

Eelnõu kooskõlastamise käigus esitatud teiste ministeeriumide märkuste ja ettepanekutega arvestamise tabel

Märkused, ettepanekud, arvamused	Kliimaministeerium arvestab/ei arvesta esitatud ettepanekuga
Rahandusministeerium	
<p>Eelnõu § 1 punktiga 74 täiendatakse meresõiduohutuse seaduse § 75⁸ lõiget 1, täiendades Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, lisades sellesse navigatsioonimärgistduse haldamise teenuse.</p> <p>Meresõiduohutuse seaduse § 47 lõike 4 kohaselt korraldab üldkasutataval veeteel navigatsioonimärgistuse haldamist Transpordiamet. Üldkasutataval veeteel ujumärgistuse ja püsimärgistuse tulede hooldamine (§ 47 lg 4 teise lause muudatus) on ülesanded, mille mitte täitmise korral ei ole eeldatavasti võimalik veeteid kasutada. Seega ei ole nende täitmine riigile vabatahtlik ja osutatav n-ö teenusena. Seejuures jääb ka ebaselgeks, kes oleks navigatsioonimärgistuste puhul teenuse saajaks (kas ka riik ise?). Seletuskirjas on märgitud, et navigatsioonimärgistuse teenuse laiendatud sihtrühmaks on eelkõige sadamad, kuid üldkasutatav veeteel on meresõiduohutuse seaduse § 2 punkti 10 kohaselt veeteel osa, mis asub väljaspool sadama akvatooriumi ja selle sissesõiduteed. Palume eelnõu ja seletuskirja täpsustada.</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>Riigilaevastik osutab vastavalt kehtivale seadusele ning oma põhikirjale tasulisi lisateenuseid. Neid teenuseid osutatakse peamiselt erasektorile ning sellised teenused ei ole seotud avalike ülesannete täitmisega.</p> <p>Eelnõuga täiendatakse Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu kahe uue teenusega (nn sadamateenus ja seireteenus).</p> <p>Navigatsioonimärgistuse (ujumärgistuse) haldamise teenus on kehtiva seaduse alusel osutatav teenus.</p> <p>Kehtiv meresõiduohutuse seadus: § 75⁸. <i>Riigilaevastiku poolt osutatavad tasulised teenused</i> (1) <i>Riigilaevastik võib osutada tasulist veesõiduki rendi-, haldamis- ja mehitamisteenust ning ujumärgistuse haldamise teenust, kui see ei takista õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist Riigilaevastiku poolt.</i></p> <p>Põhjalikumad selgitused Riigilaevastiku poolt osutatavate tasuliste teenuste osutamise põhimõtete kohta leiab varasemast Riigikogu menetluse läbinud seaduse seletuskirjast, millega anti Riigilaevastikule võimalus tasulisi lisateenuseid osutada.</p> <p>Riigilaevastik täidab sealjuures endiselt oma avalik-õiguslikke ülesandeid ja kohustusi. Tasulisi lisateenuseid osutatakse vastavalt MSOS § 75⁸ lõikele 1 vaid siis, kui see ei takista õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist Riigilaevastiku poolt.</p>

	Riigiasutused teevad omavahel koostööd ametiabi või muu halduskoostöö korras.
Kuivõrd meresõiduohutuse seaduse § 50 ¹ lõige 1 sätestab, et üldkasutataval veeteel navigatsioonilise korraldamise, jäämurde- ja informatsiooniteenuse ning sellele veetele meresõiduohutuse tagamiseks paigaldatud infrastruktuuri kasutamise eest võetakse veetasu, palume seletuskirjas ka selgitada, mis põhjusel ei loeta navigatsioonimärgistuse haldamist (ja selle eest eraldi tasu võtmist) navigatsioonilise korraldamise hulka.	Mittearvestatud. Riigilaevastiku poolt osutatavaid tasulisi teenuseid tuleb eristada Riigilaevastikule õigusaktide alusel antud avalikest ülesannetest.
Seletuskirjas on Riigilaevastiku uute tasuliste teenuste lisamise mõjuks märgitud, et uute teenuste osutamine toob riigieelarvesse lisatulu ja seega mõju majandusele on positiivne. Samas on seletuskirja 7. osas „Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud“ märgitud, et seaduse rakendamine ei too riigieelarvesse otseseid tulusid. Esiteks on tegemist vastuoluliste seisukohtadega, teiseks on nii mõjude kui tulude osas kajastamata vastutust puudutavad muudatused rahatrahvide suurendamised. Palume seletuskirja täiendada ning välja tuua prognoositav lisatulu riigieelarvesse. Lisaks tuleks hinnata uute teenustega seotud kulusid Riigilaevastikule ja kuidas on kavas need kulud katta?	Arvestatud osaliselt. Seletuskirja on täiendatud ja selgitatud, et uute teenuste osutamine toob riigieelarvesse tulu edaspidi, kui teenused on määruse alusel hinnastatud. Sarnane selgitus on ka seletuskirja kulude ja tulude osas. 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.
Siseministeerium	
Kliimaministeerium on saatnud Siseministeeriumile kooskõlastamiseks seaduse eelnõu, millega muudetakse meresõiduohutuse seadust (edaspidi MSOS) ja teisi seaduseid. Siseministeerium koostöös Politsei- ja Piirivalveametiga kooskõlastab eelnõuga esitatud muudatused järgmiste märkustega. 1) Täiendada MSOS § 2 punktiga 46 järgmises sõnastuses: „46) Riigihaldusülesandeid täitev laev - riigile kuuluv mitteärilistel eesmärkidel kasutatav	Mittearvestatud. Riigihaldusülesandeid täitev laev on laev, mis täidab riigihaldusülesandeid. Laeva mõiste on defineeritud MSOS § 2 punktis 2: <i>laev – veesõiduk, mida kasutatakse majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks, välja arvatud käesoleva paragrahvi punktis 3 nimetatud väikelaev. Laevana käsitatakse ka üle 24-meetrise kogupikkusega veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks.</i> Küsimuseks võiks pigem olla seega „riigihaldusülesande“ mõiste. Tegemist on seaduses defineerimata üldmõistega:

<p>laev.“.</p> <p>Selgitus- MSOS-s on kasutusel, kuid Eesti õigusaktides ei ole sõnastatud mis on riigihaldusülesandeid täitev laev. Rahvusvahelise mereõiguse konventsioon sätestab, et puutumatus ja jälitamisõigus on sõjalaevadel ja riigile kuuluvatel mitteärilistel eesmärkidel kasutatavatel laevadel. Muudatuse eesmärgiks on viia riigihaldusülesandeid täitva laeva mõiste vastavusse rahvusvahelise mereõiguse konventsiooniga.</p>	<p>https://www.eki.ee/dict/eks/index.cgi?Q=riigihaldus</p> <p>Definitsioon poleks sobiv ka põhjusel, et riigi laevu on võimalik kasutada ka ärilistel eesmärkidel. Näiteks pakub Riigilaevastik vastavalt kehtivale seadusele riigi laevadega ka tasulisi teenuseid (MSOS § 75⁸).</p> <p>UNCLOSiga seotud mõiste küsimust ei saa seega lahendada MSOSi raames.</p>
<p>2) Võtta välja MSOS § 21¹ lõike 5 punktis 3 sõnad „või politseiasutuse“.</p> <p>Selgitus- Rahvusvahelise mereõiguse konventsiooni kohaselt kasutavad lisaks Politsei- ja Piirivalveametile laevu mitteärilisel eesmärkidel ka Keskkonnaamet, Päästeamet, Toll jne. Seaduses ei ole vajalik tuua välja eraldi politseiasutust, sest 2023. aasta Vabariigi Valitsuse otsusega on kõik veesõidukid Riigilaevastiku omanduses ja riigihaldusülesandeid täitvad asutused ainult kasutavad neile kasutamiseks antud veesõidukeid.</p> <p>Samas muudetakse laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse § 34¹ millega luuakse riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogu ja sellesse kantakse laevad, mis on ette nähtud riigihaldusülesannete täitmiseks. Sellest tulenevalt ei ole vajadust seaduses eraldi välja tuua politseiasutust, kuna informatsiooni, kas tegemist oli riigihaldusülesannet täitva laevaga, saab tulevikus loodavast riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogust. Palun arvestada kirjas toodud märkustega.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Eelnõud ja seletuskirja on täiendatud.</p>
<p>Siseministeeriumi täiendav ettepanek: Riigilaevastiku põhimäärus- kuna mereabi ei pruugi olla üheselt tasuline teenus, siis oleks õigem kasutada vara päästmise mõistet, mis on sisu poolest see, mida KaM ettepanekut tehes silmas pidas ja on tasu eest osutatav. Ehk ettepanek: Riigilaevastik</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu on täiendatud vara merepääste teenuse osutamisega. Eelnõu ja seletuskirja on täiendatud.</p>

<p>võib osutada tasulist vara merepääste teenust (Salvage).</p> <p>KMSS-is on sellised mõisted:</p> <p>§ 118. Päästeoperatsioon [RT I, 17.03.2023, 1 - jõust. 27.03.2023] Päästeoperatsioon käesoleva seaduse tähenduses on merel või laevatatavates vetes ohus oleva laeva või muu vara päästmiseks läbiviidav toiming.</p> <p>§ 119. Vara merepääste konventsiooni kohaldamine [RT I, 17.03.2023, 1 - jõust. 27.03.2023] Laeva või muu vara päästmisest merel või laevatatavates vetes tulenevatele õigussuhetele kohaldatakse vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelist konventsiooni.</p>	
<p>Justiitsministeerium</p>	
<p>Eelnõu § 1 punktiga 81 jäetakse MSOS § 82 lõikest 1 välja sõnad „Reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamise korra või“.</p> <p>Seletuskirjas (lk 25) märgitakse: „Reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamine on sätestatud MSOSi §-s 90³, mis reguleerib laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmist, samuti teabe ja ülddeklaratsiooni teatamata jätmist. Edastatavaks teabeks loetakse muu hulgas reisilaeval viibivate isikute nimekirja, mis tuleb koostada MSOSi § 31 lõike 1 alusel ning edastada enne reisilaeva sadamast väljumist elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu.“</p> <p>Juhime tähelepanu sõnastuse ebatäpsusele: MSOS § 90³ ei sätesta reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamist, vaid see on sätestatud MSOS § 31 lõikes 1. Palume seletuskirjas olev ebatäpsus parandada.</p> <p>MSOS § 2 p 2 defineerib termini „laev“: 2) laev – veesõiduk, mida kasutatakse majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks, välja arvatud käesoleva paragrahvi punktis 3 nimetatud väikelaev. Laevana käsitatakse ka üle 24-meetrise kogupikkusega</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> <p>Sisuliselt loetakse reisijate nimekirja koostamist ja selle edastamist elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu laeva saabumisest ja lahkumisest edastatava teabena, mis edastatakse samuti elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu. Samas nõustume, et MSOS-is on reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamise (§ 31) ja laeva saabumisest ja lahkumisest teatamise kohustus (§ 53³) reguleeritud eraldi, mistõttu on õigusselguse huvides mõistlik mitte muuta MSOS § 82 lõike 1 sõnastust.</p>

<p>veesõidukit, mida kasutatakse vaba aja veetmiseks;</p> <p>MSOS § 2 p 29 defineerib termini „reisilaev“: 29) reisilaev – laev, mis veab üle 12 reisija;</p> <p>Tõstatame küsimuse, kas MSOS § 82 lõikest 1 sõnade „Reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamise korra või“ väljajätmine on põhjendatud. Laev ja reisilaev on erinevad objektid, sest mõlema kohta on MSOS-s definitsioon esitatud. Muudatuse kohaselt ei ole enam MSOS §-s 82 hõlmatud reisilaev, kuid normi pealkirjast nähtub, et sätestatakse just reisijateveo ohutusnõuete rikkumisega seotud vastutus.</p> <p>Lisaks tuleb seletuskirja täiendada viitega normile, mis sätestab, et reisilaeval viibivate isikute nimekirja loetakse edastatavaks teabeks.</p> <p>Palume seletuskirja täiendada ning analüüsida, kas eelnõus esitatud muudatus on põhjendatud. Kui eelnõus esitatud muudatus ei ole põhjendatud, siis tuleb see muutmispunkt eelnõust välja jätta.</p>	
<p>„§ 86¹. Veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine</p> <p>(1) Veesõiduki kinnitamise eest navigatsioonimärgi külge või navigatsioonimärgi kahjustamise eest –</p> <p>karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.</p> <p>(2) Sama teo eest, kui selle on toime pannud juriidiline isik, –</p> <p>karistatakse rahatrahviga kuni 3200 eurot.“;</p> <p>Seletuskirjas (lk 24) märgitakse: „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</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Ekslikult on väärteo trahvimäär jäänud ühtlustamata teiste väärtegude trahvimääradega. Eelnõusse on lisatud juriidilise isiku rahatrahvi määraks 20 000 eurot.</p> <p>Seletuskirja on väärtekoosseisu kehtestamise põhjendustega täiendatud.</p>

arvestada, et see oli ka tol ajal kehtinud karistusseadustiku (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.“

Jääb arusaamatuks, miks uue MSOS § 86¹ lõike 2 puhul jäädakse juriidilise isiku vastutuse osas siiski vana trahvimäära juurde ehk juriidilist isikut saab karistada rahatrahviga kuni 3200 eurot. Juhime tähelepanu, et samas on füüsilisele isikule ettenähtud maksimaalne karistus, mis võimalik ehk kuni 300 trahviühikut. Palume seletuskirja täiendada ja seda selgitada.

Seletuskirjas (lk 25) öeldakse: „MSOSi § 45 lõike 11 kohaselt on veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine keelatud, kuid asjaomane väärteokoosseis seaduses seni puudus.“

Tegemist on regulatsiooniga, mis on MSOS-s olnud alates selle vastuvõtmisest (12.12.2001) ning siis oli § 45 lõige 11 sõnastatud järgmiselt:

(11) Laeva või väikelaeva kinnitamine navigatsioonimärgi külge või muul moel navigatsioonimärgi kahjustamine on keelatud.

Tõstatame küsimuse ja palume sellele seletuskirjas vastus esitada: kas praktikas on saagenud veesõidukite (palume ka täpsustada milliste veesõidukite) kinnitamine navigatsioonimärgi külge või muul moelnavigatsioonimärkide kahjustamine? Soovime seletuskirjas näha põhjust, miks on alles aastaid hiljem tekkinud vajadus väärteokoosseisu järele. Palume seletuskirja täiendada ka selgitustega, kuidas on praktikas seni seda probleemi lahendatud, kui palju selliseid juhtumeid on olnud ja kuidas on seda rikkumist tuvastatud.

<p>Eelnõu § 1 punktiga 84 asendatakse §-des 90¹, 90², 94³, 94⁵, 94⁸ ja 94⁹ arv „100“ arvuga „300“;</p> <p>Seletuskirjas (lk 26) märgitakse: „Suurem osa nimetatud trahvimääradest on kehtestatud 2004. aastal ning pole enam ajakohased ega mõjusad. Arvestades ka rikkumiste iseloomu (nt suur osa rikkumistest on seotud lootsimise nõuetega laeva kohustusliku lootsimise piirkonnas) ei ole põhjendatud madalama trahvimäära kehtestamine võrreldes muude MSOSis sätestatud väärtegudega, mille eest on ette nähtud rahatrahv kuni 300 trahviühikut. Seejuures tuleb arvestada, et tegemist on maksimumsummaga ning väärteo menetlemisel võib konkreetse juhtumi asjaolusid arvestades olla põhjendatud sellest madalama rahatrahvi määramine.“</p> <p>Paraku jääb esitatud selgitusest väheseks ning seetõttu palume seletuskirja lisada statistika, mis näitab, et olemasolevad füüsilisele isikule ette nähtud karistumäärad ei ole tõepoolest mõjusad. Palume seletuskirjas märkida, kui palju on neid konkreetseid sätteid reaalselt praktikas rakendatud ja kui suured on olnud rahatrahvid nende rikkumiste eest. Kuna eelnõus esitatud 200 trahviühiku suurune tõus on märkimisväärne, siis peavad selleks olema veenvad ja praktikale tuginevad põhjendused. Palume seletuskirja täiendada.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on täiendatud, ja eelnõust on välja jäetud 90¹, 94³ ja 94⁵ nimetatud rikkumiste puhul trahvimäära tõstmine. MSOS 16. peatüki alusel läbiviidud väärteomenetluste arv viimase kahe aasta jooksul on olnud marginaalne. Arvestades ka rikkumiste iseloomu nõustume, et MSOS §-des 90¹, 94³ ja 94⁵ nimetatud rikkumiste puhul on praegu kehtiv 100 trahviühiku suurune rahatrahv proportsionaalne.</p> <p>MSOS §-des 90², 94⁸ ja 94⁹ nimetatud rikkumised on lootsimise nõuete rikkumine, lootsimisel laevaõnnetuse põhjustamine ja lootsimispiirkonnas meresõitu ohustavast muutusest, lootsitava laevaga juhtunud laevaõnnetusest või merereostusest teatamata jätmine. Tegu on tõsisemate meresõiduohutusosalaste rikkumistega, mille puhul peavad määratavad karistused olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Silmas on peetud seda, et trahvimäärad omaksid nii eri- kui 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. Analoogiana võib tuua merereostuse vältimise nõuete rikkumise (MSOS § 90⁵), mille kohta ei ole viimastel aastatel väärteomenetlusi läbi viidud, kuid mis võivad halvemal juhul tekitada ulatusliku merereostuse, mistõttu tõstetakse eelnõuga juriidilise isiku trahvimäära kuni 400 000 euroni. Seetõttu leiame, et nimetatud lootsimisnõuete rikkumiste puhul on rahatrahvi tõstmine kuni 300 trahviühikuni põhjendatud.</p>
<p>Eelnõu § 1 punktiga 89 asendatakse § 94¹² (laeva mehitamisel tervisekontrollinõude rikkumine) lõikes 1 arv „20“ arvuga „300“.</p> <p>Ilma liialdamata tuleb öelda, et tegemist on füüsilisele isikule ettenähtud trahvimäära erakordse tõusuga.</p> <p>Seletuskirjas puuduvad selgitused ja statistika, mis sellist erakordset trahvimäära tõusu õigustaksid ja näitaksid massilist selle</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Laeva mehitamine tervisekontrolli läbimata jätnud laevapere liikmega tähendab, et jäeti kontrollimata nõutava tervisetõendi olemasolu, mistõttu leiame, et 20 trahviühiku suurune trahvimäär ei ole proportsionaalne ega mõjus. Arvestades juriidilise isiku karistumäära tõusu kuni 20 000 euroni</p>

<p>normi kohaldamist, mis ilmestaks, et niivõrd erakordne karistusmäär tõus on mõõdapääsmatu.</p> <p>Leiame, et niivõrd erakordne tõus ei pruugi olla põhjendatud ja arutlusele võiks tulla trahvimäärade tõstmise näiteks kuni 100 trahviühikuni. Seda juhul, kui praktika ning statistika kinnitavad seda, et norm tegelikkuses ei oma mitte mingit mõju.</p> <p>Märgime, et eelnõu § 1 punktiga 90 tõstetakse sama normi juriidilise isiku karistusmäär kuni 20 000 euron. Kui võrrelda seda tõusu teiste juriidilise isiku karistusmäärade tõusuga (kuni 40 000 eurot, kuni 400 000 eurot), siis ilmneb, et MSOS §-s 94¹² sätestatud tegu on nii mõnestki teises normis sätestatud teost kergem ning seega ei saa ka füüsilise isiku tegu pidada teiste tegudega võrreldavaks.</p> <p>Palume eelnõu muuta.</p>	<p>nõustume, et ka füüsilise isiku puhul on proportsionaalne trahvimäär tõus kuni 100 trahviühikuni.</p>
<p>Palume arvestada ka käesoleva kirja lisades esitatud eelnõu ja seletuskirja failis jäljega tehtud märkustega.</p>	<p>Normitehnilised ja keelelised ettepanekud teksti sees on arvestatud ning vastused failides tehtud kommentaaridele edastame samuti eraldi failidena.</p>
<p>Seoses reostusest teavitamisega on laekunud veel üks Siseministeeriumi haldusala puudutav küsimus Justiitsministeeriumilt:</p> <p>SK-s on märgitud, et "Eelnõu § 1 punktiga 27 muudetakse seaduse 10(1). peatüki pealkirja selliselt, et peatükk ei reguleeriks edaspidi ainult merereostuse vältimist konventsionaalsete laevade poolt, vaid ka reostuse vältimist laevatatavatel sisevetel muude veesõidukite poolt. MSOSi reguleerimisalasse kuuluvad ka laevatatavad siseveed." Sellest selgitusest nähtub, et vajalik on ka reostuse vältimine laevatatavatel sisevetel. Piiriveekogu on VeeS § 36 lg 4 kohaselt veekogu, mida mööda kulgeb riigipiir. VeeS § 4 kohaselt on siseveekogu veekogu, mida ei läbi riigipiir. Jääb ebaselgeks, miks on reostusest teavitamine ette nähtud merealal ja piiriveekogul, aga mitte siseveekogul. Palume seda kas SK-s selgitada või EN täiendada.</p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on muudetud ja selgitatud, et peatükk reguleerib edaspidi nii merereostuse vältimist konventsionaalsete laevade poolt kui ka reostuse vältimist piiriveekogudel muude veesõidukite poolt.</p> <p>Reostuse mõttes laevatatavaid siseveekogusid õigusaktides ei eristata – eristatakse piiriveekogusid (PPA) ja ülejäänud siseveekogusid (PäA). Täpsemad selgitused on lisatud eelnõu seletuskirja.</p>

<p>Siit küsimus – kus on reguleeritud või peaks olema reguleeritud sisevete reostusest teavitamine muudel siseveekogudel, mis on Päästeameti haldusalas (veeseadus, päästeseadus...)? Kas reostus siseveekogudel, va piiriveekogul, loetakse veeseaduse kohaselt „keskkonna reostuseks“?</p>	
<p>SIM ettepanek ujuvate piirimärkide osas: Igatahes oleks SIM ja PPA esimene eelis MSOS-i täiendamine laadse sättega: „Riigilaevastiku ülesanne on piiriveekogul ujuvate piirimärkide paigaldamine Politsei- ja Piirivalveameti määratud asukohtades ja nende haldamine.“; Sellega seondult saaks täiendada ka RiPS-i alusel antud VV määruse nr 347 § 3 teksti teise lausega järgmises sõnastuses: „Ujuvate piirimärkide ja ujuvate vahepiirimärkide hooldamist piiriveekogul korraldab Riigilaevastik.“</p>	<p>Arvestatud. Eelnõu on vastavalt ettepanekule täiendatud. Konkreetne sõnastus on eelnevalt PPA-ga kooskõlastatud. Eelnõu ja seletuskirja on täiendatud.</p>
<p>Kaitseministeerium</p>	
<p>Olete esitanud Kaitseministeeriumile kooskõlastamiseks meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu. Oleme sellega tutvunud ja kooskõlastame selle järgmiste märkuste ja ettepanekutega arvestamise korral.</p> <p>1. Eelnõu § 1 punktiga 25 lisatakse meresõiduohutuse seadusesse (MSOS) uus paragrahv (§ 41¹), mis käsitleb punkerdamist. ÜRO mereõiguse konventsiooni artikli 194 lõike 1 kohaselt on riikidel kohustus kas eraldi või ühiselt konventsiooniga kooskõlas olevaid meetmeid, et mis tahes allikast lähtuvat merereostust vältida, vähendada ja kontrollida, kasutades selleks parimaid vahendeid. Sama konventsiooni artikli 21 lõike 1 punkti f järgi on rannikuriigil õigus kehtestada oma territoriaalmerest rahumeelset läbisõitu reguleerivaid õigusakte, mis käsitlevad rannikuriigi keskkonna kaitsmist ning selle reostamise vältimist, vähendamist ning kontrollimist. Kaitseministeerium toetab mõtet reguleerida, kus tohib punkerdada selleks, et vältida võimaliku merereostuse tekkimist (kui üks merekeskkonna kaitse</p>	<p>Mittearvestatud.</p> <p>MSOS ega käesolev eelnõu ei reguleeri laevalt laevale ümberlaadimist. Punkerdamist reguleerivate sätete lisamise peamine eesmärk on luua õiguslik alus punkerdajate registri toimimiseks elektroonilises mereinfosüsteemis ning täita seeläbi MARPOLi konventsiooni nõudeid.</p> <p>Nagu olete välja toonud, on laevalt laevale ümberlaadimine e STS reguleeritud Vabariigi Valitsuse 25.06.2020 määrusega 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“. Küsimus, kas määrus peab reguleerima STS ümberlaadimise lubatud asukohti lisaks sisemerele ka Eesti merealal, vajab täiendavat mõjuhindangut. Kui see osutub mõjuhindangu alusel põhjendatuks, saame algselt VV määruse muutmise menetluse. Kõnealune määrus on kehtestatud riigipiiri seaduse (RiPS) alusel, mistõttu võib ilmned vajadus muuta RiPS-i. Nagu eespool on selgitatud, jääb see väljapoole selle eelnõu ulatust.</p>

<p>ennetusmeede). Osaliselt on täna punkerdamine reguleeritud Vabariigi Valitsuse 25.06.2020 määrusega 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“. Samas määruhes on sätestatud ka laevalt laevale (STS) ümberlaadimist ning et seda tohib teha sisemeres ankrualadel. Käsitlemata on juhtumid mujal kui sisemeres. Sellest tulenevalt palume täiendada eelnõu nii, et ennetusmeetmena oleks reguleeritud peale punkerdamise ka STS ümberlaadimise lubatud asukohad Eesti merealal, mitte ainult sisemeres.</p> <p>Kõnesoleva punktiga on seotud ka eelnõu § 1 punktid 73, 76 ja 87, mida tuleks samuti vastavalt muuta.</p>	
<p>2. Eelnõu § 1 punktis 28 (muudetakse MSOS § 44 lõiget 2) ja § 1 punktis 56 (muudetakse MSOS § 62 lõike 2 punkti 9) on märgitud, et merereostusest tuleb teavitada politseiasutust. Palume asendada sõna „politseiasutusele“ sõnaga „Kaitseväele“, sest merereostuse avastamise ja likvideerimise eest Eesti merealal vastutab Kaitsevägi, mitte Politsei- ja Piirivalveamet. Samuti on praktika näidanud, et ühtset kontaktpunkti ei ole ning veesõidukite juhid ei suhtle üksnes ühe kontaktpunktiga (JRCC Tallinnaga), vaid olenedes teemast kas mereväe või JRCC Tallinnaga. Oleme selle ettepaneku koos täpsemate selgitusega esitanud teile (kooskõlastatult Siseministeeriumiga) juba ka 29. novembril ja 15. detsembril 2023, kui eelnõu kohta küsiti mitteametlikult arvamust ja toimusid vastavasisulised arutelud.</p>	<p>Arvestatud. Kokkuleppel Kaitseministeeriumi ja Siseministeeriumiga on eelnõus ja seletuskirjas tehtud vajalikud muudatused.</p>
<p>3. Eelnõu § 1 punktiga 29 sätestatakse muudelt veesõidukitelt reostuse vältimise nõue, sealhulgas kohustus teavitada tekitatud või avastatud merereostusest politseiasutust. Sarnaselt eelnõu § 1 punkti 28 kohta tehtud märkusega, tuleb siingi sätestada, et Eesti merealal teavitatakse sellest Kaitseväge. Peale selle peaks säte sisaldama kohustust teavitada</p>	<p>Arvestatud. Kokkuleppel Kaitseministeeriumi ja Siseministeeriumiga on eelnõus ja seletuskirjas tehtud vajalikud muudatused.</p>

<p>reostusest ka siis, kui veesõiduk on selle ise tekitanud, sarnaselt § 44¹ lõikes 2 sätestatule. Seega teeme ettepanku sõnastada MSOS-i lisatav uus § 44⁷ tekst järgmiselt:</p> <p><i>„Laeva kapten ja väikelaeva või muu veesõiduki juht, kellele ei kohaldu § 44¹ lõige 2, on kohustatud esimesel võimalusel teavitama merealal reostuse põhjustamisest või avastamisest Kaitseväge ning piiriveekogul Politsei- ja Piirivalveametile.“</i></p>	
<p>4. Eelnõu § 1 punktiga 35 täiendatakse § 47 uue lõikega 7¹, millega sätestatakse, et hüdrograafia infosüsteemi vastutav töötleja võib keelduda infosüsteemist sügavusandmete väljastamisest, kui see võib kujutada ohtu riigi julgeolekule, ning et infosüsteemi vastutav töötleja kooskõlastab selliste andmete väljastamise Kaitseväge ja Kaitsepolitseiametiga enne andmete väljastamist. Märgime, et riigi julgeolekuohtu võivad kujutada ka muud andmed, mis ei ole avalikult kättesaadavad (avalikkusele suunatud). Ainult sügavusandmetega piirdumine on liigne piirang ja ei ole kooskõlas meie 29. novembril 2023 saadetud ettepaneku ning juba majandus- ja taristuministri 31.01.2023 määruse nr 6 „Hüdrograafia infosüsteemi põhimäärus“ eelnõuga seotud arutelu käigus kokku lepituga. Sellest tulenevalt teeme ettepaneku sõnastada uus lisatav lõige 7¹ järgmiselt:</p> <p><i>„(7¹) Hüdrograafia infosüsteemi vastutav töötleja keeldub infosüsteemist andmete, mis ei ole avalikkusele suunatud, väljastamisest, kui see kujutab või võib kujutada ohtu riigi julgeolekule. Infosüsteemi vastutav töötleja kooskõlastab andmete, mis ei ole avalikkusele suunatud, väljastamise Kaitseväge ja Kaitsepolitseiametiga enne andmete väljastamist.“</i></p>	<p>Arvestatud.</p> <p>Seletuskirja on täiendatud ja selgitatud, milliseid andmeid on silmas peetud. Tegemist on hüdrograafia infosüsteemi põhimääruse § 7 lõigetes 2 ja 3 nimetatud andmetega.</p>
<p>5. Eelnõu § 1 punktiga 74 muudetakse § 75⁸ lõike 1 sõnastust, milliseid tasulisi teenuseid võib Riigilaevastik osutada, kui see ei takista neile õigusaktides sätestatud</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Vastavalt ettepanekule on teenuse nimetust täpsustatud (monitoorimisteenus).</p>

<p>ülesannete täitmist. Muu hulgas lisatakse, et Riigilaevastik võib osutada seireteenust. Märkime, et seiret teevad Eestis üksnes valitsusasutused või tehakse seda nende eest (nt keskkonnaseire), kuid igal juhul on see seotud riigi enda ülesannete täitmisega, mitte eraõiguslike juriidiliste isikute tegevusega. Kõikidel teistel juhtudel, kus tegemist jälgimise või vaatlusega, ei kasutata selleks terminit „seire“, „seirama“, „seiret tegema“ vms. Ka eelnõu seletuskirjas (lk 23) on kasutatud terminit „jälgima“. Seletuskirjas on selgitatud, et teenust osutatakse Transpordiametile kuuluvate seadmetega, nagu näiteks sonarid ja allveerobot, ning on toodud hulk näiteid, mis võivad need teenused olla. Kõik seletuskirjas kirjeldatud tegevused on sisuliselt vaatlustegevused. Selleks, et eristada, millised tegevused merel on seotud riigiasutuste otsuste ülesannete täitmisega (nagu näiteks mereolukorrateadlikkuse jaoks tehtav seire, merereostuse avastamiseks tehtav seire, keskkonnaseire) ning millised on eraõiguslike isikute tegevused (nagu näiteks merealuste kaablite või torude olukorra jälgimine), on vaja kasutada erinevaid termineid. Kuna Riigilaevastiku poolt pakutav teenus ei ole talle kui riigiasutusele pandud ülesande täitmisega seotud, vaid teenus on suunatud peamiselt eraõiguslikele isikutele (sh ülikoolid), ei ole kohane kasutada terminit „seire“. Sellest tulenevalt teeme ettepaneku asendada muudetava § 75⁸ lõike 1 sõnastuses sõna „seireteenust“ sõnadega „veealuste seadmetega vaatlus- ja jälgimisteenust“.</p>	<p>Täiendavalt on lisatud, et teenust osutatakse nii veealuse kui ka veepealse seadmega. Eelnõu ja seletuskirja on täiendatud.</p>
<p>6. Eelnõu § 1 punktid 93–95 on seotud väärtegade kohtuvälise menetleja õiguste andmisega ja korrastatakse sätteid, jättes nendest välja viiteid paragrahvidele, mis on kehtetuks tunnistatud. Saatsime 12. detsembril 2023 pärast arutelusid Siseministeeriumi ja Keskkonnaametiga sõnastusettepaneku väärteto kohtuvälise menetlemise õiguste kohta, mis oleks kooskõlas asutuste pädevuse ja seadusega pandud (põhi)ülesannetega ning praktikaga, samuti on arvesse võetud</p>	<p>Arvestatud. Sisuliselt oleme ettepanekuga arvestanud, täpsustasime § 94²⁶ muutmissätteid.</p>

<p>menetlusökonoomikat. Peale selle muutuks ettepaneku kohaselt selgemaks, milline asutus millise rikkumise korral omab õigust väärtegu kohtuväliselt menetleda, sätestades kõik asjakohased viited samas lõikes. Ettepanek on sõnastada eelnõu § 1 punktid 93–95 järgmiselt:</p> <p><i>„93) paragrahvi 94²⁶ lõige 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</i></p> <p><i>„(4) Käesoleva seaduse §-des 82, 88, 94¹¹ ja 94²⁴ sätestatud väärtegude kohtuväline menetleja ning §-s 93 sätestatud väärteo kohtuväline menetleja on ka Politsei- ja Piirivalveamet.“;</i></p> <p><i>94) paragrahvi 94²⁶ lõige 4¹ muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</i></p> <p><i>„(4¹) Käesoleva seaduse §-des 88, 93 ja 94²⁴ sätestatud väärteo kohtuväline menetleja on ka Kaitsevägi.“;</i></p> <p><i>95) paragrahvi 94²⁶ täiendatakse lõikega 4² järgmises sõnastuses:</i></p> <p><i>„(4²) Käesoleva seaduse §-s 90⁵ sätestatud väärteo kohtuväline menetleja merereostuse põhjustamisest ja avastatud merereostusest teavitamata jätmise korral ning §-s 90⁸ nimetatud väärteo kohtuväline menetleja on Keskkonnaamet.“.</i></p>	
<p>Eelnõus täpselt määratleda liitlaste sõjalaevade staatus ja selgelt välja tuua , et need on vabastatud lootsimisest, kuid vajadusel peaks saama tasu eest siiski lootsi tellida.</p>	<p>Arvestatud osaliselt.</p> <p>Eelnõusse on lisatud säte, mille kohaselt on teatud meresõiduohutusega seotud tingimuste täitmisel lisaks Eesti sõjalaevadele lootsimisest vabastada ka teiste riikide sõjalaevad, ning samuti teatud riikide piirivalvelaevad. Eelnõu ja seletuskirja on täiendatud.</p>