

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

1. Sissejuhatus

Vabariigi Valitsus tegi 25. novembril 2021. a otsuse anda neli Politsei- ja Piirivalveameti (edaspidi PPA) laeva üle Kaitseministeeriumi valitsemisalasse ning üleandmisega samal ajal korrastada mereoperatsioonide juhtimist ja mereolukorra teadlikkuse loomist viisil, et Kaitsevägi asub vastutama mereolukorrateadlikkuse loomise ja merepiiri valvamise eest ning PPA jääb vastutama merepääste eest. Muudatused rakendusid 1. jaanuaril 2023.

Eespool nimetatud otsuse punkti 5 kohaselt kohustati pärast reformi rakendumist parandama senisega võrreldes mereliste ülesannete mahtu ja kvaliteeti teenustes, mida konsolideeriti, ning muude ülesannete puhul säilitama vähemalt sama teenuse kvaliteeti ja maht. Et parandada ülesannete täitmise kvaliteeti ja mahtu, on vaja üle vaadata ülesannete täitmiseks vajalik õigusruum. Seda tehtigi ning seejuures jõuti järeldusele, et Kaitseväl ei ole merel tegutsemiseks piisavalt õigusi selleks, et reageerida vahetule merelt tulenevale mis tahes ohule, eriti arvestades riigi julgeoleku olukorda, mis on viimastel aastatel oluliselt muutunud. Merelised ülesanded avaliku korra ja riigi julgeoleku tagamiseks või järelevalve tegemiseks jäid endiselt enamikule asutustele alles, nagu need olid juba enne eespool nimetatud Vabariigi Valitsuse otsuse tegemist. Neist kõige aegkriitilisem on reageerimine avaliku korra või julgeoleku tagamisega seotud juhtumi korral, kus ohus võivad olla inimesed või Eesti põhiseaduslik kord (nt laeva kaaperdamine ja selle kasutamine sadama taristu kahjustamiseks, reisilaeval mõne reisija elu ohtu seadmine, veealuse taristu kahjustamine). Selleks on vaja tagada muu hulgas parem asutustevaheline koostöö ja teabevahetus.

Reformi eesmärk oli parandada Eesti merealal olukorrateadlikkust ja reageerimisvõimet, sealhulgas lihtsustada käsuahelat, et tagada Eesti iseseisev kaitsevõime ning eeldused liitlaste reageerimiseks regioonis toimuvale konfliktile. Kui valmistati ette reformi rakendamiseks õigusaktide muutmise eelnõu¹, jäi kokkulepe (võttes arvesse eelnõu koostamise lühikest perioodi), et eelnõus kajastatakse üksnes laevade ning ülesannete ja funktsioonide üleandmisega seotud muudatusi; kõrvale jäetakse kõik need muudatused, mida ei ole otseselt vaja ülesande või funktsiooni ületulemisega, kuigi võib olla vaja teha sisuline muudatus, et ülesannet paremini täita või muul põhjusel. Kokkuleppe kohaselt jäid sisulised küsimused vastuse ootele ning pärast reformi rakendumist praktika käigus ilmnevad probleemid lahendatakse hiljem uue eelnõu koostamisega, kui normide ülevaatamise tulemusena selgub, et on vaja teha ka sisulisi muudatusi. Käesoleva eelnõuga seda osa nüüd täidetakse ning lahendatakse hulk probleeme, mis ilma regulatsioonita takistaks kiiret reageerimist merelt tulenevate mis tahes ohtude vastu.

Oluline on märkida, et eelnõus selgitatakse merelise riigikaitse ja julgeoleku aspekte ning järelevalve- ja julgeolekuasutuste töömeetodeid niivõrd, kuivõrd see on võimalik, ilma et seletuskiri muutuks piiratud juurdepääsuga dokumendiks avaliku teabe seaduse tähenduses.

¹ Vt Kaitseväe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seadus (Politsei- ja Piirivalveameti laevade üleandmine Kaitseministeeriumi valitsemisalasse), 572 SE; leitav aadressil: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/13032f15-ab1b-48a9-892c-44badaf89859/kaitsevae-korralduse-seaduse-ja-teiste-seaduste-muutmise-seadus-politsei-ja-piirivalveameti-laevade-uleandmine-kaitseministeeriumi-valitsemisalasse>.

1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõuga muudetakse Kaitseväe korralduse seadust (edaspidi *KKS*), andes Kaitseväele õiguse reageerida mis tahes merelisele ohule, sealhulgas siis, kui see ülesanne on muu seaduse järgi PPA või Kaitsepolitseiameti (edaspidi *KAPO*) täita. Kaitsevägi võib kasutada jõudu veesõiduki või muu ujuvvahendi ja sellel viibivate isikute vastu, et tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenevat rünnet või muud vahetut ohtu, sealhulgas juhul, kui veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi või riigi julgeoleku kahjustamiseks. Kohaldatav meede peab olema proportsionaalne ohu suurusega, kõige äärmuslikum lubatud meede on veesõiduki või muu ujuvvahendi uputamine (olenemata selle omandist). Kui ohu peaks tõrjuma tegelikult teine asutus, täidab Kaitsevägi ülesannet seni, kuni asutus, kelle ülesanne see muidu oleks, suudab ülesande täitmise üle võtta.

Peale selle antakse meresõiduohutuse seadusega (edaspidi *MSOS*) Kaitseväele õigus kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal korraldada laevaliiklust ning kehtestada ajutisi piiranguid või anda Transpordiametile nende kehtestamise korraldus, et tagada üldkasutataval veeteel laevaliikluse ohutus. Eelistatud on, et Kaitsevägi ja Transpordiamet teevad koostööd ning laevaliiklust juhib kriisiolukorras endiselt Transpordiamet. Kui aga tekib olukord, kus Transpordiamet ei saa seda enam teha, on vähemalt Kaitseväel õigus seda ise teha, et hoida tsiviillaevad ohupiirkonnast eemal ja võimaluse korral suunata laevaliiklus muud veeteed kasutama.

Eelnõu teise osa moodustavad riigipiiri seaduse (edaspidi *RiPS*) ja majandusvööndi seaduse (edaspidi *MVS*) sätted, mis on seotud merealuse taristu hooldustegevustest (vaatlus, parandamine jne) ja muude seotud tegevustest teavitamisega. Seda on vaja selleks, et merel patrullivad Kaitseväe laevad või merd muul viisil seiravad asutused teaks, et tegemist on seadusliku tegevusega. Vastasel juhul võib Kaitsevägi rakendada vahetut sundi või kasutada jõudu, et ebaseaduslik tegevus tõkestada. Lisaks täidab hooldustegevustest ja muude seotud tegevustest teavitamine riigi julgeoleku tagamise eesmärki, sest muu hulgas kontrollitakse töötajate tausta, kui töid ei tee taristu omanik või valdaja ise.

Eelnõu kolmas osa on seotud Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite üle järelevalve tegemisega, tagamaks, et registris olevad veesõidukid on merekõlblikud või sõidukõlblikud. Järelevalve tegemise õigus antakse Kaitseväele. Selleks lisatakse asjakohane säte nii *MSOS*-i kui ka Kaitseliidu seadusesse (edaspidi *KaLS*). Samuti antakse *MSOS*-iga Kaitseväele õigus kehtestada: 1) Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva tehnilise ülevaatuse kord, 2) nende laevade ja väikelaevade tehnilised nõuded ning 3) laeva ja väikelaeva merekõlblikuks või sõidukõlblikuks tunnistamise kord.

Eelnõu neljanda osa moodustavad väiksemad parandused *RiPS*-is ja *MSOS*-is. *RiPS*-is tunnistatakse kehtetuks kaks sätet². *RiPS*-is ei ole territoriaalmerest rahumeelse läbisõiduga seondult Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioonis (edaspidi *UNCLOS*)³ volitusnormi (rannikuriikidele kehtestada eelnõuga kehtetuks tunnistatavates sätetes sisalduvaid piiranguid. Rannikuriigi õigused kehtestada territoriaalmerest rahumeelset läbisõitu käsitlevaid õigusakte on sätestatud artiklis 21 ja see loetelu on ammendav. Artiklis 19 on loetletud juhtumid, millal ei loeta territoriaalmerest läbisõitu rahumeelseks. Oluline on tegevus, mitte see, kuidas laeval relvad või püügiseadmed olema peavad.

² *RiPS*-i § 13 lõige 2 (välisriigi riigilaeval ja sõjalaeval on kohustus teavitada läbisõidust ette vähemalt 48 tundi enne laeva läbisõitu) ja lõige 7 (läbisõidul territoriaalmerest peavad välisriigi laeva pardarelvad olema veoasendis ja kaetud kattega ning kala- ja muud püügivahendid paigutatud hoiukohta).

³ Vastu võetud 10. detsembril 1982, jõustus Eesti Vabariigi suhtes 25. septembril 2005. Leitav eesti keeles Riigi Teatajast: <https://www.riigiteataja.ee/akt/911675>.

MSOS-is tehakse parandusi selle kohta, kellele peab laeva kapten, väikelaeva või muu veesõiduki juht teatama, kui ta avastab õhuliini, kaabli, torujuhtme või muu hüdrotehnilise rajatise kahjustuse või kui toimub laevaõnnetus. Peale selle tunnistatakse kehtetuks säte, millega reguleeritakse laeva suunamist varjupaika ja seda, kes osutavad mereabiteenust. Esimese puhul on praktika erinev ja seetõttu ei ole regulatsioon täpne, kuid puudusi on ka mereabiteenuse osutamise regulatsioonis. Siseministeerium valmistab ette merepääste uut kontseptsiooni ja sellega seoses ka uut regulatsiooni merepääste ja mereabiteenuse kohta.

Lisaks pannakse MSOS-iga kohustus paigaldada A-klassi automaatne identifitseerimissüsteemi⁴ seade (edaspidi *AIS-seade*) reidil olevate laevade teenindamisega tegelevatele laevadele, kuhu praeguse regulatsiooni järgi ei pea sellist seadet paigaldama. A-klassi AIS-seadme omamise kohustus on Eesti sadamat külastaval reisilaeval ning 300-se ja suurema kogumahutavusega laeval, mis ei ole reisilaev. Reidil olevaid laevu teenindavad aga ka väiksema mahutavusega laevad, kellel on vaja selleks tegevuseks luba. Et laevade liikumist ja tegevuslooga laevu, sealhulgas piirirežiimi ja sanktsiooninõuetest kinnipidamist, tõhusamalt kontrollida, on vaja teada, kuidas ja kus need laevad liiguvad. Ilma AIS-seadmeta on seda väga keeruline teha. A-klassi AIS-seade tuleb reidil olevaid laevu teenindavatel laevadel paigaldada kuue kuu jooksul käesoleva eelnõu kohase seaduse jõustumisest.

Oluline on märkida, et kõnealusest eelnõust jäetakse välja mõned probleemid, nagu näiteks sõjalaevade julgeolekuala ulatus, majandusvööndis peale keskkonnakaitse veel teiste valdkondade jaoks õigusruumi tekitamine (UNCLOS-i piires) ja tsiviillaevade tausta uurimine. Need teemad on suuremahulised ja vajavad põhjalikku arutelu eri osaliste vahel, mistõttu otsustati, et mereolukorrateadlikkuse ja merejulgeoleku tagamise eelnõu jagatakse kahte etappi nii, et eelnõus käsitlemata teemad lahendatakse teises etapis.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Malle Piirsoo (malle.piiirsoo@kaitseministeerium.ee) Kaitseministeeriumist ning õigusliku analüüsi on teinud Marion Saarna-Kukk (marion.saarna-kukk@kaitseministeerium.ee). Eelnõu väljatöötamisse olid kaasatud Kaitseväe (mereväe) esindajad, samuti konsulteeriti Justiitsministeeriumi, Siseministeeriumi, Kaitsepolitsei ameti, Politsei- ja Piirivalveameti, Kliimaministeeriumi ja Transpordiameti ning AS-i Tallinna Sadam esindajatega. Eelnõu ja selle seletuskirja on keeleliselt toimetanud Luisa Tõlkebüroo eesti keele toimetaja Tiina Alekõrs (tiina@luisa.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu on kooskõlas riigikaitse arengukavaga 2017–2026.

Eelnõu ei ole seotud Vabariigi Valitsuse 2023.–2027. a tegevusprogrammiga.

Eelnõu koostades võeti seaduste muutmisel aluseks järgmised redaktsioonid:

- Kaitseleidiu seadus – RT I, 06.07.2023, 36;
- Kaitseväe korralduse seadus – RT I, 27.01.2023, 3;
- majandusvööndi seadus – RT I, 19.03.2019, 101;
- meresõiduohutuse seadus – RT I, 30.12.2023, 2;
- riigipiiri seadus – RT I, 27.09.2023, 1.

⁴ Inglise keeles Automatic Identification System – AIS.

Eelnõu vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

2. Seaduse eesmärk

Seaduse üldine eesmärk on parandada mereolukorrateadlikkust ja merejulgeolekut Eesti merealadel. Selleks:

1) tagatakse Kaitseväele merel tegutsemiseks piisav paindlikkus, sealhulgas olla paremini valmis selleks, et Kaitsevägi suudaks reageerida hübriidohtudele ja oleks valmis kiirelt tõrjuma merelt tulenevaid mis tahes ohte, andes neile selleks merel lisaõiguse kohaldada vahetut sundi või kasutada (sõjalist) jõudu, sealhulgas õiguse uputada laev või muu veesõiduk või ujuvvahend (olenemata omandist);

2) antakse Kaitseväele õigus kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal korraldada laevaliiklust ning kehtestada piiranguid või kohustada seda tegema Transpordiametit, et tagada meresõiduohutus;

3) lihtsustatakse laevalubade andmist Euroopa Liidu ja Euroopa Majandusühenduse liikmesriigi piirivalvelaevadele ja jäämurdetõide tegevatele laevadele. Kui praegu peab laev taotlema iga kord Välisministeeriumilt ühekordse laevaloa, siis muudatuse järgi antakse Välisministeeriumile õigus anda välja mitmekordne laevaluba. Eesmärk on saavutada tõhusam koostöö Läänemere-äärsete riikide vahel õppuste jms korraldamisel;

4) seatakse merealuse taristu omanikele ja valdajatele kohustus taotlema luba ning teavitada Kaitseväge merealuse taristu hooldamisega seonduvatest tegevustest Eesti merealal. Praegu on see kohustus ainult sisemeres, kuid seda laiendatakse ka territoriaalmerre ja majandusvööndisse. Lisaks merealuse taristu hooldamisega seotud tegevustest teavitamisele tuleb teavitada muudest tegevustest, mida ei ole juba muude õigusaktidega sätestatud (nt merepõhja uuring, mis ei ole teadusuuring). See täidab parema mereolukorrateadlikkuse eesmärki ning tagab kiirema reageerimise võimalikule ohule, kui on ette teada, kas kaabli või toru kohal toimub lubatud tegevus või mitte;

5) kohustatakse reidil olevate laevade teenindamisega tegelevaid laevu, kellel ei ole praegu kohustust omada AIS-seadet, paigaldama AIS-seadme, et tõhusamalt kontrollida piirirežiimi nõuete täitmist ja sanktsioonide rakendamist.

Peale selle reguleeritakse eelnõuga Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registrisse kantud veesõidukite üle järelevalve tegemist, et tagada nende merekõlblikkus või sõidukõlblikkus ning seeläbi parem meresõiduohutus. Lisaks tehakse MSOS-is väiksemad muudatused, mis on seotud 1. jaanuaril 2023 PPA-lt Kaitseväele üle läinud ülesannete ja funktsioonidega, keda tuleb teavitada merel või piiriveekogul avastatud merereostusest või toimunud laevaõnnetusest.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

3.1. Eelnõu sisu analüüs

Eelnõu on koostatud eri seaduste muutmise seadusena ning see koosneb viiest paragrahvist: KKS (§ 1), RiPS (§ 2), KaLS (§ 3), MVS (§ 4) ja MSOS (§ 5). Omavahel on seotud §-d 2 ja 4 ning §-d 3 ja 5. Järgnev annab ülevaate eelnõu sisust eelnõu paragrahvide kaupa.

§ 1. Kaitseväe korralduse seaduse muutmine

Eelnõu § 1 punktiga 1 muudetakse KKS-i § 3¹, millega antakse Kaitseväele edasilükkamatu pädevus kohaldada riikliku järelevalve meetmeid Eesti merealal ja väikesaartel ka nende inimese elu ja tervist

ohustavate juhtumite puhul, mida lahendab KAPO.⁵ Kuna olukorrad ja kohaldatavad meetmed on sarnased, muudetakse paragrahvi üksnes nii, et lisatakse igasse sättesse PPA kõrvale ka KAPO, kelle ülesannete puhul saab Kaitseväge edasilükkamatu pädevuse kohaldada riikliku järelevalve meetmeid Eesti merealal ja väikesaartel inimese elu ja tervist ohustavate juhtumite korral.

KAPO on julgeolekuasutus julgeolekuasutuste seaduse (edaspidi *JAS*) § 5 järgi. *JAS*-i § 2 lõike 1 kohaselt on julgeolekuasutuste tegevuse eesmärk tagada riigi julgeolek põhiseadusliku korra püsimisega mittesõjaliste ennetavate vahendite kasutamise abil ning koguda ja töödelda julgeolekupoliitika kujundamiseks ja riigikaitseks vajalikku teavet. Paragrahvis 6 on sätestatud KAPO ülesanded. Merelt tulenevate ohtudega seonduvad neist järgmised⁶: 1) riigi põhiseadusliku korra ja territoriaalse terviklikkuse vägivaldse muutmise ärahoidmine ja tõkestamine; 2) terrorismi ja selle rahastamise ning toetamise ärahoidmine ja tõkestamine; 3) nende kuritegude tõkestamine, mille kohtueelne uurimine on KAPO pädevuses. KAPO politseiametnikul on oma ülesannete täitmisel õigus kohaldada korrakaitse seaduses (edaspidi *KorS*) sätestatud alustel ja korras riikliku järelevalve meetet ning vahetut sundi.⁷

Kuna maailmas toimuvad sündmused, sealhulgas sõda Ukrainas, on näidanud, et sageli enne relvakonflikti algust või ka juhul, kui soovitakse destabiliseerida olukorda riigis, kuid relvakonflikti ei soovita, pannakse toime palju selliseid tegusid, mis esialgu tunduvad olevat peamiselt avaliku korra vastased tegevused, kuid ei pruugi seda tegelikult olla. Tegemist võib olla hübriidtegevusega, mis tihti on üksiksündmusena KAPO või PPA lahendada. Avaliku korra ja julgeoleku tagamiseks on riigi kohustus reageerida igale sellisele sündmusele ning selleks, et ei peaks iga kord juurdlema, kes peab reageerima ja kas tegemist on hübriidtegevuse või muuga, tuleks rakendada põhimõtet, et reageerib lähim, kellel vastavad oskused, teadmised ja vahendid olemas. Merel on selleks Kaitseväge (merevägi). Eesmärk on tagada kiirem reageerimine merelt tulevatele ohtudele olukorras, kus KAPO ise ei saa ülesannet täita näiteks vahendite (nt laevad) puudumise tõttu või põhjusel, et ta ei asu läheduses ning reageerimisaeag oleks seetõttu liiga pikk, et ära hoida oht inimese elule ja tervisele.

Kaitseväge edasilükkamatu pädevuse täpsem selgitus on antud Kaitseväge korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (Politsei- ja Piirivalveameti laevade üleandmine Kaitseministeeriumi valitsemisalasse) 572 SE seletuskirjas (vt lk 9–15). Põhiseaduspärasuse analüüs on käesoleva seletuskirja alapeatükis 3.2.

Eelnõu § 1 punktidega 2 ja 3 ajakohastatakse Kaitseväge julgeolekuasutuste tegevuses osalemise tingimusi. Selleks muudetakse KKS-i § 41 lõiget 2 ning täiendatakse sama paragrahvi lõikega 3.

KKS-i § 41 lõige 1 sätestab, et julgeolekuasutused teevad Kaitseväge puudutavate luure- ja vastuluureülesannete täitmisel seaduses sätestatud ulatuses koostööd Kaitseväega. See võib hõlmata mitmesuguseid koostöö vorme nagu kaasamine, ametiabi või teabevahetus. Kehtiv KKS-i § 41 lõige 2 sätestab, et Kaitseväge struktuuriüksustel ja nende teenistujatel on õigus julgeolekuasutuste poolt kaasatuna osaleda Kaitseväge puudutavates luure- ja vastuluureoperatsioonides. Eelnõu § 1 punktiga 2 muudetakse KKS-i § 41 lõiget 2 nii, et selle tulemusel on senisest laiemalt käsitletud, millistesse ülesannetesse võib julgeolekuasutus kaasata kaitsevaelasi ja Kaitseväge teenistujaid. Sisuliselt tähendab see, et julgeolekuasutus võib kaitsevaelasi ja Kaitseväge teenistujaid kaasata oma mis tahes ülesande täitmisse või täitmise tagamiseks. Sarnane ülesande täitmist ja selle tagamist eristav sätte sõnastus on kasutusel näiteks *JAS*-i §-des 21¹, 23 ja 23¹, seega viiakse lõike 2 sõnastus kooskõlla *JAS*-is sätestatud terminoloogiaga. Selle järgi eristatakse *JAS*-i §-s 6 ja § 7 lõikes 1 sätestatud

⁵ Märkus: ei kohaldata andmete kogumise ja töötlemise osa, sest see ei ole otseselt seotud vahetu ohu tõrjumisega inimeste elule ja tervisele.

⁶ Märkus: loetelu ei ole sama numeratsiooni ega identse sõnastusega nagu *JAS*-i §-s 6.

⁷ *JAS*-i § 21 lõige 2.

ülesandeid ning nende täitmise tagamist, mis hõlmab mitmesuguseid põhiülesandeid toetavaid tegevusi. Sarnasel viisil eristatakse avaliku teenistuse seaduse §-s 7 avaliku võimu teostamist ning seda toetavaid töid, sealhulgas asjaajamist, haldus- ja infotehnoloogilisi tegevusi jpm. Arvestades üldist suundumust teha riigiasutuste vahel tihedamat koostööd ning katta selle abil üksteise ressursi- ja võimelünki, on kaasamise piirangute vähendamine mõistlik. Eriti sagedane koostöövajadus ilmneb sama ministeeriumi valitsemisalasse kuuluvate asutuste puhul. Kõnealusel juhul tähendab see koostööd Kaitseväe ja Välisluureameti vahel, kelle ühine ülesanne on tagada kogu riigi, aga eriti Vabariigi Valitsuse ja valitsusasutuste, Vabariigi Presidendi ning Riigikogu teadlikkus riigi julgeolekuolukorrast, sealhulgas võimalikult ajakohane julgeolekualane teave ja eelhoiatus riigi sõjaliseks kaitseks.

Uues, lisatavas lõikes 3 sätestatakse, et lõike 2 alusel kaasatud kaitseväelasel ja Kaitseväe teenistujal on (konkreetsel ülesande täitmisel või täitmise tagamisel) julgeolekuasutuse ametniku volitused (eelnoõ § 1 punkt 3). See hõlmab kõiki JAS-i 4. peatükis sätestatud volitusi, sealhulgas teabe varjatult kogumist ja töötlemist, toiminguid, meetodeid ja vahendeid, variandmeid ja konspiratsioonivõtteid, isiku salajasele koostööle kaasamist ning füüsilise kaitse meetmeid. Sisuliselt tegutseb kaasatud kaitseväelane või Kaitseväe ametnik julgeolekuasutuse ametniku staatuses, alludes seejuures julgeolekuasutuse juhtimisele ja vastutusele. Antud sätte lisamisega ei kaasne sisulist muutust, sest seni kehtiva regulatsiooni järgi luure- ja vastuluureoperatsioonidesse kaasamisega kaasneb samuti allumine operatsiooni eest vastutavale ametnikule ning operatsioonis osalevate julgeolekuasutuse ametnikega samaväärne staatus. Tuleb arvestada, et julgeolekuasutuse ülesannete täitmisse või täitmise tagamisse kaasatud kaitseväelasel säilib ühtlasi ka kaitseväelase staatus koos sellega kaasnevate õiguste, kohustuste ja piirangutega. Ka julgeolekuasutuse ülesannete täitmisel või täitmise tagamises osalemise ajal on ta endiselt relvajõudude liige, kelle teenistussuhe ei ole peatunud ning kelle suhtes kehtib kaitseväesise kätseõigus ja distsiplinaarvõim.

Eelnoõ § 1 punktidega 4–7 antakse Kaitseväele õigus veesõidukist ja muust ujuvvahendist tuleneva ohu tõrjumiseks kohaldada vahetut sundi või kasutada jõudu vastavalt sellele, millise sündmusega on tegu: 1) juhtumi põhjustajaks on tsiviillaev ja selle pardal olevad isikud (KKS-i lisatav uus § 48², eelnoõ § 1 punkt 7) või 2) juhtumi põhjustajaks on sõjalaev või muu riigile kuuluv mitteäriatel eesmärkidel kasutatav laev või teatud juhtudel ka tsiviillaev (KKS-i lisatav uus § 47¹, eelnoõ § 1 punkt 6). Selleks lisatakse muu hulgas KKS-i § 45 loetelusse, mis reguleerib, millal võib Kaitseväge kasutada jõudu riigi sõjaliseks kaitsmiseks (väljaspool sõjaseisukorda), uus punkt 5, mis näeb ette, et Kaitseväge võib kasutada jõudu veesõiduki ja muu ujuvvahendi tekitatud ohu tõrjumisel (eelnoõ § 1 punkt 4). Samuti täiendatakse eelnoõ § 1 punktiga 5 (KKS-i §-i 46 lisatav uus lõige 5) selliselt, et Kaitseväge poolt jõu kasutamise veesõidukist või muust ujuvvahendist tuleneva ründe või muu ohu tõrjumiseks otsustab kaitseminister kui riigikaitse valdkonna korraldamise eest vastutav minister, teavitades sellest kohe Vabariigi Presidendi. Läänemere riikidest on sarnase regulatsiooni vastu võtnud Poola.

Arvestades praegust oluliselt muutunud julgeolekuolukorda, samuti arenevat tehnoloogiat ja muutunud mõjutusvahendeid, mida kasutatakse eri tüüpi operatsioonide läbiviimiseks, et saavutada oma sõjaline või mittedõjaline eesmärk (nt destabiliseerida riigis korda, terroriaktid oma eesmärkide saavutamiseks, sõjalise eesmärgiga hübriidrännak jne), on vaja ka luua õigusraamistik, et riik saaks reageerida mis tahes ohule, rünnakule vms, sest sageli toimuvad need sündmused nii, et ametlikku relvakonflikti (sõda) välja ei kuulutata, kuigi kõik tegevused viitavad sellele, et tegemist ei ole juhuslike õnnetuste või muu sellisega. Kui muu hulgas 2021. a Vabariigi Valitsuses otsustatud reformi eesmärki⁸ silmas pidades hinnati, kas õigusruumis on olemas kõik õigused selleks, et tagada

⁸ Parandada Eesti merealal olukorrateadlikkust ja reageerimisvõimet, sealhulgas lihtsustada käsuahelat, et tagada Eesti iseseisev kaitsevõime ning eeldused liitlaste reageerimiseks regioonis toimuvale konfliktile.

merel kiire reageerimine ohtudele, siis jõuti järeldusele, et kuigi näiliselt on asutustel kokkuvõtlikuna õigused justkui olemas, ei pruugi reageerimine olla kiire ning võidakse seada ohtu oma töötajad ja ametnikud, sest mereliste ülesannete täitmine on killustatud ning asutustel võivad puududa vajalikud vahendid või teadmised ja oskused, mis tagavad oma ülesannete iseseisva täitmise merel.

Merel saab kõige kiiremini reageerida siiski see, kes on parasjagu kohapeal, sest laevad ja muud veesõidukid ei ole sama kiired kui õhusõidukid, kuid ka õhusõidukitega ei ole võimalik merel toimunud või toimuvale sündmusele alati reageerida (nt võib takistada ilm või on sündmus niisugune, et õhusõidukiga reageerida ei saagi). Merel on praegu vajamineva väljaõppega merevägi ja seega on mõistlik anda mereväele õigus reageerida ohule ka kõikidel nendel juhtudel, mida ei saa selgelt liigitada KKS-i §-s 3¹ sätestatud Kaitseväele edasilükkamatu pädevusena kohaldada riikliku järelevalve meetmeid Eesti merealal ja väikesaartel nende inimese elu ja tervist ohustavate ülesannete puhul, mida täidavad tavaliselt PPA ja KAPO, ning mis ei liigitu ka piirirežiimi tagamise täitmise alla RiPS-i järgi. Edasilükkamatu pädevus ja piirirežiimi tagamine kohalduvad ainult Eesti territooriumi piires (ehk territoriaalmeres), kuid mitte majandusvööndis. Eesmärk on anda Kaitseväele õigus reageerida ohtudele ka majandusvööndis. Seega sätestatakse, et Kaitsevägi võib rakendada jõudu veesõiduki või muu ujuvvahendi ning sellel viibivate isikute vastu, kui selle eesmärk on tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht või kõrvaldada korrariikkumine, sealhulgas juhul, kui veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi kahjustamiseks (uus KKS-i § 47¹ lõige 1; eelnõu § 1 punkt 6). Eesti mereala on Eesti sisemeri, territoriaalmeri ja majandusvöönd.

Eestis on jõu kasutamine Kaitseväe poolt allutatud tsiviiljuhtimise ja kontrolli põhimõttele. Seega antakse ka kaitseministrile õigus otsustada, kas Kaitsevägi kasutab rahuajal jõudu või mitte (vt eelnõu § 1 punkt 5), ning eristatakse tsiviillaevadest tulenev oht, mille puhul kasutatakse vahetut sundi (vt eelnõu § 1 punkt 7, KKS-i lisatav uus § 48²). Tsiviilkontroll Kaitseväe üle on mitmetasandiline protsess, kus oma selget rolli täidavad nii Riigikogu, Vabariigi Valitsus kui ka kaitseminister. Sõjalise jõu kasutamine Kaitseväe poolt rahuajal on sätestatud KKS-i §-des 45–48. KKS-i § 45 kohaselt kasutab Kaitsevägi jõudu rahuajal väljastpoolt Eesti riigi territooriumi Eesti riigi vastu suunatud ründe tõrjumisel, tsiviilõhusõiduki tekitatud ohu tõrjumisel ning konsulaarseaduse tähenduses hädasolija, tema vara ning riigivara evakueerimisel kriisipiirkonnast.

Kuna näiteks tsiviiltaristu või tsiviilveesõiduki vastu suunatud tegevus võib teatud tingimustel kvalifitseeruda rünnakuks, mis olemusliku mõju tõttu on sarnane sõjalise rünnakuga, täiendatakse KKS-i § 45 loetelu lisapunktiga, mis sätestab jõu kasutamise veesõiduki ja muu ujuvvahendi tekitatud ohu tõrjumisel (vt eelnõu § 1 punkt 4).

Lisatava § 47¹ lõikega 1 sätestatakse üldine põhimõte, mille kohaselt võib Kaitsevägi kasutada Eesti merealal jõudu selleks, et tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenevat rünnet või muud vahetut ohtu, kui on alust arvata, et seda veesõidukit või ujuvvahendit võidakse muu hulgas kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi kahjustamiseks. Loetelu ei ole lõplik, sest neid ohte, mis võivad tuleneda merelt, on veel ning kõiki neid ei ole mõistlik seaduses loetleda, sest kui peaks tekkima olukord, kus Kaitseväl puudub õigus reageerida, ei saa Kaitsevägi reageerida, sest seaduses on lõplik loetelu tegevustest (juhtumitest).

Paragrahvi 47¹ lõigetega 2 ja 3 sätestatakse tingimused, mille korral võib Kaitsevägi kasutada jõudu, et tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenevat rünnet või muud vahetut ohtu. Kaitsevägi peab jõudu kasutama proportsionaalselt, arvestades taotletavat eesmärki ja kiireloomulist kohaldamist nõudvat olukorda ning võimalikku eskalatsiooni. Jõudu võib kasutada vaid nii kaua, kui

selle eesmärk on saavutatud või seda ei ole enam võimalik saavutada. Kaitsevägi võib anda hoiatusi ja teha hoiatuslaskusid, et sundida veesõidukit või muud ujuvvahendit Eesti sise- ja territoriaalmerest lahkuma või see sundpeatada. Kui nende meetmete rakendamisega ei saa või ei saa õigel ajal rünnet või muud ohtu tõrjuda, võib Kaitsevägi kasutada veesõiduki või muu ujuvvahendi vastu relvastatud jõudu, mille kõige viimane kohaldatav meede on veesõiduki või muu ujuvvahendi uputamine.

Kuna aeg-ajalt võib ette tulla ka olukordi, kus lähim reageerida võiv laev on hoopis liitlaste oma või on liitlastel vahendeid, mis oleks proportsionaalsuse põhimõtte järgi parem valik, mida kasutada selleks, et näiteks veesõiduk sundpeatada või sundida see Eesti territoriaalmerest lahkuma või muul viisil mõjutada veesõidukit ja sellel olevaid isikuid loobuma oma kavatsetud teost. Seetõttu sätestatakse, et Kaitsevägi võib kaasata ülesande täitmisel Eesti Vabariigiga kollektiivse enesekaitse põhimõtet sisaldava lepingu osapooleks oleva riigi relvajõude (§ 47¹ lõige 4). Liitlasi saab kaasata üksnes juhul, kui seda võimaldavad nende jõu kasutamise reeglid.

Kuna sõjalise jõu kasutamine eesmärgiga tõrjuda tsiviilveesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht on eskalatsioonitaseme viimasel astmel olev meede, tuleks proportsionaalsuse põhimõtte järgi tagada, et Kaitsevägi saaks kasutada ka korrakaitsemeetmeid, mida tavaolukordades rakendataksegi eraõiguslike isikute vastu. Sõjalise jõu kasutamine ja vahetu sunni kohaldamine veesõiduki või muu ujuvvahendist tuleneva ohu tõrjumiseks on õiguslikult eri režiimiga, mistõttu lisatakse KKS-i uus § 48² (eelnoõu § 1 punkt 7), mis käsitleb tsiviilveesõidukist ja muust ujuvvahendist tuleneva ohu tõrjumist Eesti merealal juhtumiteks, mis ei ole kaetud KKS-i § 3¹ või RiPS-iga ega KKS-i lisatava §-ga 47¹.

KKS-i uues §-is 48² sätestatakse sisuliselt KorS-is kehtestatud proportsionaalsuse põhimõtted – alustada tuleb vähem kahjustavate meetmete rakendamisest ja viimase abinõuna saab kasutada mehitamata tsiviilveesõiduki või muu mehitamata ujuvvahendi puhul selle uputamist. Selleks, et tõrjuda tsiviilveesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht või kõrvaldada korrarikkumine Eesti merealal (sealhulgas elutähtsa teenuse osutaja taristu, sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi kahjustamise korral), võib Kaitsevägi kohaldada tsiviilveesõiduki või muu ujuvvahendi ning sellel viibivate isikute vastu riikliku järelevalve üldmeetmeid ning KorS-i §-des 30, 32 ja 44–52 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid KorS-is sätestatud alusel ja korras (uus § 48² lõige 1). Kui nimetatud meetmete rakendamisega ei saa või ei saa õigel ajal vahetut ohtu tõrjuda või korrarikkumist kõrvaldada, võib Kaitsevägi mehitamata tsiviilveesõiduki või muu mehitamata ujuvvahendi uputada. Viimast võidakse kasutada mehitamata veesõiduki või muu mehitamata ujuvvahendi vastu. Kaitsevägi võib kohaldada ka vahetut sundi ning kasutada erivahendit või laeva pardal asuvat ja kasutatavat relva (§ 48² lõige 2).

Kaitsevägi peab enne vahetu sunni rakendamist hoiatama teist poolt, kelle suhtes või kelle omandis või valduses oleva veesõiduki või muu ujuvvahendi suhtes ta kavatseb vahetut sundi kohaldada. Näiteks püütakse võtta ühendust raadio teel ja kui see ei õnnestu, tehakse hoiatuslaskus. Isikule peab andma võimaluse loobuda oma kavatsusest toime panna süütegu või muu tegevus, mis liigitub lisatava § 48² lõikes 1 nimetatud tegevuste alla. Hoiatamisest võib loobuda, kui hoiatamine ei ole võimalik, sest on tekkinud vajadus tõrjuda vahetu kõrgendatud oht või kõrvaldada korrarikkumine võimalikult kiiresti. Näiteks võib selliseks juhtumiks olla mehitamata veesõiduki kasutamine sadamarajatise, meres asuvate tuulegeneraatorite või teise veesõiduki kahjustamiseks. Sellisel juhul ei ole tõenäoline, et isik, kes juhib seda mehitamata veesõidukit, tabatakse õigel ajal, et hoida ära tema kavatsetud tegevus (ehk suurem kahju).

Tulirelvi võib Kaitsevägi kasutada viisil, mis nii isikut kui ka üldsust eeldatavalt kõige vähem kahjustab. Oluline on, et tulirelva kasutamine oleks proportsionaalne, arvestades taotletavat eesmärki ja kiireloomulist kohaldamist nõudvat olukorda. See tähendab muu hulgas, et juhul, kui on vaja relva

kasutada kas isiku(te) või veesõiduki vastu, peab ka valima vastava relva. Samuti tuleb arvestada, et tulirelva võib kasutada vaid nii kaua, kui selle kasutamise eesmärk on saavutatud või seda ei ole enam võimalik saavutada. Näiteks kui veesõiduk on hoiatuslaskude peale peatunud, siis edasine relva kasutus, kui veesõidukis olev(ad) isik(ud) ei kasuta tulirelva, ei ole tõenäoliselt proportsionaalne. Samas tuleb meeles pidada, et merel on laevadel kaasas teatud liiki relvad, see tähendab, et nad saavad kasutada üksnes neid, mis on pardal olemas, lähtudes sobiva relva valimisel proportsionaalsuse põhimõttest.

§ 2. Riigipiiri seaduse muutmine

Eelnõu § 2 punktidega 1 ja 2 täiendatakse RiPS-i § 11⁴ lõikeid 1 ja 1¹, lisades nendesse uue riikliku järelevalve erimeetme, mida võib kohaldada piirirežiimi tagamisega, sealhulgas riigipiiri valvamisega, ja piirikontrolliga seotud riikliku järelevalve teostamisel KorS-is sätestatud alusel ja korras. Selleks on KorS-i §-s 44 sätestatud erimeede – viibimiskeeld.

Praegu on lubatud mõlema nimetatud lõike kohaselt rakendada meetmeid, mis on sätestatud KorS-i §-des 30 (küsitlemine ja dokumentide nõudmine), 31 (kutse saatmine ja sundtoomine), 32 (isikusamasuse tuvastamine), 33 (isikusamasuse tuvastamine erilise tuvastusmeetmega), 45 (sõiduki peatamine), 46 (isiku kinnipidamine), 47 (turvakontroll), 48 (isiku läbivaatus), 49 (vallasasja läbivaatus), 50 (valdusesse sisenemine), 51 (valduse läbivaatus), 52 (vallasasja hoiulevõetmine) ning 53 (hoiulevõetud vallasasja müümine või hävitamine).

Viibimiskeelu meetme kehtestamise vajadus on seotud riigipiiri valvamisega ning aitab vajaduse korral tagada patrull- ja vaatlustegevust maismaal, merel ja piiriveekogudel eesmärgiga ennetada, selgitada välja ja tõkestada selleks mitte ettenähtud kohas ja ajal toimuv piiriületus ning piiriülene kuritegevus, sealhulgas isikute ja kauba ühendusevälisest riigist Eestisse ja Eestist ühendusevälisesse riiki ebaseaduslik toimetamine territoriaal- ja sisemerel ning piiriveekogudel, ja riigis viibimise õiguslike aluste kontrollimine. Nagu lähiajalugu näitab, kasutatakse näiteks ebaseaduslikku rännet üha enam ühe vahendina riikide vastu ning seetõttu peab ka riigipiiri valvamisest ja kaitsmisest olema PPA-l ja Kaitseväljal võimalik rakendada meetmeid, mis tagavad eduka riigipiiri valvamise ja kaitsmise. Näitena toodud juhul aitab sündmust lahendada muu hulgas viibimiskeelu kohaldamine teatud alale (nt piirivööndis), et ebaseaduslikku piiriületust tõkestada ja piirivahejuhtumeid lahendada. Viibimiskeelu kehtestamise alused tulenevad KorS-i § 44 lõikest 1. Juhul, kui viibimiskeeldu tuleb kohaldada üle 12 tunni, teeb sellise otsuse prefekt, kui otsus puudutab maismaapiiri ja piiriveekogusid, ning Kaitseväe juhataja⁹ või tema volitatud isik, kui otsus puudutab merepiiri.

Eelnõu § 2 punktiga 3 tunnistatakse kehtetuks RiPS-i § 13 lõiked 2 ja 7. Paragrahv 13 käsitleb rahumeelset läbisõitu Eesti territoriaalmerest. Lõige 2 sätestab, et välisriigi sõjalaev või riigilaev võib territoriaalmerest rahumeelset läbi sõita, kui välisriik teatab sellest Välisministeeriumile diplomaatiliste kanalite kaudu vähemalt 48 tundi enne laeva läbisõitu. Teates märgitakse laeva nimi, tüüp ja muud nõutavad tundemärgid, läbisõidu alguse ja lõpu aeg ning koht. See nõue ei kehti laeva kohta, mis tegeleb inimeste päästmise või avariipäästetöödega. Lõige 7 sätestab, et territoriaalmerest läbisõidul peavad välisriigi laeva pardarelvad olema veoasendis ja kaetud kattedega ning kala- ja muud püügivahendid peavad paiknema hoiukohas.

RiPS-is sätestatud rahumeelse läbisõidu tingimused pärinevad 1994. aastast ehk ajast, kui Eesti suhtes veel UNCLOS-i ei kohaldatud, Eesti ei olnud Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni (NATO) ega

⁹ Kui muu korrakaitseorgani juht.

Euroopa Liidu liige ning perspektiiv nende organisatsioonidega liituda ja laiem koostöö välisriigi relvajõududega Eesti Vabariigi territooriumil ei olnud veel käegakatsutav.

48-tunnine eelteavitamise kohustus otseselt ei piira UNCLOS-ist tulenevat rahumeelse läbisõidu õigust, kuna tegu on teavitusega, mitte loa andmisega territoriaalmerest läbisõiduks. Samas puuduvad paljude riikide riigisisestest regulatsioonides sellised eelteavituse nõuded. Vastavalt UNCLOS-ile peab läbisõit olema katkematu ja kiire. Peatuda ja ankurdada võib vaid tavalises navigeerimises juhuslikult ettetuleval vajadusel või kui selle tingib vääramatu jõud või merehädä või vajadus osutada abi ohtu või merehädä sattunud isikutele, laevadele või õhusõidukitele.¹⁰ Allveelaevad või muud allveesõidukid peavad sõitma territoriaalmerest läbi veepinnal ja heisatud riigilipuga.¹¹

Seda nõuet on praktikas kohaldatud väga vähe, sest sõja- ja riigilaevad, kes soovivad ja on soovinud Eesti sadamasse tulla või siseneda sisemerre muul põhjusel, on taotlenud selleks enne laevaloa¹² ning läbisõitu tehakse pigem majandusvõõndis ja võimaluse korral ei siseneta territoriaalmerre.

Juhul, kui läbisõit ei ole rahumeelne, on rannikuriigil õigus rakendada meetmeid, et vältida oma territoriaalmerest läbisõitu, mis ei ole rahumeelne.¹³ Muu hulgas on õigus sundida sõja- või riigilaeval oma territoriaalmerest lahkuma.¹⁴ Rahumeelseks läbisõiduks ei loeta näiteks juhtumit, kus laev n-õ tiirutab, teeb siksakke või liigub ebatavaliselt aeglaselt (ingl *loitering*). Kui ka see ei aita, on tegemist juba muu rahvusvahelise õiguse normi või ka Eesti õigusakti normi rikkumisega ning sellisel juhul kohaldatakse seda.

Pardarelvade katmise ja veoasendisse paigutamise nõue on kehtivas RiPS-i redaktsioonis sõnastuse poolest üksikasjalikum, kui selle normi aluseks olev nõue UNCLOS-i artikli 19 lõike 2 punktis b, mille kohaselt on rannikuriigi rahu ja julgeolekut ohustavad tegevused rahumeelsel läbisõidul õppuste korraldamine ning manöövrid relvadega. Seega, UNCLOS sellist spetsiifilist pardarelvade katmise nõuet ette ei näe, vaid piirdub pigem üldise nõudega hoiduda relvade igasugusest kasutamisest.

Viimaste aastate julgeolekuolukorda arvestades on praegune pardarelvade katmise nõue liiga piirav ega hõlma kõrvalekaldumise otsustamise pädevust näiteks liitlaste suhtes. Peale selle on pardarelvade katmise nõuet väga raske, kui mitte suisa võimatu, kontrollida, sest sõja- ja riigilaevadel on UNCLOS-i tõttu puutumatus¹⁵ ning nende pardale minna ei saa, et seda kontrollida. Samuti ei taga see nõue, et kui relval on kate peal, ei ole relv selle all tegelikult laskevõimeline. Kuna osa pardarelvi ei asu visuaalsel vaatlusel nähtaval kohal, ei ole võimalik seda nõuet sisuliselt ka kontrollida ja seetõttu ei ole mõtet sellist nõuet kehtestada. Kuna lipuriik kannab rahvusvahelist vastutust igasuguse rannikuriigile tekitatud kahju eest, mis tuleneb sellest, et tema sõja- või riigilaev ei ole järginud territoriaalmerest läbisõitu reguleerivaid rannikuriigi õigusakte või rahvusvahelise õiguse norme¹⁶, saab rannikuriik rakendada muid meetmeid.

Samuti ei ole UNCLOS-is otsest nõuet kalapüügi vahendite paigutamise kohta. Keskkonnaameti sõnul ei ole nad kalapüügi järelevalvet tehes kasutanud RiPS-is sätestatud nõuet kalalaevade kontrollimisel, samuti ei ole seda kontrollitud piirirežiimi tagamise järelevalve käigus. Seega on tegu

¹⁰ UNCLOS-i artikli 18 lõige 2.

¹¹ UNCLOS-i artikkel 20.

¹² Sõjalaevadele annab laevaloa riigikaitseasutuse § 43 kohaselt Kaitseministeerium, riigilaevadele annab laevaloa RiPS-i § 14¹ kohaselt Välisministeerium ja teadusuuringuid tegevatele laevadele annab laevaloa Kliimaministeerium.

¹³ UNCLOS-i artikli lõige 1.

¹⁴ UNCLOS-i artikkel 30.

¹⁵ UNCLOS-i artikkel 32.

¹⁶ UNCLOS-i artikkel 31.

sättega, mida tegelikult vaja ei lähe, sest olemas on muud nõuded, mis täidavad kalapüügi järelevalve eesmärgi paremini.

Eelnõu § 2 punktiga 4 tunnistatakse kehtetuks RiPS-i § 14 lõike 1 punkt 6. Paragrahv 14 reguleerib sisenemist sisemerre, sadamasse ja piiriveekogusse. Selle lõike 1 punkt 6 sätestab, et välisriigi tsiviillaev võib sisemeres läbida, sinna siseneda või sealt väljuda punkerdamiseks. Sama paragrahvi lõige 1¹ sätestab, et lõikes 1 nimetatata juhtudel võib välisriigi tsiviillaev sisemeres läbida, sinna siseneda või sealt väljuda Kaitseväe nõusolekul. See tähendab, et kehtiva sõnastuse järgi ei pea laev küsima nõusolekut sisemeres punkerdamiseks. Punkerdamine on tegevus, mis halbade asjade kokkulangemise, hooletuse või tahtluse¹⁷ tõttu võib põhjustada suure merereostuse. Merekeskkonna kaitse eesmärgil ei tohiks olla punkerdamine ega laevalt laevale ümberlaadimine¹⁸ tegevused, mida võib lubada laeval ilma sellekohase kontrollita teha. Sisemere osa on rannale lähedal, mistõttu on suur oht, et tekkinud reostus jõuab kiiresti randa. Kliimaministeriumi ettevalmistavas MSOS-i muutmise seaduse eelnõus¹⁹ on kavas punkerdamisega seotud tegevused, sealhulgas määrata asukohad, kus seda teha võib. Praegu on punkerdamine ja laevalt laevale ümberlaadimine reguleeritud Vabariigi Valitsuse 25. juuni 2020. a 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“, aga sellest ei piisa, sest määrusega on küll kehtestatud sisemeres käitlemise²⁰ nõuded, kuid puudub kontrollimehhanism selle üle, millal seda tehakse ja kus. Näiteks Soomes on see reguleeritud, sealhulgas määratud punkerdamiseks lubatud asukohad. Seetõttu võetakse punkerdamine välja nende tegevuste hulgast, milleks välisriigi tsiviillaev ei pea saama Kaitsevält nõusolekut, et sisemerd läbida, sinna siseneda või sealt väljuda.

Eelnõu § 2 punktiga 5 muudetakse RiPS-i § 14 lõiget 1¹, asendades selles sõnad „kooskõlastatult Kaitseväega“ sõnadega „Kaitseväe nõusolekul“. Praegune sõnastus ei ole selge, sest kooskõlastamisest saadakse erinevalt aru. Mõeldud on siiski nõusoleku saamist, mitte lihtsalt teavitamist. Küsimus tekib näiteks, mida teha juhul, kui kooskõlastust ei saa, kas see on võrdne sellega, et nõusolekut ei ole, või võib laev ikkagi jätkata sisenemist sisemerre, sest ta on oma plaanist teavitanud. Seetõttu on oluline, et kõik osalised tõlgendaks sätet ühtemoodi.

Eelnõu § 2 punktiga 6 täiendatakse RiPS-i § 14¹ uue lõikega 4¹, mille tulemusena lihtsustub laevaloatootlemine Eestiga koostööd tegevate EL-i liikmesriikidele ja Norrale kuuluvate laevade (nt piirivalvelaevad) jaoks, samuti juhul, kui jäämurdetööd tellitakse välisriigist (nt Soomest, Norrast). Nimelt võimaldatakse EL-i liikmesriigi ja Euroopa Majanduspiirkonna laevale, mis täidab ranniku- ja piirivalvefunktsiooni või teeb jäämurdetöid, anda mitmekordne laevaluba (nn aastane laevaluba). Kehtiva korra järgi ei ole Välisministeeriumil võimalik väljastada mitmekordset luba ja seetõttu peavad nimetatud laevad iga kord taotlema uue laevaloatootlemise. Kui eelnõukohane säte jõustub, võib liikmesriik taotleda nendele laevadele nn aastase laevaloatootlemise, mis vähendab muu hulgas Välisministeeriumi ametniku ja EL-i liikmesriigi vastava ametniku töökoormust, samuti nende asutuste, kes loa taotlusi kooskõlastavad (nt PPA, Kaitseväge).

RiPS-i § 14¹ lõikes 1 sätestatud laevalube väljastatakse ka muudele laevadele, kuid nende puhul jäetakse kehtima kohustus taotleda iga kord, kui nad Eesti sisemerre sisenevad, uus laevaluba. Kuna laeva lastiks võivad olla tuumaseade või -relv või radioaktiivsed jäätmel, on oht ja risk üsna suured, mistõttu tuleb ette teada, et selline laev soovib Eesti sisemerre ja tõenäoliselt ka sadamasse tulla,

¹⁷ Euroopa Liidu merendusjulgeoleku strateegias on nimetatud ühe võimaliku julgeolekuohuna.

¹⁸ Tuntud kui STS (*ship-to-ship*).

¹⁹ Eelnõu on leitav eelnõude infosüsteemist: <https://eelnaud.valitsus.ee/main/mount/docList/087c10c8-1a08-417a-beac-9eedb2bc6f61>.

²⁰ Käitlemine on punkerdamine, laevalt laevale ümberlaadimine ja laeva kütusest vabastamine. (Vabariigi Valitsuse 25.06.2020 määruse nr 51 § 2 punkt 1)

valmistumaks võimalikeks õnnetusteks. Praktika on näidanud, et muid riigilaevu soovib sisemerre tulla harva, mistõttu puudub ka vajadus väljastada nendele nn aastaseid lubasid.

Eelnõu § 2 punktiga 7 täiendatakse RiPS-i uue §-ga 14², millega pannakse isikutele kohustus taotleda luba või saada nõusolek sise- ja territoriaalmeres toimuvateks veealusteks ja -pealseteks tegevusteks, mida ei ole juba kas RiPS-i või muu seadusega (nt muinsuskaitseadusega²¹) reguleeritud või millel ei ole otsest seost rahumeelse läbisõiduga. Sellega on seotud omakorda eelnõu § 4, millega pannakse sarnane kohustus taristu omanikele ja valdajatele. See on kooskõlas ka UNCLOS-i artikli 79 lõikega 4.²²

Kohustuse võib jagada kaheks: 1) taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevused ning 2) muud sise- ja territoriaalmeres toimuvad tegevused, mida ei ole juba RiPS-i või muude seadustega reguleeritud (lõige 1). Sellised muud tegevused võivad olla näiteks otsing, mis ei ole seotud inimelu päästmise ega vrakkide otsimisega (nt hobina); lõhkeainete asukoha kaardistamine ja otsimine; riigiasutuse korraldatav õppus, kus välisriigile kuuluvad laevad (nt piirivalvelaevad) ei sisene sisemerre, vaid jäävad ainult territoriaalmerre; merepõhja uuringud, mis ei ole teadusuuringud, jms.

Nagu eespool juba kirjeldatud, on mereolukorrataadlikkus kõige alus, et tagada meresõiduohutus, turvalisus ja merejulgeolek. See tagab, et nii Transpordiameti laevaliiklusteenindus (VTS)²³ kui ka Kaitseväge teab, miks laev seisab just selle koha peal või liigub tavapärasest aeglasemalt, samuti seda, kui laev teeb või laevalt tehakse veealuse taristu hooldustöid või vaadeldakse taristu seisukorda või tehakse muid tegevusi. Kui ei teata, miks laev seisab või liigub väga aeglaselt, võib see peale julgeolekuriskide mõjutada ka navigatsiooniohutust. Kui navigatsiooniohutust on tagatud, saab teisi laevu hoiatada.

Rannikuriigil on õigus (kooskõlas UNCLOS-i ja muu rahvusvahelise õigusega²⁴) kehtestada oma territoriaalmerest rahumeelset läbisõitu reguleerivaid õigusakte, mis käsitlevad: a) meresõidu ohutust ja laevaliiklust; b) navigatsioonivahendite ja -rajatiste ning muude vahendite ja rajatiste kaitset; c) kaablite ja torujuhtmete kaitset; d) mere elusloodusvarade kaitset; e) rannikuriigi kalapüüki reguleerivate õigusaktide rikkumise vältimist; f) rannikuriigi keskkonna kaitsmist ning selle reostamise vältimist, vähendamist ja kontrollimist; g) teaduslikke mereuuringuid ja hüdrograafilisi vaatlusi; h) rannikuriigi tolli-, maksu-, immigratsiooni- või sanitaarvaldkonna õigusaktide rikkumise vältimist.²⁵ Selleks, et rannikuriik saaks tõhusalt kontrollida kõigi loetelus olevate nõuete täitmist ja seda, ega neid ei rikuta, on kehtestatud kontrollivahendid, nagu loa taotlemine sise- ja territoriaalmeres toimuvateks tegevusteks või vähemalt nende tegevuste jaoks nõusoleku küsimine. Esimesel juhul tuleb esitada põhjalikumad andmed ja siis tehakse ka esmane taustakontroll julgeoleku tagamiseks. Loa taotlemise ja nõusoleku saamise menetlemisel kontrollitakse eelkõige nimetatud loetelu punktides a–d, g ja h olevate nõuete täitmist.

Taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevusteks loa taotlemise ja andmise korra ning loa taotlemise vormi kehtestab riigikaitse korraldamise valdkonna eest vastutav minister (ehk kaitseminister) määrusega (lõige 3). Hooldustöödega seonduva alla arvatakse ka vaatlustegevus,

²¹ Näiteks vrakile sukeldumiseks loa taotlemisega seonduv on reguleeritud muinsuskaitseaduse §-ga 42.

²² Artikli 79 lõige 4: „Käesolev osa ei mõjuta rannikuriigi õigust seada tema territooriumile või territoriaalmerre paigaldatavatele kaablitele või torujuhtmetele tingimusi ega jurisdiktsiooni kaablite ja torujuhtmete üle, mida ehitatakse või kasutatakse tema mandrilava uurimise või selle loodusvarade kasutamise eesmärgil või tema jurisdiktsiooni alla kuuluvate tehissaarte, seadmestike ja rajatiste käitamisel.“

²³ Ingl *vessel traffic service*.

²⁴ Näiteks rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsioon (COLREG), rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (SOLAS), meresõitu ohustava ebaseadusliku tegevuse tõkestamise konventsioon, rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOL).

²⁵ UNCLOS-i artikkel 21.

mitte ainult reaalne toru või kaabli parandamine. Kuna veepealne ja -alune taristu ning muud rajatised on sageli määratud riigi kriitiliseks taristuks, mis tagab elanikkonna kerksuse, on oluline saada rohkem teavet, kes teeb hooldustöid ja kas tegemist on usaldusväärse isikuga, sest enamasti ei tee taristu omanikud või valdajad neid töid ise, vaid need tellitakse. Ka praegu esitavad ettevõtjad andmed Kaitsevæele ja nende alusel annab Kaitsevægi nõusoleku. Tegelikult on sisuliselt tegu loa küsimisega. Kuna Kaitsevægi soovib laeva ja isikute tausta kontrollida, kuid see võtab aega, kehtestatakse taotluse vorm ning taotlemise kord ja loa andmise kord, vältimaks olukorda, kus andmed esitatakse näiteks tund aega enne tööde algust. Kuna taotlus kas rahuldatakse või mitte ja muid haldusmenetluses olevaid õigusi, nagu loa peatamine või väljaantud loa kehtetuks tunnistamine, ei kasutata, siis seadusega taotluse esitamise või loa andmisega seonduvat rohkem ei sätestata. Praegune praktika näitab, et üldjuhul on hooldustööd kavandatud tegevus ja isegi kui on avastatud katkestus või anomaalia, ei minda töid tegema kohe, vaid nende ettevalmistamine võtab natuke aega, mille jooksul jõutakse ka esitada andmed Kaitsevæele.

Taotleja on taristu või rajatise omanik või valdaja. Taotluses esitab ettevõtja järgmised andmed: 1) enda kontaktandmed; 2) tööde tegija (kontakt)andmed; 3) tööde toimumise aeg; 4) kasutatava laeva lipuriik ja tüüp, samuti laeva nimi, kutsung ja registreerimisnumber; 5) laeva kapteni nimi ja laevapere liikmete arv; 6) lähtesadam enne Eesti territoriaal- või sisemerre sisenemist ning Eesti sihtsadam ja eeldatav sihtsadamasse viibimise aeg; 7) Eesti territoriaal- või sisemerre sisenemise kuupäev, eeldatav kellaaeg (GMT)²⁶ ja koordinaadid; 8) Eesti territoriaal- ja sisemeres sõitmise ja tööde tegemise skeem; 9) tööde eesmärk ja kasutatavad seadmed. Tööde käigus tehtud salvestiste (pildid, video) koopiad tuleb esitada mereväele.

Loa taotlemisest peaks olema vabastatud riigiasutused, kes täidavad neile seadusega (laias tähenduses) pandud ülesandeid merel, kuid nad peaks oma tegevusest siiski teavitama (lõige 2), et tagada mereolukorrateadlikkus. Näiteks võib olla vaja täita navigatsiooniohutusega seotud ülesannet olukorras, kus laev on jätnud ankruga vette ja selle asukoha tähistanud või teada andnud; siis Riigilaevastik kontrollib üle, kas ankur on vee all selle koha peal, mis laev ütles, ja tähistab selle asukoha poiga.

§ 3. Kaitseliidu seaduse muutmise

Seotud eelnõu § 5 punktidega 3–5. Täpsem selgitus on antud eelnõu § 5 punktide 3–5 selgituse juures.

§ 4. Majandusvööndi seaduse muutmise

MVS-i muudatus on seotud RiPS-i lisatava §-ga 14² (vt eelnõu § 2 punkt 7), mis on seotud veetaluse taristu hooldustöödega seonduvate tegevustega. Veetaluse taristu ei asu ainult Eesti sise- ega territoriaalmeres, vaid ka majandusvööndis.

Majandusvöönd on väljaspool territoriaalmerd asuv ja sellega külgnev mereala, kus kehtib õiguslik erikord, millega reguleeritakse rannikuriigi õigusi ja jurisdiktsiooni ning teiste riikide õigusi ja vabadusi majandusvööndis.²⁷ Rannikuriigil on oma majandusvööndis muu hulgas õigus konventsiooni asjakohaste sätete alusel kohaldada jurisdiktsiooni tehissaarte, rajatiste ja seadmestike rajamisele ja kasutamisele.²⁸ Rannikuriigi jurisdiktsiooni kohaldatakse veel ka tolli, makse, tervishoidu, ohutust ja immigratsiooni reguleerivatele õigusaktidele.²⁹

²⁶ Greenwich Mean Time.

²⁷ UNCLOS-i artikkel 55.

²⁸ UNCLOS-i artikli 56 lõike 1 punkt b.

²⁹ UNCLOS-i artikli 60 lõige 2.

Kehtiv MVS on kehtestatud 1993. aastal ehk enne seda, kui Eesti suhtes hakati kohaldama UNCLOS-i. MVS-i on hiljem minimaalselt uuendatud, viimati 2019. aastal, kui muudeti veeluse kultuuripärandi peatükki.

Kuigi esmajoones on kohustus veelust taristut valvata ja kaitsta taristu omanikel ning valdajatel, on praeguses julgeolekuolukorras oluline, et ka riigiasutused seda teha aitavad. Selline tegevus on riigi ainupädevuses.³⁰ Üks abinõu on eelnõu § 1 punktides 4 ja 5 sätestatu, kuid selleks, et oleks juba ette teada, mida merel jälgida ning millal tuleks reageerida, on vaja ka taristu omanike ja valdajate panust. Selleks nähakse ette, et taristu omanik ja valdaja teavitavad Kaitseväge kõikidest kavandatavatest veeluse taristu hooldamisega seotud tegevustest, sealhulgas vaatlustegevustest. Võrreldes RiPS-is sätestatud nõudega taotleda luba sise- ja territoriaalmeres nendeks tegevusteks, ei saa majandusvööndis otsest loakohustust kehtestada selle erirežiimi tõttu. Küll on võimalik riigil kehtestada ohutusega seotud reegleid ning kui asutustel on teada, millised tööd on taristu omanik või valdaja tellinud, saab teisi laevu hoiatada või jälgida, et need töötavale laevale liiga lähedale ei läheks, või ka veenduda, et see on õige laev, mis seal tegutseb (seisab). Teavitamise vorm sisaldaks samu andmeid, mis sise- ja territoriaalmeres tegutsemise loa taotlus. Näiteks kui plaanitakse kogu pikkuses veeluse taristu vaatlustegevust, läbib see kogu mereala ning ettevõtjal on lihtsam esitada sarnased andmed kõikide mereala piirkondade kohta, sealhulgas teha üks joonis kogu tööpiirkonna ulatuse kohta. Sellega välditakse ka liigset halduskoormust veeluse taristu omanikule ja valdajale.

§ 5. Meresõiduohutuse seaduse muutmine

Eelnõu § 5 punktiga 1 muudetakse MSOS-i § 1 lõike 4 sõnastust, millised normid kehtivad MSOS-ist sõjalaeva suhtes ning millised lisaks Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite suhtes. Selle punktiga on seotud eelnõu § 5 punktid 2 ja 6. Kehtiva sõnastuse järgi laieneb sõjalaevale MSOS-i § 19 lõige 7 ja 11. peatükk, kui seadusega ei sätestata teisiti. Paragrahvi 19 lõige 7 on volitusnorm, millega on kehtestatud Vabariigi Valitsuse 27. mai 2022. a määrus nr 59 „Enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laeva side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded“. 11. peatükiga on reguleeritud veeliikluse ohutus veeteel. Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris³¹ olevad veesõidukid liigituvad peamiselt sõjalaevadeks, kuid seal võib olla ka abilaevasid ja muid veesõidukeid, kuid neid kõiki kasutatakse siiski sõjalisel otstarbel.

MSOS-i § 19 lõige 7 tunnistatakse kehtetuks (eelnõu § 5 lõige 6), sest side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuete kehtestamise jaoks puudub vajadus pärast nelja PPA laeva üleviimist Kaitseministeeriumi valitsemisalasse alates 1. jaanuarist 2023 ning kõikide teiste PPA laevade ja veesõidukite üleviimist Riigilaevastiku koosseisu alates 1. juulist 2023. Vabariigi Valitsuse 27. mai 2022. a määruse nr 59 reguleerimisalal on praegu kaks laeva. Riigilaevastik ei ole tuvastanud nende kahe laeva varustuses võrreldes teiste laevadega varustusnõuete erinevusi, mistõttu puudub vajadus nende kahe laeva jaoks eraldi määrust kehtestada. Juhul, kui siiski on vaja tulevikus kehtestada nõudeid Riigilaevastikus olevatele laevadele, saab seda teha majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrusega nr 233 „Laevade ohutusnõuded“, kasutades selleks näiteks määruse § 1 lõiget 5. Viimases on sätestatud, et

³⁰ See tähendab, et näiteks NATO ja Euroopa Liit ei saa liikmesriikide nimel tegutseda. Küll on võimalik riikidel omavahel kahe- või mitmepoolselt kokku leppida ühistegevusi, mis võivad sisaldada patrullimist merel ja muid tegevusi, et muu hulgas valvata ja kaitsta veelust taristut. NATO ja Euroopa Liit saavad kohaldada kaudseid tegevusi ning nn pehmeid meetmeid, mis ei sisalda vahetu sunni või jõu kasutamist ega muud taolist, samuti mitte korralduslikke küsimusi, kuidas riigid midagi tegema peaksid.

³¹ Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse § 77², kaitseministri 13. oktoobri 2022. a määrus nr 23 „Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registri põhimäärus“.

Transpordiamet võib laeva omaniku kirjaliku põhjendatud taotluse alusel teha erandi ja vabastada laeva selle määruse mis tahes ohutusnõude täitmisest meresõiduohutuse seadusest tuleneval alusel, kui on tagatud laeva ohutus.

Samuti ei ole vaja kehtestada side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõudeid sõjalaevale ning neid ei ole ka seetõttu kehtestatud. Valitsuse 27. mai 2022. a määruse nr 59 eelnõu koostamise seletuskirjas on selgitatud, miks ei ole määruhes nõudeid sõjalaevade kohta: *Määruse volitusnorm võimaldab kehtestada nõuded ka sõjalaevade side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise kohta, ent Kaitseministeeriumi hinnangul ei ole antud määruhes vajalik sõjalaevadele nõudeid esitada, mistõttu määruhes selliseid nõudeid ei käsitleta. See on ka põhjendatud, arvestades, et MSOS on mõeldud reguleerima tsiviiladministratsiooni järelevalve alla kuuluvate veesõidukite ja mereohutuse nõuetega seonduvat ning sõjalaevade nõuded kehtestatakse Kaitseministeeriumi valitsemisalas. Näiteks MSOS § 4 kohaselt³² laienevad sõjalaevadele üksnes teatud üksikud sätted MSOS-is. Eeltoodust tulenevalt muudetakse MSOS § 19 lõiget 7 esimesel võimalusel, et jätta sealt sõjalaevad välja.*³³

Tagamaks, et Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevad veesõidukid on merekõlblikud või sõidukõlblikud, sätestatakse eraldi nõuded eelnõu § 5 punktidega 3–5. Need uued MSOS-i lisatavad sätted tuleb lisada nende sätete hulka, mis kehtivad sõjalaeva või täpsemini Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite suhtes, ning seda eelnõu **§ 5 punktiga 1** ka tehakse.

Tuleb märkida, et MSOS-i § 1 lõike 4 uue sõnastuse järgi jagatakse sõjalaevade sätted kaheks: 1) nõuded, mis kehtivad kõikide sõjalaevade suhtes olenemata nende lipuriigi lipust, ning 2) nõuded, mis kehtivad ainult Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite ehk Eesti lipu all sõitvate veesõidukite (sõjalaevade) suhtes. Eesti ei tee lipu- ega rannikuriigina järelevalvet ega kehtesta tehnilisi nõudeid teise lipuriigi sõjalaevale, samas peab teise lipuriigi sõjalaev Eesti territoriaalmeres täitma neid nõudeid, mis on seotud navigatsiooniohutusega.³⁴

Kuna MSOS-i § 19 lõige 7 tunnistatakse kehtetuks, on vaja muudatus teha ka MSOS-i § 1 lõikes 4¹, milles käsitletakse seda, millised nõuded MSOS-ist kehtivad päästetööde paatide suhtes. Muu hulgas viidatakse § 19 lõikele 7, mis tuleb selle volitusnormi kehtetuks tunnistamise tõttu ka § 1 lõikest 4¹ välja jätta (eelnõu **§ 5 punkt 2**).

Eelnõu **§ 5 punktidega 3–5** lisatakse MSOS-i §-desse 12, 13 ja 17 uued lõiked, mis puudutavad Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevaid veesõidukeid. Sellega on omakorda seotud KaLS-i muutmispunkt (eelnõu **§ 3**). Sätete eesmärk on tagada Kaitseväe ja Kaitseliidu laevade ja väikelaevade merekõlblikkus ja sõidukõlblikkus ning kehtestada veesõidukitele sarnased nõuded. Regulatsiooni ei laiendata kuni 2,5-meetristele veesõidukitele (nt paatidele), nende merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse eest vastutab iga üksus ise.

Eelnõu **§ 5 punktiga 3** lisatakse uus lõige 7 MSOS-i §-i 12, eelnõu **§ 5 punktiga 4** uus lõige 10 MSOS-i §-i 13 ja eelnõu **§ 5 punktiga 5** uus lõige 10 MSOS-i §-i 17. Paragrahvis 12 käsitletakse laeva tehnilise järelevalve korraldamist. Tehniliseks järelevalveks loetakse laeva ning selle seadmete ja varustuse vastavuse kontrollimist rahvusvahelistes konventsioonides ja MSOS-is sätestatud nõuetele. Tehniline järelevalve seisneb tehnilises ülevaatuses ja pistelises kontrollimises.³⁵ Paragrahviga 13 reguleeritakse tehnilise ülevaatuses korraldamist ja liigitamist ning §-ga 17

³² Käesoleva eelnõu seletuskirja koostaja märkus: ilmselt mõeldud siiski MSOS-i § 1 lõiget 4.

³³ Leitav aadressil: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/cd4ee9b6-4603-49e1-87cc-6245ee81622d>.

³⁴ Vt näiteks UNCLOS-i artikli 21 lõike 1 punkt a, lõige 2.

³⁵ MSOS-i § 12 lõiked 1 ja 2.

reguleeritakse merekõlblikkuse tunnistuse ja sõidukõlblikkuse tunnistustega seonduvat. Merekõlblikkuse tunnistus ja sõidukõlblikkuse tunnistus on dokumendid, mis tõendavad, et laevale on tehtud nõuetekohane tehniline ülevaatus ning laev on tunnistatud merekõlblikuks või sisevetel sõidukõlblikuks ning et laev vastab ka teistele MSOS-is sätestatud nõuetele.³⁶

Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva üle teeb tehnilist järelevalvet Kaitsevägi³⁷. Sarnaselt tsiviillaevadega hõlmab tehniline järelevalve laeva ja väikelaeva ning nende seadmete ja varustuse vastavuse kontrollimist kehtestatud nõuetele. Tehnilist järelevalvet tehakse peamiselt tehnilise ülevaatusena. Nõuded laevale ja väikelaevale kehtestab Kaitseväe juhataja või tema volitatud isik, kes kehtestab ka tehnilise ülevaatus korra. Kui laev või väikelaev ning selle seadmed ja varustus vastavad kehtestatud nõuetele, antakse sellele laevale või väikelaevale kas merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistus. Selleks kehtestatakse muu hulgas laeva ja väikelaeva merekõlblikuks ja sõidukõlblikuks tunnistamise kord.

Oluline on märkida, et kui tehniline ülevaatus ning nõuded laevale ja väikelaevale oleks vaja kehtestada ainult Kaitseväe jaoks, võiks need kehtestada ka ilma, et seaduses selline kohustus sätestataks. Kuna aga samad nõuded kehtestatakse Kaitseliidu veesõidukitele ja tehakse nende üle järelevalvet (vt eelnõu § 3), on vaja need kehtestada seadusega. Kaitseliit on avalik-õiguslik juriidiline isik, mis tähendab, et Kaitseväele kehtestatavad nõuded kehtivad Kaitseliidu kohta ainult siis, kui need on kehtestatud seadusega. See tähendab, et nõuded ise ei pea olema seaduses, vaid Kaitseväele peab olema antud volitus kehtestada nõuded, mis kehtivad ka Kaitseliidu kohta. See on põhjus, miks lisatakse eelnõu §-ga 3 Kaitseliidu seaduse §-i 85 uus lõige 2², mille kohaselt teeb Kaitsevägi järelevalvet selle üle, kas Kaitseliidus täidetakse nõudeid, mis on sätestatud MSOS-is ning laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduses ning nende alusel antud õigusaktides. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadusest tuleneb kohustus esitada laeva ja väikelaeva andmed Kaitseväe ja Kaitseliidu veesõidukite registrisse.

Eelnõu § 5 punktiga 7 täiendatakse MSOS-i § 45 uue lõikega 5². Paragrahvi 45 reguleeritakse veeteel liiklemist, sätestades selleks üldised nõuded. Sama paragrahvi lõigetega 5 ja 5¹ antakse Transpordiametile õigus kehtestada ajutisi piiranguid, et tagada üldkasutataval veeteel laevaliikluse ohutus. Kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal võib olla samuti vajadus kehtestada ajutisi piiranguid. Aeg-ajalt tuleb need kehtestada väga kiiresti või põhjustel, mida ei saa Transpordiametile avaldada. Seetõttu antakse Kaitseväele õigus korraldada laevaliiklust ning kehtestada ajutisi piiranguid kõrgendatud kaitsevalmiduse, erakorralise seisukorra ja sõjaseisukorra ajal, samuti anda korraldusi Transpordiametile nende kehtestamiseks, et tagada üldkasutataval veeteel laevaliikluse ohutus. Seejuures eelistatakse, et Transpordiamet teeb seda ise Kaitseväe asjakohase nõude peale, kuid kui see ei ole ajaliselt võimalik või Transpordiamet ei saa seda teha muul põhjusel, teeb seda Kaitsevägi ise. Kõik vajalikud menetluslikud üksikasjad (soovide edastamise viisid, kontaktid jms) lepivad Kaitsevägi ja Transpordiamet omavahel kokku pärast eelnõukohase seaduse jõustumist. Kaitseväl on olemas asjakohased plaanid. Võimalik on korraldada ka sobivas formaadis õppusi, et seda kõike harjutada.

Eelnõu § 5 punktidega 8, 9 ja 11 on seotud seletuskirja sissejuhatavas osas selgitatud reformi järelkaja, mille alusel tehakse korrektiivid, kui hiljem arvamuse muutumise või praktika käigus ilmnenud täpsustuse vajadusega. Kaitseväe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (Politsei- ja Piirivalveameti laevade üleandmine Kaitseministeeriumi valitsemisalasse) 572 SE eelnõu koostamisel oli üks lähtepunkte, et laeva kaptenil või muu veesõiduki juhil on või peaks olema üks kontaktpunkt, kelle poole ta saab merel olles pöörduda, kuid hiljem praktika käigus on selgunud, et

³⁶ MSOS-i § 17 lõige 1.

³⁷ Tõenäoliselt antakse see ülesanne mereväele.

nii see siiski nii ei ole. Ühtset kontaktpunkti ei ole ning laeva kaptenid ja muude veesõidukite juhid ei suhtle üksnes ühe kontaktpunktiga (JRCC³⁸ Tallinnaga), vaid olenevalt teemast kas mereväe või JRCC Tallinnaga (vastavalt kas raadiokanal 69 või 16, harva ka digitaalsel kanalil 70). Seega tuleb vastavad parandused teha ka MSOS-is, et isikud teavitaks õiget asutust, ning samas tagada teatud juhtudel paindlik suhtlemisviis. Ühtlasi tuleb märkida, et kui näiteks laeva kapten ei teavita avastatud merereostusest või sellest, et ta selle ise tekitas, Kaitseväele, vaid JRCC Tallinnale, tuleb lugeda teade edastatuks, sest JRCC Tallinn edastab teate õigele asutusele ehk Kaitseväele, kes saab nii teate kätte.³⁹ Kui teadet üldse ei edastata, tuleb see lugeda teavitamiskohustuse rikkumiseks.

Eelnõu § 5 punktiga 8 asendatakse kahes eri paragrahvis sõna „politseiasutusele“ sõnadega „Politseija piirivalveametile või Kaitseväele“ – § 45 lõikes 12 ja § 90⁴ lõikes 1. Kehtiva § 45 lõikega 12 pannakse laeva kaptenile või väikelaeva või muu veesõiduki juhile kohustus kohe teatada õhuliini, kaabli, torujuhtme või muu hüdrotehnilise rajatise kahjustamisest politseiasutusele ja Transpordiametile ning võimaluse korral rajatise valdajale. Paragrahv 90⁴ on aga vastutuse peatükis ning selles sätestatakse, et kui laeva kapten või väikelaeva või muu veesõiduki juht jätab õhuliini, kaabli, torujuhtme või muu hüdrotehnilise rajatise kahjustamisest teavitamata, on tegu seaduse rikkumisega. Nimetatud juhul peab jääma laeva kaptenile või muu veesõiduki juhile paindlikkus otsustada, kummale raadiokanalile ta sellest teatab, tõenäoliselt pigem Kaitseväe kasutuses olevale raadiokanalile 69. Oluline on, et teave edastatakse, sest siis saab kiiresti reageerida, et objekt korda teha, samuti teatada teistele merel liiklejatele, mis piirkonnas sõites tuleb ettevaatlik olla.

Eelnõu § 5 punktiga 9 tunnistatakse kehtetuks MSOS-i § 47¹ lõige 3. Paragrahv 47¹ käsitletakse eripiirkondi ja varjumispaiku. Selle lõikes 3 on sätestatud sisuliselt kaks normi: 1) kes suunab laeva varjumispaika ja 2) kes osutab vajaduse korral hädasolevale laevale mereabiteenust.

Esimese puhul on praktika näidanud, et laeva ei suuna varjumispaika mitte ainult JRCC Tallinn, vaid seda võib teha ka Kaitsevägi, kui laeva kapten pöördub selle sooviga Kaitseväe poole ning laev ei ole tegelikult hädas. Kaitsevägi konsulteerib sellisel juhul alati ka JRCC Tallinnaga. Kui laev on hädas ja ta on pöördunud Kaitseväe poole, antakse juhtum kohe üle JRCC Tallinnale. Seega ei lähe lõikes sätestatud esimene lause praktikaga täpselt kokku ja on seetõttu eksitava sisuga. „Otsustab“ ei tähenda siin seda, kes vastutab, vaid kes suunab laeva realselt varjumispaika. Tegemist on pigem selgitava normiga, mis ei anna edasi praktikas toimuvaid tegevusi ega toiminguid. MSOS-is puudub vajadus üle korrata, kes vastutab Eestis merepääste eest, sest see on juba sätestatud politsei ja piirivalve seaduse § 3 lõike 1 punktis 4.

Teisel juhul on pandud Kaitseväele, PPA-le ja Transpordiametile⁴⁰ kohustus osutada hädasolevatele laevadele mereabiteenust (Maritime Assistance Service – MAS). Esiteks on ainult riigiasutustele kohustuse panemine ebavõrdne kohtlemine, sest eraõiguslikud isikud suudavad seda teha sama edukalt ja mõnikord isegi paremini. Kui anda see õigus eraõiguslikele isikutele, saaks riigiasutused tegeleda muude ülesannetega, sest mereabiteenuse vajaduse korral ei ole veesõiduk ega selle pardal olevad inimesed hädas (kuigi aeg-ajalt võib see juhtum üle minna merepäästeks). Teiseks ei ole sulgudes olev MAS täpselt mereabi selles tähenduses, nagu seda võiks välja lugeda.

Võttes arvesse mõlema lause puudulikkust, on õigusselguse huvides parem see kehtetuks tunnistada. Selle tulemusena ei vähene puudutatud isikute teadlikkus ega halvene otsingu- ja päästetööde kvaliteet. Lisaks analüüsib ja koostab Siseministerium praegu uut otsingu- ja päästetööde

³⁸ Ingl Joint Rescue Coordination Centre – lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskus.

³⁹ Teabe edastamise põhimõte, kui see on kogemata saadetud valele adressaadile, tuleneb haldusmenetluse seadusest (vt nt § 15 lõige 4).

⁴⁰ Alates 1. juulist 2023 läks see ülesanne üle Riigilaevastikule, kelle laevastiku koosseisu PPA ja Transpordiameti laevad läksid.

kontseptsiooni, mille tulemusena vaadatakse üle ka MAS-i regulatsioon ning vajaduse korral valmistatakse ette korrektsed asjakohased nõuded.

Eelnõu § 5 punktiga 11 uuendatakse § 72 lõike 1 sõnastust. Kehtiva sõnastuse järgi on laevaõnnetuse korral Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud teatama õnnetuse asjaoludest viivitamata Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele. Eesti merealadel ja sisevetel toimunud laevaõnnetusest on kapten, reeder või laevaagent kohustatud teatama viivitamata politseiasutusele ning kui õnnetusega kaasneb reostus või selle oht, siis ka Keskkonnaametile. Politseiasutus teatab laevaõnnetusest viivitamata Kaitsevæle, Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele.

Sõnastuse muutmise eesmärk on 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“ (vt nt § 10 lõige 3, § 18 lõige 2).

Uues sõnastuses vahetavad asukohta lõike esimene ja teine lause. Uue sõnastuse kohaselt on laeva kapten, reeder või laevaagent kohustatud teatama Eesti päästepiirkonnas toimunud laevaõnnetusest viivitamata PPA-le (ehk JRCC Tallinnale). Laevaõnnetuse korral on Eesti riigilippu kandva laeva kapten või reeder kohustatud õnnetuse asjaoludest teatama viivitamata Transpordiametile ja OhutusjuurdLuse Keskusele. Muudatus otsustati teha seetõttu, et inimelude päästmine on alati esikohal ning seejärel saab juba teavitada õnnetuse asjaoludest Transpordiametit ja OhutusjuurdLuse Keskust.

Eelnõu § 5 punktid 10 ja 12 on omavahel seotud reidil olevale laevale teenust osutavate laevadega. Reidil olevale laevale teenust pakkuv ja osutav laev (edaspidi *reiditeenust osutav laev*), olenemata selle kogupikkusest ja -mahutavusest, peab olema varustatud nõuetele vastava A-klassi automaatse identifitseerimissüsteemi (Automatic Identification System – AIS) seadmega (edaspidi *AIS-seade*) (eelnõu § 5 punkt 10). Sätte asukoht on valitud ökonoomiat silmas pidades. Juhul, kui panna nõue MSOS-i § 53¹ lõike 3 ette, oleks vaja muuta ka lõiget 3 selleks, et välistada nende laevade puhul AIS-seadme paigaldamise nõue, mis on loetletud lõike 3 punktis 2 (see punkt tühistaks eespool oleva nõude).

Juhul, kui laeval juba ei ole peal nõuetekohast AIS-seadet ning ta osutab reiditeenust juba enne kõnesoleva eelnõukohase seaduse jõustumist ja jätkab seda ka hiljem, antakse ülemineku aeg kuus kuud, mille jooksul ta peab nõuetekohase AIS-seadme laeval kasutusele võtma (eelnõu § 5 punkt 12). Kuna AIS-seadmed ei ole kuigi kallid⁴¹, on kuus kuud piisav aeg, et iga reiditeenust osutava laeva omanik jõuaks soetada nõuetekohase AIS-seadme ja paigaldada selle laevale. Eelnõu koostamise ajal on teada seitse laeva, kes praegu reiditeenust osutavad ja keda see nõue puudutab.

Eesmärk on paremini jälgida piirirežiimist kinnipidamist ehk teha järelevalvet riigipiiri ja piiripunkti vahelisel alal ning tagada tõhusamalt õiguskord Eesti merealal. Järelevalvet ei tehta üksnes sadamas või sisemeres, vaid ka territoriaalmeres. Kuna osa reidikohti asub navigatsioonihooajal väga tiheda väikelaevaliiklusega piirkonnas, on vaja neid laevu eristada teistest laevadest ja väikelaevadest, kellel ei ole AIS-seadme paigaldamise kohustust, et saada parem ülevaade sellest, milliseid laevu reiditeenust osutavad laevad teenindavad ning kas peetakse kinni kõikidest nõuetest, sealhulgas kehtestatud sanktsioonidest.

⁴¹ Hinnad algavad mõnesajast eurost olenevalt tootjast ja sellest, mis lisafunktsioone veel tahetakse.

Teenuseid osutavad vastava tegevusloaga ettevõtted, kasutades selleks spetsiaalseid laevu, mille kogumahtuvus võib jääda alla 300 ja millel seega ei ole kohustust paigaldada AIS-seadet. Reidil peatuvatele laevadele osutatakse eri teenuseid, nagu:

- 1) isikute transport laevalt piiripunkti või piiripunktist laevale (meeskonnaliikmete vahetus, eri inspektorite pardale toimetamine, jäälootside transport);
- 2) laevade varustamine kütuse (punkerdamine), määrdeainete või muu kaubaga, mida on vaja selleks, et jätkata laeva edasist transiiti merel;
- 3) laevadelt jäätmete vastuvõtmine (pilsivesi ja muud jäätmed, mis tekivad laeva normaalsel käitamisel).

3.2. Kaitsevæle antavate volituste põhiseaduspärasuse analüüs⁴²

Eelnõuga reguleeritakse küsimusi, mis on seotud peamiselt KAPO-le seadusega antud (haldus)ülesannete täitmisega. Kaitsevæle antakse edasilükkamatu pädevus kohaldada riikliku järelevalve meetmeid Eesti merealal ja väikesaartel, kui esineb oht inimese elule ja tervisele, olukordades, kus sündmuse lahendaks KAPO. Nimetatud edasilükkamatu pädevus reguleeritakse seadusega. Lisaks antakse Kaitsevæle õigus rakendada merel veesõidukite või muu ujuvvahendi või nendel viibivate isikute vastu jõudu, kui selle eesmärk on tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht või kõrvaldada korrariikkumine, sealhulgas juhul, kui veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi või riigi julgeoleku või põhiseadusliku korra kahjustamiseks. Oluline ei ole, kas see veesõiduk või ujuvvahend on Eesti sisemeres, territoriaalmeres või majandusvööndis ning kas veesõiduk on startinud Eesti või välisriigi sadamast. Riigi ülesanne on tagada sisemine ja väline rahu. Kaitsevæle võib piiratud ulatuses anda üle riigi sisemise rahu tagamise ülesandeid, kuid selliste ülesannete andmisel on vaja tagada võimalike riivete intensiivsust tasakaalustavad küllaldased kontrollivõimalused ja menetluslikud garantiid.⁴³

1) Korrakaitselikud volitused peavad olema Kaitsevæle pandud ülesannete lütkadeta täitmiseks vajalikud ning riivete intensiivsust tasakaalustavad küllaldased kontrollivõimalused ja menetluslikud garantiid

Kaitsevæle antakse edasilükkamatu pädevus kohaldada riikliku järelevalve meetmeid Eesti merealal või väikesaarel aset leidnud juhtumi korral, mis ohustab vahetult inimese elu ja tervist, juhul ja nii kaua, kui PPA või KAPO ei saa või ei saa õigel ajal ise meetmeid kohaldada. See tagab lütkadeta ning tõhusa sisemise ja välise rahu kaitsmise süsteemi.⁴⁴ Kuna alates 1. jaanuarist 2023 vähenes PPA võimekus reageerida Eesti merealal ja väikesaartel toimunud juhtumitele, võib lähim ja kiireim jõud olla Kaitsevægi. PPA reageeris esimesena sageli ka nende juhtumite korral, mis on muidu KAPO lahendada. Piiratud avalike vahendite tingimustes võib eri ülesannete täieliku lahutamise asemel reguleerida ressursside ühist kasutamist, jagatud pädevust ja koostööd. Kaitsevægi saab kohaldada edasilükkamatu pädevuse raames riikliku järelevalve meetmeid seni, kuni KAPO või KAPO asemel PPA saab ise ülesandeid täitma asuda.

Jõu kasutamise rakendamise õiguse andmine merel veesõidukite või muu ujuvvahendi või nendel viibivate isikute vastu, kui selle eesmärk on tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht või kõrvaldada korrariikkumine, sealhulgas juhul, kui veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi või riigi julgeoleku või põhiseadusliku korra kahjustamiseks, sarnane

⁴² Analüüs on koostatud sarnaselt Kaitsevæe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (Politsei- ja Piirivalveameti laevade üleandmine Kaitseministeeriumi valitsemisalas) 572 SE seletuskirjas selgitatuga, sest põhimõtted, miks selline õigus antakse, on samad.

⁴³ RKPJKo 19.12.2019, 5-19-38/15, p 93.

⁴⁴ RKPJKo 19.12.2019, 5-19-38/15, p 92.

edasilükkamatu pädevuse andmise õigusega, kuid täidab lünka, mis võib tekkida nn hallis alas tegutsemise korral, kus ei ole kohe selge, kas tegemist on sõjalise või muu rünnakuga, mida on vaja tõrjuda.

2) Säilima peab nii pädevuse kui ka volituste jaotuse põhistruktuur

Avaliku korra tagamine, kus põhirõhk on riigi julgeoleku tagamisel, on Eesti merealal ja väikesaartel KAPO pädevuses ning sageli on aidanud sündmusi lahendada PPA kui üldkorrakaitseorgan. Kaitseväele antav edasilükkamatu pädevus ei muuda PPA ega KAPO eri- ega üldpädevust, kuid võimaldab kiiret sekkumist ja abi juhul ja nii kaua, kui KAPO ei saa ise või ei saa õigel ajalaegselt tegutseda. Kaitseväe edasilükkamatu pädevus võimaldab Kaitseväl kiiresti reageerida ohule või korrariikumisele ning kohaldada edasilükkamatuid meetmeid, kuni PPA või KAPO saabub. Edasilükkamatud meetmed võivad olla riikliku järelevalve üldmeetmed ning KorS-i §-des 30, 32 ning 44–52 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmed, samuti võib Kaitsevägi kohaldada meetmete tagamiseks vahetut sundi, olenevalt ohu või korrariikumise iseloomust ja reageerimisvajadusest. Asjaolu, et mõnel üksikjuhtumil võib Kaitseväe kohaldatud meetmetest piisata juhtumi lõplikuks lahendamiseks, ei muuda õiguslikku pädevuse jaotust KAPO ja Kaitseväe vahel – hinnangu sellele, kas juhtum on lõpetatud või on vaja lisasekkumist, annab KAPO, isegi kui see otsus tehakse Kaitsevält saadud teabe alusel.

Kui Kaitseväele antakse õigus kasutada merel veesõidukite või muu ujuvvahendi või nendel viibivate isikute vastu jõudu, on Kaitseväl iseseisev otsustusõigus ning see toetab merepiiri valvamise ja kaitse ülesande täitmist. Merepiiri valvamise üks osa on piirirežiimi tagamine sise- ja territoriaalmeres. Ka selle ülesande täitmisel ei muutu ühegi asutuse eri- ega üldpädevus, vaid see täidab lünka, mis võib tekkida nn hallis alas tegutsemise korral, kus ei ole kohe selge, kas tegemist on sõjalise või muu rünnakuga, mida on vaja tõrjuda. Jõu kasutamise õigus võimaldab kiiret sekkumist ja ohu tõrjumist.

3) Korrakaitseliste meetmete kohaldamise õiguse andmine peab olema demokraatliku õigusriigi põhimõtte järgi rangelt piiratud ja selle üle peab olema tagatud tõhus tsiviilkontroll

Kaitseväe sekkumine isiku elu ja tervise kaitseks on selgelt piiritletud nii geograafiliselt (Eesti mereala ja väikesaared) kui ka ajaliselt (KAPO või PPA saabumiseni või korrariikkuja üleandmiseni KAPO-le). Kaitsevägi saab sekkuda ainult juhtudel, kui KAPO või tema asemel PPA ei saa või ei saa õigel ajal tõrjuda vahetut ohtu isiku tervisele või elule. Eelkõige on tegemist olukorraga, kus Kaitseväe edasilükkamatu pädevuse puudumisel jääks riikliku järelevalve ülesanne täitmata või selle täitmisel esineks oluline viivitus. See tähendab, et kannatanu jääks õigeaegse abita ning korrariikkuja ohjamiseks ei kohaldataks meetmeid õigel ajal. KAPO on kohustatud esimesel võimalusel Kaitsevält ohuolukorra lahendamise üle võtma ja sellega Kaitseväe edasilükkamatu pädevus lõppeb.

Riikliku järelevalve kohaldamise üle teenistuslikku järelevalvet ei tehta.⁴⁵ Välistatud ei ole vaide esitamine haldusorganile endale – kas Kaitseväele või KAPO-le lähtuvalt sellest, kumb andis haldusakti või tegi toimingut, mida isik soovib vaidlustada –, kes lahendab selle ka lõplikult.⁴⁶ Riikliku järelevalve käigus antud haldusaktide ja tehtud toimingute üle teeb järelevalvet halduskohus halduskohtumenetluse seadustikus sätestatud tingimustel ja korras. Arvestada tuleb seda, et Kaitsevägi ei tegutse edasilükkamatu pädevuse teostamisel KAPO nimel, vaid on selles ulatuses iseseisev korrakaitseorgan ning ka enda haldusaktide osas vaideorgan ja vastustaja.

Kui Kaitseväele antakse õigus kasutada merel veesõidukite või muu ujuvvahendi või nendel viibivate isikute vastu jõudu, lähtutakse samadest põhimõtetest, mis edasilükkamatu pädevuse andmise korral.

⁴⁵ Vabariigi Valitsuse seaduse § 96 lõike 6 punkt 1.

⁴⁶ Haldusmenetluse seaduse § 73 lõige 2.

Lisanduda võib aga uus isik, kes võib esitada vaide – välisriik (lipuriik) või välisriigis asuv veesõiduki omanik. Sellisel juhul lahendatakse vaidlus rahvusvaheliste õigusaktide alusel ja korras.

4) Välistatud peab olema see, et riigi sisemise rahu tagamise ülesanded pannakse Kaitseväele ulatuses, mis kahjustab tema riigikaitseülesannete täitmist

Kavandatud regulatsiooni kohaselt ei tohi Kaitseväe sekkumine takistada oluliselt Kaitseväe põhiülesannete täitmist. Selle hinnangu annab iga kord mereväe operatsioonikeskus koostöös reageeriva ressursi ehk laevaga. Eespool kirjeldatust tulenevalt on eelnõu koostaja seisukohal, et Kaitseväele seadusega erandlike korrakaitseliste erimeetmete andmine eesmärgiga tõrjuda Eesti merealal ja väikesaartel vahetu oht inimeste elule ja tervisele või tõkestada rünne olukorras, kus sündmuse lahendaks KAPO, on põhiseaduspärane.

5) Kaitseväe edasilükkamatu pädevuse raames kohaldatavad riikliku järelevalve meetmed ning jõu kasutamise korral merel veesõidukite või muu ujuvvahendi või nendel viibivate isikute vastu peavad olema kooskõlas põhiseadusega, sealhulgas tuginema õiguslikule alusele, olema proportsionaalsed ja kohaldatud kooskõlas hea halduse põhimõttega

Kaitseväl on edasilükkamatu pädevuse raames volitus kohaldada riikliku järelevalve üldmeetmeid ning KorS-i §-des 30, 32 ja 44–52 sätestatud riikliku järelevalve erimeetmeid, samuti vahetut sundi, olenevalt ohu või korrariikkumise iseloomust ja reageerimisvajadusest. Riikliku järelevalve meetmete kohaldamisel on riivatud vaba eneseteostust kaitsev Eesti Vabariigi põhiseaduse (edaspidi PS) § 19, vabadust ja isikupuutumatus kaitsev PS-i §-d 20 ja 21, eraelu ja kehalist puutumatus kaitsev PS-i § 26, omandi puutumatus kaitsev PS-i § 32, kodu puutumatus kaitsev PS-i § 33 ning üldist liikumisvabadust tagav PS-i § 34.

Jõu kasutamise regulatsiooni puhul ei kohaldata KorS-i, kuid seadusega on sätestatud KorS-is olev proportsionaalsuse põhimõtte vahetu sunni kohaldamise korral. Kaitsevägi võib veesõiduki või muu ujuvvahendi sundpeatada või sundida selle Eesti sise- ja territoriaalmerest lahkuma. Kui nimetatud meetmete rakendamisega ei saa või ei saa õigel ajal tõrjuda kõrgendatud vahetut ohtu, võib Kaitsevägi veesõiduki või muu ujuvvahendi uputada. Enne jõu rakendamist hoiatab Kaitsevägi isikut, kelle suhtes või kelle omandis või valduses oleva veesõiduki või muu ujuvvahendi suhtes ta kavatses jõudu rakendada. Hoiatamisest võib loobuda, kui hoiatamine ei ole võimalik vahetu kõrgendatud ohu tõrjumise või korrariikkumise kõrvaldamise kiire vajaduse tõttu. Relvastatud jõudu tuleb kasutada viisil, mis nii isikut kui ka üldsust eeldatavalt kõige vähem kahjustab. Relvastatud jõu kasutamine peab olema proportsionaalne, arvestades taotletavat eesmärki ja kiireloomulist kohaldamist nõudvat olukorda, ja relvastatud jõudu võib kasutada vaid nii kaua, kui selle eesmärk on saavutatud või seda ei ole enam võimalik saavutada. Jõu kasutamise korral on riivatud samad PS-i paragrahvid, välja arvatud § 33 (kodu puutumatus).

Vaba eneseteostust kaitsev PS-i § 19 on lihtsa seaduse reservatsiooniga põhiõigus, mille esemelisse kaitsealasse jääb mistahes vaba tahte väljendus, mis ei ole teiste põhiõigustega kaetud. Vaba eneseteostust riivab ka ettekirjutus taluda riikliku järelevalve meetme rakendamist, isegi kui adressaat ei pea selleks ise midagi tegema. Vabadust kaitsev PS-i §-d 20 ja 21, eraelu ja kehalist puutumatus kaitsev PS-i § 26, omandi puutumatus kaitsev PS-i § 32 ja üldist liikumisvabadust tagav PS-i § 34 on kvalifitseeritud seaduse reservatsiooniga põhiõigused (v.a PS-i § 32 lõige 2, omandi kasutamine), mille piiramise tingimused on sätestatud põhiseaduse vastavas sättes.

Põhiõiguse riive on põhiseaduspärane siis, kui sekkumiseks on olemas seda lubav norm ja piirang on vastavuses riive eesmärgiga. Eelnõuga antakse Kaitseväele edasilükkamatu meetme kohaldamise pädevus ning määratakse kindlaks Kaitseväe volitused riikliku järelevalve üld- ja erimeetmete ja vahetu sunni kohaldamisel. Riikliku järelevalve ja vahetu sunni kasutamise põhiõiguspärasust on hinnatud Kaitseväe korralduse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse (Politsei- ja

Piirivalveameti laevade üleandmine Kaitseministeeriumi valitsemisalasse) 572 SE seletuskirjas, mistõttu seda siin seletuskirjas uuesti ei hinnata.

Jõu kasutamine veesõiduki või muu ujuvvahendi ja nendel olevate isikute vastu ei erine paljuski KorS-is sätestatud vahetust sunnist, kuid on peamiselt mõeldud sõjalise riigikaitse meetmena. Seega leiab eelnõu koostaja, et arvestades seadusega seatavaid jõu kasutamise piiranguid ning asjaolu, et seda kasutatakse juhul, kui muid meetmeid kohaldada ei ole, on jõu kasutamise regulatsioon kooskõlas põhiseadusega. Kaitsevägi peab alati ka jõu kasutamise rakendamisel silmas pidama proportsionaalsuse põhimõtet. Meetmete rakendamine on põhiseaduspärane, kui sekkumiseks on olemas seda lubav norm ja see norm vastab PS-ile. Vastasel juhul ei ole võimalik Kaitseväel vahetut ohtu tõrjuda ning Kaitsevägele korrakaitse ülesande ja jõu kasutamise õiguse andmine on eesmärgipäratu ega kaitse õigushüvet.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõuga ei ole kasutusele võetud uusi termineid ega määratlusi.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu õigusega.

6. Seaduse mõjud

1. Kaitsevägele KAPO ülesannete täitmiseks edasilükkamatu pädevuse andmine ja Kaitsevägele jõu kasutamise õiguse andmine tsiviillaevade vastu

Kaitsevägele antakse eelnõuga õigus reageerida mis tahes merelisele ohule, ka siis, kui see ülesanne on seaduse järgi KAPO täita. Need ülesanded ei sisalda teabe kogumist, vaid ülesandeid, mille täitmiseks on vaja füüsiliselt reageerida, et oht tõrjuda. Kui ohu peaks tõrjuma tegelikult teine asutus, täidab Kaitsevägi ülesannet seni, kuni asutus, kelle ülesanne see muidu oleks, suudab ülesande täitmise üle võtta (edasilükkamatu pädevus). Peale selle saab Kaitsevägi õiguse rakendada jõudu veesõiduki või muu ujuvvahendi ja sellel viibivate isikute vastu, kui selle eesmärk on tõrjuda veesõidukist või muust ujuvvahendist tulenev vahetu oht või kõrvaldada korrarikkumine, sealhulgas juhul, kui veesõidukit või muud ujuvvahendit võidakse kasutada Eesti merealal asuva elutähtsa teenuse osutaja taristu või sadama, teise veesõiduki või muu ujuvvahendi või riigi julgeoleku või põhiseadusliku korra kahjustamiseks. Kohaldatav meede peab olema proportsionaalne ohu suurusega; kõige äärmuslikum meede, mida kohaldada võib, on veesõiduki või muu ujuvvahendi uputamine.

Sihtrühm:

Muudatuste peamine sihtrühm on Kaitsevägi, kes saab õigusi juurde merel reageerida mis tahes merelt tulenevale ohule selleks, et tagada avalik kord, riigi julgeolek ja piirirežiimi nõuete täitmine. Lisaks kuulub sihtrühma KAPO, kelle koostööd Kaitseväega eelnõu positiivselt mõjutab. Kaudselt on sihtrühmad ka kõik merel järelevalvega seotud ülesandeid täitvad valitsusasutused, sest Kaitsevägi saab nende asemel reageerida vahetule ohule merel, kui see asutus ise ei saa reageerida või ei saa reageerida õigel ajal.

Teise sihtrühma moodustavad piirirežiimi rikkujad merel, merealal liikuvad laevade, väikelaevade ja muude veesõidukite käitajad, samuti väikesaarte elanikud ja külastajad ning elutähtsa teenuse osutajad (ettevõtjad), kelle taristu või sadama kaitseks võib Kaitsevägi reageerida, et tõrjuda vahetu oht.

1.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest eelnõuga plaanitud muudatuste tulemusel paraneb riigi reageerimisvõime Eesti merealal. Eestis on mereliste ülesannetega asutusi üle kümne, seega üsna killustunud. Ohud merel on samuti eri laadi – alustades illegaalsest kalapüügist ja sukeldumisest (muinsus)kaitse all olevatele vrakkidele kuni terrorikuritegude ja hübriidtegevusteni. Kuna merel on pidevalt Kaitseväge, mitte teised asutused, saab ka Kaitseväge sündmusele esimesena reageerida, kuid kui tal seda õigust ei oleks, võib tekkida olukord, kus Kaitseväge, olles läheduses, ei reageeri, sest tal puudub selleks õigus, seades nii ohtu näiteks inimeste elu ja tervise või veealuse taristu. See tähendab, et muudatustel on üldiselt positiivne mõju ohuolukordadeks valmisolekule, sest Kaitseväge ei pea viivitama sündmusele reageerimisega hindamaks, kas ta võib reageerida.

Eelnõuga on tagatud, et seniseid ülesandeid Eesti merealal täidetakse vähemalt samal tasemel. Kaitseväge saab edasilükkamatu pädevuse reageerida inimeste elu ja tervist vahetult ohustavatele juhtumitele Eesti merealal ja väikesaartel ülesannete puhul, mida tavapäraselt täidab KAPO. Kaitseväge saab samad vahendid ja õigused, mis on praegu KAPO-l nende ülesannete täitmiseks. Selliste ülesannetega on tihedalt seotud Kaitseväele antav õigus kasutada jõudu, sest jõu kasutamine erimeetmena tähendab üldjuhul vahetut ohtu inimese elule ja tervisele või veesõidukile, vee all ja vee peal olevale taristule või muule sellisele, millele reageerimise ja mille hiljem uurimise õigus on seadusega antud KAPO-le.

Sarnaselt PPA ülesannete täitmiseks edasilükkamatu pädevuse andmisega võib väikesaartele reageerimine pikeneda seoses sellega, et Kaitseväge hindab, kas reageerimine võib mõjutada Kaitseväge enda ülesannete täitmist või mitte. See võib mõjutada väikesaartel toimepandud süütegude ennetamist ja lahendamist, kuna Kaitseväge saab sekkuda üksnes juhul, kui on vahetu oht inimeste elule ja tervisele.

Kaitseväele õiguste andmine reageerida merel mis tahes olukorras ei mõjuta otseselt välissuhteid, kuid mõju võib tekkida juhul, kui Kaitseväge, reageerides mõnele sündmusele, kasutab jõudu, sealhulgas relvastatud jõudu mõne välisriigi lipu all sõitva laeva suhtes. Lipuriik võib sellele reageerida, edastades näiteks noodid Eestile, või reageerida muul viisil (olenevalt olukorrast ja riigist). Arvestades sündmuste esinemise sagedust, on mõju väike, kuid kui sündmus toimub, võib selle mõju olla suur.

1.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi. Samuti ei ole alust arvata, et keskvalitsuse ja väikesaarte kohalike omavalitsuste suhted halveneksid seetõttu, et Kaitseväge võib KAPO ülesannete täitmiseks edasilükkamatu pädevuse raames reageerida vahetule ohule.

Mõju riigiasutuste korraldusele on positiivne, kuid väike, sest eelnõukohase seadusega ei jagata asutuste vahel ülesandeid ümber. Suurim mõju on Kaitseväge, täpsemalt mereväe tegevusele, sest ta saab õiguse reageerida mis tahes ohule merel. Selle mõju suurust on keeruline prognoosida, sest kui sääraseid sündmusi, millele tuleb reageerida, ei toimu, on mõju väike, kuid kui mõni sündmus toimub, võib selle mõju olenevalt sündmuse iseloomust ulatuda keskmisest väga suureni. Mõju sagedus on pidev, sest Kaitseväge peab olema valmis reageerima igal ajal. Valmisoleku aja sisse jäävad ka reageerimiseks vajalik väljaõpe ja õppused, kus harjutatakse sündmustele reageerimist.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas **demograafilist mõju**, ega **mõju majandusele, regionaalarengule** ega **elu- ja looduskeskkonnale**, samuti pole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

2. Veealuse taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevustest ning muudest sise- ja territoriaalmeres tehtavatest tegevustest teavitamine või nendega seotud loa taotlemine

Eelnõuga pannakse kohustus taotleda territoriaalmeres merealuse taristu hooldamisega seotud tegevuste (vaatlus, parandamine jne) jaoks luba ning kohustus teavitada majandusvööndis tehtavatest tegevustest. Muudest tegevustest, mis pole juba seadustega reguleeritud, tuleb Kaitseväge teavitada ja saada nende nõusolek. Seda on vaja selleks, et merel patrullivad Kaitseväge laevad või muul viisil merel toimuvat jälgivad asutused teaks, et tegemist on seadusliku tegevusega. Vastasel korral võib Kaitseväge kasutada jõudu, et ebaseaduslik tegevus tõkestada. Samuti täidab hooldustöödega seotud tegevustest teavitamine riigi julgeoleku tagamise eesmärki, sest muu hulgas kontrollitakse töötegijate tausta, kui töid ei tee taristu omanik või valdaja ise. Riigiasutused, kes tegutsevad merel, peavad oma tegevusest teavitama.

Sihtrühm:

Peamise sihtrühma moodustavad veealuse taristu ja rajatiste omanikud ning valdajad, samuti need isikud, kes soovivad tegutseda merel peamiselt vee all muul põhjusel, mis ei ole veel seadusega reguleeritud.

Teise sihtrühma moodustab Kaitseväge, kes loob mereolukorratedlikkust ja tagab merel piirirežiimi.

Kolmanda sihtrühma moodustab kogu Eesti elanikkond, kes tarbib teenuseid, mida tarnitakse veealuse taristu kaudu.

2.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju välissuhetele puudub.

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest parem mereolukorratedlikkus loob parema merejulgeoleku ja see omakorda parema eelduse, et veealune taristu jääb puutumatuks. Seejuures tuleb märkida, et teatavasti ei saa mõistlike kuludega tagada veealuse taristu puhul täielikku kaitset, mis tähendab, et jääb teatud tõenäosus, et veealust taristut kogemata või pahatahtlikult kahjustatakse. Seda on aga võimalik minimeerida, kui mereolukorratedlikkuse raames on teada, kes, millal ja kus veealust taristut hooldab, et mitte reageerida juhtudel, kus seda vaja ei ole. Terve ja toimiv veealune taristu on üks majandusjulgeoleku alustalasiid.

2.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Mõju riigiasutuste korraldusele on väike. Mõjutatud on peamiselt Kaitseväge, kellele tuleb taotlus esitada ja kes seda menetleb ning keda tuleb teavitada muudest tegevustest. Kuna taotlust menetlevate isikute arv võrreldes kogu Kaitseväge koosseisuga on väike, on ka mõju väike. Samuti ei ole võimalik taotluste arv suur, mistõttu ei ole ka töökoormus suur. RiPS seab juba praegu paljudel juhtudel kohustuse saada nõusolek Kaitsevält paljudeks tegevusteks, mistõttu need lisanduvad teavitamised ning loa taotlemine taristu ja rajatiste korral ei kasvata töökoormust kuigi palju. Kaitseväge teeb seda tööd nagunii iga päev, selline teenus on tagatud ööpäev läbi.

2.3. Mõju majandusele

Eelnõus sätestatu mõjutab majandust pigem kaudselt, sest terved ja toimivad veealune taristu ja rajatiseid tagavad kogu elanikkonna ja ka ettevõtjate jaoks andmeside liikumise, elektrivõrgu töö ning gaasiga varustatuse. Loa taotlemine ja teavitamine hooldustöödest ei mõjuta taristu omanikke ega valdajaid kuigi palju, sest seda tehakse teatud ulatuses ka praegu ning see on pikemas plaanis nende

endi huvides, sest nii suudetakse koostöös tagada parem mereolukorrateadlikkus ja sealt edasi kiirem reageerimine kahtlasele tegevusele taristu läheduses.

Eelnõus sätestatu ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas **demograafilist mõju**, ega **mõju elu- ja looduskeskkonnale** ega **regionaalarengule**, samuti ei ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

3. Tehniline järelevalve Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite üle

Eelnõu kohaselt teeb Kaitseväge Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris olevate veesõidukite üle järelevalvet. Eesmärk on tagada, et registris olevad veesõidukid on merekõlblikud või sõidukõlblikud. Selleks lisatakse asjakohane säte nii MSOS-i kui ka KaLS-i. Samuti antakse MSOS-iga Kaitsevägele õigus kehtestada: 1) Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva tehnilise ülevaatuse kord, 2) tehnilised nõuded nendele laevadele ja väikelaevadele ning 3) laeva ja väikelaeva merekõlblikuks või sõidukõlblikuks tunnistamise kord.

Sihtrühm:

Sihtrühma, keda eelnõus sätestatu mõjutab, moodustavad Kaitseväge ja Kaitseliit. Täpsemalt need üksused, kes kasutavad veesõidukeid ja kelle üle Kaitseväge järelevalvet teeb, samuti Kaitseväes järelevalvet tegev üksus.

3.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju välissuhetele puudub.

Mõju riigi julgeolekule on positiivne ja suure mõjuga, sest ainult merekõlblike ja sõidukõlblike laevadega ja väikelaevadega on võimalik täita ülesandeid merel ja siseveekogudel.

3.2. Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele

Mõju kohaliku omavalitsuse korraldusele puudub, sest eelnõus sätestatu ei puuduta neile seadustega pandud ülesannete täitmist ega lisa uusi.

Eelnõus sätestatu ei mõjuta muude riigiasutuste korraldust peale Kaitseväge, samuti mõjutab Kaitseliitu⁴⁷. Kaitseväel ja Kaitseliidul on hulk⁴⁸ veesõidukeid, mis on registreeritud Kaitseväge ja Kaitseliidu veesõidukite registris. Ka praegu tehakse neile tehnilist ülevaatust, kuid seda ei tehta ühtsete nõuete alusel. Kuna ka praegu toimub teatud ulatuses kontrollimine, siis pärast eelnõukohase seaduse jõustumist ei suurene Kaitseväge töökoormus märgatavalt. Alguses on vaja üle vaadata ja kehtestada kõik vajalikud nõuded ning korrad, kuid pärast nende valmimist jääb üksnes rutiinne kontroll kooskõlas kehtestatud korraga.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset**, sealhulgas **demograafilist mõju**, ega **mõju majandusele, regionaalarengule** ega **elu- ja looduskeskkonnale**, samuti ei ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

4. AIS-seadme paigaldamise kohustus

Eelnõuga pannakse reidil olevate laevade teenindamisega tegelevatele veesõidukitele, kellel ei ole praegu kohustust AIS-seadet paigaldada, A-klassi AIS-seadme paigaldamise kohustus. A-klassi AIS-seadme omamise kohustus on Eesti sadamat külastaval reisilaeval ning 300-se ja suurema kogumahutavusega laeval, mis ei ole reisilaev. Reidil olevaid laevu teenindavad aga ka väiksema mahutavusega laevad, kellel on vaja selleks tegevusluba. Selleks, et tõhusamalt kontrollida laevade liikumist ja tegevusloaga veesõidukeid, muu hulgas piirirežiimi ja sanktsioonide nõuetest

⁴⁷ Kaitseliit on avalik-õiguslik juriidiline isik.

⁴⁸ Täpne arv on piiratud juurdepääsuga teave.

kinnipidamist, on vaja teada, kuidas ja kus need veesõidukid liiguvad. Ilma AIS-seadmeta on seda väga keeruline teha. A-klassi AIS-seade tuleb reidil olevaid laevu teenindavatel laevadel paigaldada kuue kuu jooksul alates eelnõukohase seaduse jõustumisest.

Sihtrühm:

Sihtrühma moodustavad need veesõidukid, mis peavad eelnõukohase seaduse jõustumise järel soetama ja paigaldama veesõidukile nõuetekohase A-klassi AIS-seadme. Eelnõu koostamise ajal on selliseid veesõidukeid seitse, kellele on antud luba teenust osutada, kuid kellel puudub A-klassi AIS-seade. Kokku on lubatud reidil olevatele laevadele teenust osutada 51 veesõidukil (sh lootsilaevad).⁴⁹

4.1. Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele

Mõju välissuhetele puudub.

Mõju riigi julgeolekule on positiivne, sest see parandab mereolukorrateadlikkust ja järelevalve kvaliteeti ning tagab, et laevad ei osutaks teenust nendele laevadele, kellele seda ei tohi osutada, näiteks sanktsiooni all olevatele laevadele.

4.2. Mõju majandusele

Mõju majandusele on kaudne. Sihtrühm, kes peab paigaldama A-klassi AIS-seadme, on võrreldes kõikide laevadega, kellel on õigus sadamates ja reidil olevatele laevadele teenust osutada, väike. AIS-seadmed ei maksa palju⁵⁰ võrreldes laeva enda maksumuse või muude seadmete maksumusega, seetõttu ei ole tegemist ebaproportsionaalse nõudega. Üleminekuajana määratud tähtaeg ei ole samuti ebamõistlik, vaid piisav selleks, et laeva omanik jõuaks soetada AIS-seadme. Nendel laevadel, kes plaanivad alustada teenuse osutamist pärast eelnõukohase seaduse jõustumist, peab olema A-klassi AIS-seade juba tegevuse algusest alates.

Kavandatavad muudatused ei evi **sotsiaalset, sealhulgas demograafilist mõju, ega mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele, regionaalarengule ega elu- ja looduskeskkonnale**, samuti ei ole tuvastatud muud otsest või kaudset mõju.

Kokkuvõte mõjust eraõiguslike isikute halduskoormusele

Eelnõuga plaanitaval muudatustel on väike mõju Kaitseväe nende üksuste tegevusele, kes kasutavad veesõidukeid. Kaitseväge teeb tehnilist järelevalvet nende veesõidukite üle, mida nad varem ise kontrollisid. Samas peavad nad hakkama täitma Kaitseväge kehtestatud nõudeid, kuid see ei ole suure mõjuga, sest koostöö Kaitseväega käib ka praegu.

Kodanike halduskoormust kõnesoleva eelnõuga plaanitavad muudatused ei mõjuta.

Veealuse taristu ja rajatiste omanike ning valdajate halduskoormus oluliselt ei kasva, sest nad esitavad hooldustöödega seotud andmeid ja teavitavad nendest ka praegu. Eelnõuga pigem täpsustatakse, millal tuleb esitada taotlus ja millal teavitada. Nendel isikutel, kes soovivad merel peamiselt vee all tegutseda muul põhjusel, mis ei ole juba seadusega reguleeritud ja mis ei ole vahetult seotud rahumeelse läbisõiduga, tekib väike halduskoormus, sest nad peavad teavitama Kaitseväge kavandatavast tegevusest. Osa neist teeb seda juba praegu, kuigi kohustust ei ole, kuid osa mitte. Viimastele tekib väike halduskoormus teavitamiskohustuse tõttu.

⁴⁹ Elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) andmed.

⁵⁰ AIS-seadmed maksavad mõnesajast eurost paari tuhande euroni olenevalt sellest, milliseid lisafunktsioone soovitakse seadmele soetada.

7. Seaduse rakendamiseks seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ning tulud

Kohalikele omavalitsusele ei kaasne eelnõukohase regulatsiooniga ühtegi kulu ega saada ka tulu. Samuti ei panda talle seadusega uusi ülesandeid ega muudeta olemasolevaid, mistõttu ei kaasne kohalikele omavalitsusele eelnõukohase seadusega mingeid tegevusi.

Riigiasutustest tekib õigusi ja seega eri tegevusi Kaitseväele, kes saab muu hulgas juurde õiguse reageerida merelistele ohtudele. See tähendab Kaitseväe (peamiselt mereväe) jaoks uusi tööülesandeid ja oskusi, mille täitmiseks on vaja üle vaadata või kehtestada uued tegevusjuhendid. See on ühekordne ülesanne ja ei vaja lisatööjõudu ega kordade kehtestamise järel ümberkorraldusi Kaitseväes.

Kaitseväge peab muu hulgas üle vaatama ja välja töötama uued väljaõppe kavad, mis võivad lisanduda merel mis tahes merelisele ohule reageerimise õiguse saamise tõttu, ning plaanima asjakohase väljaõppe. Üks selline ülesanne on pardumine teisele veesõidukile. Väljaõppe korraldamine vajab raha, kuid seda on võimalik korraldada Kaitseväe eelarve piires.

Tulud

Eelnõukohase seaduse jõustamisega ei kaasne riigieelarve tulu. Eelnõuga ei kehtestata kohustust tasuda riigilõivu taristu ja rajatiste hooldustöödega seotud tegevuste jaoks taotluse menetlemiseks.

Kulud

Riigile ei too eelnõukohase seaduse rakendamine lisakulutusi. Kõik vajalikud kulutused jäävad riigieelarve, sealhulgas Kaitseväe, Kaitseväe ja teiste asutuste eelarve piiresse. Kaitseväe jaoks vajaliku väljaõppe kulud kavandatakse Kaitseväe eelarve planeerimisel. Väljaõppeks kuluvat summat ei ole võimalik öelda. See oleneb sellest, milliste uute ülesannete alast väljaõpet nad saanud ei ole, kuid see selgub täpsemas koostöökokkuleppes KAPO-ga.

8. Rakendusaktid

Eelnõukohane seadus sisaldab järgmisi volitusnorme:

1. RiPS-i § 14² lõige 3: Taristu ja rajatiste hooldamisega seotud tegevusteks loa taotlemise ja andmise korra ning loa taotlemise vormi kehtestab riigikaitse korraldamise valdkonna eest vastutav minister määrusega. Riigikaitse korraldamise valdkonna eest vastutav minister on kaitseminister. Määruse eelnõu kavand on seletuskirja lisas.
2. MSOS-i § 13 lõige 10: Kaitseväe ja Kaitseväe veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva tehnilise ülevaatus korra ning tehnilised nõuded laevadele ja väikelaevadele kehtestab Kaitseväge. Kaitseväe juhataja käskkirjaga kehtestatakse tehnilise ülevaatus korra ning tehniliste nõuete eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.
3. MSOS-i § 17 lõige 10: Kaitseväe ja Kaitseväe veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva merekõlblikuks ja sõidukõlblikuks tunnistamise korra kehtestab Kaitseväge. Kaitseväe juhataja käskkirjaga kehtestatakse veesõidukite registris oleva laeva ja väikelaeva merekõlblikuks ja sõidukõlblikuks tunnistamise korra eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

Kaitseväele uue ülesande (tehnilise järelevalve tegemine) lisandumisega on vaja muuta ka Vabariigi Valitsuse 21. juuni 2018. a määrust nr 45 „Kaitseväe põhimäärus“. Põhimääruse §-i 19 lõikesse 2 on vaja lisada mereväele uus ülesanne, mis on seotud tehnilise järelevalve tegemisega. Selleks lisatakse

punkt 7 tekstiga „7) korraldada meresõiduohutust Kaitseministeeriumi valitsemisalas“. Eelnõu kavandit seletuskirjale ei lisata.

Eelnõukohase seaduse jõustumisega muutub kehtetuks Vabariigi Valitsuse 27. mai 2022. a määrus nr 59 „Enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laeva side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded“, sest selle volitusnorm § 19 lõikes 7 tunnistatakse kehtetuks.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemi kaudu Siseministeeriumile, Kliimaministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Välisministeeriumile ja Justiitsministeeriumile ning arvamuse andmiseks Kaitseväele ja Kaitseleiidule, samuti Logistika ja Sadamate Liidule, Eesti Laevaomanike Liidule ning veealuse taristu omanikele.