

**Vabariigi Valitsuse korralduse**  
**„Laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise 2004. a rahvusvahelise konventsiooni lisa 2023. ja 2024. aasta muudatuse heakskiitmine“ eelnõu seletuskiri**

## **1. Sissejuhatus**

Rahvusvaheline laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise konventsioon (edaspidi *konventsioon*) töötati Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi *IMO*) egiidi all välja ja võeti vastu 2004. aastal Londonis. Konventsioon jõustus rahvusvaheliselt 8. septembril 2017. Konventsiooni ja selle lisa eesmärk on kaitsta merekeskkonda laevade ballastvee kaudu edasi kanduda võivate võõrliikide eest. Konventsioonil on üks lisa „Laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise reeglid“. Konventsiooniga on ühinenud 97 riiki<sup>1</sup>.

Eesti Vabariik ühines konventsiooniga Riigikogus 14. veebruaril 2018 vastu võetud laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise 2004. aasta rahvusvahelise konventsiooniga ühinemise seadusega<sup>2</sup>.

Eestis on ballastvee keskkonda juhtimise kohta kehtestatud nõuded veeseadusega, mis tagab konventsiooni nõuete täitmise. Lisaks on meresõiduohutuse seadusega (*MSOS*) kehtestatud nõuded kahjulike veeorganismide ja haigustekitajate ülekandumise vältimiseks.

Konventsiooni lisa muutmise standardiseeritakse elektrooniliste registriraamatu vorm ja sisu, et tagada nende vastavus IMO nõuetele ning luuakse tähtede ja numbrite süsteem, kus igale tähele ja numbrile vastab kindel tegevus, mis on seotud ballastveega.

### **1.1 Sisukokkuvõte**

Eelnõuga kiidetakse heaks konventsiooni lisa muudatused, mis on vastu võetud IMO merekeskkonna kaitse komitee (edaspidi MEPC) resolutsioonidega:

- MEPC.369(80), vastu võetud 7. juuli 2023. a. Resolutsioon jõustus rahvusvaheliselt 01.veebruaril 2025. a.
- MEPC.383(81), vastu võetud 22. märtsil 2024. a. Resolutsioon jõustub rahvusvaheliselt 01.oktoobril 2025. a.

Mõlema resolutsiooni osas Eestil vastuväited puuduvad.

### **1.2 Eelnõu ettevalmistaja**

Korralduse eelnõu ning seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi merendusosakonna nõunik Rene Rajasalu (tel 625 0002; e-post [rene.rajasalu@kliimaministeerium.ee](mailto:rene.rajasalu@kliimaministeerium.ee)), õigusekspertiisi on teinud Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Kaili Kuusk (tel 626 2905; e-post ([Kaili.Kuusk@kliimaministeerium.ee](mailto:Kaili.Kuusk@kliimaministeerium.ee))). Muudatused tõlkis eesti keelde tõlkebüroo OÜ Dussan vandetõlk Maris Järve (e-post [dussan@dussan.ee](mailto:dussan@dussan.ee)).

### **1.3. Märkused**

---

<sup>1</sup> <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202024.pdf> (seisuga 10.02.2025)

<sup>2</sup> <https://www.riigiteataja.ee/akt/222022018001>.

Kuigi konventsiooniga ühinemise kiitis 2018. aastal heaks Riigikogu, on konventsiooni lisa tehtud muudatuste puhul täidetud kõik välissuhtlemisseaduse § 25 lõikes 2 toodud alused, mistõttu saab muudatused heaks kiita Vabariigi Valitsus: tegemist on konventsiooni lisa tehniliste muudatustega, ning konventsiooni lisa muutmise selline menetlus tuleneb konventsiooni artikli 19 lõikest 2.

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses olevate eelnõudega. Samuti ei ole seotud Euroopa Liidu õiguse rakendamisega ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

## **2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs**

Eelnõukohase korraldusega kiidetakse heaks konventsiooni lisa muudatused, mis on esitatud IMO MEPC 80. istungi resolutsiooniga MEPC.369(80) ja 81. istungi resolutsiooniga MEPC.383(81).

**Resolutsiooniga MEPC.369(80)** muudetakse konventsiooni lisa II liite ballastvee registriraamatu vormi ja täiendatakse juhistega registriraamatu täitmiseks ja luuakse ühtsed alused erinevate ballastveega tehtavate toimingute kandmiseks ballastvee registriraamatusse. Luuakse tähtedel (A--H) põhinev koodisüsteem, mis tagab ballastvee registriraamatu ühetaolise täitmise ning lihtsustab oluliselt ka järelevalvet tegevate ametiasutuste tööd.

Uuendatud vormil registriraamat peab laeval olema kasutuses alates 1.veebbruarist 2025.

**Resolutsiooniga MEPC.383(81)** muudetakse konventsiooni lisa reeglit A-1 ja lisatakse üldsätetesse eraldi mõistena elektrooniline registriraamat ning täiendatakse reegli B-2 punkti 1 ja punkti 5, millega täpsustatakse elektroonilisse registriraamatusse sissekannete tegemise põhimõtted ning et kasutatava elektroonilise registriraamatu peab heaks kiitma administratsioon IMO väljatöötatud suuniste kohaselt.

Hetkel kehtiva konventsiooni lisa reegli B-2 kohaselt peab iga laeva pardal olema ballastvee registriraamat, mis võib olla elektrooniline registrisüsteem või mis võib olla ühendatud teise registriraamatu või -süsteemiga ning peab sisaldama II liites nimetatud teavet.

Muudatuste järgselt hakatakse ballastvee registriraamatus tehtavaid toiminguid kirjeldama uue, loodava koodisüsteemiga ning ühtlasi standardiseeritakse olemasolev ballastvee elektrooniline registriraamatu vorming vastavalt IMO poolt välja töötatud suunistele.

Nimetatud suunised on vastu võetud 7. juulil 2023. a resolutsiooniga MEPC.372(80) ning selle kohaselt väljastatakse laevale deklaratsioon, mis kinnitab elektroonilise registriraamatu vastavust IMO suunistele. Deklaratsiooni väljastab Transpordiamet, kes on MSOS § 95 lg 8 p 9 kohaselt pädev asutus konventsioonis administratsioonile pandud ülesannete täitmisel või volitatud klassifikatsiooniühing<sup>3</sup>. Vastavusdeklaratsioon, mis kinnitab laeva elektroonilise registriraamatu vastavust IMO suunistele, peab laeval olema alates 1.oktoobrist 2025.a. Üleminek elektroonilisele registriraamatule on vabatahtlik, kuid kui seda tehakse, peab see süsteem vastama IMO suunistele.

---

<sup>3</sup> MSOS § 2 punkti 12 kohaselt on volitatud klassifikatsiooniühing juriidiline isik, kellega Transpordiamet on Eesti riigilippu kandvale laevale ja reederile seaduses nimetatud dokumendi väljastamiseks ning nende suhtes toimingute tegemiseks seaduses sätestatud volituste ulatuses sõlminud halduslepingu ja kes juhindub oma tegevuses Eestis kehtivatest õigusaktidest, rahvusvahelistest konventsioonidest ja enda kehtestatud reeglitest.

### 3. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei võeta kasutusele uusi termineid, mida riigisisestes õigusaktides varem ei ole kasutatud.

### 4. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas ELi õigusega, sh Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/56/EÜ, millega sätestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika tegevusraamistik (merestrateegia raamdirektiiv), mille eesmärk on piirata võõrliikide levikut. Kavandatud muudatus aitab tõhusamalt tagada konventsiooni rakendamist ning seeläbi on tagatud ka merestrateegia raamdirektiivi eesmärkide täitmine.

### 5. Korralduse mõju

Korraldusega heakskiidetavad muudatused on kooskõlas riigisiseste regulatsioonidega, mistõttu ei eelda muudatused riigisiseste õigusaktide muutmist. Igal laeval, mis kuulub konventsiooni kohaldamisalasse, peab olema kas paberkandjal või elektrooniline ballastvee registriraamat ja sisaldama nõutud infot.

Muudatuse heakskiitmisel puudub mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, elu- ja looduskeskkonnale, regionaalarengule, kohaliku omavalitsuse korraldusele ning sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju.

**Mõju valdkond nr 1:** mõju riigiasutustele

**Mõju sihtrühm:** Transpordiameti ja Keskkonnaameti ametnikud

**Mõju kirjeldus:** ühtlustatakse ballastvee registriraamat ja täpsustatakse selle täitmist

**Järeldus mõju olulisuse kohta:**

- mõju ulatus on väike, kuna kõikide asjassepuutuvate asutuste põhitegevused katavad muudatustega seotud ülesandeid - Transpordiamet ja Keskkonnaamet teevad juba konventsiooni kohast järelevalvet, mille käigus kontrollitakse ka laevade ballastvee registriraamatut. Seega ei ole ette näha, et muudatuste rakendamine tooks asutustele kaasa lisatööd, sest ühtlustatakse ja täpsustatakse konventsioonist tuleneva kohustuse kontrollimist.
- mõju avaldumise sagedus on keskmine, kuna sihtrühma kokkupuude on regulaarne. Laevasid kontrollitakse vastavalt ametite järelevalve pädevuste kohaselt ning lähtuvalt laevade riskiprofiilist ja varasemates rikkumistest.
- sihtrühma suurus on väike, kuna mõjutatud ametnike hulk on väike. Enamikule Eesti lipu all sõitvatele ja konventsiooni kohaldamisalasse jäävatele laevadele väljastavad ballastvee elektroonilise registriraamatu vastavusdeklaratsioone volitatud klassifikatsiooniühingud.
- ebasoovitavate mõjude risk on väike, kuna toimingute tegemine ei too Transpordiametile ja Keskkonnaametile kaasa ümberkorraldusi, sest nii Transpordiamet kui ka Keskkonnaamet teevad sarnaseid laevadokumentide ja arvestusraamatute kontrollimise toiminguid teiste IMO konventsioonide (1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS 74), 1966. aasta rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon või 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatava merereostuse vältimise kohta (MARPOL)) kohaselt.

Mõju riigiasutustele on eeltoodust lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

**Mõju valdkond nr 2:** majanduslik mõju

**Mõju sihtrühm:** laevaomanikud

**Mõju kirjeldus:** ballastvee registriraamatu täitmise eest vastutav inimene laeval peab olema teadlik ühtlustatud kannetest

**Järeldus mõju olulisuse kohta:**

- mõju ulatus on väike, kuna Eesti on ühinenud ballastvee konventsiooniga 2018. aastal. Lisanõudeid konventsiooni täitmiseks kehtestatud ei ole, ühtlustatud ja lihtsustatud on ballastvee registriraamatu täitmist. Laevaomanikud peavad tagama, et registriraamatut täitev inimene oleks teadlik uuest ühtlustatud kannete süsteemist ning laeva oleks varustatud ka deklaratsiooniga, mis tõendab laeva elektroonilise registriraamatu vastavust IMO suunistele. Laevad, kes jätkavad ballastvee toimingute märkimist paber kandjal olevasse registriraamatusse, ei pea vastavusdeklaratsiooni omama;
- mõju avaldumise sagedus on väike, kuna registriraamat peab igal laeval olema ning sinna tuleb peab olema kantud ballastveega seotud toimingud;
- sihtrühma suurus on väike, kuna võrreldes kogu laeva meeskonnaga on ballastvee registriraamatu kannete tegemise eest vastutav 1-2 meekonna liiget;
- ebasoovitavate mõjude risk väike, kuna kui ballastvee registriraamatu kannete tegemise eest vastutavad isikud ei ole teadlikud, ühtlustatud süsteemist ning jätkavad varasemalt kasutatud praktikat võib järelevalve toimingud lihtsalt kauem aega võtta. Samas võib eeldada, et antud riski ei realiseeru, kuna kõik ballastvett kasutavad laevad teevad rahvusvahelisi sõite ja külastavad teiste riikide sadamaid, kus lisaks Eesti ametiasutustele viivad järelevalvet läbi ja nende riikide ametiasutused.

Konventsiooni lisa muudatuste majanduslik mõju laevaomanikele on eeltoodust lähtudes väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

## **6. Korralduse rakendamiseks vajalikud kulutused ja eeldatavad tulud**

Konventsiooni lisa muudatuste rakendamine ei too kaasa riigieelarvelisi lisakulusid ega -tulusid.

## **7. Jõustumine**

Korraldus jõustub üldises korras.

Konventsiooni lisa muudatuste jõustumisaeg on toodud seletuskirja sissejuhatuses (punkt 1.1).

## **8. Eelnõu kooskõlastamine ja huvirühmade kaasamine**

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Välisministeeriumile ja Kaitseministeeriumile ning arvamuse avaldamiseks Eesti Laevaomanike Liidule eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu.