

Kliimaministri määruse „Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määruse nr 233 „Laevade ohutusnõuded“ muutmise“ eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Määruse eelnõu on välja töötatud meresõiduohutuse seaduse (edaspidi *MSOS*) § 19 lõike 5 alusel.

Määruses struktureseid muudatusi tehtud ei ole, see on viidud vastavusse MSOS-i kehtiva redaktsiooniga. Kõnesolevale määrusele on aluseks olnud majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrus nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded ning ohutusnõuded“, mille peatükkides olevaid sätteid on redigeeritud, vajadusel lisatud või kehtetuks tunnistatud. Lahendati mitmeid redaktsioonilisi, sisulisi ja terminoloogilisi küsimusi.

MSOS-i 01. juuni 2021. a jõustunud MSOS-i muudatustega tunnistati klassifitseeritud ja klassifitseerimata laeva terminid kehtetuks. Seega tegelikkuses ei eksisteeri enam olukorda, kus laev kuuluks selgelt ainult klassifikatsiooniühingu või Transpordiameti tehnilise järelevalve alla. Sellest tulenevalt jäeti MSOS-ist välja klassifitseeritud laeva ja klassifitseerimata laeva terminid ja seaduse tekstis nimetatud alusel laevu enam ei eristata.

Eelnõuga integreeritakse antud määrusesse ka hetkel kehtetu majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. detsembri 2004. a määrusest nr 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“ (edaspidi *kalalaevade ohutusmäärus*) tulenevad nõuded, mis pole veel eelnõuga muudetavas määruses reguleeritud. Kalalaevade ohutusmääruse lisadeks olevaid tunnistuse vorme ei pea eelnõuga muudetavasse määrusesse ümber tõstma, vastavad vormid on toodud Euroopa Nõukogu direktiivis 97/70/EÜ. Kuna viidatakse tehnilistele normidele ning tunnistuse vorme pole direktiivi õigusselguse huvides mõtet määruses dubleerida, võib sellises erandkorras vastavalt Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 28 lõikele 6 viidata otse Euroopa Liidu direktiivile, vt eelnõu punkti 2 seletust.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Määruse eelnõu ja seletuskirja koostasid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi meremajandusosakonna õigusnõunik Heiki Lindpere (teenistussuhe lõppenud) ning Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Aleks Martin Rebane (aleks.rebane@kliimaministeerium.ee) koostöös Transpordiameti merendusteenistuse direktori Kristjan Truuga (5302 4258; Kristjan.Truu@transpordiamet.ee) ja Transpordiameti laevandusosakonna laevade üksuse juhtivspetsialisti Agnes Pilvega (5594 3380; Agnes.Pilv@transpordiamet.ee). Eelnõu kohta esitas õiguslikke ettepanekuid Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Gerly Lootus (gerly.lootus@mkm.ee). Keeletoimetuse tegi Justiitsministeeriumi keeletoimetaja Mari Koik. Eelnõu õiguslikku korrektsust kontrollis Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Kaili Kuusk (tel 626 2905, kaili.kuusk@kliimaministeerium.ee).

Eelnõuga muudetakse määruse 27. mail 2022 jõustunud redaktsiooni (RT I, 24.05.2022, 4).

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb 71 punktist.

Eelnõu punktiga 1 tehakse keeleline muudatus ja asendatakse määruses läbivalt sõnapaar „avariielektrienergia allikas“ sõnaga „avariielektrienergiaallikas“.

Eelnõu punktiga 2 muudetakse määruse § 1 lõiget 3. Kalalaevade ohutusmäärus on kehtetu, suurem osa sätteid on juba kõnesolevas määruses reguleeritud ning reguleerimata sätted integreeritakse antud eelnõuga määrusesse. Kalalaevade ohutusmääruses olid lisadena kehtestatud Euroopa Liidu nõukogu direktiivi 97/70/EÜ, 11. detsember 1997, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord, lisas V olevad tunnistuse vormid. Käesoleval juhul tehakse viide direktiivi lisale ning vorme määruse lisadena ei kehtestata.

Eelnõu punktiga 3 parandatakse määruse § 1 lõikes 4 viidatud määruse pealkirja, sest vastavalt Majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määruse nr 30 „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm” muutmisega muudeti ka antud määruse pealkirja.

Eelnõu punktiga 4 täiendatakse määruse § 1 „Kohaldamisala“ lõigetega 5–7.

Lõige 5 sisaldab endas üldist volitust Transpordiametile vabastada laevaomaniku või omaniku volitatud esindaja kirjalikult põhjendatud taotluse alusel laeva kõnesoleva määruse mis tahes nõude täitmisest, kusjuures ametil on diskretsioon taolise vabastuse ajalise kehtivuse määramisel. Taoline määruse nõuetest vabastamise volitus üldnormina võib olla muudetud samas määruses mingi valdkonna erinormiga ning see annab võimaluse lihtsustada kõnesoleva määruse teksti koostamist ja loobuda Riigi Teatajas (edaspidi *RT*) avaldatud viimases määruse versioonis järgmistest erinormidest: § 17, § 19 lg 8, § 26 lg 2, § 33 lg 1, § 35 lg 1, § 36 lg 3, § 44 lg 2, § 45 lg 1 ja § 60 lg 1. Sealjuures § 33 lg 1 ja § 35 lg 1 on üleliigsed konkreetsetele päästevahenditele, sest § 26 lg 1 annab Transpordiametile üldise volituse määruse 4. peatükis „Päästevahendid“ ja viimane ei osutu liigseks § 1 lg 5 kõige üldisemast volitusest seetõttu, et see on sisult erinev ja hõlmab ainult kõiki päästevahendeid järgmiselt: „Kõik päästevahendid vastavad konventsiooni SOLAS „Päästevahendite koodeksile“ (LSA), kui käesolevas määruses ei ole märgitud teisiti.“

Eelnõu analüüs näitab, et mõningatel juhtudel on määruses ette nähtud teatud möönduseks Transpordiameti kooskõlastus (vt § 16 lg-d 6 ja 7, § 76¹ lg-d 8 ja 9 ning § 76² lg 2). Igatahes ei ole kooskõlastuse korral nõutud mingi põhjendatud kirjaliku taotluse esitamist Transpordiametile laevaomaniku või tema esindaja poolt.

Tähelepanu tuleb pöörata asjaolule, et määruse eelnõu § 1 lg 5 ei anna Transpordiametile piiramatuid volitusi vabastuste andmiseks, sest määruse § 1 lg-s 2 on sätestatud järgmist: „Juhul kui laevale rakenduvad rahvusvahelised konventsioonid, rakendatakse nende konventsioonide nõudeid.“ Sealjuures konventsiooni SOLAS lisa, mis on ametlikult tõlgitud ja RT-s avaldatud konsolideeritud tekstina 01.01.2017. a, annab I peatüki üldsätete A-osas reeglis 4 „Vabastused“¹ järgmised volitused lipuriigi pädevale administratsioonile (loe: Transpordiametile):

¹ Vt dokumente „Vabastustunnistuste väljastamine 1974. aasta SOLASi konventsiooni ja selle muudatuste alusel (koos muudatustega)“ (SLS.14/Circ.115), ja „Sadamariigi poolne SOLASi eranditega nõustumine“ (MSC/Circ.606).

„a) Administratsioon võib käesoleva reegli nõuetest vabastada laeva, mis ei tee tavaliselt rahvusvahelisi merereise, kuid millelt erandjuhul nõutakse ühe rahvusvahelise merereisi tegemist, tingimusel, et laev vastab ohutusnõuetele, mis on administratsiooni arvates ettevõetavaks merereisiks piisavad.

b) Administratsioon võib anda uute tehniliste parameetritega laevale vabastuse käesoleva reegli II-1, II-2, III ja IV peatüki nõuetest, mille kohaldamine võiks tõsiselt takistada selliste parameetrite väljatöötamisega seotud uuringuid ja nende kasutamist rahvusvahelisi merereise tegevates laevades. Selline laev peab siiski vastama ohutusnõuetele, mis on selle administratsiooni arvates piisavad kavandatavaks tegevuseks ning mis tagavad laeva üldise ohutuse ja mida tunnustavad laeva poolt külastatavate riikide valitsused. Vabastuse andnud administratsioon edastab Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile (edaspidi: IMO) selle andmed ja põhjused ning IMO edastab need osalisriikide valitsustele teadmiseks.“

Lõige 6 loetleb need paragrahvid ja lõiked määruses, mis on kohaldatavad ainult teisaldatavale ujuvvahendile või -dokile, mis on meresõidul mehitamata ja pukseeritav, ning kui laeval puudub mehaaniline jõuseade.

Lõige 7 täiendab lõiget 6 selles, et kui teisaldataval laeval või -dokil on eluruum (mehitatud sadamas või ankrualal olles) ja/või elektriseadmed, siis rakenduvad lisaks ülalmainitule tuleohutusnõuded, elektriohutusnõuded, käesoleva määruse peatükis 7 sätestatud keskkonnakaitsealased nõuded ning nõuded päästevahendite ja raadioseadmete kohta.

Arvestades eriti määruse § 1 lõiget 2, mis viitab asjakohastele rahvusvahelistele konventsioonidele, on õigusselguse mõttes vaja kõnesoleva määruse objekti kohta regulatsiooni andes ja järelevalvet teostades pidada silmas kaht 1982. a ÜRO mereõiguse konventsiooni (edaspidi *UNCLOS*) põhiprintsiipi, mis on kehtestatud riikidele olenevalt sellest, kas nad osalevad kaubanduslikus meresõidus lipuriigina, rannikuriigina või kontrolli teostava sadamariigina. Esiteks, artikli 94 lõige 5 „Lipuriigi kohustused“ näeb ette ka kohustuse, et kehtestades meetmeid, mida lipuriigid võtavad meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitsmiseks, „...peavad riigid järgima üldtunnustatud rahvusvahelisi eeskirju, korda ja tavasid ning rakendama nendest kinnipidamise tagamise abinõusid“. Lipuriigi jaoks on need meetmed minimaalsed, mille kohta ka art 211 lg-s 2 on sätestatud järgmist: „*Riigid võtavad vastu õigusaktid oma lipu all sõitvatelt või registrisse kantud laevadelt pärineva merereostuse vältimiseks, vähendamiseks ja kontrollimiseks. Sellised õigusaktid on sama tõhusad kui pädevate rahvusvaheliste organisatsioonide või diplomaatilise konverentsi kaudu kehtestatud üldtunnustatud rahvusvahelised reeglid ja standardid.*“ *UNCLOS* ei keela lipuriigil võtta oma laeva meresõidukõlblikkuse tagamiseks rangemaid meetmeid, kui seda on rahvusvahelised konventsionaalsed meetmed.

Teiseks, mis puudutab rannikuriike ja sadamariike, siis selleks, et need riigid ei sekkuks liialt rahvusvahelisse meresõiduvabadusse oma õigusloomega või järelevalvega, kehtestab *UNCLOS* art 21 lg 2 järgmist: „*Nimetatud õigusakte ei kohaldata välisriikide laevade konstruktsiooni, ehituse, meeskonna ega varustuse suhtes, välja arvatud juhul, kui nendega jõustatakse üldtunnustatud rahvusvahelisi standardeid.*“ Taolised rahvusvahelised normid ja standardid on oma ranguselt aga maksimaalsed, mille täitmist saab üks rannikuriik või sadamariik välismaa laevalt nõuda.

Eelnõu punktiga 5 muudetakse määruse antud paragrahvi punktis 2 termin „tanker“ rahvusvahelise konventsiooni SOLAS eestikeelse tõlke 2017. a konsolideeritud teksti I peatüki üldsätete A-osa reegli 2 „Mõisted“ punktile h vastavaks, mis ei ühti ei MSOS-is ega muudetavas määruses ega ka „Mereleksikoni“ lk-1 427 toodud definitsiooniga. Viimane nimetab tankeriks „veolaeva, milles laevakeresse ehitatud mahuteis veetakse vedelat lasti“. „Mereleksikoni“

kohaselt „tuntakse nafta-, gaasi-, keemia- (msg. kemikaalide veoks), veini-, vee- jm tankereid“. Mitte kõik vedellastid, mida tankerid veavad, pole aga kergesti süttivad.

Eelnõu punktiga 6 tunnistatakse kehtetuks määruse § 2 punktid 8, 9 ja 12, sest terminid „rahvusvaheline meresõit“ ja „varjumispaik“ on MSOS § 2 lõike 1 punktides 21 ja 27 aktsepteeritavana määratletud ning neid määruse punktides 8 ja 9 teises sõnastuses dubleerida pole vaja. Terminit „tähttrükkimise telegraaf“ kasutatakse antud eelnõu jõustumise järel määruses vaid üks kord ning seetõttu tuleb mõiste avada teksti sees.

Erandina sellest põhimõttest on määruse muutmise eelnõus jäetud kehtiva määruse § 2 punktis 3 termin „kalalaev“ samaks, nagu see on peaaegu identsena MSOS § 2 punktis 41, sest pelgalt täpsustusena sõna „mere“ lisamine definitsioonis sõnade „muu“ ja „elusvaru“ vahele ei tekita vastuväiteid. Termin „kalalaev“ esiletoomine nii MSOS-is kui ka määruses on vajalik seetõttu, et seda kasutatakse ka määruses laialdaselt.

Eelnõu punktiga 7 muudetakse § 2 punkti 15 termini nimetus „polaarorbiitidel asuva satelliitsüsteemiks“. Lisaks täpsustatakse ka termini definitsiooni.

Eelnõu punktidega 8 ja 9 on tehtud sisulisi muudatusi merealade definitsioonides. Määruse punktides 17–20 on toodud nelja mereala A1–A4 määratlused, millest selgub, missuguste raadiotelefonide vahenditega side tagatakse ja missugusel sagedusel side toimub, ning eesmärk, milleks üks või teine sideviis eksisteerib. Nendest mereala A1 ja A3 määratlused vajasid sisulisi muudatusi.

Eelnõu punktidega 10–12 lisatakse määruse §-i 3 punktid 2¹, 7¹ ning 10¹—10³. Punktidega 2¹, 7¹, 10² ja 10³ tuuakse välja ohtlike kemikaale mahtlastina või veeldatud gaasi vedavate laevade ehitust ja seadmeid kirjeldavad eeskirjad (koodeksid). Nimetatud eeskirjadele viidatakse eelnõu punktis 51. Eeskirjad on IMO poolt vastu võetud standardid ning nende alusel väljastatakse laevadele vastavad tunnistused, mis tõendavad laeva nõuetele vastavust ohtlike kemikaalide või veeldatud gaasi vedamiseks.

Punktiga 10¹ lisatakse §-i 3 ingliskeelne lühend IAMSAR – rahvusvahelise lennu- ja mereotsingu ja -pääste käsiraamat. Eelnõu punktides 10, 11 ja 12 toodud lühendid olid määruses olemas, kuid selgituseta (§ 23 lg 1) või eestikeelse nimetusega. Samuti olid lühendid kasutusel merekõlblikkuse tunnistuse vormidel. Konventsiooni SOLAS rakendamise selguse seisukohast on oluline neid lühendeid koos teiste samasugustega selgitada õigusakti alguses.

Eelnõu punktiga 13 lisatakse määrusesse § 3¹ „Laeva projekteerimine, ehitamine, ümberehitamine, seadistamine ja ümberseadistamine“, mis koosneb kahest lõikest. Esiteks on nõutud, et lisaks määruse nõuetele peab laev vastama mitte ainult nendele nõuetele, mis on või olid aluseks laeva projekteerimisel, ehitamisel ja seadistamisel, vaid olema ka vastavuses MSOS §-ga 19¹, mis on aluseks laeva ümberehitamisel või ümberseadistamisel, juhul kui need nõuded ei ole vastuolus määrusega. Teine lõige sätestab, et Transpordiameti järelevalve all oleva laeva ümberehitamine ja ümberseadistamine kuulub kooskõlastamisele Transpordiametiga enne selle tegemist.

Eelnõu punktiga 14 tunnistatakse kehtetuks määruse §-d 4, 5 ja 6. Nendest § 4 enam ei ole kasutusel, sest ei toimu laevade jaotamist klassideks sõidupiirkonna järgi, § 5 on üle võetud eelnõu § 3¹ lõikega 1 ja § 6 lõike 3 redigeeritud sõnastusega arvestusega, et MSOS § 19¹ lõige 1 ei vaja dubleerimist.

Eelnõu punktiga 15 lisatakse määrusesse täiendav üldnorm § 6¹ „Laeva töökeel“ vastavalt konventsiooni SOLAS V peatüki reegli 14 lõike 3 nõudele, mis loetleb üldise regulatsioonina, nagu ka MSOS § 24¹, et nt tuleohutusplaan, häireplaan, treeningjuhendid, tulekustutussüsteemi kasutusjuhend, prügi käitlemise plaan jm oleksid laeva töökeeles. Määrus õigusaktina kinnitab Veeteede Ameti 22.03.2018. a ringkirjaga nr 5-1-7/724 kehtestatud nõuet, et laeva töökeele kohta tehakse logiraamatusse sissekanne.

Eelnõu punktiga 16 täpsustatakse määruse 2. peatüki § 7 pealkirja järgmiselt: „Raadioseadmete funktsionaalsed nõuded“.

Eelnõu punktiga 17 asendatakse seoses määruse § 7 lõike 1 muutmisega § 10 tabelis nimetatud punktinumbrid õigete numbritega, mis määravad ära, millal kõnesolevas sättes esitatud nõue ei kehti.

Eelnõu punktiga 18 sõnastatakse ümber määruse § 7 lõike 1 punkt 6, sest eelnõuga muudetakse vastavaid viiteid.

Eelnõu punktiga 19 muudetakse määruse § 9 lõike 1 punktide 6 ja 7 sõnastust. Nõuet täiendati lihtsustamise suunas: Tallinna laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna alal sõitvad laevad on antud nõudest vabastatud, mida tõendab ka kõnesoleva eelnõu punkt 19. Need laevad sõidavad VTS tööalas ja see on laevadele tiheda liiklusega ala, seepärast ei ole neil vaja täita EPIRB-i ja NAVTEX-i nõuet.

Eelnõu punktidega 20 ja 21 muudetakse § 9 lõiget 1¹, et redigeerida selle stiili, ning täiendatakse lõigete 1² ja 1³.

Muudatuse eesmärk on nõuete lihtsustamine. Laev vabastatakse eelnõu § 9 lõike 1 punktis 7 ja lõikes 1¹ toodud nõuetest, kui laev sõidab ainult Tallinna laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas. Antud piirkonnas on küll tihe laevaliiklus, kuid seal toimub pidev laevaliikluse kontroll (VTS).

Eelnõu punktiga 22 muudetakse § 9 lõike 4 sõnastust. Reservatsiooniga „välja arvatud lähisõite sooritaval kalalaeval ja kohaliku rannasõidu laeval“ välistatakse need laevad praegu kehtiva nõude kohaldamisalast, kuna see oli nende suhtes ebaproportsionaalne. Samuti täiendatakse sõnastust lühendiga CCIR, mis on mujal määruses kasutusel (parandatakse terminikasutust). Kalalaevades me ei nõua rahvusvahelise raadioside teatmikke (ITU). Transpordiamet töötab välja kaardi kaldajaamadega, mille kaudu saavad need laevad Läänemeresel hädaolukorras ühendust võtta.

Eelnõu punktiga 23 muudetakse § 10 nii, et selle pealkirjast jäetakse välja viide merealale A1 ning kogu tekst esitatakse kolmes lõikes. Sätte tekst asendatakse sissejuhatava lauseosaga ja asjakohase tabeliga laevade kohustusliku raadioseadmetega varustamise kohta olenevalt laeva sõidupiiirkonnast merealadel A1–A4. Regulatsioon oli liiga keeruline, et üheselt aru saada, tabeli kujul on nõuded selgemalt esitatud ja kooskõlas COMSAR Circular 32-ga (IMO), mille nõudeid peab riik järgima.

Eelnõu punktiga 24 tunnistatakse §-d 11–13 kehtetuks, sest eelnõu punktis 20 tehtud muudatus katab nimetatud paragrahvides sätestatu.

Eelnõu punktiga 25 muudetakse § 14 lõike 1 punkti 4 seoses määruse § 12 kehtetuks tunnistamisega, selliselt, et viide laeva varustatusele „§ 12 lõike 1 punktis 1 nimetatud INMARSAT maapealse laevajaamaga“ asendatakse viitega eelnõuga määrusesse lisatava § 10 punktis 4 nimetatud satelliitside maapealse laevajaamaga.

Eelnõu punktiga 26 muudetakse § 15 „Energiaallikad“ nii, et varasema kaheksa lõike asemel on 11 lõiget. Muudatuse eesmärk on lihtsustada tekstist arusaamist, jagada pikkades lõigetes olevad mõtted uute lõigete vahel, korrastada viited (eelkõige §-dele 10 ja 12, mida eelnõuga muudetakse) ning asendada kasutusel olev termin „reservelektrienergiaallikas“ terminiga „varuelektrienergiaallikas“ vastavas käändes.

Eelnõu punktiga 27 muudetakse § 16 nii, et esiteks redigeeritakse lause stiili lõigete 2–5 alguses ja teiseks asendatakse lõike 5 lõpus viide meresõiduohutuse seaduse § 19 lõikele 4 sõnadega „meresõiduohutuse seadusega“. Lõige 9 lisatakse, sest lõikest 7 tehakse kaks lõiget, kuna kehtivas määruses on lõikes 7 kaks erinevat mõtet. Lõige 10 tuleb otse konventsiooni SOLAS lisa 4. peatüki reeglist 15.9.1.

Eelnõu punktiga 28 muudetakse määruse 3. peatüki „Navigatsioonivahendid ja -seadmed“, lisades peatükki §-id 16¹ ja 16². Varem 2. peatükis „Raadioseadmed ja energiaallikad“ taoline regulatsioon puudus, kuigi oli määruse 4. peatüki „Päästevahendid“ §-s 30¹ (allpool nähtub, et see paragrahv tunnistatakse eelnõuga kehtetuks) lakooniliselt esindatud. IMO navigatsiooni, side ning otsingute ja pääste alakomitee (NCSR) seisukoht selles küsimuses on, et nende kahe paragrahvi regulatsioon viiakse konventsiooni SOLAS raadioside peatükki – nii järgime rahvusvahelises regulatsioonis kavandatud muudatust. Varem olid raadioseadmete nõuded esitatud päästevahendite kontekstis (kehtivas määruses § 30¹). Ka IMO tahab konventsiooni SOLAS 3. peatükist (päästevahendid) raadioseadmed tuua ära 4. peatükki, mis tegeleb raadioseadmetega. Eelnõuga ühtlustame riigisisest ja rahvusvahelist praktikat.

Eelnõu punktiga 29 tunnistatakse § 17 kehtetuks seoses eelnõu punktiga 4.

Eelnõu punktiga 30 täpsustatakse 3. peatüki „Navigatsioonivahendid ja -seadmed“ § 19 pealkirja kõigepealt nii, et tegemist oleks üldnõuetega kõikidele laevadele olenemata kogumahtuvusest, ning seejärel asendatakse paragrahvi 17 lõiget 12 lõikega. Sõltumata laeva kogumahutavusest on riigil kohustus rakendada nõudeid oma jurisdiktsiooni all olevate laevade suhtes, tulenevalt konventsiooni SOLAS (V ptk reegli 19.2.1) regulatsioonist. Riigile on jäetud konventsiooniga teatud kaalutlusõigus normide rakendamisel, kuid see peab olema reguleeritud ka riigisiseses õiguses. Loobutud on ka üleliigsetest regulatsioonidest, mida praktikas ei rakendatud.

Eelnõu punktiga 31 tuuakse määrusesse üle kalalaevade ohutusmääruse § 23 lõiked 4 ja 5. Üle ei tooda kalalaevade ohutusmääruse § 23 lõike 4 punkti 5, sest vastav punkt sätestatakse antud eelnõuga § 19 lõikes 5.

Eelnõu punktiga 32 muudetakse § 20 nii, et lisatakse uus lõige 3, mis näeb ette vähemalt kahe laevakella olemasolu laeval, kui see väljub kohaliku rannasõidu piirkonnast.

Eelnõu punktiga 33 muudetakse § 21 nii, et seda täiendatakse lõikega 3, mille kohaselt määruse § 21 lõikes 1 nimetatud seadmed peavad vastama konventsiooni SOLAS nõuetele laeval puhul, mille kiilupanek toimus varem kui 1. juulil 2002. Täpsustuseks tuleb mainida, et §-d 19–21 kohalduvad kumulatiivselt vastavalt reguleerimise objektile.

Eelnõu punktiga 34 muudetakse määruse § 22 lõike 1 saatelauset, et vastavad nõuded kehtiksid ka kalalaevadele pikkusega 45 meetrit ja enam. Muudatus on vajalik, sest antud eelnõuga viiakse üle kalalaevade ohutusmääruses olevad nõuded, mis pole veel eelnõuga muudetavas määruses reguleeritud.

Eelnõu punktiga 35 tunnistatakse kehtetuks määruse § 23 sest laevadele kogumahutavusega 3000 ja enam kehtib konventsioon SOLAS eranditult. Paragrahv on sisutühi ning praktikas seda ei kasutata.

Eelnõu punktiga 36 muudetakse § 23¹ nii, et lõikes 1 lisatakse selguse mõttes sõna „alarmsüsteem“ järele lühend BNWAS. Sellega täpsustatakse, missugune on nõutud silla navigatsioonivahi alarmsüsteem laeval kogumahutavusega 500 ja enam.

Eelnõu punktiga 37 muudetakse § 25 nii, et selle kolm lõiget asendatakse kuue lõikega, mille eesmärgiks on täpsustada, kas laeval on nõutud korrigeeritud merekaardid või elektroonkaartide kuvamis- ja infosüsteem ECDIS, kas need on dubleerituna või mitte, ning kas on nõutud rahvusvahelise lennu- ja mereotsingu ja -pääste käsiraamatu IAMSAR III osa jm navigatsioonialased väljaanded. IAMSAR III nõue tuleneb SOLAS-e lisa V peatüki reeglist 21.

Lõikes 4 nimetatud dokumendid ei pea tingimata olema laeva töökeeles, vaid kaptenile ja tüürimeestele arusaadavas keeles. Reeglina on laeva töökeel ka eelnimetatud isikutele arusaadav keel, kuid siiski võib esineda erandeid. Lõikes 5 kasutatakse terminit „reisiks kasutatavad merekaardid“ põhjusel, et see kitsendab lõikes 4 nimetatud merekaartide valikut. Laevas võib olla palju merekaarte, kuid just reisiks kasutatavate korrektuur ei tohi olla vanem kui kaks kuud. Lõikes 6 täpsustatakse, et laeval peab navigatsioonisillas olema üks komplekt kaarditöö instrumente laeva asukoha määramiseks ja kaarditöö tegemiseks, krenomeeter, sobilik binokkel merevaatluseks ning käsilood sügavuse mõõtmiseks.

Eelnõu punktiga 38 muudetakse § 26 nii, et selle neli lõiget asendatakse kümne lõikega, mille eesmärgiks on täpsustada üldnõudeid päästevahenditele, sealhulgas nõuet, et täispuhutavaid päästeparvi hooldatakse kaldahoolduses vähemalt kord 12 kuu jooksul, nagu ka kaasaskantavaid kohvri tüüpi päästeparvi. Lõige 6 sätestab tingimused päästeparvede hoolduseks kaldal, mille kohta peab laeval olema vastav tunnistus, lõige 7 ja 8 näevad ette päästepaatide ja valvepaadi, mis ei pruugi kuuluda päästevahendite hulka, mootori kontrolli iga nädal ning nende varustuse kontrolli iga kuu koos kõikide teiste päästevahenditega. Kord kolme kuu jooksul kontrollitakse kõikide paatide manööverdamist vees. Mõlemad lõiked nõuavad kontrolli tulemuste kirjapanekut logiraamatus.

Eelnõu punktiga 39 muudetakse § 27 nii, et selle kaheksa lõiget asendatakse nelja lõikega, mille eesmärgiks on täpsustada nõudeid kollektiivsetele päästevahenditele siseveekogu ja kohaliku rannasõidu reisilaevadele pikkusega alla 24 m. Sealjuures nii kohaliku rannasõidu kui ka siseveekogu reisilaeval Peipsi järvel peab olema päästeparvi arvestusega 110% pardal olevate inimeste arvust. Siseveekogu reisilaeval on lubatud kasutada LSA koodeksile mittevastavaid ja jäiku päästeparvi. Lõige 3 näeb ette nõuded valvepaadi olemasolu kohta nendel laeval ning missugused teised abivahendid peavad olema merre kukkunu päästmiseks valvepaadi puudumisel.

Eelnõu punktiga 40 muudetakse § 28 nii, et esiteks asendatakse paragrahvi pealkiri pealkirjaga „Kaubalaeva ja kalalaeva kollektiivsed päästevahendid“, millega sisuliselt ühendatakse kehtiva

määruse §-d 28, 29 ja 30 ühte paragrahvi, § 28. Selle paragrahvi kaheksa lõiget asendatakse kuue lõikega. Toimus nõuete ühtlustamine ja päästevahendid peavad olema nii väikesel kaubalaeval, kalalaeval kui ka lootsikaatril.

Eelnõu punktiga 41 tunnistatakse kehtetuks §-d 29–30¹, sest §-de 29 ja 30 nõuded sätestatakse §-s 28 ja § 30¹ nõuded §-s 16¹.

Eelnõu punktiga 42 muudetakse § 31 „Päästepaadi varustus“, täpsustades lõikes 1 üldnõuete sõnastust ja lõikes 2 varustuse loetelu. Selles lõikes on päästepaadi kohustusliku varustuse 31-punktiline loetelu asendatud selguse mõttes täielikult, kuigi varustuse detailsem kirjeldus kõikides punktides pole osutunud vajalikuks.

Eelnõu punktiga 43 lisatakse määrusesse uus paragrahv, § 31¹, mis täpsustab päästepaatidele esitatavaid nõudeid 21-s lõikes. Sõnastust parandati normitehnika nõuetele vastavaks, nõudeid analüüsiti ja ajakohastati.

Eelnõu punktiga 44 muudetakse § 33 „Nõuded valvepaadile“ selliselt, et kõigepealt jäetakse välja lõige 1, sest seal korratakse määruse § 26 lõikes 1 sätestatud kõikidele päästevahenditele kehtivat üldnõuet. Sellega seoses muudetakse lõigete numeratsiooni ja asendatakse uue lõike 1 sisesejuhatav lauseosa sõnastusega „(1) Valvepaat peab vastama järgmistele nõuetele:“.

Uue lõike 1 punkt 17 tunnistatakse kehtetuks ja täpsustavalt redigeeritakse uue lõike 1 punkte 4, 5, 7, 9 ja 13.

Uues lõikes 3 jäetakse ära viide IMO konkreetsele resolutsioonile, sest neid muudetakse tihti, ja asendatakse sõnastus järgmiselt: „Valvepaadi katsetamine enne laevale paigaldamist toimub kooskõlas IMO nõuetega.“

Uuena lisatakse lõige 4, mis sätestab täispuhutava valvepaadi hooldusele kehtivad nõuded.

Eelnõu punktiga 45 muudetakse § 34 nii, et päästepaatide, päästeparvede ja valvepaatide veeskamisseadmetele ette nähtud nõuded, kasutamise praktika ja katsetuste tingimused määruse kaheksas lõikes asendatakse redaktsiooniliste parandustega. Paragrahvile lisatakse lõige 9, mis esitab päästeparve veeskamise meetodi või seadme tulemuslikkuse kohta nõuded, kui see toimub kas distantsaktiveerimise abil või päästeparve horisontaalkaugus veepinnast ei taga vabalangemise teel ohutut veeskamist.

Eelnõu punktiga 46 muudetakse § 35 nii, et individuaalsetele päästevahenditele 13-s lõikes sätestatud nõuded asendatakse ja sõnastatakse täpsemalt koos mõnede sisuliste muudatustega. Sealhulgas muudetakse oluliselt § 35 lõiget 1, mis nõuab, et individuaalsed päästevahendid vastaksid konventsiooni SOLAS „Päästevahendite koodeksile“ (LSA) – see pole antud juhul vajalik, kuna määruse 4. peatükk „Päästevahendid“ üldnormina juba sisaldab § 26 lõikes 1 seda nõuet. Seda pole vaja dubleerida peatüki sees, kui see ei too kaasa muudatust regulatsioonis. Lõige 1 saab uue sisu, sätestades konkreetsete nõuded päästevahendite asukohale, märgistusele, tulele ja ohutusele vettelhüppamisel. Oluline on tähele panna, et lõikes 8 toodud nõuetes mehitatud laeva varustamise kohta päästerõngastega on varasem tabel asendatud kolme punktiga ning termin „sõidurajoon“ on lõikes 13 asendatud sõnaga „sõidupiirkond“.

Eelnõu punktiga 47 muudetakse § 36, mis kehtestab määruse 5. peatükis „Tuletõrjevahendid“ esimese paragrahvina üldnõuded. 17 lakoonilist lõiget asendatakse 16 sisuliselt ja detailsuse

astmelt redigeeritud lõikega. Suurt tähelepanu on pööratud tulekustutussüsteemide terminoloogiale vastavalt konventsiooni SOLAS kaasaegsele tõlkele. Nt termin „veekustutussüsteem“ on asendatud terminiga „surveveepihustusega kustutussüsteem“, termin „gaasitulekustutussüsteem“ terminiga „gaaskustutussüsteem“, lõikes 3 on kasutusele võetud uus termin „mahttulekustutussüsteem masinaruumis“. Ajakohastatakse nõudeid seoses konventsiooni SOLAS muudatustega (SOLAS 1999/2000 muudatus) ja uue konsolideeritud teksti terminoloogiaga. Üldised nõuded viiakse määrase alguse regulatsiooni ja need laienevad ka muudele nõuetele. Laevade klassifikatsiooni alusel eristamine jäetakse ära, sest see ei olnud enam asjakohane (vähe praktikat rakendmaisel ja ei teeninud eesmärki).

Eelnõu punktiga 48 muudetakse paragrahvi 37 nii, et esiteks sõnastatakse selle pealkiri järgmiselt: „Tuletõrjevarustuse ja -vahendite kogus“ ning teiseks asendatakse nõutava koguse sätted seitsmes lõikes sisuliselt vajalike detailidega täiendatud viie lakoonilise lõikega, sh tuletõrjevarustuse asukoha määramise kohta ja võimaluste kohta, mida on millega võimalik selles varustuses asendada. Oluline muudatus on tabelis, mis varem sisaldas (lõikes 7) nõutavat tuletõrjevarustuse kogust, uues tabelis (lõikes 5) aga määratakse detailselt käsitulekustutite kogus laevas. Ajakohastamise selgitused, mis on esitatud seletuskirja eelmises punktis, käivad ka § 37 kohta. Eesmärk on tuua selgust nii regulatsiooni kui ka tõlgendamisse.

Eelnõu punktiga 49 muudetakse § 38, mis on esimene üldnõudeid sätestav norm määrase 6. peatükis „Signaalseadmed ja -vahendid“, selliselt, et kehtivad seitse lõiget asendatakse kaheksa lõikega. Neist lõige 1 sisaldab täiendust pärast 1972. aasta rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioonile (COLREG) vastavuse nõuet järgmiselt: „Kui olemasoleval laeval kasutatakse teisaldatavaid juhtimisvõimetu laeva tulesid (NUC – *Not Under Command*), peavad need olema valmisolekus koheseks kasutamiseks ning nende paigaldus tagama parima nähtavuse 360° ulatuses teistele laevadele.“ Teiseks jäetakse lõikes 2 välja viide MSOS § 45 lõikele 2, kuna see pole määruuses tavapärane. Kolmandaks on lihtsam lõikes 6 määratleda mitte laevad, kus käsiraamatu IAMSAR III osa on nõutav, vaid Läänemerega piirduvad kalalaevad, mis vabastatakse selle käsiraamatu omamise nõudest.

Eelnõu punktiga 50 muudetakse § 39 kaks lõiget järgmiselt: lõike 1 puhul toimub pürotehnika nõutava koguse määramine mitte enam tabelis laevade klassidesse jaotamise järgi, vaid jaotuse aluseks saavad laeva sõidupiirkonnad (laevatatavad siseveed, kohalik rannasõit, lähisõit ja piiramatu sõidupiirkond) ning lõike 2 puhul on tegu pelgalt redaktsioonilise muudatusega, millele on lisatud pürotehnika, mis peab vastama LSA koodeksi nõuetele, õigeks asukohaks navigatsioonisild või selle lähedus.

Eelnõu punktiga 51 muudetakse § 40 nii, et keskkonnakaitsealased nõuded viiakse kooskõlla MARPOL I lisa nõuetele ning lisatakse kohustus järgida ka MARPOL II lisa nõudeid.

MARPOL on rahvusvaheline laevadelt pärineva merereostuse vältimise konventsioon, inglise keeles *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* ning mida järgivad kõik merendusega tegelevad maailma riigid. Konventsiooni üldine eesmärk on vähendada ja vältida laevade põhjustatud merereostust. Konventsioon sisaldab standardeid ja juhiseid, mis aitavad vältida nafta, kemikaalide, ohtlike ja kahjulike ainete, reovee, prügi ja muude laevadelt pärinevate saasteainete levikut merekeskkonnas. Konventsioon jõustus 1983. aastal ja alates sellest ajast on konventsioon olnud kõige tähtsam rahvusvaheline regulatsioon merekeskkonna kaitseks laevadelt pärineva saastuse eest. Konventsioonil on kokku kuus lisa, millest I lisa – naftareostuse vältimise eeskirjad, mis sisaldab naftareostuse vältimise meetmeid nii laevade normaalsel käitamisel kui ka õnnetusjuhtumite vältimiseks ning II lisa – mahtlastina veetavate

kahjulike vedelainete põhjustatava reostuse kontrolli reegli, mis sisaldab ohtlike ja kahjulike ainete reostuse vältimise kriteeriume.

Olemasolev määrus kohustab tankereid, mille kogumahtuvus on 150 ja enam või muu laev, mille kogumahtuvus on 400 ja enam, juhinduma MARPOL I lisa toodud nõuetest, kuid kuna MARPOL I lisa reegli 2 kohaselt kohaldatakse MARPOL I lisa toodud nõudeid kõikidele laevadele, täiendatakse määruse § 40 lõiget 1 selliselt, et laevad, mis on ehitatud ja varustatud seadmetega nafta ja naftasaaduste veoks mahtlastina, peavad täitma MARPOL I lisa toodud nõudeid.

Lisaks täiendatakse määruse § 40 lõigetega 3—5, millega sätestatakse laevadele, millega veetakse ohtlike kemikaale mahtlastina või veeldatud gaasi, kohustus täita MARPOL II lisa nõudeid. Ohtlike kemikaale või veeldatud gaasi vedavad laevad peavad vastama IMO standarditele. Kuna olemasolev määrus ei sätesta keskkonnanakitselaseid nõudeid laevadele, mis veavad ohtlike kemikaale või veeldatud gaasi, lisatakse vastav kohustus ka kemikaali- ja gaasitankeritele.

Eelnõu punktiga 52 muudetakse § 41 nii, et esiteks asendatakse sätte pealkiri pealkirjaga „Nõuded reoveega reostuse vältimiseks“, sarnane asendus tehakse lõikes 1, et asendada ebaõige sõnastus korrektsega, sest vältida tuleb merevee, mitte reovee reostumist reoveega laevalt, ning teiseks asendatakse lõike 1 punktis 1 sõnapaar „peab tagama“ sõnaga „tagab“.

Kolmandaks täiendatakse lõiget 1 laevade kohutusega täita lisaks Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioonile (HELCOM) ka MARPOL IV lisa toodud nõudeid. MARPOL IV lisa sisaldab reoveereostuse vältimise nõudeid sh keelab puhastamata reovee merre laskmise.

Eelnõu punktiga 53 muudetakse § 42 nii, et olemasolevast seitsmest kehtivast lõikest säilivad lõiked 1 ja 10, kehtetud lõiked 7–9 jäetakse välja ning lõiked 2–6 asendatakse uute detailsemate nõuetega lõigetega arvestusega, et lõige 10 muudetakse lõikeks 7 sisu muutmata. Need nõuded prügireostuse vältimiseks käsitlevad prügi minimeerimist, vastava plaani koostamist ja plakatite väljapanekut laevas nii laeva töökeeles kui ka inglise keeles, prügi kogumist, hoiustamist, käitlemist ja äraandmist ning selleks vajalikke vahendeid. Tulenevalt MARPOL V lisa reegel 10 lõikest 3, peavad vähemalt laevad kogumahutavusega 100 ja enam ning laevad, millega on lubatud vedada vähemalt 15 isikut, omama prügiraamatut. Kõik prügi käsitlevad tegevused kajastatakse prügiraamatus, mille vorm peab vastama konventsiooni MARPOL V lisa II liite nõuetele, ja kviitungeid prügi äraandmise kohta säilitatakse eraldi kaustas vähemalt kahe aasta jooksul. Eraldi sätestatakse võimalus pidada prügiraamatut elektroonilises keskkonnas.

Eelnõu punktiga 54 muudetakse 8. peatüki pealkirja, et peatüki pealkiri läheks kokku peatükis olevate regulatsioonidega. Uueks pealkirjaks saab: „ÜLDHÄIRE ALARMSÜSTEEM, TREENINGJUHEND, ÕPPEHÄIRED JA ÕPPUSED“.

Eelnõu punktiga 55 muudetakse 8. peatüki esimest paragrahvi, § 43 „Üldhäire alarmsüsteem, häireplaan ja juhendid tegutsemiseks hädaolukorras“ nii, et üheksa võrdlemisi lakoonilist lõiget asendatakse kaheksa detailsema lõikega. Näiteks kui lõikes 2 on nõutud, et „igale laevapereliikmele peab olema antud täpsed juhendid tegutsemiseks hädaolukorras“ ja lõikes 5 on varasema reegli järgi häireplaanis kirjeldatud laevapereliikmete kuut liiki kohustusi, siis nüüd on need asendatud selliselt, et lõikes 4 on nõutud, et „igal laevapereliikmel peab olema

täpne juhised tegutsemiseks erinevates hädaolukordades“ ja lõikes 7 on sätestatud kõikidele laevapereleikmetele kohustused erinevates hädaolukordades ning käsitlemist vajavad 11 eri valdkonda. Kõnesolevasse paragrahvi integreeriti konventsiooni SOLAS üldised nõuded, mis häreplaanis peavad olema. Siin on tegemist mitte ainult redaktsiooniliste muudatustega, vaid regulatsiooni sisulise parandamisega. Just konkreetsete juhiste olemasolu igasuguste võimalike hädaolukordade puhuks, olgu häreplaanis või kui seda laevapereleikmete väikese arvu tõttu pole eraldi nõutud, edastatud kõigile laevas muul moel, tundub olevat vajalik, sest igal laevapereleikmel peab olema pärast laevale munsterdamist võimalus läbi mõelda oma tegevused erinevates hädaolukordades.

Eelnõu punktiga 56 muudetakse § 44 „Laeva treeningjuhend“ selliselt, et lõige 2 jäetakse välja, kuna see volitusnorm Transpordiametile kõnesolevas sättes sätestatud nõuete vähendamiseks on kaetud juba määruse üldnormiga § 1 lõikes 5 ning kõnesolevas paragrahvis neid lõikeid enam ei sätestata. Alles jääb sama arv (18) punkte ja nende teksti vaid redigeeritakse ilma sisuliste muudatusteta.

Eelnõu punktiga 57 täiendatakse määruse 8. peatükki paragrahvidega 44¹ – 44³. Muudatusega viiakse üle kalalaevade määruse §-d 8–10, mis sisaldavad õppustest osavõtmise nõudeid, muudatusega kehtestatakse õppustest osavõtmise nõudeid kõigile laevadele (mitte ainult kalalaevadele), millele antud määrus ja vastav säte kohaldub. Muudatus on kooskõlastatud Transpordiametiga. Kehtestav nõue ei ole liiga koormav, sest laevaomanik saab vastavalt eelnõuga lisatava § 1 lõike 5 alusel taotleda Transpordiametilt vabastust.

Eelnõu punktiga 58 muudetakse 9. peatüki „Mehaanilised seadmed“ üldsätteid, § 45 selliselt, et esiteks tunnistatakse kehtetuks lõige 1, kuna eelnõu § 1 lõikega 5 on see lõige kaetud.

Eelnõu punktiga 59 lisatakse vastavalt LSA koodeksile kütuse varu-, sette- ja kulutankide nõuete ossa kaks uut lõiget, lõiked 7 ja 8.

Eelnõu punktiga 60 asendatakse §-s 47 lõikes 2 termin „sanitaarvesi“ täpsema terminiga „reovesi“.

Eelnõu punktiga 61 sõnastatakse arusaadavuse huvides ümber lõige 6.

Eelnõu punktiga 62 tehakse lõigetes 11–18 stiilimuudatusi, asendades kohustuslikkust rõhutav sõnastus kirjeldava sõnastusega, nagu õigusaktile kohane.

Eelnõu punktiga 63 muudetakse § 48 nii, et lõike 1 punktid 3 ja 4 tunnistatakse kehtetuks. Väikse laeva suhtes seni kehtinud nõuded olid ülepingutatud ja ebaproportsionaalsed. Täiendused tehakse vastavalt konventsiooni SOLAS eesmärgile.

Eelnõu punktiga 64 luuakse määruse § 50 uus lõige. Muudatus on tingitud kalalaevade ohutusmääruse § 23 lg 6 integreerimisega antud määruksesse. Vastav regulatsioon kehtestatakse ainult kalalaevadele pikkusega 45 meetrit ja enam.

Eelnõu punktiga 65 muudetakse § 54. Paragrahvi pealkirja lõppu lisatakse järgmised sõnad: „ja alarmsüsteem mehitamata masinaruumis“ ning ühest lausest koosnev paragrahv asendatakse kolme detailse lõikega. Selle paragrahvi muutmise tingisid mitmed asjaolud: kehtivas määrukses oli vaid üks üldine lause täpsustuseta, kuidas see alarmsüsteem peab olema konstrueeritud ja

energiaga varustatud ning mis eesmärgi täidab. Lisanduvad ka nõuded alarmsüsteemile mehitamata masinaruumis.

Eelnõu punktiga 66 tunnistatakse § 60 lõige 1 kehtetuks, sest antud erinorm kui volitus teatud vabastuste andmiseks Transpordiametile on kaetakse eelnõuga lisatava § 1 lõikega 5 ega vaja dubleerimist.

Eelnõu punktiga 67 muudetakse § 62 nii, et varasema seitsme lõike asemel on selles kaheksa ajakohastatud lõiget, millest mitmes on tehtud keelelisi ja redaktsioonilisi parandusi, kuid mis selguse mõttes on asjakohane sõnastada terviktekstina uues sõnastuses. Suurim sisuline muudatus on sätestatud lõikes 2, mis kehtestab, et avariienergiaallikaks võib laeval olla kas akupatarei või generaator. Kui laeval on avariielektrienergiaallikaks akupatarei, siis puudub vajadus vahepealse, kuni teise allika toimima hakkamiseni, toimiva muundurseadme järele laeval. Kehtiva määruse § 62 lõike 2 viimases lauses nimetatakse taolist muundurseadet aga ebakorrektselt „siirde avariielektrienergiaallikaks“. Termin „siirde-“ asemel võib kasutusel olla ka termin „autonoomne“. Juriidiliselt korrektne on piirduda antud juhul konventsiooni SOLAS lisa 1 konsolideeritud teksti reeglis 42 (avariielektrienergiaallikas reisilaevades) ja reeglis 43 (avariielektrienergiaallikad kaubalaevades) kasutatud terminiga „muundurseade“ – mõlemal juhul on reeglites kõigepealt punkt 1.1, mis sätestab järgmist: „Laevas peab olema autonoomne avariielektrienergiaallikas.“

Analüüsist järeldame, et omadussõna „autonoomne“ tähendabki antud kontekstis seda, et akupatareid loetakse autonoomseks, generaatorit aga mitte, seega on vaja muundurseadet, mis vastab sellele mõistele. Teisisõnu: taoline muundurseade ei ole ise avariielektrienergiaallikas, vaid selleks on generaator, millega muundurseade on seotud, kui laeval on selleks generaator. Nimelt konventsiooni SOLAS lisa 1 reeglite 42 ja 43 punktid 1.2 ja 1.3 algavad järgmiselt: „Avariielektrienergiaallika, sellega seotud muundurseadme, kui see on olemas...“ Nimetatud lõikes 2 on teises lauses sõnade „uue laeva“ järel sõnad „ja ümber ehitatud laeva“, mis laiendab selle nõude rakendusala.

Eelnõu punktiga 68 täiendatakse §-i 76¹ lõikega 5¹. Muudatusega viiakse eelnõuga muudetavasse määrusesse üle kalalaevade ohutusmääruse § 32 lõike 5 punktid 3 ja 4 ning kehtestatakse vaid kalalaevadele pikkusega alla 24 meetri.

Eelnõu punktiga 69 täiendatakse § 76³ lõiget 1. Muudatuse mõte on regulatsiooni lihtsustamine, sest praegune regulatsioon tekitab liigset kulu laevaomanikele, kuna väiksematel laevadel (kogumahutavusega 20 ja vähem) ei ole põhjendatud teostada kaalukontrolli regulaarselt. Rahvusvahelisest konventsioonidest ja Euroopa Liidu õigusest tulenevate nõuetega vastuolu siinkohal puudub.

Eelnõu punktiga 70 täiendatakse määruse 18. peatükki paragrahvidega 76⁵ ja 76⁶. Muudatusega viiakse määrusesse üle kalalaevade ohutusmääruse § 32 lõigetest 10-15 ning §-st 34 tulenevad kalalaevade püstuvuse ja ohutuse lisanõuded.

Eelnõu punktiga 71 täiendatakse määrust normitehnilise märkusega.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu vastab Euroopa Liidu õigusele. Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu nõukogu 11. detsembri 1997. a direktiiviga 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri

pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord ja seda muutvate komisjoni 18. märtsi 1999. a direktiiviga 1999/19/EÜ, komisjoni 25. aprilli 2002. a direktiiviga 2002/35/EÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. a direktiiviga 2002/84/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2009. a määrusega (EÜ) nr 219/2009.

4. Määruse mõjud

Määruse muudatused on peamiselt tehnilised, suunatud lihtsustamisele. Eksisteerib positiivne mõju, sest eelnõuga parandatakse ära kehtetu kalalaevade ohutusmäärusega tekkinud õiguslik puudujääk.

Määrusel ei ole sotsiaalsed, sealhulgas demograafilist mõju ega mõju elu- ja looduskeskkonnale. Samuti ei mõjuta määrus majandust, riigi julgeolekut, välissuhteid, regionaalarengut ega riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldust.

5. Määruse rakendamisega seotud tegevused, vajalikud kulud ja määruse rakendamise eeldatavad tulud

Määruse rakendamine ei too kaasa täiendavaid kulusid ega tulusid või need on vabastuse uuendamise korral mitteolulised. Samuti ei too määruse rakendamine kaasa täiendavaid tegevusi.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu koostöölastamiseks ja ettepanekute tegemiseks Kaitseministeeriumile, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, Põllumajandus- ja Toiduametile, Eesti Laevaomanike Liidule, Eesti Laevajuhtide Liidule, Eesti Kaugpüüdjate Liidule ning Eesti Meremeeste Sõltumatule Ametiühingule.