“ järgmiselt: a) Muuta punkt 1 sõnastust ja sätestada see järgmiselt: Lootsimispiirkonna üldiseloostus, asjaomase sadama eeskirja lootsimist puudutav osa. Selgituseks märgime, et sadama eeskiri sisaldab ka selliseid reegleid, mille teadmine ei ole seotud laeva juhtimisega sadamasse sisenemiseks või väljumiseks, mistõttu on praktiline mõte asjaomase sadama eeskirja tundmine ainult lootsimist puudutavas osas. b) Punkt 3 tunnistada kehtetuks. Laevajuht peab nagunii teadma rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid nõudeid. Leiame, et Määruse nr 93 lisa 4 punktid 4 ja 5 katavad ja eeldavad rahvusvaheliste laevade kokkupõrgete vältimise eeskirjade (COLREG 1972. a) tundmist ning rahvusvaheliste laevade kokkupõrgete vältimise eeskirjade eraldi teemana väljatoomine ei oma praktilist tähtsust lootsitasõidu loa eksami sooritamisel. c) Muuta punkt 4 sõnastust ja sätestada see järgmiselt: Meresõiduohutust ja keskkonnareostuse vältimist tagavad nõuded antud piirkonnas. Kehtiva lisa 4 punkt 4 sõnastuses kasutatakse sõna „Teised“, mistõttu jääb arusaamatuks, millised on need „Teised“ meresõiduohutust ja keskkonnareostuse vältimist tagavad nõuded, kui laeva juhtimisel tulebki täita kõiki õigusakte, mis on vajalikud järgimiseks.	Arvestatud. 29.11.2023 esitatud vastus: Lootsitasõidu teoreetilise eksami küsimused on plaanis üle vaadata 2024. aastal. Eesti Laevaomanike Liidu poolt esitatud tähelepanekud on edastatud Transpordiametile. Nõustume, et eksamiküsimused vajaksid ülevaatamist. 2024. a seisuga on eksamiküsimused Transpordiametis ülevaatamisel.

d) Punkt 5 tunnistada kehtetuks. Selle lisa 4 punkti 5 järgi tuleb lootsieksami sooritamisel teada kõiki kehtivad merendusalsed rahvusvahelisi konventsioone ja asjaomased Eesti Vabariigi õigusakte. Oleme seisukohal, et laeva juhtimine eeldab juba iseenesest vajalike konventsioonide teadmist ja tundmist meremehe ametiseisundist tulenvalt. Samas jääb arusaamatuks, kuidas lootsieksami sooritamine konkreetsetes sadamas on seotud kõikvõimalike õigusaktide tundmisega. Leiame, et lootsitasõiduloo taotlemise ja pikendamise tingimused ja nõuded peavad olema seotud konkreetse piirkonna tundmisega.	
Samuti märgime ära vajaduse asendada läbivalt Määruses nr 93 ja vajadusel ka selle lisades „Veeteede Amet“ „Transpordiametiga“.	Arvestatud. Määrused on muutmisel.
Kirjas märgitud muudatusettepanekute mitte arvestamisel antud Eelnõu menetlemisel, soovime kohtuda ja arutada seda lootsitasõidu nõuete teemat koheselt, et sätestada vajalikud muudatused nüüd kohe meresõiduohutuse seaduses ja vastavates määrustes. ELL on seisukohal, et need eelmisel 2023. aastal esitatud meresõiduohutuse seaduse muutmise ettepanekuid lootsitasõidu regulatsiooni selgemaks ja konkurentsivõimeliemaks muutmiseks on vajalikud. Kohtumisel saame anda täiendavaid selgitusi või täpsustusi esitatud ettepanekuid lootsitasõidu loa saamise nõuete ja korra paremaks muutmisel.	Arvestatud. Eesti Laevaomanike Liiduga toimus 2024. a eraldi kohtumine.
Logistika ja Sadamate Liit	
Väikesadamates kasutatakse väikelaevade „tanklates“ vastavalt mõistet „tankimine“. Tankimine vastab sisuliselt punkerdamisele ning ka tankimisteenust osutab vastav ettevõtja. Tankimine väikesadamas tuleks reguleerida sarnastal alustel, nagu punkerdamist, arvestades muidugi väikesadamas tankimise erisusi. Seda asjaolu tuleks arvestada nii selles ja ka järgnevas eelnõu punktides. MoS eelnõus ei tasuks keskenduda vaid kütuseturu praegusele seisule. Tuleks silmas pidada nn. rohe-alternatiivkütuseid. Mõistet „punkerdamine“ tuleks laiendada: esiteks, „varustamine erinevaid pungerdamise tehnoloogilisi ning ohutusvõtteid nõudvate	Osaliselt arvestatud. Selgitame, et muudatus on seotud MARPOL konventsiooni nõuete rakendamisega, väikesadamates tankimine jääb reguleerimisalast välja. Nõustume, et punkerdamisel tuleb arvestada alternatiiv- jm kütustega. Eelnõu § 1 punkti 1 (punkerdamise mõistet) on täpsustatud selliselt, et see hõlmaks laeva varustamist alternatiiv- ja taastuvkütustega.

mootorikütustega või õlidega“; teiseks, väikesadamad. Punkerdaja definitsiooni tuleks täiendada: esiteks, lähtuvalt eespool täiendatud punkerdamise mõistele; teiseks, väikesadama tanklatega seondult arvestada, et väikesadama tanklas osutab teenust mitte sadama pidaja vaid lepinguline kütusefirma, mis ongi väikesadamas punkerdaja. Seadus võiks anda delegatsiooninormi erinevate nn. alternatiivkütuste ohutusnõuete (hoiustamine, vedu, punkerdamine laevale, väikelaevale) kehtestamiseks. Hetkel sellise rakendusakti eelnõu projekti ettevalmistamine ei ole võimalik, kuid seaduses võiks vastav säte valmisoleku mõttes siiski olla.	
MSOS § 9 lg 4¹: Selle sätte rõhuasetus on mõistel „väikelaev“. Sellest ka „väikelaeva tootja unikaalne kood“. Kuid väikelaeva tehniliste kriteeriumide alla võib sattuda näiteks töölaev või ka riigi haldusülesandeid täitev laev pikkusega alla 24m, mis kantakse peamiselt laevaregistrisse. Eelnõus ei täpsustata, kas unikaalne kood rakendub ka nendele tootjatele.	Mittearvestatud. Muudatus reguleerib üksnes väikelaevu, millele väljastatakse tootja unikaalne kood vastavalt EL direktiivile 2013/53 ja rakendusmäärusele 2017/1. Töölaevu ega riigi haldusülesandeid täitvaid laevu see ei reguleeri.
MSOS § 18 lg 3 ja 4: Lisaks sadama tavadele või eeskirjale võiks olla viide rahvusvahelistele üldiselt rakendatud (näiteks BIMCO) veolepingutele Charter Party. Nendes on tavaks sätestada: laev peab alati olema ujuvas olekus või ohutult krundil.	Mittearvestatud.
Sõnastusettepanek: „§ 41¹. Punkerdamine. Väikesadamas tankimine. (1) Punkerdaja peab punkerdamisel rakendama kõiki vajalikke meetmeid lähtudest alternatiivkütuste erinevatest punkerdamise tehnoloogiatest ning ohutusnõuetest, et vältida keskkonnareostuse, tule -ja plahvatusohu, ohtliku õhusaaste ja muude ohtude tekkimist, mis tulenevad alternatiivkütuste ohuteguritest.	Osaliselt arvestatud. Muudatus on seotud MARPOL konventsiooni nõuete rakendamisega, väikesadamates tankimine jääb reguleerimisalast välja. Nõustume, et punkerdamisel tuleb arvestada alternatiiv- jm kütustega.
seaduse 10¹. peatüki pealkiri muudetakse ja sõna „merereostuse“ asendatakse sõnaga „reostuse“; Sellisel juhul tuleks mõiste „reostus“ defineerida. Seoses nn. rohepöördega käsitletakse merekeskkonna reostuse all ka välisõhu reostust. Seda tuleks lisaks käesolevale eelnõu punktile vastavalt kohandada ka eelnõu punktis 76. Samas, eelnõu punktis 76 juba kautataksegi viidet õhu saastele.	Mittearvestatud. Seletuskirjas on välja toodud, et peatüki pealkirja on muudetud põhjusel, et peatükk ei reguleeriks edaspidi enam ainult merereostuse vältimist konventsionaalsete laevade poolt, vaid ka reostuse vältimist muude veesõidukite poolt. Pealkirjas kasutatud mõiste „reostus“ puhul pole tegu uue mõistega, vaid see võtab kokku konkreetse peatüki reguleerimisala.

	Peatükis on reguleeritud teavitamise korda merereostust ja reostust siseveekogudel. Merereostuse ja siseveekogude regulatsioon tuleneb aga muudest seadustest: 1) Kaitseväe korralduse seaduse § 3 lõike 1 punkti 4.8 kohaselt juhib Eesti merealal reostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise korraldamist Kaitsevägi. 2) Politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõike 1 punkti 4.2 kohaselt on reostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine Peipsi, Läämi- ja Pihkva järvel ning muus piiriveekogus Politsei ülesandeks. 3) 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). 4) Vabariigi Valitsuse 30.06.2022 määrus nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemise kord Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“. Määrus reguleerib naftasaadustest ja kemikaalidest põhjustatud reostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise korraldamist. Veeseaduse tähenduses on „merereostuse“ mõiste eraldi avatud (mereala hea keskkonnaseisundi kontekstis). Reostuse mõiste defineerimine ei kuulu seega MSOS reguleerimisalasse. MSOS-i kasutatud reostuse mõistet kasutatakse teistes seadustes toodud tähenduses.
<i>Laeva kapten ja väikelaeva või muu veesõiduki juht, kellele ei kohaldu § 44¹ lõige 2, on kohustatud esimesel võimalusel teavitama merealal ja piiriveekogul avastatud reostusest politseiasutust.“;</i> Teatamine on tõesti väga oluline toiming ning seetõttu peaks teatamise protseduur olema konkreetne. Vaid „Politseiasutus“ on selles kontekstis ebamäärane. Eesti puhul sobiks „politseiasutusele telef + 372 112“ või midagi	Mittearvestatud. Seaduse ega muu õigusakti tasandil ei viidata politseiasutuse telefoninumbrile.

sarnast. Tegelikult saaks ju teatada ka VTS (ka GofRep) kaudu; sadama piirkonnas ka sadama valveteenistusele, kes edastab politseile.	
„Üldkasutataval veeteel hooldab, paigaldab, haldab ja arendab ujumärgistuse ja püsimärgistuse tulesid ning hooldab keskline sagedustel navigatsiooniparandi signaali väljastavaid raadiojaamu Riigilaevastik.“; Tõenäoliselt mitte ainult tulesid vaid ka märke. Ja tõenäoliselt ka hooajalisi navigatsioonimärke, mitte ainult püsimärke?	Arvestatud. Eelnõu ja seletuskirja on muudetud.
„(11) Pukseeritava laeva või ujuvvahendi tehniline seisukord peab vastama pukseerimise tingimustele ning sellel peab olema merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistus või ühekordne Transpordiameti või volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud pukseerimise luba.“; Mitte ainult pukseerimise tingimustele vaid näiteks pargaste puhul ka rahvusvahelisele laevade kokkupõrke vältimise reeglitele (näiteks COLREG tuled ja märgid).	Mittearvestatud. Eelnõus on viidatud merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistusele. Need on dokumendid, mis tõendavad, et laevale on tehtud tehniline ülevaatus (mis tõendab ka vastavust rahvusvahelistele konventsioonidele) ja laev on tunnistatud käesoleva seaduse kohaselt merekõlblikuks või sisevetel sõidukõlblikuks ning et laev vastab ka teistele käesolevas seaduses sätestatud nõuetele. Seega ei ole vajalik viidata eraldi COLREG konventsioonile.
„(2 ¹) Transpordiamet salvestab laevaliikluse korraldamise käigus kogutud elektroonilist informatsiooni. Kogutud informatsiooni säilitatakse vähemalt 30 päeva. Salvestatud elektrooniline informatsioon on asutusesiseseks kasutamiseks.“; Tõenäoliselt mitte ainult asutusesiseseks kasutamiseks. Tuleks lühidalt sätestada kord informatsiooni edastamiseks ka teistele asutustele; praktikas seda ju tehakse.	Mittearvestatud.
MSOS § 58 täiendamine lõikega 4 ² : eelmises punktis (MSOS § 58 lg 2 ² p 4) muudeti „lootsimispiirkond“ mõisteks „kohustusliku lootsimise ala“. Seda muudatust tuleks kasutada ka selles punktis. Sama terminoloogiat tuleks kasutada ka MSOS § 58 punktide 2-3 muutmisel.	Mittearvestatud. Vt lootsimispiirkonna mõiste. MSOS § 58 lg 2 ² p 4 sisaldab avamerelootsi pädevuse sisustamist, kus mõiste lootsimispiirkond kasutamine oli eksitav. Lootsimispiirkonnaks on näiteks Tallinna või Pärnu lootsimispiirkond. Avamerel lootsib avamereloots laeva aga väljaspool kohustusliku lootsimise ala kogu Läänemere ulatuses. Uues § 58 lõikes 4 ² on mõiste lootsimispiirkond kasutamine asjakohane, kuna räägitakse lootsimispiirkonnas asuvast sadamast. Vastavalt majandus- ja taristuministri 11.07.2022. a määruse nr 53 „Lootsi kvalifikatsioon ja kutsetunnistus“ § 5 lõike 2 punktile 6 kantakse

	kutsetunnistusele lootsimispiirkonnad ja sadamad, kus kutsetunnistus kehtib.
MSOS § 60¹ lg 4: Kui karavanis lootsimine toimub laevaliiklusteeninduse piirkonnas, teavitatakse sellest laevaliiklusteenindust. Eespool kasutatakse mõistet „Laevaliikluse korraldamise piirkond“, mitte laevaliiklusteeninduse piirkond“.	Mittearvestatud. Säte on Transpordiameti ettepanekul eelnõust kustutatud (selgitused ülalpool). Sealjuures tuleb arvestada, et laevaliiklusteeninduse piirkond on kitsam mõiste, kui laevaliikluse korraldamise [süsteemi] piirkond. MSOS: (2²) Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkond jaguneb laevaliiklusteeninduse piirkonnaks ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnaks.
MSOS § 60¹ lg 5: Karavanis lootsimise täpsemad nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“; See minister on vast teada. Valdkond on ju Kliimaministri haldusalas.	Mittearvestatud. Tegemist on ministri määruste puhul tavapärase sätte vormistusega. Vabariigi Valitsuse seaduse § 107³ lõikega 1 asendati viited ministritele sõnadega „valdkonna eest vastutav minister“, vältimaks vajadust muuta seadust igakordselt ministeeriumide vastutusvaldkondade ümberkorraldamisel. Tegemist on mittesisulise ettepanekuga.
MSOS § 68 lg 4 esimene lause: „Laeva eest, mis on vabastatud kohustuslikust lootsimisest ning mis ei kasuta lootsiteenust, ei maksta lootsitasu.“; Sõnastus! Kohustuslikust lootsimisest ei vabastata laeva vaid vabastatakse laeva konkreetne kapten. Sõnastus vajaks parandamist, sest lootsimisest vabastamise protokollis märgitakse nii laeva nimi kui ka vabastuse saanud kapteni nimi.	Mittearvestatud. § 57 kohaselt vabastatakse lootsimisest laev. Eelnõu säte on seega kooskõlas kehtiva regulatsiooniga. Ettepanekuga seotud regulatsioon pole praktikas küsimusi tekitanud ning muudatus oleks vaid keeleline, mitte sisuline.
paragrahvi 68¹ lõikes 5 asendatakse sõnad „Isoleeritud ballasttankidega naftatankeri“ sõnadega „Eraldatud ballasttankidega tankeri“; Sõna „naftatanker“ asendamist sõnaga „tanker“ tasuks tõsiselt kaaluda. Asi on selles, et vastavalt IMO ammusele soovitusel võetakse just nimelt naftatankerite tariifiarvestuse aluseks ballasttankide eraldatus ning sellest tulenev vähendatud GT (reduced GT), mis on märgitud vaid naftatankeri mõõdukirjas (Tonnage Cert.) Muid vedellaste vedavad tankerid seda soodustust tõenäoliselt ei saa. Käesolev paragrahv ongi peamiselt seotud sellesama tariifisoodustusega, mis puudutab naftatankereid.	Mittearvestatud. Selgitused muudatuse kohta on esitatud juba seletuskirjas.
Kindlasti tuleks eelnõu edasise menetlemise käigus veelkord kalkuleerida neid trahvimäärasid, mille kasv on eelnõus eriti suur. Tuletame meelde, et kunagi tõsteti ülijärsult ja ebamääraste põhjendusteg veeteetasu, mis on senini	Mittearvestatud. Suurem osa peatükis sätestatud väärteteguritest on kehtestatud 2005. a, kui juriidilise isiku maksimaalne trahvimäär oli 3200 eurot, ning need on püsinud muutumatuna

probleemiks ning mida püütakse nüüd tagantjärele lahendada. Rõhutaks sellega seondult mõju Eesti merenduse konkurentsivõimekusele. Trahvimäärad on kahtlemata üks komponent, mis mõjutavad meretranspordi kindlustusfirmade kindlustustasusid ning selle kaudu ka konkurentsivõimekust. Enamus kindlustusjuhtudel on tegemist rahvusvaheliste kindlustusfirmadega, kellel on piisav ülevaade erinevate riikide tariifisüsteemidest. Trahvisüsteemi kujundamine ilma analüüsita, millised on vastavad määrad teistes riikides, ei oleks õige. Isegi asjaolu, et eelnõus sätestatud tariifimäärad on maksimaalsed ning praktikas rakendatakse mitte maksimumi vaid asjaoludest lähtuvaid trahve, ei ole teada, mille alusel otsuseid tegema hakatakse, sest täpsustavaid suuniseid seadus ei anna.	peaaegu 20 aastat. Kõnealused määrad ei täida enam oma eesmärki ega ole mõjusad, proportsionaalsed ega hoiatavad, mistõttu tuleb neid ajakohastada. Sellele on korduvalt juhtunud tähelepanu ka Justiitsministeerium. Lisaks on MSOSi alusel menetletud väärteomenetluste arv viimastel aastatel olnud marginaalne, nt viimase kahe aasta (2022–2023) jooksul on Transpordiamet menetlenud ühte juriidilise isikuga seotud meresõiduohutusosalast rikkumist, mille rahatrahv jäi alla 1000 euro.
Täiendav ettepanek... § 69. Laevaõnnetuse mõiste. 1. Vastuolu lg (1) eeslause ja lg (2) p.2 vahel. Vastuolu seisneb järgmises: esimesel juhul määratletakse, et laevaõnnetus on sündmus, mis on seotud laeva käitamisega; teisel juhul määratletakse, et laevaõnnetusena ei käsitleta sündmust eksploatatsioonist väljaviidud laeval. Nii mõiste „laeva käitamine“ kui ka mõiste „eksploatatsioonist väljaviidud“ vajaksid arusaamatuste ärahoidmiseks täpsemat defineerimist. Laev võib olla käitluses ka siis, kui see on eksploatatsioonist väljas. 2. Eelmises punktis kirjeldatud märkus mõjutab ka lg. (1) peaaegu kõiki punkte, väljaarvatud p. 4, ebamääraselt p. 5; muud punktid on sõnastatud ebamääraselt. Ettepanekute 1 ja 2 eesmärk on kõrvaldada subjektiivsust laevaõnnetuse määratlemisel. Näiteks kvalifitseerida sündmust laevaõnnetusena, kui tegelikult on tegemist tööõnnetusega, on seadussätete ebamäärasuste tõttu väga suur.	Mittearvestatud. 1) IMO laevaõnnetuse ja Eesti tööõnnetuse definitsioon ei ole üksteist välistavad, need võivad teatud juhtudel osaliselt kattuda. Kuna inimeste kaitsmine on IMO koodeksi prioriteet, siis ei ole koodeksi eesmärgiks mitte üksnes laevaga kui insener-tehnilise rajatisega juhtuvate õnnetuste vältimine, vaid ka laeval selle kasutamise ja sellel läbiviidavate tegevuste käigus inimestega juhtuvate õnnetuste vältimine (mida võib Eesti seadusandluse kohaselt ka tööõnnetuseks liigitada). MSOS § 71 lg 3 kinnitab, et laevaõnnetus võib olla samaaegselt tööõnnetus: "Laevaõnnetuse korral, mille puhul viiakse läbi laevapere liikmega juhtunud tööõnnetuse uurimine, esitab Tööinspeksioon uurimise aruande Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele." 2) See ekslik käsitlus põhineb sõna 'käitama' kitsal tõlgendusel, et laeva käitamine tähendab peamasinate käitamist ehk laeva käigus olemist ja laeva kai ääres seismisel laeva käitamist ei toimu. Antud juhul tähendab tegelikult laeva käitamine mitte ainult laevaga sõitmist, vaid laeva käitamist (sünonüümina eksplateerimist) laiemas tähenduses ehk kõiki laevaga ja laevalt läbiviidavaid tegevusi (laeva juhtimist, hooldamist, lastioperatsioone, sildumis- ja ankruoperatsioone, seadmete ja süsteemide käitamist jne), nagu see on koodeksi

	inglisekeelses tekstis: <i>directly in connection with the operations of a ship</i>. Nagu ka ISM koodeks (rahvusvaheline ohutusjuhtimise koodeks ehk rahvusvaheline laevade ohutu käitamise ja reostuse vältimise juhtimise koodeks - International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) ei hõlma ainult laeva juhtimist, vaid kõiki olulisi laeval läbiviidavaid tegevusi/operatsiooni, mille ohutuse tagamiseks peavad olema välja töötatud protseduurid. 3) Direktiivi 2009/18 kavandatavate muudatustega täpsustatakse, mida tuleks laeva käitamise määramisel arvesse võtta: <i>When deciding whether a marine casualty or incident occurring alongside, moored or in dock, involving shore or port workers, occurred “directly in connection with the operations of a ship” and is therefore subject to a safety investigation, Member States shall, in accordance with their national law, give particular consideration to the involvement and relevance of the ship’s structure, equipment, procedures, crew and ship management in and to the activity being undertaken.</i> Sellest nähtub, et laevaõnnetused võivad juhtuda ka kai ääres, ankrus ja dokis ning isegi kaldatöötajatega. Laeva lastiluukide opereerimine toimub seoses laeva konstruktsiooniga, seadmega, protseduuriga (lastioperatsioonid), laevapere liikmega ja laeva juhtkonna korraldusel ning laevapere liige viibis selles asukohas vahetult tööülesande täitmise tõttu, mistõttu on taolise juhtumi puhul kahtlusteta tegemist laevaõnnetusega.
3. Lg (2) p. 5 tasuks lisaks „madalikule sõitu“ kirjutada „põhjapuudet“.	Mittearvestatud. Ei näe vajadust, sest põhjapuude kui eelduslikult hetkeline madalale sõit mahub selle välistuse sisse. Eriti kui madalale sõit ja põhjapuude ei ole seaduses defineeritud, tekitab see rohkem segadust.
Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing	
Meremeeskonna esindajatena toetame igati kõnesoleva eelnõu seletuskirjas toodut. Esmalt seisukohta, mis puudutab MSOSi § 20 lõike 5¹ punkti 2 nagu on kavandatud eelnõu §1 punktiga 12 .	Teadmiseks võetud.

On möödapääsmatult hädavajalik, et Eesti meresõidudiplom väljastatakse isikule vaid juhul kui ta on omandanud kutsekvalifikatsiooni välisriigis, mille meremeeste väljaõppe korraldus on IMO ja Euroopa Komisjoni poolt tunnustatud ning kes on läbinud MSOS § 7 lõike 11 kohast tegevusluba (laevapere liikme erialane ettevalmistamine) omava Eesti mereõppeasutuse õppekavaga samaväärse väljaõppe ja meresõidupraktika või muu praktika.

Täna ja kehtiva MSOS-ga on tekitatud olukord, milles kolmandate riikide kodanikud tulid taotlema Eesti meresõidudiplomi väljastamist oma olemasoleva meresõidudiplomi alusel, ent nende väljaõppe ei vastanud Eesti merehariduse standarditele. Tekkis olukord, kus taotleti Eesti meresõidudiplomit, omamata samaväärset väljaõpet Eesti mereõppeasutuste lõpetajatega. Võrreldes teiste EL liikmesriikide mereharidus- ja diplomeerimissüsteemidega on selline olukord pretsedenditu ja ei anna kindlust, et diplomi taotleja omab diplomil märgitud kvalifikatsioonile vastavat haridustaset. Kõnesolev seadusemuudatus kõrvaldab selle puuduse.

Ülimat häämingut tekitab Eesti Laevaomanike Liidu kirjas 28.03.2024 toodud diletantlik seisukoht, et „ pakutud muudatusettepanekud ja nende põhjendused lähevad vastuollu STCW konventsiooni printsiipide ning diplomite väljastamise ja vastastikku tunnustamise põhimõtetega; rõhutame, et meremeeste väljaõppe ja diplomeerimise alused tulenevad STCW konventsioonist ja kui meresõidudiplomi taotleja väljaõpe vastab STCW nõuetele, siis tuleb Transpordiametil sellisele meresõidudiplomi taotlejale väljastada Eesti meresõidudiplom.“.

Rõhutame, et mitte mingisugust vastuolu STCW konventsiooni sätetega ei ole. Vastupidi, MSOS kavandatud muudatused aitavad kaasa STCW konventsiooni regulatsioonide täpsustamisele ja täiustamisele Eesti Vabariigis. STCW on teatavasti merehariduse ja meremeeste diplomeerimise üldiseid aluseid sätestav rahvusvaheline raamdokument, mis ei sätesta IMO-ga

ühinenud mereriikide siseriiklikku merehariduse korraldust ega ka mitte dipolmite väljastamise detaile. STCW Konventsiooni artikkel V lg.3 muuseas sätestab, et kõik küsimused, mida konventsioon ei reguleeri, kuuluvad lahendamisele vastavalt osalisriikide õigusaktidele. STCW Konevntsiooni artikkel VI, Diplomid, lg.1,aga sätestab, et kaptenite, juhtkonna ja meeskonnaliikmete diplomid antakse välja nendele kandidaatidele, kes vastavad teenistuse, vanuse, tervisliku seisundi, ettevalmistuse, kvalifikatsiooni ja eksamitulemuste poolest konventsiooni lisas toodud nõuetele selles ulatuses nagu <i>administratsioon seda nõuab</i>.	
Toetame eelnõu § 1 punktiga 13 ette nähtud MSOSi § 20 lõike 5³ sissejuhatava lauseosa muutmist. <u>Meresõidudiplomi taotleja kutsekvalifikatsioon ning omandatud haridus peab vastama mitte ainult meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsioonile (STCW konventsioon), vaid ka Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale. See on üluoluline kuna STCW konventsioon ei reguleeri nõutavate pädevuste saavutamiseks ette nähtud tasemeharidust ja seega peab olema seadustatud siseriiklik korraldus, mille alusel diplomi taotleja haridust ja pädevusi hinnatakse. Nii on see kõigis mereriikides.</u> Viimane seadusemuudatus peaks välistama olukorra, mida on korduvalt esinenud, et välismaal mereõppeasutuse läbinud isik ei vasta oma haridustasemelt üle 500 tonnise laeva vanemale juhtivkoosseisule ette nähtud pädevustele, kuid seaduslik alus temale Eesti meresõidudiplomi väljastamiseks on senini puudulik.	Teadmiseks võetud.
Toetame ka eelnõu § 1 punktiga 14 ette nähtud MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3¹ muutmist ja eelnõu § 1 punktiga 15 MSOS § 20 lõike 5⁶ punkt 3² kehtetuks tunnistamist..	Teadmiseks võetud.
Ülimalt oluline on ka eelnõu § 1 punktiga 16 ette nähtud täiendus MSOSi § 20 lõikega 5⁹,võimaldatakse Eesti esmase meresõidudiplomi või kutsetunnistuse saanud välisriigi meremeestel	Teadmiseks võetud.

taotleja kõrgema kvalifikatsiooniastme meresõidudiplomit või kutsetunnistust pärast Eesti meresõidudokumentidega vastaval ametikohal läbitud meresõidupraktikat. Kõnesoleva sätte olulisus seisneb seigas, et Eesti ametnikel on peaaegu võimatu kontrollida kõrgema taseme diplomi taotleja tegelikku meresõidustaaži, sest selline rahvusvaheline andmebaas puudub.	
Toetame eelnõu § 1 punktiga 17 MSOSi § 20 lõikega 6¹ täiendamist. On igati asjakohane, et kui Transpordiamet tuvastab, et õppekava, mis on Eesti meresõidudiplomi väljastamise aluseks pole Eesti vastavaga samaväärne, peab taotleja läbima täiendõppe puuduolevas osas. Ka Eesti Laevaomanike Liidul tuleb mõista, et alates STCW konventsiooniga ühinemisest 15.08.1995 on Transpordiamet (varasem Veeteede Amet) meresõiduohutuse seadusega määratud ainukeseks pädevaks asutuseks STCW konventsiooni rakendamisel ja täidab administratsiooni kohustusi, mistõttu on kohustatud tagama nii STCW kui Eesti mereharidussüsteemi nõuetele vastava meremeeste ettevalmistamise Eesti Vabariigi nimel väljaantavate meresõidudiplomite saamiseks. Selle kohustuse täitmise alast vastutust ei saa alahinnata ega seetõttu ei saa ka piirata Transpordiameti õigust teha kõiki otsuseid, mis puudutavad meresõidudiplomite väljastamist ning selle aluseks olevate õpingute kui ka läbitud meresõidupraktika hindamist. Kõnesolev eelnõu aitab kaasa meie Transpordiameti ametnike vastutusriikka töö tõhustamisele ning seni aset leidnud mitmete vaidluste ennetavale lahendamisele. Seega kaudselt tõhustab riigipoolset tähelepanu meresõidohutusele ja aitab vältida mõttetuid riigipoolseid kohtukuluseid, mis tulenevad täna kehtiva MSOS vastavast ebapiisavast regulatsioonist. Kavandatud muudatused aitavad välistada ka Eesti Vabariigi poolt senini väljastatud meresõidudiplomite devalveerimist, mis on meie hea kvalifikatsiooniga meremeeskonnale ülioluline konkureerimaks rahvusvahelisel tööjõuturul.	Teadmiseks võetud.

Eelnõu täiendamise ettepanekud lootsitasõidu regulatsiooni muutmiseks EMSA ei poolda ka ELL ettepanekuid 4-8 millega soovitakse MSOS ja määruse 93 muutmist mis reguleerivad lootsitasõidu loa taotlemist ja väljastamist. Lootside ja lootsitasõidu lubade regulatsiooni muutmine vajaks ka palju laiemat arutelu ja diskussiooni kui pelgalt see viimane laevaomanike kiri. Sarnaselt ELL-ile on ka EMSA ja EMLÜ (lootside kutseühing) edastanud eelnevatel aastatel korduvalt omi seisukohti PEC sertifikaatide taotlemise ja väljastamise reguleerimise kohta (vt. manuses) ja seega, kui soovitakse siis tuleks kogu lootsimise ja lootsitasõidu teema võtta kõigi asjaosalistega uuesti arutuse alla.	Teadmiseks võetud. Lootsimisega seotud arutelud on plaanis uuesti lauale võtta järgmisel aastal.
Meie lootside ettepanekud : <u>1. Meresõiduohutuse seaduse § 57 muutmine.</u> Meresõiduohutuse seaduse § 57 reguleerib kohustuslikust lootsimisest vabastamist. <u>1.1. MSOS § 57 lg 1 p 4 muutmine.</u> 2019 aastal muudetud ja käesoleval ajal kehtiv „Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse“ kohaselt peab Eesti riigilippu kandvatel laevadel olema laeva kapteniks Eesti Vabariigi või liikmesriigi kodanik ainult juhul kui need sõidavad kohalikus rannasõidus või teevad regulaarse Eesti sadamast. Kõikidel teistel Eesti lippu kandvatel laevadel pole kohustust omada Eesti kodanikust kaptenit. Sellest tulenevalt ei saa enam eeldada ega ka kindel olla, et Eesti riigilippu kandva laeva kapten oleks teadlik kohalikest oludest navigeerimaks rannikumeres, jääoludes, oskaks kohalikku keelt jmt, mistõttu pole mõistlik ega otstarbekas anda neile luba ilma lootsita sõiduks Eesti sisemeres. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 49¹ järgmises sõnastuses: „49¹) paragrahvi 57 lõike 1 punkt 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Kohalikus rannasõidus regulaarse tegevad Eesti riigilippu kandvad laevad.“	Mittearvestatud. Ettepaneku kohaselt oleksid kohustusliku lootsimise alas lootsimisest vabastatud kohalikus rannasõidus regulaarse tegevad Eesti riigilippu kandvad laevad. Vabastus ei kehtiks enam Eesti riigilippu kandvatele laevadele Väinamere ja Soela väina läbimisel. Puudub alus väita, et Eesti riigilippu kandvate laevade kaptenid ei ole kursis kohalike navigatsioonioludega ja vajavad lootsi abi. Tegemist on väitega, mida ei ole faktidega põhjendatud.
<u>1.2. MSOS § 57 lg 2 muutmine.</u> Samuti leiame, et juba eeltoodud põhjusel tuleb konkretiseerida meresõiduohutuse seaduse § 57 lõiget 2 ning täpsustada, millistele Eesti riigilippu kandvatele laevadele kohustuslikust lootsimisest vabastus kehtib ning ühtlasi viia nimetatud lõige vastavusse Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite	Mittearvestatud. Ettepaneku kohaselt oleksid kohustusliku lootsimise alas lootsimisest vabastatud Eesti sadamast regulaarse tegevad Eesti riigilippu kandvad laevad kogumahutavusega alla 20 0000 tonni. Vabastus ei kehtiks enam kõigile nimetatud kogumahutavusega Eesti riigilippu

seadusega. Projektiga „laevad Eesti lipu alla“ oodatakse ju sadu laevu ja lubada neil siis kõigi, (enamuse kaubalaevu on alla 20000 GT) olenematta kapteni kodakondsusest liikuda kohustuslikus lootsimise alas ehk riigi sisemeres ilma lootsita pardal pole meie arvates õige. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 49² järgmises sõnastuses: „49²) paragrahv 57 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Eesti sadamast regulaarse tegev Eesti riigilippu kandev laev kogumahutavusega alla 20 000 tonni on kohustusliku lootsimise alas lootsimisest vabastatud, välja arvatud sadama akvatooriumil.““	kandvatele laevadele. Puudub alus väita, et Eesti riigilippu kandvate laevade kaptenid ei ole kursis kohalike navigatsioonioludega ja vajavad lootsi abi. Tegemist on väitega, mida ei ole faktidega põhjendatud.
<u>2) Meresõiduohutuse seaduse §58 muutmine.</u> Meresõiduohutuse seaduse §58 sätestab lootsile esitatavad nõuded ja lootsi kvalifikatsiooniastmed. <u>MSOS §58 lg 2 muutmine.</u> Käesoleval ajal kus lootsiteenus on koondunud jälle riigi Ameti koosseisu oleks vaja taastada ka aastatetagune nõue, et lootsina võib töötada EV kodanik. Samasugust nõuet kohaldatakse ka käesolevas seaduses §51(4) laevaliiklusjuhile. See on ka julgeoleku kaalutlustel sealhulgas lootsid lootsivad ka meie liitlaste sõjalaevu. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 50¹ järgmises sõnastuses: „50¹) paragrahv 58 lõige 2 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Lootsina võib töötada Eesti vabariigi kodanik, kellel on 3000-se ja suurema kogumahutavusega laeva kapteni või vanemtüürimehe meresõidudiplom või väiksema kui 3000-se kogumahutavusega laeva kapteni meresõidudiplom.	Mittearvestatud. Riigilaevastik on seisukohal, et lootsidele MSOSis Eesti kodakondsuse nõude kehtestamine ei ole vajalik. Lootside kodakondsusega ei ole praktikas probleeme ka esinenud. Julgeolekukaalutlustel määratakse riigiametites riigikaitseametite ametikohad. Riigikaitseametite töökohustusi võivad kehtiva seaduse kohaselt täita Eesti kodanikud või muud Eestis alaliselt või püsivalt elavda füüsilised isikud, vastavalt riigikaitseseadusele. Kui lootside töökohad määratakse riigikaitseametite töökohustusega töökohtadeks, siis näeb riigikaitseseaduse § 44 lg 1 juba ette, et töökohustus on Eesti kodanikul või muul Eestis alaliselt või püsivalt elava füüsilise isikul. Seega ei ole kehtiva seaduse järgi riigikaitseametite töökohustusega töökohad piiratud vaid Eesti kodakondsusega.
<u>3) Meresõiduohutuse seaduse §58¹ täiendamine ja muutmine.</u> Meresõiduohutuse seaduse §58¹ reguleerib lootsi kutsetunnistuse taotlemist ja väljastamist. <u>3.1) MSOS §58¹(1) täiendamine.</u> Kui kodakondsuse nõue lootsile taastatakse ja see sätestatakse käesolevas seaduses paragrahvis 58(2) siis on vaja ka täiendada kutsetunnistuse taotlemise ja väljaandmise reguleerivat paragrahvi.	Mittearvestatud. Palun vaadata eelmist vastust. Ettepanekus tehtud muudatust eelnõusse ei lisata, kuid eelnõusse on lisatud muudatus, mille kohaselt peab mereloots nelja aasta jooksul teostama 1000 lootsimise asemel 700. Muudatust on selgitatud seletuskirjas.

Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 51¹ järgmises sõnastuses: 51¹) paragrahv 58¹ lõiget 1 täiendatakse punktiga 5) ja sõnastatakse järgmiselt: „vastama käesoleva seaduse §58 lõikes 2 kehtestatud kodakondsuse nõudele.“ <u>3.2) MSOS §58¹ (4) muutmine.</u> Käesolevas seaduses on lootsidel kvalifikatsiooniastmete või muude piirangute muutmisel lähtutud põhimõttest, et muutmise aluseks seatakse ühel juhul teatud lootsimiste arv (§58¹(2),(3)) ja teisel juhul lootsimiste arv või ajaline piirang (§58²(3)). See tähendab, et kui kriteeriumi täitmiseks on määratud nii lootsimiste arv kui ajaline piirang siis kvalifikatsiooniastet saab tõsta kui üks kahest seatud normist ennem täitub, mitte aga , et mõlemad peavad olema täidetud. Sama praktikat kasutatakse ka käesoleva seaduse §58²(3). Vastavas lauses on vaja sõna ja asendada sõnaga või. Selline lähenemine annab lootsiteenuse osutajale ajalise selguse ega too endaga kaasa liigseid kulusi administreerimisele ja riigilõivudele. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 51² järgmises sõnastuses: 51²) paragrahv 58¹ lõige 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „Mereloots võib taotleda vanemmerelootsi kutset, kui ta on töötanud lootsimispiirkonnas merelootsina vähemalt nelja aasta jooksul või teostanud vähemalt 1000 lootsimist, millest vähemalt kümme on praktilised lootsimised vanemmerelootsi juhendamisel.“	
<u>4) Meresõiduohutuse seaduse §58³ muutmine.</u> Meresõiduohutuse seaduse §58³ reguleerib Lootsi kutsetunnistuse kehtivusaja pikendamist. <u>MSOS §58³ muutmine.</u> Paljudel lootsidel on litsentsid mis lubavad lootsida laevu mitmes lootsimis piirkonnas. Mõnedes piirkondades on ka palju erinevaid sadamaid kuhu loots satub töid teostama harva või viie aasta jooksul üldsegi mitte. Tallinna lootsimispiirkonnas peale Muuga veel 10 sadamat. Väinamere lootsimispiirkonnas 11 sadamat! Ka käesolev seadus reguleerib ainult piirkonnas tööde teostamist (§58⁵ 5)) mitte aga erinevates sadamates lootsimist. Lootsi litsents on kehtiv kui teostatakse aastas vähemalt üks lootsimine <i>piirkonnas</i> (mitte sadamas) ja seega reaalne olukord võib olla selline, et loots suunatakse lootsima sellisesse sadamasse kus ta	Mittearvestatud. Lootsi kutsetunnistus kehtib viis aastat. Tunnistuse kehtivuse pikendamiseks tuleb sooritada kvalifikatsioonieksam, mida teatud tingimuste täitmisel saab teha lihtsustatud korras. Kutsetunnistuse 5-aastase kehtivusaja jooksul peaks tööandja korraldama tööd selliselt, et lootsil oleks võimalik tavapärase töö käigus oma professionaalset taset hoida ja ta saaks vastava lootsipiirkonna erinevates sadamates lootsimisi praktiseerida. Kui aga see ei ole mingil põhjusel võimalik, siis on tööandjal lausa seadusest (§ 58.5 punkt 5) tulenev kohustus lootsi praktiseerimist korraldada. Samas võib aga esineda olukordi, kui lootsimise praktiseerimine ei ole võimalik, kuna sadamaid

viimati teostas lootsimist 10 aastat tagasi, kui üldse. Lootsiteenuse osutaja soovib ja proovib küll ehk tööd selliselt korraldada, et loots saaks erinevates sadamates töid teostada aga meremajanduse eripärast on see ikkagi praktiliselt võimatu. Selliseid vajakajäämisi saakski valmendil praktiseerida. Ja lootside professionaalsuse taseme hoidmiseks peavadki olema regulaarsed koolitused valmenditel kus saab praktiseerida seda mida reaalses töökeskkonnas jääb vajaka. Käesoleval ajal pole lootsidele ette nähtud mitte ühtegi täiendkoolitust. Kunagi, kümneid aastaid tagasi oli valmendi läbimine kohustuslik enne vanemmerelootsiks saamist. Praegu aga enam sedagi mitte. Koos antud punktiga muutmisega tuleb vastavasisulised muudatused teha ka määruses mis kehtestatud vastavalt antud seaduse §58³(3). Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 52¹ järgmises sõnastuses: §58³ täiendatakse lõikega 2¹ järgmises sõnastuses: „Kui lootsi kutsetunnistus lubab lootsil lootsida mitmes lootsimispiirkonnas või kui lootsimispiirkond hõlmab rohkem kui kahte sadamat tuleb kutsetunnistuse pikendamiseks enne kvalifikatsioonieksamit läbida mereõppeasutuses asjakohane koolitus mis hõlmab lootsimise praktiseerimist valmendil sadamatesse sisse ja väljasõidul vähemalt 10 korral.“	külastavad laevad harva või üldse mitte. Selle olukorra lahendamiseks on eelnõusse lisatud § 58.5 punkti 5 muudatus, mis võimaldab tööandjal korraldada osas või kõik lootsimise praktiseerimised mereõppeasutuse valmendil.
5) <u>Meresõiduohutuse seaduse §58⁴ muutmine.</u> MSOS §58⁴ sätestab lootsi kutsetunnistuste väljastamisest keeldumise korra Tulenevalt eelmises punktis välja toodud põhjendusi teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 punktiga 52² järgmises sõnastuses: §58⁴ täiendatakse lõikega 2¹ järgmises sõnastuses: „Transpordiamet keeldub lootsi kutsetunnistuse kehtivusaja pikendamisest, kui loots ei ole läbinud viie aasta jooksul enne kvalifikatsioonieksamit käesoleva seaduse §58³ lõikes 2¹ kehtestatud koolitus nõuet.“	Mittearvestatud. Palun vaadata eelmist vastust.
6) <u>Eelnõu punkt 55) muutmine/täiendamine.</u> Eelnõu punktiga 55 täiendatakse MSOS-i paragrahviga 60¹ mis reguleerib mitme laeva samaaegset lootsimist.	Arvestatud osaliselt. Seletuskirja lisaks olevas rakendusaktide kavandiks on lisatud regulatsioon mitme laeva samaaegse lootsimise kohta.

Seadusemuudatuse eelnõu seletuskirja koostajad on ekslikult väitnud, et ka praegu on vastavalt MSOS §60-le lootsimine teiselt lootsitavalt laevalt lubatud. EI OLE. Lootsida võib küll teiselt laevalt (lootsikaatrilt, pukserilt jne) aga mitte teiselt lootsitavalt laevalt. Kui nüüd soovitakse selline mitme laeva üheaegne lootsimine seadustada siis tuleb ka kehtivas seaduse §60-nes vastav muudatus teha. Samuti tuleks siis MSOS §2 täiendada mõistega „laevakaravan“ Kui lootsimine karavanis toimub ka sadamasse sisse või sealt samal meetodil ka välja siis on ka sadama kapteni nõusolek tähtis, sest sadama kapten vastutab oma sadama akvatooriumil ohutuse eest ja määrab laevade vastuvõtmise järjekorra ja korraldab kaimadruste olemasolu, määrab laevade paigutamise jne. Ilma sadama kapteni nõusolekuta ei tohiks Tema vastutusalas ka sellisel meetodil lootsimisi teostada. Samas on sadama kaptenil ka kohustus kontrollida kas laevadel millel on kohustuslik lootsimine sadama akvatooriumil, on laeva manööverdamisel loots pardal ja selle kontrollimise eiramisel on ette nähtud ka rahaline karistus. Eelnõu kohaselt kehtestab karavanis lootsimise täpsemad reeglid ja nõuded valdkonna minister määrusega. Ministri määrus ja seadus on ikka midagi muud ja seega juba seaduse tasandil on vaja sätestada mingid teatud, täpsemad määratlused ja piirangud uuele mõistele nagu selleks on karavanis lootsimine. Meie arvates on selleks minimaalselt sellised kolm mõistet nagu karavani ühtne teekond ja millal lubatakse kaubalaevu üheaegselt lootsida. Karavani koosseis ja teekond peab olema algusest lõpuni sama. Kui on ikka Väinamere transiit siis kõik laevad läbivad kogu teekonna koos, mitte nii, et alustab kolm laeva ja üks neist suundub näiteks Virtsu sadamasse aga ülejäänud jätkavad transiidina Väinamere läbimist. Või kui visiidile tulevad välismaised sõjalaevad sisenevad Tallinna lahte, et ei oleks nii, et mõned tulevad koos lootsiga Vanasadamasse ja mõned hargnevad ja suunduvad siis ilma lootsita Lennusadamasse. Lisatavate punktidega soovitakse välistada selline olukord, kus neid karavani lootsimisi hakataks kasutama ka tavapärastele kaubalaevade visiitidele. Et kaubalaevu oleks võimalus karavanis lootsida ainult sisemeres sadamaid külastamatta ehk	Selles täpsustatakse lootsimise tingimused ja nähakse ette, et mitme laeva samaaegne lootsimine on lubatud vaid lootsimisel läbi Väinamere sadamat külastamata ehk Väinamere transiidil.
--	---

transiidina. Sadamatesse ja sealt välja tohiks karavanis lootsida ainult selliseid laevu mis pole kommerts kaubandusega seoses, näiteks riigivisiidile tulevaid sõjalaevu või sadamateenuseid osutama tulevaid süvenduslaevastiku laevu vms. Tulevases ministri määruses saab siis täpsustada, et kas on selline tegevus lubada ainult valgel ajal või kas jääs karavani lootsimine on lubatud ja kui on siis millised kursused peavad lootsid veel täiendavalt läbima ja mis on see maksimum laevade kogus seal ühe lootsiga lootsitavas karavanis jne. Nii nagu eelnõu väljatöötajad on kirjeldanud, et see karavani lootsimine on vaja seadustada lootsiteenuse osutaja otstarbekuse seisukohast siis tekib küsimus, et kas on mõistlik, et laevad kus pole ette nähtud lootsi pardale peavad maksma teenuse eest samasuguse tariifiga. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 punkti 55 järgmises sõnastuses: MSOS §60¹ (1) punkte 1 ja 3) muudetakse ja sõnastatakse järgmises sõnastuses: 1),„lootsil peab olema selleks kõigi karavanis liikuvate laevade kaptenite nõusolek, sadama akvatooriumil ka sadamakapteni nõusolek;“ 3) „loots ning kõigi karavanis liikuvate laevade kaptenid ja sadama kaptenid peavad olema veendunud, et laevade liikumisel karavanis on tagatud meresõiduohutus, seejuures on ilma- ja mereolud soodsad.“ MSOS §60¹ (1) täiendada punktidega 4-6 järgmises sõnastuses: 4) „ Kõikide karavanis liikuvate laevade lootsimise algus ja sihtkoht ja eesmärk peab olema sama.“ 5) „Kaubalaevu tohib karavanis lootsida kohustuslikus lootsimise alas ainult transiidina.“ 6) „Sadamasse sisse ja välja tohib karavanis lootsida ainult sadamat mitte kommerts kaubanduse eesmärkidel külastavaid laevu.	
7) <u>Meresõiduohutuse seaduse §62 muutmine.</u> Meresõiduohutuse seaduse §62 sätestab lootsi kohustused ja vastutuse. <u>MSOS §62 (2)4).</u> Kui loots on teavitanud kaptenit eesseisvatest oludest siis koos kapteniga koostatakse nn lootsimise kava ja edasised tegevused, pukserite vajaduse jne. mitte ei tee seda loots üksinda enne lootsimist. Sama	Arvestatud. Muudatus on eelnõusse lisatud.

põhimõte on sisse viidud asutusesisestes protseduurides. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 p-ga 55¹ järgmises sõnastuses: §62 lõige 2 punkt 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „teavitama laeva kaptenit lootsimispiirkonna hüdrograafilistest, navigatsioonilistest, meteoroloogilistest ja muudest oludest ning koos laeva kapteniga koostama lootsimise kava;	
8) <u>Eelnõu punkti 57 muutmine.</u> Eelnõu punkt 57 soovitakse muuta seaduse § 67 mis reguleerib lootsikviitungi vormistamist. Käesoleval ajal vormistatakse lootsikviitung üldjuhul elektrooniliselt ja nn.kollegiaalselt. Agent sisestab süsteemi lootsimise vajaduse (kust kuhu) ja lootsitava laeva andmed ja kapteni nime jm. Loots sisestab süsteemi ainult osa andmetest mis kajastuvad lootsikviitungil. Sätestada seaduses (ja vastavas määruses MSOS §67(2)), et loots vormistab kviitungi pole õige. Vastav määrus kehtestab andmete loetelu mis peavad olema kajastatud kviitungil. Lootsil pole juurdepääsu isegi EMDE süsteemile kust tulevad suurem osa kviitungile kantavates andmetest ja panna lootsile justkui kohustus kanda vastutust lootsikviitungi andmete korrektsuse eest on väär. Loots täidab ELIS süsteemis lootsimist puudutavad lootsile teadaolevad andmed (aeg, kust-kuhu miilid ja süvised) ja kust ja kuidas tulevad lõplikult vormistatud lootsikviitungile teised andmed on täielikult lootsiteenuse osutaja hallata. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku muuta eelnõu § 1 punkti 57 järgmises sõnastuses: paragrahvi 67 lõige 1 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „(1) Lootsimise kohta vormistab lootsiteenuse osutaja lootsikviitungi, millele kantakse laeva ja lootsimise andmed.“;	Mittearvestatud. Lootsimise kohta koostab kviitungi lootsimist teostav loots. Asjaolu, et kviitungile kanduvad osas andmed EMDEst, ei muuda see dokumenti kollegiaalselt koostatud dokumendiks.