



Kliimaministeerium
info@kliimaministeerium.ee
Suur-Ameerika 1
15006, Tallinn, Harju maakond

Teie 06.03.2024 nr 1-4/24/1265

Meie 14.03.2024 nr 1.2-3/24/3930-2

Meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu

Transpordiamet tutvus ametile edastatud meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu, seletuskirja ja rakendusaktide kavanditega.

Transpordiametil on nimetatud dokumentide osas järgmised tähelepanekud:

1. MSOS-s on ekslikult kasutusel maismaa kohta käiv mõiste madalik. Eelnõu punktis 11 MSOS § 18 täiendamisel lõikega 3 on samuti kasutatud sõna „madalikule“. Selgitame, et madalik on madalam koht maismaal, mille vastandsõna on kõrgustik. Madal on kõrgem koht meres, laevalt vaadatuna madalam koht, madal erineb madalikust asukoha poolest.¹ Seetõttu palume nii eelnõus MSOS § 18 lg 3 kui MSOS § 18 lg 2 p-s 1, § 69 lg 1 p-s 6 ja lg 2 p-s 5 ning § 69¹ lg-s 2 asendada sõna „madalik“ sõnaga „madal“ vastavas käändes, et seaduses kasutataks korrektset merendusterminoloogiat.
2. Eelnõu punkti 31 MSOS § 47 lg 4 sõnastuse järgi saaks välja lugeda, et Riigilaevastik hooldab, paigaldab, haldab ja arendab ainult ujuvmärgistuse tulesid. Vastavalt TRAM ja RIL koostöölepingule Riigilaevastik paigaldab, hooldab ja haldab ujuvmärgistust merealal ja laevatatavatel sisevetel ning haldab ja hooldab püsimärkide tulesid. Kesklaine sagedustel navigatsiooniparandi signaali väljastavaid raadiojaamu Riigilaevastik ainult ei hoolda, vaid nad ka haldavad ja arendavad neid. Eelpool nimetatud koostöölepingus on kirjas (p 4.1.8), et RIL ülesanne on DGNSS (diferentsiaal parandeid väljastavad raadiojaamad) tugijaamade- ja kaugseirejaamade haldamine.
Seetõttu teeme ettepaneku sõnastada § 47 lg 4: „(4) Üldkasutataval veeteel hooldab, paigaldab, haldab ja arendab ujuvmärke ja püsimärkide tulesid ning mere-raadionavigatsiooni tugijaamade seadmeid Riigilaevastik.“.
3. Transpordiametile jääb arusaamatuks eelnõu punktis 34 MSOS § 47 lg 5³ kehtestamisega tekkiv kohustus Transpordiametil oma mõõdistustööd kooskõlastada Kaitseväe ja Kaitsepolitseiametiga. Kas Transpordiamet hakkab edaspidi oma iga-aastaseid mõõdistusplaane KAPO-ga kooskõlastama? Mõõdistatavad alad on üle Eesti ja võivad jooksvalt muutuda sõltuvalt sellest, kus ilm paremini mõõdistustööd teha laseb. Seletuskirjas on selgitatud, et lisada Kaitsepolitseiamet nende asutuste hulka, kellega tuleb esitatud andmete väljastamise taotlus kooskõlastada. Andmete väljastamine ja Transpordiameti poolt mõõdistuse teostamine on erinevad tegevused.

¹ „Veaohklikke merendustermineid“ <https://digiajakiri.transpordiamet.ee/view/310308800/14/>

4. Teeme ettepaneku muuta MSOS § 58² lg 4¹ ja sõnastada järgmiselt: „(4¹) Lootsimiseks lootsimispiirkonda rajatud uues sadamas, kus ei ole võimalik praktiseerida käesoleva paragrahvi lõike 4 kohaselt, peab loots läbima käesoleva seaduse § 7 punkti 11 kohast tegevusluba omavas mereõppeasutuses Transpordiameti heaks kiidetud õppekava kohase koolituse, mis hõlmab lootsimise praktiseerimist kuni kümme korda valmendil asjaomase lootsi juhendamisel ning sooritama kvalifikatsioonieksami asjaomase sadama jaoks.“. Selgitus: Mereõppeasutus omab MSOS § 7 punkti 11 kohast tegevusluba ning valmendi on sertifitseeritud klassifikatsiooniühingu poolt. Transpordiamet teeb mereõppeasutuste üle järelevalvet ja kontrollib ka valmendite klassifikatsiooniühingu ja tootja sertifikaatide kehtivust ning klassifikatsiooniühing ja tootja kinnitavad, milliseid praktilisi harjutusi on võimalik valmendi peal teha.
5. Teeme ettepaneku eelnõu punktis 52 MSOSi § 58² lg 4² sõnastuse muutmiseks:
 - 5.1. Välja tuleks jätta sõnad „või nende puudumise“,
Selgitus: Kui lootsimist ei ole võimalik praktiseerida laevade puuduse tõttu, siis on lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmise või piirangu kaotamise mõttes tegemist uue sadamaga, millele kohaldub juba § 58² lg 4¹.
Transpordiametil on küsimus, kas on vaja tekitada juurde halduskohustust kohustusliku lootsiteenuse pakkumise näol sadamates, kus viimase 12 kuu jooksul ühtegi laeva ei käi. Ettepanek on käsitleda selliseid sadamaid uute sadamatena ning suunata lootsiteenus piirkondadesse, kus teenust vajatakse, kuid teenusepakkujaid napib, nt Väinamere transiitliiklus.
 - 5.2. Välja jätta sõnad „vähemalt kümme korda“
Senise sõnastuse puhul puudub kutsetunnistuse saamiseks praktilise lootsimise kohustus (§ 58² lg 4). Siin tekib vastuolu sama sättega: lg 4 nõuab lootsimise praktiseerimist asjaomase lootsi juhendamisel vähemalt 10 korda, käesolev eelnõu sätestab, et vähemalt 10 korda võib teha valmendil.
Siit ka järgmine vastuolu: millise mereõppeasutuse valmendi peal praktiseeritakse. See tähelepanek kehtib ka § 58² lg 4¹ kohta.
 - 5.3. Välja jätta sõna „lisaks“. See on mittevajalik toreduslik lisand.
6. Teeme ettepaneku sõnastada eelnõu punktis 53 MSOS § 58⁵ punktid 2-3 järgmiselt:
 - 6.1. "2) esitama Transpordiametile lootsi kutsetunnistuse saamiseks lootsi või lootsikandidaadi allkirjastatud taotluse, käesoleva seaduse § 58¹ lõigetes 1–5 ja § 58² lõigetes 2–4² nimetatud lootsimiste või töökogemuse tõendamiseks vajalikud dokumendid, kui need ei ole kättesaadavad Transpordiameti peetavast andmekogust, ning avamerelootsi kutsetunnistuse taotlemisel käesoleva seaduse § 7 punkti 11 kohast tegevusluba omava mereõppeasutuse väljastatud tunnistused Transpordiameti heaks kiidetud õppekavade "Läänemere avamerelootside koolitus" ja "Polaarvetes sõitva laeva käitamine" läbimise kohta;"
Selgitus: Transpordiamet teostab mereõppeasutuste järelevalvet. Transpordiamet on nimetatud õppekavad heaks kiitnud, mis on leidnud kinnitust ja tõendab vastavust Läänemere riikide lootsikomisjoni (Baltic Deep-Sea Pilots - BPAC) mudelkursusele vastava avamerelootsi õppekavale ning 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) ja koodeksi A osa jaotise A-V/4-1 kohase polaarvetes tegutsevate laevade põhiväljaõppe standardile.
 - 6.2. "3) korraldama lootside väljaõpet nende lootsimispiirkonnas kavandatava navigatsiooni olukorra muudatuse korral, uute sadamate kasutusele võtmisel, sadamat külastatavate laevade vähesuse korral või vajadusel enne kvalifikatsioonieksamit."

Selgitus: Tulenevalt eelnevatest muudatustest tuleb ka siin nimetada olukord, kui sadamaid ei külasta piisavalt laevu ning lootsi tööandja peab korraldama lootsikandidaatidele vastava väljaõppe/praktika enne kvalifikatsioonieksamit.

7. Teeme ettepaneku täiendada eelnõu punktis 55 MSOS § 60¹ pealkirja: „Mitme laeva samaaegne lootsimine Väinamere kohustusliku lootsimise ala transiitliikluses“. § 60¹ esialgne mõte oli, et ainult Väinamere transiitliikluses võib tekkida vajadus korraga mitut laeva lootsida.
- 7.1. MSOSi § 60¹ lõikes 4 nähakse ette laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonda kuuluva laevaliiklusteeninduse (ingl k Vessel Traffic Service; VTS) teavitamine. See ei ole kohane, sest Väinameres ei ole VTS-piirkonda.
- 7.2. Teeme ettepaneku täiendada MSOS paragrahvi 60¹ lõikega „Mitme laeva samaaegse lootsimise korra kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.“ ning töötada rakendusakt.
8. Teeme ettepaneku täiendada MSOSi § 58¹ lõiget 5, et avamerelootsi kutset võib taotleda Eesti meresõidudiplomit omav isik:
(5) Avamerelootsi kutset võib taotleda Eesti meresõidudiplomit omav isik, kes on töötanud kaptenina või vanemtüürimehena laeval kogumahutavusega 3000 ja enam vähemalt kuus aastat või merelootsina vähemalt kuus aastat ja omab vanemmerelootsi kutset.”
Sellega võivad taotleda kõikide riikide kodanikud avamerelootsi kutset, kui on läbinud EMERA koolitused.
9. Teeme ettepaneku täiendada MSOS § 90² lõikega 2:
„(2) Mitme laeva samaaegse lootsimise nõuete rikkumise korral iga samaaegselt lootsitava laeva eest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.“. Selgitus: mitme laeva samaaegse lootsimise nõuete rikkumise karistus peab olema mõjus, et seda ei võetaks kergekäeliselt.
10. Teeme ettepaneku täiendada MSOS § 94¹³ lõikega 1¹: „(1¹) Kohustusliku lootsimise alas mitme laeva samaaegse lootsimise nõuete rikkumise eest, kui laev ei ole vabastatud kohustuslikust lootsimisest – karistatakse rahatrahviga kuni 300 trahviühikut.“.
11. Seletuskirja tuleks lisada selgitus, kuidas laeva kapten saab esitada märkusi lootsimise kvaliteedi või lootsikviitungi kohta. Elektroonilisele lootsikviitungile ei ole laeva kaptenil enam võimalik oma märkusi lisada. Riigilaevastiku kodulehele luuakse väli, kuhu kapten saab 24 tunni jooksul lootsikviitungi väljastamisest kanda oma märkused lootsimise ja lootsikviitungi kohta.
12. Seletuskirja lk 12 eelnõu § 1 p 38 selgituses kasutatud MSV Botnica asemel on korrektne kasutada MPSV Botnica².
13. Seletuskirja punktis 6 seaduse mõjud (lk 31): Kavandatava muudatuse nr 2 esimesest lausest tuleks välja jätta sõnad „või täielikult“, kuna lootsipraktika täielikult valmendil sooritamine on juba varasemalt seaduses reguleeritud.
- 13.1. Hinnata tuleks mitme laeva Väinamere kohustusliku lootsimise alas samaaegse lootsimise (sisenemata sadamasse) mõju järgmistes valdkondades: majandus (tulud-kulud), meresõiduohutus, merekeskkonna kaitse ja merereostuse vältimine, mereturvalisus (julgeolek). Kui ilma lootsita laev põhjustab laevaõnnetuse (kas on olemas kõik need asjad/märgid, mida loots jälgib kui läheb laevale/on laeva pardal, kokkupõrge, madalale sõit, kaotab ankru, tulekahju vms), merereostuse (kütus, reovesi, prügi jmt), mereturvalisus (lohistab ankrut mööda merepõhja, või seirab muud moodi sisemere liiklust või põhja või jätab maha midagi). Puudub Mereväe riskihinnang.

² <https://www.ts-shipping.com/fleet/botnica/?lang=en>

14. Seletuskirja punktis 8 „Rakendusaktid“ selgitatakse ekslikult majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. veebruari 2003. a määruse nr 35 „Siseveelaeva laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord ning diplomile ja kutsetunnistusele kantavate andmete loetelu“ muutmise vajadust sarnaselt reisilaevade määrusele. Reisilaevade määrus puudutab miinimumkoosseisu. Seetõttu on viide määruse nr 35 muutmisele ekslik ning seletuskirja rakendusakti kavand nr 2 peab käima mitte määruse nr 35 vaid majandus- ja kommunikatsiooniministri 08.09.2005 määruse nr 102 „Siseveelaevade miinimumkoosseisu määramise nõuded ja siseveelaeva ohutu mehitatuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“ kohta.
15. Seletuskirja punktis 8 „Rakendusaktid“ selgitatakse, et majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määruse nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“ muudatused tehakse Transpordiameti andmekogu vastutavaks töötlejaks määramise tõttu. Seletuskirja lisaks oleva rakendusakti kavandis nr 7 plaanitud muudatustega oleks tulemus vastupidine seletuskirjas selgitatule: Transpordiamet lakkaks olemast volitatud töötleja ning vastutavaks töötlejaks jääks Kliimaministeerium. Sellises olukorras peaks Transpordiamet hakkama EMDE-le juurdepääsu taotlema.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Kristjan Truu

direktor

Raul Tell

6205704 Raul.Tell@transpordiamet.ee