



KLIIMAMINISTEERIUM

Hanno Pevkur
Kaitseministeerium

Teie 15.07.2024 nr 5-1/24/7

Meie 22.08.2024 nr 1-5/24/3460-2

Kaitseväe korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku parandamine) eelnõu koostöölastamine märkustega

Austatud härra Pevkur

Kaitseministeerium on esitanud Kliimaministeeriumile koostöölastamiseks ja ettepanekute tegemiseks kaitseväe korralduse seaduse, riigipiiri seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu.

Koostöölastame eelnõu järgmiste märkustega arvestamisel.

1. Eelnõu § 1 punkt 6 (kaitseväe korralduse seaduse täiendamine §-ga 47¹)

„§ 47¹. Jõu kasutamine veesõidukist ja muust ujuvvahendist tuleneva ohu tõrjumiseks Eesti merealal

(1) Kaitseväge võib Eesti merealal kasutada selleks, et tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenevat rünnet või muud vahetut ohtu, kui on alust arvata, et seda veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse muu hulgas kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi kahjustamiseks.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud juhul on Kaitseväel õigus veesõidukit või muud ujuvvahendit sundida Eesti sise- ja territoriaalmerest lahkuma või sundpeatada, sealhulgas anda hoiatusi või teha hoiatuslaskusid. Kui nimetatud meetmete rakendamisega ei saa või ei saa õigel ajal rünnet või muud ohtu tõrjuda, võib Kaitseväge kasutada veesõiduki või muu ujuvvahendi vastu relvastatud jõudu, sealhulgas veesõiduki või muu ujuvvahendi uputada.

(3) Jõu kasutamine peab olema proportsionaalne, arvestades taotletavat eesmärki ja kiireloomulist kohaldamist nõudvat olukorda, ning jõudu võib kasutada vaid nii kaua, kui selle eesmärk on saavutatud või seda ei ole enam võimalik saavutada.“

Kavandatav säte näeb ette, et Kaitseväel on õigus sundida veesõidukit või muud ujuvvahendit Eesti sisemerest, territoriaalmerest ja majandusvööndist lahkuma või sundpeatada, sealhulgas anda hoiatuse või teha hoiatuslaskusid. Lisaks sellele antakse Kaitseväele õigus kasutada relvastatud jõudu, sealhulgas õigus veesõiduki või muu ujuvvahendi uputamisele.

Seletuskirjast ei tulene, et oleks analüüsitud nimetatud meetmete kooskõla rahvusvahelise õigusega, eelkõige Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooniga („UNCLOS“) ning väljakujunenud rahvusvaheliste põhimõtetega. Ebaseaduslike meetmete rakendamine võib riigile kaasa tuua kahjude hüvitamise kohustuse. Vastav analüüs tuleb tuua välja seletuskirjas.¹

Seletuskirja kohaselt on eelnõu eesmärk anda Kaitseväele õigus reageerida ohtudele ka majandusvööndis. Samas ei selgu nimetatud meetmete õiguslik vastavus majandusvööndis kehtiva õigusliku erikorraga – täpsemalt UNCLOS artikliga 73, mis annab rannikuriigile õigused sarnaste meetmete kohaldamiseks ainult majandusvööndi elusloodusvarade uurimisel, kasutamisel, kaitsel ja majandamisel, ning artiklitega 58 ja 87.

Lisaks tuleb laevade uputamise õiguse kehtestamisega arvestada UNCLOS artikliga 225, mille kohaselt „konventsiooni alusel välisriikide laevade suhtes oma täitevvõimu volitusi teostades ei riku riigid meresõiduohutusnõudeid ega sea laevu muul viisil ohtu, ei suuna neid ohtlikku sadamasse või ankrukohta ega ohusta põhjendamatult merekeskkonda.“

Üldiselt tuleb jõu kasutamisel järgida rahvusvahelises õiguses kujunenud põhimõtteid, mida on rahvusvaheline mereõiguse kohus analüüsinud *M/V Saiga* asjas: jõu kasutamist tuleb võimaluse korral vältida ja kui jõu kasutamine on vältimatu, ei tohi see üle minna mõistlikkuse ja vajalikkuse piiri. Jõu kasutamine on viimase abinõuna ettevõetav meede, mida tuleb ette võtta, kui teised meetmed ebaõnnestusid. Jõu kasutamisel tuleb esitada asjakohane hoiatus ning tuleb teha kõik endast olenev, et inimeste elud ei satuks ohtu.² Juhtumites *I'm Alone* ning *Red Crusader* leiti, et laeva tahtlik uputamine rikub rahuaja õiguskaitse-eeskirju. Samuti toodi välja, et seaduslik jõu kasutamine eeldab, et laeva peatamiseks kasutatavad meetmed ei tekita ohtu inimestele laeva pardal ilma tõestatud vajaduseta.³ Õiguskaitsemeetmete rakendamiseks peavad olema selged õiguslikud alused asjaomastes siseriiklikes õigusaktides. Õiguskaitsemeetmete puhul peab riik järgima proportsionaalsuse põhimõtet, mis hõlmab mõistlikkuse põhimõtet.⁴ Lisaks hoiatuste tegemisele jms tuleb võtta ühendust laeva lipuriigiga.

Eelnevale tuginedes tuleb süsteemselt analüüsida käesoleva sätte kooskõla rahvusvahelise õigusega ning analüüsi tulemusi seletuskirjas ammendavalt kajastada.⁵ Lisaks tuleb kehtestada selged õiguslikud alused, millisel juhul on Kaitseväel õigus veesõidukit või muud ujuvvahendit uputada. Tulenevalt UNCLOS artiklist 225 tuleks jõu kasutamisel arvestada ka võimaliku mõjuga merekeskkonnaga ning rahvusvahelist praktikat arvestades tuleb lisaks proportsionaalsuse põhimõttele järgida ka mõistlikkuse põhimõtet. Sellest tulenevalt tuleks üle vaadata käesoleva sätte lõiked 2 ning 3.

2. Eelnõu § 1 punkt 7 (kaitseväge korralduse seaduse täiendamine §-ga 48²)

„§ 48². Tsiviilveesõidukist ja muust ujuvvahendist tuleneva ohu tõrjumine Eesti merealal
(1) Kaitseväge võib tsiviilveesõidukist või muust ujuvvahendist tuleneva vahetu ohu tõrjumiseks või korrariikkumise kõrvaldamiseks Eesti merealal, sealhulgas elutähtsa teenuse osutaja taristu, sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi kahjustamise korral, kohaldada veesõiduki või muu ujuvvahendi ning sellel viibivate isikute vastu riikliku järelevalve üldmeetmeid ja korrakaitseseaduse §-des 30, 32 ja 44–52 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid korrakaitseseaduses sätestatud alusel ja korras. Kui nimetatud meetmete rakendamisega ei saa või ei saa õigel ajal vahetut ohtu tõrjuda või korrariikkumist kõrvaldada, võib Kaitseväge mehitamata tsiviilveesõiduki või muu mehitamata ujuvvahendi uputada.“

¹ HÕNTE § 3.

² M/V „Saiga“ ITLOS 1999, lk 10, paragrahvid 155–156.

³ Lott, A. Hybrid Threats and the Law of the Sea. Holland: Brill Nijhoff (2022), lk 22.

⁴ *Ibid*, lk 21.

⁵ Normitehnika käsiraamatu §-i 3 selgitus.

(2) Kaitsevägi võib käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud riikliku järelevalve teostamisel kohaldada vahetut sundi ning kasutada erivahendit või laeva pardal asuvat ja kasutatavat relva korrakaitseseaduses sätestatud alusel ja korras. “

Palume arvestada eelneva sätte juurde esitatud ettepanekutega. KorS-i § 30 (küsitlemine ja dokumentide nõudmine), § 32 (isikusamasuse tuvastamine), § 44 (viibimiskeeld), § 45 (sõiduki peatamine), § 46 (isiku kinnipidamine), § 47 (turvakontroll), § 48 (isiku läbivaatus), § 49 (vallasasja läbivaatus), § 50 (valdusesse sisenemine), § 51 (valduse läbivaatus) ja § 52 (vallasasja hoiulevõtmine) meetmed peavad olema kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega.

Riik saab kehtestada ja rakendada majandusvööndis ainult neid seadusi, mis on lubatud UNCLOS-iga. UNCLOS-i art 56 lg 1 sätestab rannikuriigi õigused, jurisdiktsiooni ja kohustused majandusvööndis, milleks on:

- a) suveräänne õigus uurida, kasutada, kaitsta ja majandada meres ja merepõhjas ning selle all asuvas maapõues leiduvaid elus ja eluta loodusvarasid ning muul viisil vööndi kasutamisel ja uurimisel tegutseda, näiteks toota vee-, hoovuse- ja tuuleenergiat;
- b) õigus konventsiooni asjakohaste sätete alusel kohaldada jurisdiktsiooni:
 - i) tehissaarte, rajatiste ja seadmestike rajamisele ja kasutamisele;
 - ii) teaduslike mereuuringute tegemisele;
 - iii) merekeskkonna kaitsmisele ja säilitamisele;
- c) konventsioonis sätestatud muud õigused ja kohustused.

Korrakaitseseaduse meetmeid saab seega rakendada eelkõige meres ja merepõhjas ning selle all asuvas maapõues leiduvate elus ja eluta loodusvarade kaitseks, kuid mitte kavandatava paragrahvi lõikes 1 nimetatud tegude korral. Lisaks ei ole selged kõikide loetletud KorS-i meetmete rakendamine praktikas, nt viibimiskeelu rakendamine, vallasasja läbivaatus, valdusesse sisenemine (laeva puhul nimetatakse seda pardaleminekuks) ja valduse läbivaatus ning vallasasja hoiulevõtmine ujuvvahendi või veesõiduki puhul.

Lisaks sellele vajab käesoleva sätte esimene paragrahv täpsustamist. Lõike 1 esimene lause mainib tsiviilveesõidukit ning muud ujuvvahendit, samas kui sama lõike teine lause viitab õigusele mehitamata tsiviilveesõiduki või muu mehitamata ujuvvahendi uputamisele.

3. Eelnõu § 2 punkt 7 (riigipiiri seaduse täiendamine §-ga 14²)

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

(1) Eesti sise- ja territoriaalmeres taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevused ning muud tegevused, millel ei ole otsest seost rahumeelse läbisõiduga või mida ei ole nimetatud §-des 14 ja 14¹ või ei ole reguleeritud teiste seadustega, on lubatud Kaitseväe nõusolekul.

(2) Riigiasutused, kes täidavad oma seadusega pandud ülesandeid merel, peavad teavitama Kaitseväge oma tegevusest.

(3) Taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevusteks loa taotlemise ja andmise korra ning loa taotlemise vormi kehtestab riigikaitse korraldamise valdkonna eest vastutav minister määrusega. “

1) Kavandatava sätte lõikes 1 on nii taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevuste, kuid ka muude tegevuste puhul kasutatud sõnastust „on lubatud Kaitseväge nõusolekul,“ samas kui sama sätte lõikest 3 tuleneb kohustus taotleda taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevusteks luba. Loa taotlemise kohustus tuleb sõnaselgelt ja ühemõtteliselt välja tuua. Samuti tuleb eraldi välja tuua nõusoleku ning loa saamise protseduurid ja ajalised raamistikud ning neid seletuskirjas ka põhjendada.

2) RiPSi täiendamine §-ga 14² puudutab ka Riigilaevastikku (RIL).

Eelnõu algsel tutvustamisel RIL-ile ja Transpordiametile (TRAM) ei olnud eelnõus § 14² lõiget 2.

RiPS § 14² lõiget 2 analüüsid ei saa teavitamiskohustuse panemist pakutud sõnastuses pidada proportsionaalseks meetmeks. RIL vaatest on lõike 2 skoobis olevateks tegevusteks eelkõige merealal navigatsioonimärgistusega seotud tegevused (märkide vette panemine ja väljavõtmine, hooldamine, ettenähtud kohalt ära nihkunud märkide õigesse asukohta tagasipanek, laidudel ja madalatel püsinavigatsioonimärgistuse laternate hooldus ja kontroll jne.). Lisaks Transpordiameti ülesandel veeliiklust ohustava või segava objekti eemaldamine (MSOS § 46 lg 5) laevateelt ja üldkasutatavalt veeteelt.

Kuna lõike 2 (ja ka RiPS § 14² pealkirjas olev viide muudele tegevustele) sõnastus on väga lai ega viita üksnes taristule/rajatistele, siis ei ole üheselt arusaadav, kas lõike 2 reguleerimisalasse kuuluvad ka muud RIL-ile merel seadusega pandud ülesanded. RIL ülesandeks on muu hulgas lootsiteenuse osutamine (MSOS § 56 lg 1), mistõttu võiks teavitatavaks tegevuseks olla ka sadamast lootsilaevaga lootsi viimine lootsitavale laevale ja laevalt lootsi lootsilaevaga sadamasse tagasi transportimine. Samuti on RILi ülesandeks jäämurdetööde tegemine. Vastavat ülesannet täidab RIL alates 01.07.2023. Sõnaselgelt sätestatakse vastav ülesanne meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõus (EIS number: 24-0238). Teavitamiskohustus laieneks ka kõigile teistele seaduse alusel merealal oma ülesandeid täitvatele riigiasutustele (PPA, KEA, PÄA).

Leiame, et absoluutse teavitamiskohustuse panemine on ebaproportsionaalselt koormav, kui õigusaktiga on riigiasutus juba määratud merealal ülesandeid täitma. Riik on oma asutust usaldanud ülesannet täitma ja andnud selleks kõik volitused. Seletuskirjas ei ole piisavalt selgitatud, mis on täiendava kohustusena riigiasutustele pandava Kaitseväge teavitamiskohustuse eesmärk. Riigilaevastiku enamik laevu on varustatud AIS-seadmega, mis võimaldab soovi korral laeva asukohta reaajas tuvastada ja jälgida. VTS piirkonnas toimub juba ka kohustuslik VTS-i teavitamine plaanitud ja plaanitavatest tegevustest olenemata laeva reederist ehk sarnane teavitus oleks riigis dubleeriv tegevus.

Palume arvestada ülaltoodud märkustega ning teha eelnõus ja seletuskirjas vastavad muudatused.

4. Eelnõu § 4 (Majandusvööndi seaduse muutmine)

Paragrahvida lisatav lõige 6¹ algab sõnadega „Juriidiline ja füüsiline isik..“. TSÜSi järgi jaguneb isik juriidiliseks ja füüsiliseks, seega korrektne oleks märkida lihtsalt „isik“.

Seletuskirjas tuleks selgemalt defineerida vaatlustegevus. See annaks täpsema suunitluse ka valdkonna eest vastutavale ministrile määruse kehtestamiseks. Antud sätte valguses tuleks üle kontrollida ka olemasolevad teavitamise viisid, mis tagavad, et Kaitseväge ja PPA on teadlikud, et tehissaarte, rajatiste ja seadmetike hooldusmeeskonnad lähevad merele. Oluline on siin kohal ka info, et Kaitseväge ja PPA oleksid teadlikud, kus hooldusmeeskonnad täpselt on ning mida nad merel teevad.

5. Eelnõu § 5 punktid 2 ja 6 (MSOS § 1 lõike 4¹ muutmine ja MSOS § 19 lg 7 kehtetuks tunnistamine)

Kehtiv MSOS § 1 lõige 4¹ välistab päästetööde paatidele MSOS nõuete kohaldamise, üksikute eranditega. Üheks selliseks MSOS § 1 lõikes 4¹ toodud erandiks on MSOS § 19 lõike 7 laienemine päästetööde paatidele (päästetööde paat - *veekogul otsingu- ja päästetöödeks kohandatud veesõiduk*).

MSOS § 19 lõike 7 sisuks on omakorda volitusnorm määrusele, millega kehtestatakse sõjalaeva ja enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laeva side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded. Seega kohaldatakse MSOS § 19 lõikes 7 viidatud määrust vaid sellistele päästetööde paatidele, mis vastavad volitusnormis viidatud tingimustele (so enne

2011. a soetatud politseiasutuse poolt). Riigilaevastiku valduses on selliseid enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laevu vaid kaks (Riigilaevastikku üleviidud PPA veesõidukid).

Sellele vaatamata on Transpordiamet eelnõu ülevaatamise käigus välja toonud, et MSOS § 1 lõikes 4¹ viidatud päästetööde paatideks ei ole mitte ainult Kaitseministeeriumi ja Kliimaministeeriumisse valitsemisalas (Riigilaevastikku) üle viidud paadid, vaid ka Transpordiameti registrites olevad päästetööde paadid, mida kasutavad näiteks MTÜ vormis tegutsevad vabatahtlikud päästjad (mõni näide sellistest alustest: BREMEN, BRITTA, VIRTUSU-025).

Päästetööde paatide side- ja navigatsioonivahendeid on hetkel võimalus kontrollida vaid MSOS § 19 lõikes 7 viidatud määruse alusel. Seega tuleks kaaluda MSOS § 19 lõike 7 volitusnormi täpsustamist selliselt, et asjakohane määrus laieneks kõikidele päästetööde paatidele, või nagu ka eelnõu seletuskirjas välja toodud, täiendada laevade ohutusnõuete määrust, viidates ohutusnõuete määruse volitusnormile ka MSOS § 1 lõikes 4¹. Viimasel juhul tuleks Kaitseministeeriumi eelnõu juurde lisada ka vastav rakendusakti kavand. Hetkel rakendusaktide nimekirjas vastavat määruse muutmise eelnõud ei ole.

Palume seega MSOS § lõikes 4¹ olevat viidet § 19 lg-le 7 ja MSOS § 19 lg-t 7 ennast hetkel mitte kehtetuks tunnistada, vaid korraldada esmalt koostöös Transpordiameti, Riigilaevastiku ja Siseministeeriumiga MSOS § 1 lõike 4¹ ja § 19 lg 7 osas ühine arutelu, et otsustada vastavate sätete muutmine.

6. Eelnõu § 5 punkt 3-5 (MSOS § 12 täiendamine lg-ga 7, § 13 täiendamine lg-ga 10 ja § 17 täiendamine lg-ga 10)

Palume kaaluda sõnastuse „laeva ja väikelaeva“ asemel sõnastust „veesõiduki“.

7. Eelnõu § 5 punkt 9 (MSOS § 47¹ lg 3 kehtetuks tunnistamine)

Teeme ettepaneku MSOS § 47¹ lõiget 3 mitte kehtetuks tunnistada. Oleme endiselt seisukohal, et sättes olev regulatsioon tuleks üle vaadata ja muuta, kuid nagu on ka seletuskirjas välja toodud, siis Siseministeerium alles analüüsib ja koostab praegu uut otsingu- ja päästetööde kontseptsiooni, mille tulemusena vaadatakse üle ka MAS-i regulatsioon ning vajaduse korral valmistatakse ette korrektsed asjakohased nõuded. Seega eeldab sätte muutmine enne terviklikku arutelu ja seejärel muutmist, kuid mitte kehtetuks tunnistamist, ilma uut korrigeeritud regulatsiooni kehtestamata. Soovime lisaks aruteludesse kaasata ka ministeeriumi haldusala asutused.

Lisaks on seletuskirjas toodud paralleel erasektori poolt osutatud varapäästega (vabatahtlik merepääste). Juhime siinjuures tähelepanu, et MSOS regulatsioon, mis reguleerib riigi poolseid kohustusi, on erinev kaubandusliku meresõidu seaduse (KMSS) 10. peatükist toodud regulatsioonist, mis reguleerib vara päästmist merel. Vabatahtlik merepääste (SAR) tegeleb sealjuures vaid tasulise vara merepäästega kuni 24 m laevade osas, kuid ei osuta sealjuures abi suurematele laevadele. Seega tuleks seletuskiri korrigeerida koostöös Siseministeeriumiga.

Antud sätte osas tuleb arvestada ka Siseministeeriumi seisukohtade ja ettepanekutega, kuna MAS teenuse valdkond kuulub Siseministeeriumi haldusalas. Kõik Siseministeeriumiga tehtavad kokkulepped sätete muudatuste osas palume eelnevalt kooskõlastada ka meiega.

8. Eelnõu § 5 punkt 11 (MSOS § 72 lg 1 sõnastuse muutmine)

Eelnõuga muudetakse MSOS § 72 lõike 1 sõnastust, uues sõnastuses vahetatakse lõike esimese ja teise lause asukohta ning jäetakse välja kolmas lause.

Seletuskirja kohaselt on sõnastuse muutmise eesmärk *teha see lühemaks, sätestada õiged asutused, keda tuleb laevaõnnetusest teavitada, ning jätta välja asutustevaheline suhtlus, mida saab teha kas rakendusakti tasemel või asutustevahelise kokkuleppega. Praegusel juhul on asutustevaheline teavitamine paika pandud Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022. a määrusega nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemise kord Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel.*

Meie hinnangul ei ole korrektne seletuskirjas esitatud väide, et asutustevaheline teavitamine on laevaõnnetuste puhul paika pandud Vabariigi Valitsuse määrusega, mis reguleerib otsingu- ja päästetööde tegemise ning reostuse avastamise ja likvideerimise korda. Laevaõnnetustest teavitamist reguleerib MSOS § 72 lõige 1. MSOS § 69 lõige 1 loetleb tingimused, mille esinemisel on tegemist laevaõnnetusega. Muuhulgas on selleks nt inimese surm, tervisekahjustus, laeva madalikule sõit, kaldaehitise, navigatsioonimärgi või hüdrotehnilise rajatise kahjustamine – tegemist on olukordadega, mis jäävad viidatud Vabariigi Valitsuse määruse reguleerimisalast välja. Teisisõnu ei reguleeri VV määrus kõigist laevaõnnetustest teavitamist. Kolmanda lause väljajätmisega MSOS § 72 lõike 1 sõnastusest jääks reguleerimata, keda peab politseiasutus (Politsei- ja Piirivalveamet) neist laevaõnnetusest teavitama, mistõttu ei ole kõnealune muudatus põhjendatud.

Hetkel ei ole lisaks selge, miks sätte esimene lause on piiratud Eesti päästepiirkonnaga, kuid teine lause mitte. Seletuskirjas on samuti välja toodud, et „muudatus otsustati teha seetõttu, et inimeste päästmine on alati esikohal ning seejärel saab juba teavitada õnnetuse asjaoludest Transpordiametit ja OhutusjuurdLuse Keskust.“, kuid sätte sõnastusest endast sellist ajalist järgnevust ei tulene. Sättest tuleneb, et Transpordiametit ja OhutusjuurdLuse Keskust tuleb teavitada viivitamata. Palun sätte sõnastus üle vaadata koostöös Siseministeeriumi, Transpordiameti ja OhutusjuurdLuse Keskusega, ning vastavalt kokkulepitud muudatustele täpsustada ka seletuskirja.

Eeltoodust tulenevalt ei ole otstarbekas ka muus osas MSOS § 72 lõike 1 sõnastuse muutmise, muuhulgas ka põhjusel, et lausete asukoha vahetamine ei anna mingit sisulist mõju. Palume eelnõu ja seletuskirja muuta.

9. Eelnõu § 5 punktid 10 ja 12 (MSOS § 53¹ täiendamine lõikega 4 ja MSOS § 95 täiendamine lõikega 27)

1) Eelnõu § 5 punktis 10 (MSOS § 53¹ täiendamine lõikega 4) on kasutatud sõnastust „reidil olevale laevale teenust osutav laev“. Reid on rannalähedane veeala, kus seisavad laevad ankrus. Märkime, et MSOS-is (eelkõige 11¹. peatükis) on sõna „reid“ küll kasutusel, kuid silmas on peetud ankruala, mis on defineeritud MSOS § 2 punktis 27¹ kui navigatsiooniteabes avaldatud piirkond, mis on määratud laeva ankrus seismiseks. Ka mujal MSOS-is kasutatakse ankruala mõistet – nt sadamasse sisenemise keelu regulatsioon, mis hõlmab ka ankruala. Oleme ette valmistamas MSOS muutmise eelnõu, millega muudetakse 11¹. peatükki, muuhulgas asendatakse sõna „reid“ sõnaga „ankruala“. Palume kasutada sõnastust „Ankrualal olevale laevale...“.

2) Eelnõu § 5 punktis 10 on kasutatud sõnastust „reiditeenust osutav laev“, § 5 punktis 12 (MSOS § 95 täiendamine lõikega 27) aga „reiditeenust pakkuv laev“. Palume sõnastust ühtlustada.

10. Eelnõu mõjud

Palume eelnõu seletuskirjas välja tuua täpsemad mõjud Kliimaministeeriumi haldusala asutustele Transpordiametile, Riigilaevastikule ja Keskkonnaametile.

11. Kooskõlastamise tähtaja pikendamine

Palume eelnõu kooskõlastamise tähtaega pikendada kuni 27.08.2024, et saaksime esitada täiendavad ettepanekud eelnõu ja seletuskirja sõnastuste osas. Täiendavad ettepanekud esitaksime e-kirja teel.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)
Vladimir Svet
taristuminister

Anastasia Hohrjakova, 6272747
anastasia.hohrjakova@kliimaministeerium.ee

Anton Merits, 7153423
anton.merits@kliimaministeerium.ee