

Märkuste tabel

| Justiitsministeerium | MKM-i kommentaar |
|--|--|
| <p>Eelnõu § 1 punkt 34 – MSOS § 20 lõikes 3¹ sätestatakse, et mereõppeasutuse auditeeritud kvaliteedisüsteem peab vastama Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (<i>International Organization for Standardization – ISO</i>) standardile 9001. Seletuskirja kohaselt täpsustatakse standardi numbrit, millele kvaliteedisüsteem vastama peab, kuna seniajani vastav selgitus seaduse tasandil puudus ning võis tekitada küsimuse, millist konkreetset kvaliteedisüsteemi standardit silmas peetakse.</p> <p>Põhiseaduse § 3 lõikes 1 ja 2 on sätestatud, et riigivõimu teostatakse üksnes põhiseaduse ja sellega kooskõlas olevate seaduste alusel. Seadused avaldatakse ettenähtud korras ning täitmiseks kohustuslikud saavad olla üksnes avaldatud seadused. Õigusnormi ülesanne kontinentaalses õigussüsteemis on anda küllaldaselt üldised, kättesaadavad ja mõistetavad käitumisreeglid. Üksikisikule õigusi ja kohustusi loovad õigusnormid peavad sisalduma õigusaktis, olema vastu võetud selleks ette nähtud korda järgides ning avaldatud. Õigusakti iseloomustavad kriteeriumid on õigusakti andnud organ ning õigusnormide sisaldumine õigusaktis. Õigusakti andnud organi näol ei saa olla tegemist igasuguse isikuga, vaid õigusakti andmise õigusel peab olema seaduslik alus. Seadusliku aluse põhimõte nõuab, et riigivõimu teostamiseks on alati vajalik selleks ettenähtud luba. Seadusliku aluse põhimõte on seotud õigusriikliku täitevvõimu tegevuse etteennustatavuse nõudega. Määratlemata isikute ringile saab õigusi kohustusi luua õigustloov akt. Riigikohus on leidnud (15.12.2008.a lahend nr 3-4-1-14-08), et täitmiseks kohustuslikud saavad olla üksnes õigusnormid, mille on vastu võtnud kohast menetlust järgides organ, kellele on</p> | <p>Arvestatud</p> <p>MSOS § 20 lõike 3¹ sõnastust on muudetud selliselt, et kvaliteedisüsteemi nõuetelevastavust eeldatakse, kui see vastab ISO standardile.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>põhiseadusega antud pädevus kehtestada üldkohustuslikke õigusnorme (vt lisaks õiguskantsleri 9.07.2012.a esitatud ettepanekut eelnõule 403SE standardite regulatsiooni kohta ka1).</p> <p>Justiitsministeeriumi hinnangul ei saa standard olla üldkohustuslik õigusnorm, millele saaks eelnõus viidata. Sellest tulenevalt tuleks eelnõus loobuda standardi kohustuslikkusele viitava regulatsioonist.</p> <p>Kuna standard ei ole õigusnorm, mis sisaldub õigusaktis, siis ei saa olla selle järgimine ka kohustuslik. Justiitsministeeriumi arusaama kohaselt on standardisüsteemi eesmärgiks ennekõike hõlbustada kaubanduslikke suhteid kahe eraõigusliku isiku vahel, kuid see ei tähenda automaatselt, et riik peaks muutma standardite järgimise kohustuslikuks.</p> | |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 49 – avaliku teabe seaduse § 43¹ lõige 1 sätestab andmekogu mõiste, mille üks osa on asutamine konkreetsete ülesannete täitmiseks. Seega ei saa seaduses sätestada, et andmekogu eesmärgiks on andmetöötlus (nt arvestuse pidamine, ülevaate omamine, andmete kogumine), vaid see tuleb siduda konkreetse avaliku ülesandega (nt järelevalve teostamine jne). Eeltoodust tulenevalt palume sätte sõnastust parandada.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu on täiendatud andmekogu pidamise eesmärgi selgema sõnastusega (MSOS § 29 lg 1¹).</p> |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 53 – seletuskirjast puuduvad selgitused § 1 punktiga 53 kavandatavate muudatuste kohta. Palume seletuskirja täiendada. Ühtlasi märgime, et Justiitsministeeriumi hinnangul ei ole proportsionaalselt piiritletud MSOS § 29 lõikega 6 kavandatav sõnastus: „Meresõidudiplomi, kutsetunnistuse, kinnituslehe ja muu tunnistuse väljastamiseks on registri pidajal õigus esitada päringuid ja saada andmeid rahvastikuregistrist, isikut tõendavate dokumentide andmekogust ja teistest riigi andmekogudest.“ Seletuskirjas tuleks kindlasti täpsustada ja näitlikustada, mis eesmärgil ja millistele teistele andmekogudele päringuid on võimalik esitada.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |
| <p>Eelnõu § 1 punkti 70 kohaselt täiendatakse MSOS § 45 lõikega 9², mille kohaselt esitab MSOS § 45 lõikes 9 nimetatud kooskõlastuse saamiseks tegevuse korraldaja vähemalt 30</p> | <p>Arvestatud</p> <p>MSOS § 45 lõikes 9² on asendatud „päevad“ läbivalt „tööpäevade“ mõistega, korrigeerides vastavalt ka päevade arvu.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>päeva enne kavandatud tegevuse algust ning sukeldumiste, miinitõrjetööde ja lõhkekehade kahjutustamise puhul hiljemalt üks tööpäev enne tegevuse algust Veeteede Ametile kirjaliku taotluse, milles on kirjeldatud kavandatavat tegevust ning määratud selle läbiviimise piirkond ja aeg. Veeteede Amet annab kirjalikus vormis kooskõlastuse või teavitab kooskõlastuse mitteandmise põhjustest 30 päeva jooksul kirjaliku taotluse laekumisest arvates, kuid mitte hiljem kui 1 päev enne kavandatava tegevuse algust. Kui taotlus esitatakse üks tööpäev enne tegevuse algust, kuidas saab siis Veeteede Amet anda kooskõlastust 30 päeva jooksul kirjaliku taotluse laekumisest arvates? Kui on kirjas, et kooskõlastus antakse või selle mitteandmisest teavitatakse mitte hiljem kui üks päev enne kavandatava tegevuse algust, siis kuidas on see sõnastus omavahel kooskõlas. Kui taotlus esitatakse üks tööpäev enne tegevuse algust, kuidas on võimalik, et Veeteede Amet suudab ka samal ajal selle kooskõlastuse anda, arvestades, et tegelikult on kavandatud aega 30 päeva kooskõlastuse andmiseks? Lisaks märgime, et sõnastuses tuleks läbivalt kasutada ühesuguseid mõisteid kas „päev“ või „tööpäev“.</p> | <p>Sätte sõnastust on täpsustatud. Veeliiklust takistavaks tegevused võib jagada kahte gruppi: tegevused, mida saab pikemaajaliselt ette planeerida ja tegevused, mille järgi vajadus võib ilmned ootamatult, milleks on sukeldumine, miinitõrjetöö ja lõhkekeha kahjutustamine. Vastavalt sellele on eelnõus nähtud ette erinevad tähtajad Veeteede Ametilt loa saamise taotluse esitamiseks ja selle läbivaatamiseks. Vastavas osas on täiendatud ka eelnõu seletuskirja.</p> |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 71 – MSOS § 47 lõigetes 4¹ ja 4² nähakse ette hüdrograafiliste mõõdistustööde ja navigatsioonimärgistuse rajamise kooskõlastamise regulatsioon. Nimetatud regulatsioon ei ole esiteks kooskõlas haldusmenetluse seadusega (edaspidi HMS), kuna haldusorgani seisukoht, olgu see siis kooskõlastuse, nõusoleku, heakskiidu või arvamuse vormis, ei ole iseseisvaks haldusaktiks. See tähendab, et kooskõlastus ei saa omada väljapoole suunatud mõju ega tuua vahetult kaasa õigusi või kohustusi väljapool seisvatele isikutele. Arusaadavalt soovitakse vastava kooskõlastusega reguleerida aga just haldusväliste isikute õigusi ja kohustusi, mistõttu kvalifitseerub selline tegevus haldusakti andmise menetluse alla. Teiseks, vastavalt põhiseaduse § 3 lõikes 1 sätestatud seaduse reservatsiooni printsiibile, peab igal põhiõiguse riivel peab olema seaduslik alus. Sellega seondult tõstatame küsimuse</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu on täpsustatud selliselt, et hüdrograafilise mõõdistustöö tegemiseks on vaja Veeteede Ameti luba. Vastavas osas on täiendatud ka eelnõu seletuskirja.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>toodud regulatsiooni põhiseaduspärasuse suhtes, kuna MSOS § 47 lõikes 42 nähakse haldusakti väljastamise keeldumise alustena ka juhendites ja soovitustes toodu. Kolmandaks ei ole HMS §-ga 15 kooskõlas haldusaktist väljastamisest keeldumine, kui isik ei ole esitanud nõutavaid andmeid või jooniseid. Kooskõlastamist puudutava märkuse raames tuleb üle vaadata ka eelnõu § 1 punktis 70 kavandatud MSOS § 45 lõike 9² muudatus.</p> | |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 85 – MSOS § 57¹ lõige 6¹ hõlmab olukorda, kus lootsitasõidu tegevusloa tähtaeg on lõppenud ning seda ei ole pikendatud. Kehtiva õiguse kohaselt (MSOS § 57²) tuleb lootsitasõidu loa kehtivusaja pikendamise taotlemisel loa kehtivusaja pikendamiseks sooritada lootsitasõidu eksami teoreetiline osa. Kavandatava muudatuse kohaselt peab üksnes eksami teoreetilise osa tegema ka juhul, kui tegevusloa taotletakse uuesti (eelmine on kehtetu ja seda ka ei pikendatud). Seega kehtestatakse samad tingimused kahele õiguslikult erinevale olukorrale – pikendamisele ja loa taotlemisele kuni 12 kuud pärast eelmise loa kehtetuks muutumist. Selgitust sellele seletuskirjast ei nähtu. Samuti ei laiene lootsitasõidu loa taotlejale MSOS § 57¹ lõigetes 3 ja 4 sätestatud sadamakülastuse arvu nõue, kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest on möödunud kuni 24 kuud. Ka seda ei ole seletuskirjas sisuliselt põhjendatud. Vaadeldes kavandatava muudatusega kaasnevat tegevusloa kontrollieseme tingimuste leevendamise ulatust ja võrreldes seda tegevusloa pikendamise eeldustega, siis saab järeldada, et sisuliselt ei ole pikendamisel ja tegevusloa uuesti taotlemisel kuni 12 kuud eelmise loa kehtivusaja lõppemist mingit vahet. Eelnõu § 1 punktis 85 kajastatud muudatuste sisuliste põhjenduste osas tuleb seletuskirja oluliselt täiendada, sh selgitada eeltoodud aspekte.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõus on muudetud MSOS § 57¹ lõikes 6¹ sätestatud ning ühtlasi tunnistatakse kehtetuks lootsitasõidu loa pikendamise regulatsioon, kuivõrd sisuliselt on tegemist uue lootsitasõidu loa väljastamisega, mitte olemasoleva loa pikendamisega. Vastavas osas on täiendatud ka eelnõu seletuskirja.</p> |
| <p>Eelnõu § 1 punkti 100 – MSOS § 64 lõike 1 punkti 4 kohaselt on õigus keelduda laeva lootsimisest, kui vahis olev laevapere liige on joobeseisundis. Ebaselgeks jääb, kuidas loots teeb kindlaks laevapere liikme joobeseisundis</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>oleku. Seletuskirjas märgitakse, et lisatava lõike 1 punktiga 4 antakse lootsile õigus keelduda lootsimisest, kui lootsitava laeva vahis olevad laevapere liikmed on joobeseisundis korrakaitseaduse tähenduses. Korrakaitseaduse §-de 37 ja 38 kohaselt kontrollib isiku joobeseisundit politsei või seaduses sätestatud juhul muu korrakaitseorgan. Kas eelnõus väljapakutud muudatus tähendab seda, et lootsile soovitakse anda täiendavalt korrakaitseorgani õigused?</p> | |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 112 – Seletuskirjas öeldu kohaselt on MSOS § 94²⁰ lõikesse 1 lisatud vastutus veeliiklust takistava või ohustava kooskõlastamata tegevuse eest laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas. Soovime, et seletuskirja täiendatakse ka selgitusega, miks on lisatud vastutuse sättesse „laevaliiklusteenistuse või Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkond“.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirja on selgitusega täiendatud.</p> |
| <p>Eelnõu § 2 punkt 31 – sadamaseadust (edaspidi SadS) täiendatakse §-ga 48¹, milles nähakse ette vastutus Veeteede Ameti teavitamata jätmise eest laevast, mis on sadamas ja millel on ilmseid nõuetest kõrvalekaldeid, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatu oht merekeskkonnale. Seletuskirjas märgitakse, et kohustus teavitada laevast, mis on sadamas ja millel on ilmseid nõuetest kõrvalekaldeid, mis võivad ohustada laeva ohutut juhtimist või mis on põhjendamatu oht merekeskkonnale, tuleneb SadS § 11 lõige 5 punktist 3. See kohustus on sadamakaptenil. Kuna MSOS alusel on sarnane teavitamise kohustus ka lootsil, siis on Veeteede Amet saanud enamasti vajaliku teabe Eesti Lootsi kaudu. Samas kõik laevad ei pea lootsi kasutama, mistõttu on vajalik ka sadamakaptenite poolne teavitamiskohustus, et tagada vajaliku info jõudmine Veeteede Ametini.</p> <p>Kohustus on seega sadamakaptenil SadS § 11 lõike 5 punktist 3 tulenevalt, aga seletuskirjas ei ole Justiitsministeeriumi arvates karistussätte kehtestamise vajadust põhjendatud ja selgitatud. Kui sadamakaptenil on kehtiva õiguse kohaselt</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>kohustus teavitada võimalikest probleemidest, siis tõstatame küsimuse ja palume selgitusi selle kohta, miks peaks eelnõu koostajate arvates sadamakapten olema huvitatud sellest, et ta oma kohustust ei täida, Veeteede Ametit ei teavita ning seetõttu on möödapääsmatu vajadus uue väärtesätte kehtestamiseks, eelnõu koostajad on arvamusel, et vaid väärteskoosseis tagab sadamakapteni poolt talle pandud kohustuste täitmise?</p> <p>SadS § 11 täiendati lõikega 5 ehk sadamakapteni vastavate teavitamiskohustustega 2011. a, muudatus jõustus 14.07.2011. a2. Kooskõlastamiseks esitatud eelnõu seletuskirjas puudub ülevaade selle kohta, kui palju on sadamakaptenid ligemale viie aasta jooksul, mil teavitamise kohustus on kehtinud, seda nõuet rikkunud, kas on analüüsitud, mis on olnud selle põhjuseks. Kui neid rikkumisi ei ole olnud, puudub meie arvates vajadus uue väärteskoosseisu kehtestamiseks ning me ei toeta muudatust.</p> | |
| <p>Eelnõu § 5 punkt 1 – laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse § 18 lõike 5 kohaselt kantakse laevaregistrisse kantud MSOS mõistes väikelaevale väljastatavale lipudokumentidele lisaks MSOS §-des 11–14 nimetatud andmetele HIN/CIN-kood, väikelaeva kategooria, mark, mudel, purjetähis, purjepind, lubatud mootori võimsus kilovattides ja lubatud inimeste arv pardal. Muudatusest tulenevalt tuleb laevakinnistusraamatu infosüsteemis teha lipudokumentide vormides muudatused, lisada juurde andmeväljasid ja muuta justiitsministri 30.06.2010 nr 24 määruse „Kohtu kinnistusosakonna kodukord“ lisasid 1–3 (kajastada ka seletuskirja 7. osas). Eelnõu § 6 lõike 1 kohaselt jõustub seaduse 2017. aasta 1. jaanuaril. Selleks ajaks vastavaid muudatusi teha ei jõua. Teeme ettepaneku eelnõu § 5 jõustada 2017.a 1. augustil. Lisaks palume täiendada seletuskirja, kus oleks ära märgitud, et laevakinnistusraamatu infosüsteemis tuleb teha lipudokumentide vormide osas muudatused, arenduste esialgne</p> | <p>Teadmiseks võetud</p> <p>Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse muudatused on eelnõust välja jäetud ning liidetud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadusega (RT I, 04.03.2019, 1)¹</p> |

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/104032019001>

| | |
|---|---|
| hinnang on ca 3200 eurot ja arendust rahastab eelnõu väljatöötanud ministeerium. | |
| Lisame ka tähelepaneku kehtiva MSOS § 76 lõike 1 ³ kohta. Täpsemalt viitab see sellele, et volitatud klassifikatsiooniühingu ning volitatud turvalisusorganisatsiooni tegevuse üle teostab riiklikku järelevalvet Veeteede Amet. Arusaadavalt teostavad aga volitatud klassifikatsiooniühing ning volitatud turvalisusorganisatsioon haldusülesandeid (MSOS § 11 ¹³ lõige 4, § 6 lõiked 2 ¹ –2 ² ja § 11 ¹ lõige 5), mistõttu ei ole kohane nende üle ka riikliku järelevalve teostamine (KorS § 1 lõige 7). | Arvestatud Eelnõuga tunnistatakse MSOS § 76 lõike 1 ³ kehtetuks. Vastavas osas on täiendatud ka eelnõu seletuskirja. |
| Seletuskirja V osa punktis 1 märgitakse, et „üle 24-meetrise kogupikkusega laevadel võimaldatakse sõita ilma meresõiduohutuse korraldamise süsteemi nõudeid ja turvanõudeid täitmata ning ilma vastavaid tunnistusi ja reisijateveo tunnistust omamata, kui isikuid ei veeta tasu eest ärilisel eesmärgil“. Sel moel esitatuna leiame, et oleks ilmselt vajalik täpsustada, et see ei tähenda, justkui meresõiduohutuse nõudeid poleks sellistel juhtudel üldse vaja täita. | Arvestatud Seletuskirja on selgitusega täiendatud. |
| Enamiku loetletud mõjude osas võis täheldada, et põhilisteks mõjuvaldkondadeks loeti majandust ning riigiasutuste töökorraldust, mis otseselt tulenesid muudatustest mõjutatud sihtrühmadest. Soovitame lisaks aga kaaluda, kas sihtrühmana ei peaks teatud juhtudel käsitlema ka laevareisijaid, nt muudatustes 1 ja 6, kus üheks teemaks ka meresõidu ohutus, mis neid rohkem puudutada võiks. Muudatuse 3 puhul tuleks kaaluda aga tegevusloa omanike sihtrühmana käsitlemist. | Arvestatud Seletuskirja täiendatud. |
| Mõningatel juhtudel hindasid seletuskirja koostajad mõjukriteeriume keskmist väärtust omavateks. Vt MSOS muudatusi 4, 6, 8, 9 ja 10, kus mõju ulatus on märgitud keskmiseks ning muudatus 8, kus keskmiseks on märgitud mõju avaldumise sagedus. Soovitame kriteeriumide keskmiseks hindamisest võimalusel siiski loobuda, kasutades vajadusel määratlust väike/suur. Enamgi, olulisem sellistest määratlustest on keskenduda tõenduspõhise info esiletoomisele mõjukirjeldustes, mida üldiselt ka tehtud oli. Lisaks palume üle vaadata | Arvestatud Seletuskirja täiendatud. |

| | |
|--|--|
| <p>muudatuse 4 mõjuvaldkonnas nr 1 märgitud mõju avaldumise sageduse, mille osas ei selgu millist hinnangulist suurust kriteeriumi hindamisel silmas on peetud. Muudatuse 8 mõjuvaldkonna nr 1 puhul on mõju avaldumise sagedus väike, kui arvestada, et seda kirjeldatakse isikute seisukohast, kelle osas vastava dokumendi tunnustamine esineb pigem harva või ebaregulaarselt.</p> | |
| <p>MSOS muudatuse 6 mõjuvaldkonnas nr 1 toodud kirjeldus vajaks lähemalt selgitamist. Nimelt leiavad eelnõu seletuskirja koostajad, et laeva ehituse ja ümberehituse kallinemisega ei kaasne sihtrühmale ehk reederitele eeldatavalt kohanemiskulusi. Paluksime täpsustada, millel antud hinnang põhineb ehk siis nt millises ulatuses võib eeldada ehituse kallinemist tulenevalt plaanitavast muudatusest. Niisamuti tekitab küsitavusi esitatud väide, et hoolimata ehituse kallinemisest, mis võib reederid suunata laevu ehitama teiste riikide lipu all on ebasoovitavate mõjude risk väike. Leiame, et isegi kui ehitatavaid laevu on Eestis aasta jooksul vaid üksikuid, võib sellega kaasnevate negatiivsete mõjude risk olla märkimisväärselt suurem kui on seletuskirjas hetkel väidetud.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirja täiendatud.</p> |
| <p>MSOS muudatuse 9 osas on leitud, et veeliiklust takistavat tegevust läbiviivatele isikutele ei kaasne hoolimata neile täiendavate piirangute seadmisest väljaspool laevateed tegutsemisel kohanemiskulusi ega kaasne ka mingeid ebasoovitavaid mõjusid. Samas on märgitud, et Veeteede Ametil on õigus selliste isikute tegevus jätta kooskõlastamata juhul, kui see ohustab meresõitu, kuid mis tookski kaasa ebasoovitavad mõjud sihtrühmale. Niisiis oleks vaja täpsemat selgitust, millele sellise hinnangu andmisel tugineti. Lisaks vajaks selgitamist väide, miks leitakse, et veeliiklust takistavate tegevuste menetluste arv tulevikus, hoolimata piirangute laiendamisest, kasvama ei hakka. Puudu on ka mõjuanalüüs Veeteede Ameti seisukohast vaadatuna ehk millised mõjud muudatusega seoses neile avalduvad. Kuna merel läbiviidavate tegevuste täiendavad piirangud võivad puudutada üsna erinevaid sihtrühmi</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirja täiendatud.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>(sh kalamehed, sportlased, ehitajad, teadlased, sõjaväelased), kitsendades nende tegevusi merel, tuleks lisaks mõelda, kas hetkel seletuskirjas märgitud üldist sihtrühma ei peaks detailsemalt mõjude osas avama.</p> | |
| <p>SadS muudatuse 2 puhul on sihtrühm ehk sadama pidajad leitud olevat suur, kuid seda pole lähemalt põhjendatud ning välja on toomata ka sadamapidajate tegelik arv Eestis. Mõju sageduse kohta on leitud, et sihtrühma kokkupuude muudatuse mõjuga on harv. Leiame, et sageduse kriteeriumi võib siinkohal ka erinevalt hinnata, kuna see võib olla otseses seoses nt sadama suurusega. Lisaks tuleks ebasoovitavate mõjude kaasnemise riski all esile tuua, kas muudatuse tulemusena ei eksisteeri mingit mõju keskkonnale, kuna muudatus on seotud jäätmetest informeerimise osaliselt vabatahtlikuks muutumisega.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirja muudetud.</p> |
| <p>Täheldasime lisaks, et mitmeid eelnõuga plaanitavaid muudatusi ei olnud seletuskirja mõjude poolel üldse esile toodud, seega vajaks kindlasti kontrollimist ja selgitamist, kas järgmiste muudatustega sihtrühmadele tuvastatavaid mõjusid siiski ei kaasne. Mõjude avaldumisel tuleks need koos kirjeldustega lisada või ka ühendada praeguste mõjukirjeldustega, kui sihtrühmad ja muud mõjukriteeriumid ning muudatuse sisu olemus on kattuv. Eelnõust tulenevad muudatused, mille kajastamist mõjude poolel ei olnud täheldada:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sadama reostuse avastamise informeerimise korra muutmine (ühtlasi loetud seletuskirja sissejuhatuses üheks olulisema mõjuga muudatuseks); b) õppelaevana kasutatavale laevale samaaegselt muu majandustegevusega tegelemise keelu kehtestamine; c) laevapere liikmete teadmiste ja oskuste hindamise loetelu täiendamine seoses sooviga vahetada STCW konventsioonile vastavat meresõidudiplomit samaväärse Eesti meresõidudiplomi vastu; d) reederile laeva töökeele või -keelte määramise kohustuse sätestamine; e) meremeeste registrisse meresõidupraktika andmete kogumine; | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Seletuskirja mõjude osa on täiendatud märkuse alapunktides a), b), h), i), l), m), p), q) ja r) esitatud muudatuste osas.</p> <p>Ülejäänud punktide osas ei pea MKM mõjuanalüüsi osas muudatuste kajastamist vajalikuks, kuna sisuline mõju muudatustel puudub – vastavad põhjendused, miks muudatustel mõju peamiste mõjuvaldkondade osas puudub, on esitatud muudatuste sisulise kirjelduse juures seletuskirja II peatükis.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>f) väikelaevade tehnilise ülevaatuselise lõpetamine eraõiguslikele isikutele;</p> <p>g) Veeteede Ameti kohustus pidada Hüdrograafia Infosüsteemi;</p> <p>h) reisilaevadele olenemata pikkusest kohustuse panemine laevaliiklusteeninduse piirkonda sisenemisel teatada sellest laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile;</p> <p>i) kõigi riigile teenust osutavate laevade kohustuslikust lootsimisest vabastamine;</p> <p>j) kohustusliku lootsimise tingimuste täpsustamine;</p> <p>k) lootsitasõidu loa taotlemise tingimuste muutmine;</p> <p>l) lootsi muude tegevuste piiramine võimalikust huvide konfliktist lähtuvalt;</p> <p>m) lootsile kohustuste panemine seoses laeva väljalootsimise keelamisega;</p> <p>n) laeva kinnipidamise akti vormi kaotamine;</p> <p>o) Veeteede Ameti järelevalveametnikule õiguse andmine keelata laeval sadamast väljuda, kui laeval puudub toimiv reisiinfo salvesti;</p> <p>p) politseiasutusele kohtuvälise menetleja õiguse andmine ka alla 12-meetrise kogupikkusega laevade osas;</p> <p>q) sadama turvaülevaade ja sadamarajatise turvaülevaade uue atesteerimise sätestamine;</p> <p>r) nõuete leevendamine seoses sadamarajatise ülevaatuselise teostamisega kord 5 aasta jooksul;</p> <p>s) sadamakapteni kohustus teavitada Veeteede Ametit ohtu kujutavast laevast sadamas;</p> <p>t) reederile Veeteede Ameti poolt tunnistuste väljastamise eest kehtestava riigilõivu lisamine.</p> | |
| <p>Selgitame ka, et halduskoormuse all tuleks läbivalt mõista koormust, mille riik või kohalik omavalitsus asetab eraõiguslikule füüsilisele või juriidilisele isikule. Koormust, mis tekib riigi või kohaliku omavalitsuse asutustele endile, tuleks käsitleda selle asemel nt töökoormusena. Kuna seletuskirja mõjude osas oli halduskoormusele hulgaliselt viidatud kui riigiasutusele tekkivale koormusele, siis palume seletuskiri ühtse arusaadavuse huvides viidatud terminite osas</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirjas läbivalt vastavad täpsustused sisse viidud.</p> |

| | |
|---|---|
| üle kontrollida ning kus asjakohane, ka parandada. | |
| Normitehnilised ja keelelised märkused (märkused nr 13-86). | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Vastavalt märkusele 13 on eelnõule tehtud täiendav keeletoimeetus.</p> <p>Arvestatud on märkusi 14-15, 17–32, 34, 35, 37–41, 43–52, 54–57, 59–61, 63, 66, 69–73, 75,78–81, 85, 86.</p> <p>Arvestatud ei ole järgmisi märkusi esitatud põhjendustel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) märkus nr 16. Muudatuste sõnastamisel on lähtutud kehtiva regulatsiooni ülesehitusest. Samuti ei võimalda lausete eristamine semikooloniga piisavalt erinevaid mõisteosi eristada, mis muudab regulatsiooni kasutaja jaoks ebaselgeks; 2) märkus nr 33. Pakutud sõnastuse asemel kasutatakse eelnõus MSOS § 95 lg 2 sõnastust; 3) märkus 36. Üldjuhul püütakse seaduses volitusnormi asukohta mitte muuta, aga kuna määrus kehtestatakse pärast seaduse vastuvõtmist uuesti, siis ei ole volitusnormi asukoha muutmine olulise tähtsusega; 4) märkus nr 42, 64, 67, 68, 74, 76, 77, 82–84. Märkuses viidatud sätted on eelnõust välja jäetud; 5) märkus nr 53. Märkus puudutab andmekogu põhimääruse kehtestamise volitusnormi asutamise osa lisamist. Asutamise osa lisamine volitusnormi on mitteavajalik, sest andmekogu asutamine otsustatakse juba seaduse tasandil – seadus sätestab, et teatud andmeid kogutakse Veeteede Ameti peetavasse andmekogusse. Volitusnormi puhul piisab, kui selles sätestatakse andmekogu põhimääruse kehtestamise kohustus. Eraldi asutamise reguleerimine ministri määrusega ei anna õiguslikult midagi juurde ja on seaduse asjatu koormamine tarbetu regulatsiooniga. Samuti ei ole volitusnormist asutamise osa väljajätmine vastuolus AvTS § 43³ lõikega 1; 6) märkus nr 58. Kuigi pakutud sõnastus on parem kui olemasolev, tooks märkuse arvestamine kaasa vajaduse ümber sõnastada ka muud MSOS § 58 lõike 2² punktid, kuid sellise muudatuse puhul ei ole tegu enam sisulise |

| | |
|--|---|
| | <p>muudatusega, vaid lihtsalt sõnastusliku parandusega. Taoliste ainult teksti sõnastust korrigeerivate muudatuste tegemine ei ole aga kooskõlas õigusloome mahu vähendamise kavas seatud eesmärkidega;</p> <p>7) märkus 62. Mõiste „puksiir“ asendamine mõistega „vedurlaev“ ei too kaasa vajadust muuta mõistet „puksiirkoosseis“, mis tähendab olukorda, kus mitu laeva pukseeritakse karavanina;</p> <p>8) märkus nr 65. Säte sõnastust on tervikuna muudetud, mistõttu ei saa sõnastusettepanekut arvestada.</p> |
|--|---|

| Keskkonnaministeerium | MKM-i kommentaar |
|--|---|
| Teeme ettepaneku täiendada eelnõu § 1 punkti 25 pärast lõiku „kogumahutavusega 500“ mahuühikuga (GT) vastavalt rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni 1969 lisa 1 reeglile 3. | <p>Mittearvestatud</p> <p>Laeva kogumahutavus on ühikuta suurus. Tähekombinatsioon GT on rahvusvaheliselt kasutatav lühend terminile kogumahutavus (tegemist ei ole ühikuga), st kogumahutavus = GT. Eelnevast tulenevalt ei pea eelnõu koostajad läbivalt MSOSis põhjendatuks lisada sulgudes kogumahutavuse lühendit, kuna vastava praktika järgi puudub vajadus ja seda ei ole seni seaduses ka rakendatud.</p> |
| Eelnõu § 2 punkt 1 osas jääb lause lõpetamata ja mõte poolikus. | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu täiendatud.</p> |
| Eelnõu § 2 punkti 3 osas teeme ettepaneku asendada sõna „käsitatakse“ sõnaga „käsitletakse“. | <p>Mittearvestatud</p> <p>Keeleliselt korrektne termin on „käsitatakse“.</p> |
| Täiendada eelnõu § 2 punkti 13 pärast lõiku „kogumahutavusega 500“ mahuühikuga (GT) vastavalt rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooni 1969 lisa 1 reeglile 3. | <p>Mittearvestatud</p> <p>Laeva kogumahutavus on ühikuta suurus. Tähekombinatsioon GT on rahvusvaheliselt kasutatav lühend terminile kogumahutavus (tegemist ei ole ühikuga) st kogumahutavus = GT. Eelnevast tulenevalt ei pea me läbivalt MSOS-is põhjendatuks lisada sulgudes kogumahutavuse lühendit, kuna vastava praktika järgi puudub vajadus ja seda ei ole seni seaduses ka rakendatud.</p> |
| Muuta SadS § 30 pealkirja sõnastust järgmiselt: „Reostuse kõrvaldamine sadama veealalt“. Muudatus on teostatav, kui seaduses | <p>Mittearvestatud</p> <p>SadS-i reostustõrjet käsitleva osa laiendamine peaks vajadusel lähtuma tegelikust</p> |

| | |
|---|--|
| <p>defineeritakse veeala mõiste ja seda on võimalik siduda tasulisi teenuseid mitte pakkuvate väikesadamatega.</p> <p>Alternatiivse variandina, teeme ettepanku lisada paragrahvi täiendav lõige, mille sõnastus on järgmine: „Käesolevas paragrahvis sätestatu laieneb ka sadamatele, kus ei pakuta tasulisi teenuseid.“.</p> | <p>riskitasemest, et oleks tagatud rangemate nõuete kehtestamine üksnes neile sadamatele, kelle suhtes vastavate meetmete võtmine oleks kohane ja vajalik, mitte laiendada täiendavaid kohustusi kõikidele sadamatele olenemata nende riskitasemetest. Tegemist oleks liigse koormuse ja kuluga sadamatele, kusjuures võimalikud tulud on hetkel veel määratlemata.</p> <p>Tulenevalt asjaolust, et nimetatud ettepanekul puudub hetkel mõjuanalüüs, ei lisa eelnõu koostajad muudatust eelnõusse.</p> |
| <p>Muuta SadS § 30 lg 2 järgmiselt: „(2) Arvestades käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud, korraldavad sadama pidaja ja sadamaoperaator reostuse avastamist ja likvideerimist.“.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu sõnastust on muudetud.</p> |
| <p>Ettepanek sätestada eraldi lõikena õnnetusest teavitamise kohustus järgmiselt: „Sadama pidaja teavitab viivitamatult Häirekeskust reostusjuhtumist. Häirekeskus edastab teabe Keskkonnainspeksioonile, Politsei- ja Piirivalveametile ja Veeteede Ametile. Kui õnnetus toimus ohtlikus või suurõnnetusega ettevõttes, siis on õnnetusest vastavalt KemS kohustatud teavitama ohtlik või suurõnnetuse ohuga ettevõtte vastavalt KemS kehtestatud korrale.“.</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Eelnõu on täpsustatud reostusjuhtumist teavitamise korda, jättes regulatsiooni siiski kehtivasse lõikesse.</p> <p>Eelnõus ei ole kajastatud viidet KemS-ile. KemS-i § 10 kohane SadS-ist erinev regulatsioon puudutab vaid Häirekeskuse tööd, mille kohaselt on häirekeskus kohustatud lisaks SadS-is sätestatud asutustele kemikaali reostuse korral ohtlikus ettevõttes või suurõnnetuse ohuga ettevõttes teavitama õnnetusest ka Tehnilise Järelevalve Ametit. Kuna tegemist on riigi asutuse tööd reguleeriva sättega, siis selle ülekordamine SadS-is ei ole vajalik. KemS on kohustuslik täitmiseks olenemata sellest, kas SadS-is on seda täiendavalt üle korratud või mitte. Eelnõu seletuskirja on viidatud KemS-st tulenevale korrale.</p> |
| <p>Teeme ettepaneku õigusselguse huvides täpsustada § 30 lõike 4 sõnastust järgmiselt: „(4) Sadama reostustõrje plaanis peab olema kirjeldatud vähemalt: 1) tegevused reostuse korral; 2) reostuse ohjamiseks kasutatavate tehniliste vahendite nimekiri koos nende sadamas paiknemise skeemiga; 3) sadama pidaja kohustused reostuse avastamisel ja likvideerimisel; 4) sadamaoperaatori kohustused reostuse</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu on vastavalt ettepanekule muudetud.</p> |

| | |
|--|--|
| avastamisel ja likvideerimisel oma käitlusosal/tegevusalal.“. | |
| Seletuskirjast ei selgu, mida on mõeldud SadS § 3 lõike 1 muudatust selgitava lõigu viimase lausega. | Selgitatud Muudatus on eelnõust välja jäetud. |
| SadS § 9 lõike 7 punkti 2 muutmine. Leiame, et definitsioonid sadam, sadama akvatoorium ja sadama sissesõidutee ei toeta teineteist. Mõiste sadam defineerimisel on kasutatud terminit veeala, samas jääb arusaamatuks, kas see on samastatav sadama akvatooriumi ja teatud juhtudel sadama sissesõidu teega või on silmas peetud veeala teatava erisusega. Sadama akvatooriumi ja sadama sissesõidu tee definitsioonid kasutavad selgituse andmisel sõnaühendit piiritletud veetee osa. Veeala mõiste leiab kasutamist veel SadS peatükk 5 paragrahv 35 lõike 2 punktis 3, kus on kirjeldatud, mida peab sisaldama riigikaitse ülesannetega sadam oma eeskirjas. Veeala definitsiooni SadS ei anna. Mereleksikon samastab veeala akvatooriumiga. Seega võib eeldada, et sadamatel, mille ei ole akvatooriumi kohustust on määratud veeala, mis on samastatav akvatooriumiga ja mis on määratletav alana, mille ulatuses tekivad sadamal teatud kohustused, lähtuvalt oma tegevusriskidest. Hetkel on akvatooriumiga seotud ka sadama reostustõrje plaani regulatsiooni puudutav paragrahv. Akvatoorium on seotud aga ainult tasulisi teenuseid osutavate väikesadamaga. Leiame, et SadS otstarbest lähtuvalt ei saa olla aluseks see, kas sadam osutab teenuseid tasuta või tasu eest. Keskkonnariski ja ka ohutuse seisukohast saab olla aluseks üksnes see, milliseid teenuseid millistes tingimustel ja koosmõjus osutatakse. Hetkel saab SadS mõista selliselt, et kui osutada tasuta teenuseid, siis puuduvad ka riskid ja neist tulenevad kohustused. Leiame, et ka väikesadam, kes pakub teenuseid olenemata sellest, kas ta teeb seda tasuta või tasu eest on sadam, millel on tegevusriskid ja nende mõjud tulenevad pakutavatest teenustest, mitte tasust. Eeltoodust tulenevalt teeme ettepaneku vaadata sisuliselt üle reguleerimisala erisused | Mittearvestatud Eelnõu koostajad on seisukohal, et terminid „sadam“, „sadama akvatoorium“ ja „sadama sissesõidutee“ on piisavalt selged ja ei vaja täiendavat reguleerimist. Akvatoorium SadS-i mõistes on kehtiva seaduse alusel Vabariigi Valitsuse (eelnõu kohaselt majandus- ja taristuministri) poolt määratud piiritletud veetee osa. Seega on akvatooriumi erinevus sadamast või veealast selle määratlemise viisi ja sellega kaasnevate õiguste ja kohustuste osas. Mõiste „sadam“ on SadS-i mõttes üldtermin, mille eesmärgiks ei ole eristada erinevaid sadamate liike, vaid määratleda üldterminina asjaolu, et sadam oma terviklikkuses koosneb nii veealast kui ka maa-alast ja seal asuvatest ehitistest. Varasemalt on sadama mõiste olnud sisustatud ka akvatooriumi kaudu, kuid kehtivast SadS-i sadama definitsioonist on sihilikult välja jäetud akvatoorium, mis on asendatud veealaga. Seda seepärast, et reaalselt saab sadam eksisteerida ka ilma õigusaktiga piiritletud akvatooriumita. SadS-i kohaldatakse ka sadamatele, kus osutatakse sadamateenuseid tasuta, kuid sellistele sadamatele on tehtud seaduse kohaldamisel erisusi. Eesti rahvuskultuuri traditsioone arvestades on laialt levinud rannaaladel paadisildade ja kaide rajamine (näiteks oli 2008. a ainuüksi Põllumajandusministeeriumi, kelle valdkonda kuulus kalanduse reguleerimine, andmetel Eestis ligikaudu 270 kala lossimiskohta). Sellistele väikesadamatele ei ole otstarbekas kõiki sadamaseaduse nõudeid kohaldada (nt kohustus teostada sadama-alal jäämurdetöid, akvatooriumi mõõdistamise kohustus jms). |

| | |
|--|---|
| <p>ja mõisted. Mõistlik oleks täiendada seadust veeala mõistega. Sadamad, kes osutavad tasuta teenuseid peaksid siiski omama veeala, millega oleks võimalik nende tegevuse ulatust siduda. Kui tegemist on väikesadamaga SadS mõistes, peaks sadam tagama oma tegevusest tuleneda võivad riskid.</p> <p>Võimalusel tuleks kaaluda ka paadisilla ja lautri defineerimist ning erisuste all need välistada reguleerimisalast kui madala keskkonna-ja ohutusriskiga sadamarajatised, mida ei ole vaja SadS reguleerida.</p> | <p>Seepärast on seaduses sätestatud erisused, mille järgi sadamad, mis ei osuta sadamateenuseid tasu eest, ei pea ka taotlema endale akvatooriumi, määrama sadamakaptenit, koostama sadamaeeskirja, kandma ennast sadamaregistrisse jms. Sellega luuakse paindlikumad võimalused isiklikuks või avalikuks tasuta kasutamiseks rajatud kaide või paadisildade käitamiseks. Kogu SadS-ist tulenevate nõuete kohaldamist ka neile sadamatele, mis tasu eest teenuseid ei osuta, ei pea eelnõu koostajad põhjendatuks.</p> <p>KeM-i esitatud märkusest ilmneb, et eelkõige on KeM-i seisukohast oluline laiendada tasuta teenuseid pakkuvatele väikesadamatele täiendavalt üksnes SadS-i seda osa, mis käsitleb reostustõrjet. Eelnõu koostajad leiavad, et SadS-i laiendamine peaks vajadusel lähtuma tegelikust riskitasemest, et oleks tagatud rangemate nõuete kehtestamine üksnes neile sadamatele, kelle suhtes vastavate meetmete võtmine oleks kohane ja vajalik, mitte laiendada täiendavaid kohustusi kõikidele sadamatele olenemata nende riskitasemetest.</p> |
|--|---|

| Sotsiaalministeerium | |
|---|---|
| <p>1. Eelnõu punktiga 43 kaasnevad olulised muudatused meremeeste tervisekontrolli tegijatele. Kehtiva õiguse kohaselt väljastab meremeestele tervisetõendi Terviseameti poolt tunnustatud arst (MSOS § 26 lg 6, § 261). Eelnõu kohaselt peab tunnustatud arst töötama tervishoiuteenuse osutaja juures, kellel on kohustus omada auditeeritud kvaliteedisüsteemi. Eelnõu näeb seega tervishoiuteenuse osutajale ette kvaliteedisüsteemi loomise kohustuse. Eelnõus esitatud muudatust on seletuskirjas käsitletud pealiskaudselt. Ebapiisava teabe tulemusena on seetõttu keeruline hinnata, kas eelnõus esitatud lahendused on mõistlikud ja rakendatavad.</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Kvaliteedijuhtimissüsteemi olemasolu on nõutav STCW konventsiooni kohaselt, mistõttu selle omamise nõudest ei ole võimalik loobuda.</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004 määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele.</p> |
| <p>2. Seletuskirjas ei ole selgitatud, miks on STCW konventsioon ning selle muudatused</p> | <p>Arvestatud</p> |

| | |
|---|--|
| <p>Eestile kohustuslikud (kas ja millal on Eesti konventsiooni ratifitseerinud jms). Puudub viide Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiivile 2008/106/EÜ. /.../</p> | <p>Seletuskirja on täiendatud teabega, millal on Eesti STCW konventsiooniga ühinenud ja esitatud on ka viide direktiivile.</p> <p>STCW konventsioon töötati IMO egiidi all välja ja võeti vastu 7. juulil 1978. aastal Londonis. STCW konventsioon jõustus rahvusvaheliselt 28. aprillil 1984. Eesti Vabariik ühines STCW konventsiooniga Vabariigi Valitsuse 15. augusti 1995. a määrusega nr 292. Ühinemiskiri anti hoiule 29. augustil 1995 ning STCW konventsioon jõustus Eesti suhtes 29. novembril 1995.</p> |
| <p>3. Eelnõu punkti 43 kohaselt peab tervisekontrolli läbiviiv asutus omama auditeeritud kvaliteedisüsteemi. Seletuskirjast ei selgu, miks peab kvaliteedisüsteem vastama Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (<i>International Organization for Standardization –ISO</i>) standardile 9001 ja olema vastavalt sertifitseeritud. /.../</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>STCW konventsioon ei sätesta, millisest standardist tuleb kvaliteedisüsteemi juurutamisel juhinduda, kuna see on rahvusvaheliste õigusaktide tasandil jäetud riigi otsustuspädevusse – samas on STCW konventsiooni sõnastamisel lähtutud asjaolust, et kvaliteedijuhtimissüsteem peaks olema võrreldav/samaväärne ISO 9000-ga (ehk kui riik või mõni muu standardiorganisatsioon suudab tagada samaväärse tulemuse, ei ole kohustuslik ISO²-t kasutada).</p> <p>Oluline on märkida, et tervisekontrolli teostajate kvaliteedi kontrolli nõuavad lisaks STCW ka MLC³. MLC-s on seejuures viide ka WHO⁴ juhiste rakendamise kohustuslikkusele, mis samuti sätestavad nõude tagada kvaliteedikontroll tervisekontrolli teostajate üle. Seega on tegemist kohustusega, mis tuleneb mitmest konventsioonist ja on seeläbi Eestile rakendamiseks kohustuslik. Kuna konventsioonid ei anna juhiseid kvaliteedisüsteemi täpsele sisule ja selle kontrollimise mehhanismile, on vajalik nimetatud nõudeid seaduse tasandil täpsustada.</p> |

² Nt on Singapuris välja töötatud täiesti eraldiseisev standard mereõppeasutuste kvaliteedisüsteemi auditeerimiseks: <http://www.tuv-sud-psb.sg/sg-en/activity/auditing-system-certification/qmet-quality-maritime-education-and-training>

³ Eeskiri 1.2. Standard A 1.2. (eelkõige punkt 3) ja suunis B 1.2.1.

⁴ WHO „Guidelines on the medical examinations of seafarers“ kättesaadav veebis:

http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms_174794.pdf, lk 14

| | |
|--|--|
| | <p>Hetkel on Eestis 14 tervisekontrolli asutust⁵ (arste on rohkem), kellele tekib kohustus omada kvaliteedisüsteemi.</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele.</p> |
| <p>4. Eelnõu punkti 43 kohaselt peab tervisekontrolli läbiviiv asutus esitama Terviseametile välisauditi aruande, kes omakorda esitab selle Veeteede Ametile. Seletuskirjast ei selgu, mis on sellise mitmekordse välisauditi edastamise eesmärk, põhjus. Mida üldse mõeldakse terminiga „välisaudit“?</p> <p>Ebaselgus on seletuskirja ja eelnõu vahel. Eelnõu sätestab esmase välisauditi tegemise, samas seletuskiri räägib ka lisaks korduvast iga-aastasest vaheauditist.</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele. Kvaliteedijuhtimissüsteemi hindab Terviseamet.</p> <p>Tulenevalt STCW konventsiooni jaotise A-I/7 lõikest 4 on osalisriik kohustatud IMO-le esitama aruande reegli I/8 lõike 2 kohaselt läbiviidud hindamiste tulemustest kuue kuu jooksul pärast hindamise lõpuleviimist. Eelnõu koostajad on pidanud mõistlikuks, et IMO-ga peab suhtlust Veeteede Amet, mistõttu ei ole nimetatud kohustust pandud Terviseametile ja selle asemel on kehtestatud kord, mille kohaselt esitab Terviseamet hindamiste tulemused ka Veeteede Ametile, kes esitab STCW konventsiooni kohaselt info IMO-le. Nimetatud asjaoluga on täiendatud ka eelnõu seletuskirja. Veeteede Amet on hindamise aruande esitamisega seotud asjaolusid Sotsiaalministeeriumile selgitanud oma 03.11.2011 kirjas nr 5-1-5/2825.</p> |
| <p>5. Eelnõu punktiga 43 kaasnevad olulised muudatused meremeeste tervisekontrolli tegijatele, kuid seletuskirjast ei nähtu, et</p> | <p>Selgitatud</p> <p>Tervisekontrolli teostajatega eraldi läbirääkimisi peetud ei ole. Samas ei saa väita,</p> |

⁵ Terviseameti koduleht: https://www.terviseamet.ee/fileadmin/dok/Tervishoid/tootervis/MSOS_nimekiri.pdf

| | |
|--|---|
| <p>nimetatud sihtgruppi oleks kaasatud eelnõus esitatud lahenduste väljatöötamisse.</p> | <p>et tegemist on muudatusega, millega kaasneb vajadus tegevust olulisel määral ümber korraldada või muuta.</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele. Tegemist on nõudega, mis kehtib juba hetkel, mistõttu tervishoiuteenuse osutajale täiendavaid nõudeid ei esitata, mille osas tuleks pidada läbirääkimisi.</p> <p>Veeteede Amet on Sotsiaalministeeriumit teavitanud meremeeste tervisekontrolli tegijatele kvaliteedisüsteemi rakendamise nõude kehtestamise vajadusest juba oma 03.11.2011 kirjaga nr 5-1-5/2825.</p> |
| <p>6. Kvaliteedisüsteemi kohustuslikuks muutmise mõjusid ei ole seletuskirjas piisavalt sisuliselt analüüsitud. /.../</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Hetkel jääb arusaamatuks, millistele tegevuse ümberkorraldustele on Sotsiaalministeerium viidanud, mis osutuvad vajalikuks tervisekontrolli teostajatel kvaliteedisüsteemi rakendamisel – täpsema sisu selgitamisel saavad eelnõu koostajad nimetatud mõjusid kindlasti hinnata ja kajastada ka seletuskirjas. Sisuline töö tervisekontrolli teostamisel seeläbi ei muutu, kui ka senine tegevus on olnud kooskõlas õigusaktidega. MKM on mõju ulatuse määramisel⁶ arvesse võtnud mõjude hindamise metoodikat.</p> <p>Mõju riigiasutustele ei ole käsitletud, kuna eelnõu koostajate hinnangul on töökoormuse mõju riigiasutustele minimaalne.</p> |

⁶ Mõju **ulatus** on suur, kui sihtrühma (inimene, ettevõtte, keskkond) senine toimimine võib muutuda märkimisväärselt võrreldes varasemaga ning eeldab sihteadlikku kohanemist. Mõju ulatus on keskmine, kui sihtrühma käitumises võivad kaasneda muudatused, kuid nendega ei kaasne eeldatavalt kohanemiskulusi. Mõju ulatus on väike, kui objekti kui terviku käitumises erilisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevusteks.

Mõju avaldumise **sageduse** määramisel tuleb arvestada mõju avaldumise regulaarsust ja tihedust. Mõju avaldumise sagedus on suur, kui mõjutatud adressaat (inimene, ettevõtte, keskkond) puutub muudatuste tagajärgedega kokku regulaarselt või reeglipäraselt ja tihti (nt iga päev), keskmine, kui kokkupuude on regulaarne või reeglipärane, aga mitte igapäevane, ning väike, kui kokkupuude on ebaregulaarne, juhuslik ja harv (näiteks ettevõtte pankrot, kohtuvaidlus).

| | |
|---|---|
| | <p>Terviseametil on kohustus teostada tervisekontrolli teostajate tunnustamist ja hilisemalt järelvalvet (tervishoiuteenuste korraldamise seaduse § 60) – nimetatud tegevuse raames tekib lisakohustus edastada tervishoiuteenuse osutaja kvaliteedijuhtimissüsteemi hindamiste aktid Veeteede Ametile. Juhul kui nimetatud nõuete lisandumisel peab Terviseamet töökoormuse kasvu oluliseks, saavad eelnõu koostajad vastava hinnangu saamisel seletuskirja täiendada.</p> <p>Veeteede Ametil tekib kohustus võtta aruanded vastu ja edastada need IMO-sse – samas on tegemist kohustusega, mida Veeteede Amet ka praegu täidab.</p> |
| <p>7. Leiame, et eelnõu punktis 43 esitatud regulatsioon vajab tehnilistes küsimustes täiendavat arutelu.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele. Tegemist on nõudega, mis kehtib juba hetkel, mistõttu tervishoiuteenuse osutajale täiendavaid nõudeid ei esitata.</p> <p>Senini ei ole täiendavaid tehnilisi nõudeid esitatud, mille osas oleks vaja täiendavaid arutelusid või muudatusi planeerida.</p> |
| <p>8. Eelnõu punkt 46 ehk MSOS § 26¹ uue lõike 9 kohaselt võib tunnustamisotsuse, tunnustamisest keeldumise otsuse või tunnustamisotsuse kehtetuks tunnistamise otsuse peale arst või tervisekontrolli tegija esitada vaide valdkonna eest vastutavale ministrile. Seletuskirjast ei nähtu, kes on antud juhul valdkonna eest vastutav minister. Arusaamatu on, millist ministrit täpselt mõeldakse.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Tuleb rõhutada, et sõnastust „valdkonna eest vastutav minister“ on kasutatud ka kehtivas MSOS-i sõnastuses, mistõttu ei ole tegemist muudatusega vaide menetlemise pädevust omava ministri osas. Kuni 31.07.2014. a oli MSOS-i § 26¹ lõikes 9 nimetatud pädevust omava ministrina sotsiaalministrit. Alates 01.07.2014. a võeti Vabariigi Valitsuse seaduse muudatustega seondult kõikides seadustes konkreetse ministri ametinimetuse asemel kasutusele konstruktsioon „valdkonna eest vastutav minister“. Ministrite pädevused määratakse Vabariigi Valitsuse seaduse § 3</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>lõike 2 alusel peaministri korraldusega. „Ministrite pädevus ministeeriumi juhtimisel ja ministrite vastutusvaldkonnad“. Peaministri korralduses⁷ määratletud valdkondade kohaselt on MSOS-i § 26¹ lõike 9 kontekstis valdkonna eest vastutavaks ministriks tervise- ja tööminister.</p> <p>Arvestades eeltoodut, puudub vajadus täiendada seletuskirja muudatusettepanekus kajastatud osas.</p> |
| <p>9. Eelnõu punktis 41 jm asendatakse sõnad „tunnustatud arsti“ sõnadega „tervisekontrolli tegija“. Leiame, et antud muudatus ei ole vajalik. Tervisekontrolli saab teha vaid arst, kellel on seaduse alusel selleks pädevus. Asendamine „tervisekontrolli tegijaga“ ei anna midagi juurde ega täpsusta olukorda.</p> | <p>Selgitatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |
| <p>10. Eelnõu punktides 42 ja 43 on kasutusel termin „tervisekontrolli asutus“. Täpsustame, et Eesti tervishoiusüsteemis puudub selline termin. Vastavalt tervishoiuteenuste korraldamiseseaduse(edaspidi TTKS)§-le 4 on tervishoiuteenuse osutajaks tervishoiutöötaja või tervishoiuteenuseid osutav juriidiline isik, kes osutab tervishoiuteenust vastavalt Terviseameti poolt väljastatud tõendile TTKS § 3 lõige 2 kohaselt. Ettepanek – asendada läbivalt termin „tervisekontrolli asutus“ terminiga „tervishoiuteenuse osutaja“.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõus kasutatakse terminit „tervishoiuteenuse osutaja“</p> |
| <p>11. Eelnõu punkt 46 ehk MSOS § 26¹ lõigete 7–9 uutes sõnastustes puudub nii arsti kui tervisekontrolli tegija mõistet. Seletuskirja kohaselt eristatakse arsti, kel puudub Terviseameti tunnustus ja arsti, kel see tunnustus on olemas. Viidatud eristuse tegemise vajalikkus on küsitav, kuna mõlemal juhul on tegemist arstiga. Seletuskiri ja eelnõu ei vasta üksteisele.</p> | <p>Selgitatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |
| <p>12. Ettepanek –eelnõu koostamisse palume kaasata asjassepuutuvate osapooltena Terviseameti, tervishoiuteenuse osutajad ja teised teenuseosutajad, kelle majandustegevust eelnõu muudatused otseselt mõjutavad.</p> | <p>Selgitatud</p> <p>Rõhutame, et kõnealuse muudatuse vajadusest oleme informeerinud aegsasti nii Sotsiaalministeeriumit, samuti on eelnõu koostamisel kontakteerunud Terviseametiga.</p> <p>Eelnõu muudetakse selliselt, et tervishoiuteenuse osutaja peab omama</p> |

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/329112016002>

| | |
|--|---|
| | <p>kvaliteedijuhtimissüsteemi vastavalt meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ning sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määruses nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“ esitatud nõuetele. Tegemist on nõudega, mis kehtib juba hetkel, mistõttu tervishoiuteenuse osutajale täiendavaid nõudeid ei esitata, mille osas tuleks pidada läbirääkimisi.</p> |
| <p>13. MSOS § 26² kohaselt tervisekontrolli otsusega mittenõustuv isik võib esitada otsuse peale vaide Terviseametile. Isik saab küll esitada vaide Terviseametile, kuid Terviseametil puudub pädevus hinnata tervisekontrolli läbiviinud arsti tegevust. Terviseamet teostab TTKS alusel formaalset järelevalvet ega oma pädevust vaidlustada arsti poolt langetatud otsust. Seega ei saa Terviseamet vaide korral sisuliselt midagi ette võtta ning kõnealune paragrahv tuleks tunnistada kehtetuks. Ettepanek –kaasata Terviseamet arutamisse</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Eelnõuga ei tunnistata kehtetuks MSOS-i §-s 26² toodut, küll aga on kõnealuses sättes täpsustatud vaidluste lahendamise korda selliselt, et tervisekontrolli otsusega mittenõustuv isik võib pöörduda tervishoiuteenuse kvaliteedile hinnangu saamiseks avaldusega tervishoiuteenuste korraldamise seaduses nimetatud tervishoiuteenuse kvaliteedi ekspertkomisjoni poole. Vastavalt on täpsustatud ka seletuskirja.</p> <p>STCW konventsiooni jaotise A-I/9 alapunkti 6 kohaselt kehtestab osalisriik vastavalt riigisisestele vaidlustamist reguleerivatele sätetele menetluse ja korra, et tervisekontrolli käigus tervisenõudeid mittetäitnud meremehed või mehemehed, kelle töötamise võimalustele kehtestati (eriti) ajalisi, töövaldkonda või reisipiirkonda puudutavaid piiranguid, saaksid taotleda oma juhtumi uuesti läbivaatamist. Vaidlustamise võimaluse olulisusele on otsesõnu viidatud ka ILO juhises „<i>Guidelines on the medical examinations of seafarers</i>“.</p> <p>Eeltoodust lähtuvalt on oluline, et vaidlustamise kord oleks selgesõnaliselt sätestatud. Arvestades, et tervisekontrolli käigus tehakse kindlaks laevapere liikme tervises seisund ja sobivus laeval töötamiseks ning tervisekontrolli otsusest sõltub, kas laevapere liige vastab kehtivatele tervisenõuetele või mitte, peaks isikul tervisekontrolli otsusega mittenõustumise korral olema võimalik ka vastav otsus vaidlustada.</p> <p>Vastav selgitus on esitatud ka seletuskirjas.</p> |

| | |
|--|--|
| <p>14. MSOS § 27 sätestab, et tuuker peab läbima tervisekontrolli ning sätte alusel on kehtestatud tuukrite tervisenõuete määrus. Määruse § 5 alusel teeb tervisekontrolli arst, kes on registreeritud TTKS-is sätestatud korras ja kes on läbinud allveemeditsiinialase koolituse omades sellekohast tunnistust.</p> <p>Seaduses puudub täpsustus allveemeditsiinialase koolituse nõuetele ning koolituse tegijale. Arste, kes viivad läbi tuukrite tervisekontrolli ei pea ükski asutus tunnustama ega nende vastavast valdkonnast tegutsemisest teadlik olema. Terviseameti poole on pöördunud mitmed asutused sooviga leida MSOS tähenduses pädevat arsti tuukrite tervisekontrolli tegema. Reaalsuses aga igasugune ülevaade nn tuukriarstidest riigil puudub. Ametlikult tuukrite tervisekontrolli Eestis ei pakuta.</p> <p>MSOS § 76 lõige 12 sätestab, et käesolevas seaduses sätestatud arsti tegevuse üle teostab järelevalvet Terviseamet. Terviseamet saab aga teostada järelevalvet vaid meremeditsiinarstide üle, nn tuukriarste ei tunnusta MSOS alusel keegi, samuti ei teosta järelevalvet keegi.</p> <p>Tuukrite tervisenõuete määrase kohaselt peab tuuker enne tööle asumist ja edaspidi tulenevate näidustuste korral läbima barofunktsiooni testi rekompresioonikambris (edaspidi 5 (5) kambritest). Ametlikult puudub „tuukrite tervisekontrolli teenus“ ja seetõttu ligipääs sobivale rekompresioonikambrile.</p> <p>On vajalik analüüsida ja otsustada, kas Eesti vajab tuukrite tervisekontrolli teenust (nt arheoloogid, sukelduvad teadlased, päästetöötajad, Kaitsevägi) ning kuidas on vajadusel tagatud ligipääs sobivale rekompresioonikabrile.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Tuukrite tervisekontrolli valdkonna reguleerimine on Sotsiaalministeeriumi pädevuses. Tuukrite tervisekontrolli olemasolev regulatsioon lisati MSOS-i Sotsiaalministeeriumi poolt. Eelnõu koostajad ei ole regulatsiooni täpsustamise vastu, kuid konkreetse sõnastusettepaneku peaks esitama Sotsiaalministeerium.</p> |
|--|--|

| Maaeluministeerium | MKM-i kommentaar |
|--|---|
| <p>Juhime tähelepanu, et eelnõu §-s 6 viidatakse kalapüügiseaduse § 20 lõike 1 punktile 2, kuid tegemist on viitega kehtetule kalapüügiseaduse redaktsioonile. Seletuskirjast ei selgu, kas kavandatavat muudatust on arutatud kalapüüdjate esindusorganisatsioonidega</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Kalapüügiseaduse muudatus on eelnõu viimasest versioonist välja jäetud.</p> |

| | |
|---|--|
| Siseministeerium | |
| <p>Siseministeerium teeb ettepaneku täiendada MSOS § 95 lõike 15 sõnastust järgmiselt:</p> <p>„(15) Enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laevadele ja nende laevapere liikmetele laienevad üksnes käesoleva seaduse § 19 lõige 7, § 20 lõige 1, välja arvatud „Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelises konventsioonis, 1978“ (edaspidi <i>meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon</i>) sätestatud laeva juhtkonna liikmete kvalifikatsiooni omistamise osas, § 20 lõige 2, § 21 lõiked 1 ja 2, välja arvatud meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelises konventsioonis sätestatud laeva juhtkonna liikmete kvalifikatsiooni osas, ning 11. peatükk. <u>Kui käesolevas lõikes nimetatud laev kantakse riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmete kogusse, rakendatakse käesolevat seadust selle laeva suhtes riigihaldusülesandeid täitvatele laevadele sätestatud mahus.</u>“</p> | <p>Arvestatud sisuliselt</p> <p>Eelnõu koostajad nõustuvad muudatusettepaneku eesmärgiga. Muudatusettepaneku sõnastust on õigusselguse huvides ning muudatuse sisu ja eesmärgi arvestades muudetud ja eelnõu on vastavalt muudetud.</p> |
| <p>Tulenevalt eeltoodud ettepanekust jätta välja eelnõu § 1 punkt 102.</p> | <p>Arvestatud</p> |

| | |
|--|---|
| Eesti Laevaomanike Liit | MKM-i kommentaar |
| <p>ELL ei nõustu MSOS § 57 lõike 5 muutmisega, millega vabastatakse kõik riigile teenust osutavad laevad kohustuslikust lootsimisest.</p> <p>/.../</p> <p>ELL teeb ettepaneku kehtivast MSOS § 57 lõike 5 sõnastusest „riigile teenust osutav välisriigi lippu kandev laev“, et paremini tagada meresõiduohutus sisemeres.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Riigile teenust osutavate laevade arv on väga väike – pigem on tegemist erandliku olukorraga. Riigilt teenust tellides on alati võimalik kohustada laeva kasutama lootsi, kui see on meresõiduohutusest tulenevalt vajalik, mistõttu on ka riskid maandatud.</p> |
| <p>ELL ei nõustu SadS § 3 lõike 1 punktide 4 ja 5 kehtetuks tunnistamisega.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |
| <p>ELL teeb ettepaneku täiendada MSOS § 57¹ lõiget 6 selliselt, et lootsitasõidu eksamit võiks sooritada ka inglise keeles (alternatiivselt kas eesti või inglise keeles).</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Analoogse ettepaneku on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile esitanud ka Veeteede Amet.</p> <p>Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on oma seisukoha Veeteede Ametile kirjalikult edastanud, leides, et ettepanek vajab täiendavat</p> |

| | |
|--|---|
| | analüüsimist, seda nii kogumis teiste Eesti sadamate külastuse maksumust mõjutavate tasudega kui ka meresõiduohutuse aspektist. |
|--|---|

| | |
|---|--|
| Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon | |
| MOS § 57 ¹ (6) Lootsitasõidu loa saamiseks tuleb laeva kaptenil või vanemtüürimehel sooritada lootsitasõidu eksam. Lootsitasõidu eksami korraldab Veeteede Amet. Lootsitasõidu eksam koosneb teoreetilisest ja praktilisest osast. Eksam sooritatakse eesti keeles. Meie ettepanek on lisada teiseks võimalikuks eksami keeleks inglise keel. | Mittearvestatud Vt selgitust eelmises punktis. |

| | |
|--|---|
| Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing | |
| § 2 p.44 väljapakutud sõnastus kohustusliku lootsimispiirkonna osas on ebapiisav. Lootsimispiirkonnad tuleb ikka kehtestada koordinaatide alusel ja kaardil ning eeldatavasti ministri määrusega. | Selgitatud Kohustusliku lootsimispiirkonna mõiste näol on tegemist üldmõiste defineerimisega. Täpsed lootsimise piirkonnad on defineeritud (sh koordinaatidega) majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määru nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“. |
| § 2 p.45 õppelaeva mõistet on vaja täiendada sõnaga „peamiselt“ kuna üheselt on selge, et pelgalt õppetegevuse alusel puudub ega ole praktiline pidada õppelaeva nii täna kui ka lähitulevikus. Seega praktikas ei ole võimalik õppelaevu kasutada ilma täiendavat kommertsalustel sissetulekut/tegevust omamata, olgu selleks siis kasvõi hüdrograafilised mõõdistused vms. | Selgitatud Õppelaeva definitsiooni näol on tegemist üldmõiste defineerimisega. Mõiste ise ei keelusta õppelaeval kommertstegevust, vaid määratleb üldised iseloomustajad, millele õppelaev vastama peab (st laevapere liikmete väljaõppeks ja meresõidupraktika omandamiseks kasutatav ning vastavalt seadistatud ja mehitatud laev). Eelnevast tulenevalt ei pea eelnõu koostajad põhjendatuks muuta õppelaeva definitsiooni. Seejuures täpsustatakse eelnõuga lisatava § 17 ⁴ lõikega 2, et õppelaevana kasutatav laev ei tohi õppetegevusega samal ajal tegeleda muu majandustegevusega, mis ei ole otseselt seotud õppetegevusega. |
| § 3 lg. 4 muudatuse alusel jääb selgusetuks, milline saab olema uus vastav regulatsioon juhul, kui see osutub praktikas vajalikuks. | Selgitatud MSOS-is on sätestatud pädevad asutused, kes saavad riigisisest tegevusluba anda. Kuna klassiühingul puudub pädevus tegevusluba |

| | |
|---|---|
| | väljastada, peab uus ettevõtja, kes soovib tegutseda MSOS-i §-s 7 sätestatud tegevusalal, pöörduma tegevusloa saamiseks Veeteede Ameti poole. |
| § 7 muudatuse osas on selgusetu, mis saab asendama mereõppeasutuse kvaliteedisüsteemi auditeerimise luba, mille olemasolu nõue kaotatakse. Kas eksisteerib alternatiivne kvaliteedisüsteemi audiitorite akrediteerimine? Kes seda akrediteerimist teostab ja mille alusel? | Selgitatud Arvestades, et mereõppeasutuse kvaliteedisüsteem peab vastama ISO 9001 nõuetele ja olema sertifitseeritud, mille vastavust hindab akrediteeritud audiitor, ei ole täiendava tegevusloa väljastamine põhjendatud ja vajalik. Audiitoreid hindab sisuliselt Eesti Akrediteerimiskeskus, kes akrediteerib juhtimissüsteemide sertifitseerimisasutusi. |
| § 12 lg. 4 osas jääb selgusetuks, millisel moel säilub Eestil kui lipuriigil ülevaade oma registris olevate laevadele väljastatud meresõidukõlblikkuse ja reisijateveo tunnistuste osas (seda mitmes mõttes), juhul kui uue korra kohaselt saab kõike teha klassifikatsiooniühing. Arvame, et tunnistuste väljastamine on ikka riigi õigus ja kohustus, eriti sedavõrd olulises valdkonnas kui meresõiduohutus. Tuleb aru saada, et klassifikatsiooniühingud on kommertsorganisatsioonid, kellel on piiratud vastutus. Kuidas üldse põhimõtteliselt saab riik seada klassifikatsiooniühingutele kui äriühingutele mingi riikliku kohustuse? | Selgitatud Eelnõu kohaselt teostatakse eelkõige redaktsiooniline sõnastuslik muudatus, eesmärgiga muuta säte arusaadavamaks. Sättesse on lisaks tehnilise ülevaate mitteteostamisele täpsuse huvides lisatud, et Veeteede Amet ei väljasta ka nimetatud tunnistusi ehk merekõlblikkuse tunnistust ja reisijateveo tunnistust, kuna vastavad rahvusvahelised tunnistused ehk kaubalaeva ohutuse tunnistuse ja reisijate ohutuse tunnistuse väljastab laevale volitatud klassifikatsiooniühing. Volitused klassiühingutele tunnistuste väljastamiseks on antud juba varasemalt, seega ei ole tegemist uue regulatsiooni, vaid juba kehtiva süsteemiga. |
| § 14 lg.1 ümbersõnastamisega sellisel moel, et kaotatakse ära kogu tehnilise dokumentatsiooni esitamise nõue enne laeva ehitamise algust, ei ole adekvaatne. Igal riigil, sh. ka Eesti Vabariigil on ja jääb kindlasti terve hulk spetsiifilisi nõudeid, mida peab arvestama juba laeva projekteerimise käigus ja kindlasti enne ehituse algust. Kindlasti oleks lisaks klassifikatsiooniühingule asjakohane ka laeva projekti kooskõlastamine VTA, Tööinspektsiooni, Keskkonnaameti ja Terviseameti poolt. | Mittearvestatud Praktikas ei ole kõikide majandus- ja kommunikatsiooniministri 05.12.2002 määruses nr 21 „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu“ nõutud dokumentatsiooni esitamine enne laeva ehitamist võimalik, kuna laeva tehniline dokumentatsioon valmib vastavalt laeva ehitusetappidele. Samuti nõutakse ehitatavate laevade puhul nt käigukatsetuste protokolle, mida on võimalik esitada <u>üksnes pärast laeva valmimist</u> , kui vastavad katsetused laevaga on läbi viidud. Dokumentide esitamist reguleeritakse vastava korraga, milles täpsustatakse, milliseid dokumente mis ajahetkel laevaomanik on kohustatud esitama. Muudatus võimaldab MSOS-i rakendusaktis |

| | |
|--|---|
| | <p>sätetada, et ehitatava laeva omanikul on õigus esitada dokumente vastavalt laeva ehitusetappidele, mis annab laevaomanikule kindluse, et dokumentide esitamist ei nõuta ebamõistlikul või võimatul ajal – samal ajal on siiski tagatud laeva ehitamine vastavalt ohutusnõuetele. MSOS-i muudatusest tulenevalt täpsustatakse ka majandus- ja taristuministri 14. augusti 2014. a määrust nr 65 „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu ja dokumentide esitamise kord“, mille muudatuse kavand on esitatud seletuskirja lisas.</p> |
| <p>§ 17⁴ lg 2 tuleks sõnastada teisiti või välja jätta. Õppelaeval peab olema võimalus põhitegevuse kõrvalt kommertstegevusega lisavahendeid teenida, mis pealegi tagaksid ka teatud protsesside osas merelaeva praktika, olgu see siis mere mõõdistamine, kauba ohutu lossimine/laadimine või ka reisijate teenindamine. St. õppelaeva ei ole praktikas võimalik majandada ega pole ka otstarbekas pidada kui puudub võimalus reaalseks majandustegevuseks.</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>MSOS § 17⁴ sõnastust on muudetud selliselt, et õppelaev võib tegeleda majandustegevusega eeldusel, et see on seotud õppetöö läbiviimisega. Ehk teisisõnu, kui kauba või reisijateveo teenust osutatakse raha eest eesmärgiga seeläbi teostada õppetööd ja katta õppetöö kulusid, on selline majandustegevus lubatud. Juhul kui laev teostab majandustegevust, mis ei ole seotud õppetööga, ei saa laev antud hetkel tegutseda ka õppelaevana.</p> |
| <p>§ 29 lg.4 kehtetuks tunnistamine ei ole selgituses mitte kuidagi adekvaatselt põhjendatud. Antud säte ei määratle ka täna mitte mingit kohustust reaalajas, vaid pelgalt kohustuse esitada dokumentaalselt tõendatud andmed peale-ja mahamunsterdamise kohta. Igasugune ajamäärus, mis ahistab justkui meremehi nagu seletuskiri väidab, tegelikkuses puudub. Ettepanek on jätta antud säte sisse muutmatul kujul, kuna see oli ja on ka täna vajalik saamaks tegelikku ülevaadet, kus meremees ja millal töötas.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Meremeeste registri eesmärgiks ei ole reaalajas koguda andmeid töötavate meremeeste kohta, vaid pidada arvestust meresõiduks nõutavate dokumentide õigsuse kohta ja võimaldada tõendada nende kehtivust. Meremeestel ei ole huvi näidata, millisel laeval nad hetkel töötavad, mistõttu ka täna munsterdamise andmeid üldjuhul Veeteede Ametile ei esitata. Seega ei ole kehtiva seaduse kohaselt kogutavaid andmeid võimalik kasutada statistiliselt ega muul eesmärgil, kuna kogutavad andmed ei kuva tõest pilti Eesti meremeeste reaalaja töösuhete kohta (paljud meremehed andmeid ei esita või teevad seda äärmiselt kaootiliselt). Tõese pildi saamiseks oleks vajalik oluliselt karmistada seaduse kohast andmete kogumist (kohustuslik esitamine kindlal ajahetkel jms) – samas puudub hetkel sisuline põhjendus nimetatud piirangu seadmiseks ja andmete kogumiseks.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>§ 7 punkt 7</p> <p>Ei saa nõustuda, et mereõppeasutuse kvaliteedijuhtimissüsteemi auditeerimise loakohustus tunnistatakse kehtetuks.</p> <p>Mereõppeasutusele ei saa panna kohustust kontrollida ja kindlustada auditi läbiviija pädevust ning juhul kui Veeteede Amet seab kahtluse alla auditi kvaliteedi, ei saa mereõppeasutus anda vastust auditi kvaliteedi, läbiviimise meetodite, tõendusmaterjalide valiku, intervjueeritavate jne eest.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Arvestades, et mereõppeasutuse kvaliteedisüsteem peab vastama ISO 9001 nõuetele ja olema sertifitseeritud, mille vastavust hindab akrediteeritud audiitor, ei ole täiendava tegevusloa väljastamine põhjendatud ja vajalik. Sertifitseerimisasutused on akrediteeritud Eesi Akrediteerimiskeskuse poolt ja kellel on seeläbi õigus ISO kohast kvaliteedisüsteemi sertifitseerida. Seega ei vastuta ka auditeeritav asutus auditeeri ja pädevuse tõendamise eest.</p> |
| <p>§ 9 lõige 4 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</p> <p>„(4) Käesoleva seaduse § 7 punktides 10–12 sätestatud tegevusaladel tegevusloa taotlemisel lisatakse taotlusele õppekavad, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekiri.“;</p> <p>Seaduse seletuskirjas peaks olema toodud selgitus – õppekavad, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekiri. Mida selle all mõeldakse, eriti tekitab segadust „tehnilised õppevahendid“.</p> <p>Ühtlasi on tegevusloa tõttu vastavalt Majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse § 30 majandustegevusega seotud asjaolude muutumisest teatamise kohustus. Milliseid asjaolusid silmas peetakse?</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Seletuskirja on täpsustatud. Tehniliste õppevahendite hulka kuuluvad näiteks klassikalised stendid, maketid laevade jõu-, elektri-, külmutus-, juhtimis- ja navigeerimisseadmed, arvutid, arvuti testprogrammid või projekteerimisprogrammid (Auto-Cad teoreetiliste jooniste tarvis), õppeotstarbelised filmid, laevades kasutatavad raadiosideseadmed, päästevahendid, aga samuti esitlusvahendid, nagu skannerid, printerid, fotokaamerad, LCD-projektorid, ekraanid, tahvlid ja muud IMO mudelkursustes nimetatud õppevahendid.</p> |
| <p>§ 7 punktiga 10¹ sätestatakse eraldi punktina väikelaeva raadiosideoperaatori väljaõppe korraldamise tegevusala.</p> <p>Eesti Mereakadeemia näitel, meile on välja antud tegevusluba, mis lubab tegutseda tegevusaladel: Tasemeõppe (kõrgharidus) ning täiskasvanute tööalase koolituse korraldamine laevapere liikmetele ja väikelaevajuhi väljaõppe korraldamine ja tegevusloa lisa õppekavadele ja kursustele (õppekava/kursus nr 44 Väikelaeva raadiosideoperaatori väljaõppe korraldamine).</p> <p>Väikelaeva raadioside operaatori kursus ei ole eraldi tegevusala tegevusloa mõistes, vaid on</p> | <p>Selgitatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>osa väikelaevajuhi ettevalmistusest ning aktsepteeritud kursusena.</p> | |
| <p>§ 20 Lõikest 3¹ jäetakse välja võimalus, mille kohaselt kvaliteedisüsteemi loomisel saab juhendada muu standardiorganisatsiooni kvaliteedisüsteemi käsitlevatest standarditest, kuna vastavad standardid on välja töötatud ainult Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (edaspidi ISO) poolt. Täpsustatud on ka standardi numbrit, millele kvaliteedisüsteem vastama peab, kuna seniajani vastav selgitus seaduse tasandil puudus ning võis tekitada küsimuse, millist konkreetset kvaliteedisüsteemi standardit silmas peetakse.</p> <p>Tegevusluba on väljastatud Tallinna Tehnikaülikoolile (registrikood 74000323). Tallinna Tehnikaülikoolil ei ole ISO järgi loodud, auditeeritud ja sertifitseeritud kvaliteedijuhtimissüsteemi. Selline süsteem on Eesti Mereakadeemial (avalik-õigusliku juriidilise isiku asutus reg kood 74002629). Vastavalt Majandustegevuse seadustiku üldosa seadusele tõlgendamisele (tõlgendab tegevusloa väljaandja) ei ole võimalik anda välja tegevusluba juriidilise isiku allasutusele, milleks Eesti Mereakadeemia muutus peale ühinemist TTÜga 01.09.2014. Selline võimalus peaks olema olema.</p> | <p>Teadmiseks võetud</p> <p>Koolide tegevusloa küsimus võetakse eraldi analüüsi ja menetluse alla koostöös Haridus- ja Teaduministeeriumiga. Eelnevast tulenevalt ei käsitleta koolide tegevuslubade teemat käesoleva eelnõu raames.</p> |
| <p>§ 20 Kvaliteedisüsteemi auditeerimismeeskonna juht peab olema läbi viinud kahe aasta jooksul vähemalt kolm välisauditit, omama laevaohvitseri kvalifikatsiooni ning tundma valdkonna õigusakte.“;</p> <p>Muudatusest ei selgu, kes peab kontrollima auditeerimismeeskonna juhi nõuetele vastavust. Meie seisukoht on, et selle nõude kontrollija ei saa olla auditeeritav. Selgusetuks jääb, mida tähendab seaduse mõistes „välisaudit“ (kas ISO kvaliteedijuhtimissüsteemi audit), „viimase kahe aasta jooksul“ – kas mõeldud on kahte aastat enne sertifitseerimisperioodiks lepingu sõlmimist (sertifitseerimisperiood on 3 aastat ja sõlmitakse lepingu auditeerimisperioodile). „Laevaohvitseri kvalifikatsioon“ – kas need inimesed, kes vastavad nendele nõudmistele on täna Eestis olemas? Loomulikult on võimalik sisse tuua välisspetsialiste, kuid see</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Auditeerimismeeskonna juhile esitatud nõudmisi on eelnõuga vähendatud ning lisatud on võimalus kaasata ka eksperte – seda eesmärgiga suurendada võimalikku auditeerijate arvu. Välisauditit tellides on siiski võimalik kontrollida, kas auditeerimismeeskonna juhil või tema kaasataval eksperdil on laevaohvitseri kvalifikatsioon, mistõttu ei saa sellise nõude kontrollimist pidada liialt koormavaks.</p> |

| | |
|--|--|
| muudab auditeerimisteenuse auditeeritava jaoks väga kalliks. | |
| Raul Kleinson, vanemmereloots | |
| <p>§58⁴(1)1) muuta sõnastust järgnevalt Viimase 12 kuu jooksul enne kutsetunnistuse taotlemist on taotleja rikkunud lootsimisega seotud käesoleva seaduse nõudeid mille tulemusena toimus ohtlik juhtum või on taotleja süül toimunud laevaõnnetus.</p> <p>§58⁴(3) esimene lause sõnastust muuta järgnevalt Veeteede Amet võib lootsi kutsetunnistuse kehtivuse peatada kuni kuueks kuuks, kui loots on rikkunud lootsimisega seotud käesoleva seaduse nõudeid mille tulemusena toimus ohtlik juhtum.</p> <p>Selgitus: Neis punktides on praegu sõnastus selline, et lisaks süüle laevaõnnetuse ja ohtliku juhtumi puhul võidakse karistada lootsi (kutsetunnistuse peatamise või kehtetuks tunnistamisega) ka suvalise lootsimisega seotud MSOS punkti rikkumisega isegi kui selline rikkumine ei too kaasa meresõiduohutuse halvenemist. Kutsetunnistus on aluseks lootsina töötamisel ja kutsetunnistuse kas peatamine või kehtetuks tunnistamine üksnes mingi (mitmeti tõlgendatava) vähemolulise seadusepunkti mittetäitmisel on vastuolus rikkumise olulisuse ja karistusastme proportsioonidega. Viimasel ajal püütakse seadustada aina rohkem selliseid täpsustavaid nüansse, et nende punktuaalne täitmine võib osutuda puudulikuks ja selleks tulekski seaduse sõnastust muuta selliselt, et litsentsi peatamine tuleks kõne alla ikkagi siis kui seadusepügala mittetäitmise tagajärjel võis juhtuda või juhtus ohtlik juhtum. Teistel rikkumisjuhtudel saab kas mitte teha soodustusi eksamite vastuvõtmistel (§58²(2) ja §58³(2)) või määrata trahvi vastavalt §90².</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Meresõiduohutuse nõuded kannavad endas eesmärki tagada meresõiduohutus, st et vastava nõude rikkumise korral on juba tegemist olukorraga, kus ohutus ei ole tagatud. Seetõttu on vajalik säilitada seaduses senine sõnastus.</p> |
| <p>§60(1) muuta sõnastust järgnevalt Kuihalbade hüdrometeoroloogiliste olude tõttu või muul põhjusel ei ole lootsil võimalik laevale minna, korraldab loots kapteni nõusolekul laeva lootsimist lootsilaevalt või mõnelt teiselt laevalt, välja arvatud teiselt lootsitavalt laevalt. Lootsimiseks teiselt laevalt peab lootsil olema võimalik kasutada</p> | <p>Osaliselt arvestatud</p> <p>MSOS-i § 60 teksti on muudetud vastavalt ettepanekule. Paragrahvi täiendamist teise lõikega ja vastavalt § 21 lõike 2 kehtetuks tunnistamist eelnõu koostajad ei toeta. Õigusakti siseselt sätete ümberpaigutamine ei ole käesoleval juhul veenvalt põhjendatud.</p> |

| | |
|---|--|
| <p>laeva liikumise jälgimiseks ja side pidamiseks vajalikke seadmeid. Loots ning laeva kapten peavad olema veendunud, et laeva edasine liikumine selliselt on ohutu ja on tagatud meresõiduohutus parimal võimalikul viisil.</p> <p>§60 (2) lisada punkt sõnastuses</p> <p>Loots võib hüdrometeoroloogiliste olude tõttu või muul põhjusel, kapteniga kooskõlastatult, laevale minna või lahkuda laevalt mujal kui vastavalt käesoleva seaduse §55(2) kindlaksmääratud kohtades ja jätkata lootsimist käesoleva seaduse §60(1) sätestatud tingimustel.</p> <p>Selgitus: Tuua need mõlemad punktid ühe paragrahvi alla eritingimustesse. §60(1) kajastab olukordi kui laeva pardale ei ole võimalik minna. Näiteks erikonstruktsioonilised laevad, allveelaevad, tormiga ankrualasse lootsitavad jt. §60(2) aga olukordi kui loots on lootsitava laeva pardal vähem kui kogu kohustusliku lootsimispiirkonna vältel. Mõlemad punktid käsitlevad lootsimist eritingimustes ja kõiki olukordi ei ole võimalik ega mõistlik seaduses kajastada. Peamine vahe praegu kehtivaga tuleb sellest et kaotada ära mõiste "minimaalses ohutus kauguses". Seda mõistet (min.ohutu kaugus) ei saa kuidagi määratleda ja on igal konkreetsel puhul erinev ja ka erinevalt tõlgendatav. Lootsikaatritel on VTA poolt väljastatud piirangud maksimaalsele lainekõrgusele (enamasti 2,5 meetrit). Lootsikaatri ja seal olevate inimeste ohutuse eest vastutab lootsikaatri kapten ja kapten valib kõige optimaalsema variandi, et kui kiiresti, kui kaugele, mis kurssidega jne. ta suudab oma laeva (lootsikaatrit) ohutult juhtida. Kui loots peabki talitama eritingimustele vastavalt siis ta ju ikkagi lootsib laeva kogu kohustuslikus lootsimise piirkonnas viibimise vältel ja teeb seda kõiki abivahendeid (nii sideks kui nav. olukorra jälgimiseks) kasutades. Muudatusega püütakse kohandada seadust reaalsusega.</p> | |
| <p>§61 pealkirja täiendada sõnastuses</p> <p>Lootsimise algus ja lõpetamine.</p> <p>§61 Lisada punkt (1)1</p> <p>§61 (1)1 Lootsimine algab alates momendist, kui laev alustab manööverdamast vastavalt lootsi korraldustele-soovitustele, kuid mitte</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>MSOS-i § 61 pealkirja ja teksti on täiendatud lootsimise algust käsitleva regulatsiooniga.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>hiljem kui laev siseneb kohustusliku lootsimise piirkonda.</p> <p>Selgitus: Käesolev seadus ei reguleeri praegu lootsimise algust. Lootsimise lõpetamine on aga ilusti lahti sätestatud. Kuna lootsil on lootsimise ajal teatud õigused ja kohustused ja vastutus siis on vaja ka selgust lootsimise ajast see tähendab algusest ja lõpust. Lootsi pardal viibimise aeg ei ole alati võrdeline lootsimise ajaga.</p> <p>§61(2) muuta kehtetuks</p> <p>Selgitus: Antud punkt kirjeldab lootsimist eritingimustele vastavalt ja viidi üle vastavasse paragrahvi §60(2)</p> | <p>MSOS-i § 61 lõike 2 kehtetuks tunnistamist ei toeta eelnõu koostajad eelmise ettepaneku juures esitatud põhjendustel.</p> |
| <p>§62(2)1) täiendada ja muuta sõnastust järgnevalt:</p> <p>kontrollima enne laevale saabumist laeva süvist ja vabaparrast ning juhul, kui laev on lastitud üle laadungimärgiga lubatud piiri või üle sadama eeskirjaga lubatud suurima süvise, teatama sellest Veeteede Ametile; sadamakaptenile ja tööandjale.</p> <p>§62(2)3) muuta sõnastust järgnevalt:</p> <p>tutvuma laeva kontroll-lehega. Kui loots avastab, et laeva seisund erineb kontroll-lehe sissekannete kohasest seisundist ja laeva tegelik seisund vähendab meresõiduohutust, on ta kohustatud sellest viivitamata teatama tööandjale, Veeteede Ametile ja sadamakaptenile.</p> <p>Selgitus: Antud paragrahv (62) reguleerib teiste seas ka lootsi teavitamiskohustusi. Üldjuhul tahetakse teavitusi kolme kohta: tööandjale, vta-le ja sadamasse. Praegu kehtivad 62(2)1) ja 62(2)3) aga teisiti. Esimesel juhul kui visuaalselt tuvastatakse, et süvisega probleeme või siis ülelaaditud on teavituskohustus ainult vta-le ja teisel juhul kui tuvastatakse samasugune olukord laeva kontrolllehte sirvides siis jälle teavitatakse ainult tööandjat. Kuna nii lootsiteenindus, sadam kui Veeteede amet peavad neist olukordadest teadma siis muudatustega pannaksegi lootsile teavitamiskohustus kõigile kolmele osapoolele.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Eelnõu on vastavalt ettepanekule täiendatud.</p> |
| <p>§63 lisada 6) punkt järgnevas sõnastuses</p> <p>§63 6) Loots võib käesolevas seaduses sätestatud kõrvale kalduda, kui see on hädavajalik tagamaks lootsi ohutust ja laevaõnnetuse ärahoidmiseks. Sellisel juhul</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Eelnõu koostajad ei poolda üldsõnalist seaduses sätestatud nõuetest kõrvalekaldumise õiguse andmist ettepanekus esitatud kujul. Kogu</p> |

| | |
|--|---|
| <p>peab loots tegema kõik endast sõltuva, et tagada meresõiduohutus parimal võimalikul viisil.</p> <p>Selgitus: Kuna kõiki nüansse pole võimalik ja otstarbekas seaduses kajastada siis peabki olema võimalus, et kui tekib vastuolu paberile kirjutatu ja reaalse olukorraga, siis tuleb ikkagi tagada ohutus parimal võimalikul viisil ja kui olukord nõuab siis ka eirates mingit seadusepügalat. Samasugused võimalused on ette nähtud ka mõnedes teistes siseriiklikes õigusaktides kui ka rahvusvahelistes konventsioonides.</p> | <p>lootsimist puudutav regulatsioon kehtivas seaduses on üles ehitatud ohutuse tagamisele ning sellest lähtuvalt on sätestatud ka lootsi kohustuste ja vastutuse regulatsioon MSOS-i §-s 62.</p> |
| <p>§64(6) viia üle paragrahvi 62.</p> <p>Selgitus: Antud punkt kajastab olukorda kui kapten keeldub lootsi teenusest ja räägib lootsi kohustustest jääda laevale. § 62 reguleeribki lootsi kohustusi.</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Säte on viidud §-i 66, mis reguleerib kapteni õigust lootsimisest keelduda. Juhul kui kapten lootsi teenuste kasutamisest keeldub, on lootsil kohustus jääda laevale kuni uue lootsi saabumiseni.</p> |
| <p>Eelnõu § 1 punkt 101) paragrahvi 64 täiendatakse lõigetega 1¹ ja 1² järgmises sõnastuses:</p> <p>„(1¹) Kui lootsil on asjakohane teave, keeldub loots laeva sadamast ja ankrualast välja lootsimisest järgmistel juhtudel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) laeva ümber on reostus; 2) laev on üle laaditud; 3) laeval on sadamast väljumise keeld; 4) laeva kerel on läbiv vigastus. <p>(1²) Loots keeldub laeva sadamasse või ankrualasse lootsimisest, kui laeval on sadamasse sisenemise keeld, arvestades käesoleva seaduse § 79³ lõikes 2 toodud erisusi.“;</p> <p><u>Muudatusettepanek:</u> § 64 lisatav lõige 1¹ kogu ulatuses välja jätta.</p> <p><u>Selgitus:</u> Juhtumid kuna lootsil oleks kohustus keelduda laeva sadamast ja ankrualast välja lootsimisest on täitmiseks vastuolus hea merepraktikaga, dubleerivad olemasolevaid kohustusi, vähendavad meresõiduohutust ja selle vajalikkus on eelnõu seletuskirjas argumenteerimata.</p> <p>Mõned näited võimalikest olukordadest:</p> <p>--- Kui sadamas veealal on reostus siis suureneb ka plahvatusoht (eriti naftasaadusi käitlevates sadamates) ja selle minimaliseerimiseks ja ka reostustõrje efektiivseks läbiviimiseks on mõningatel juhtudel vaja laevad sadamast kiirelt välja</p> | <p>Arvestatud</p> <p>Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |

viia. Päästetööde juht ja sadama turvaülem võivad küll nõuda laevade sadamast lahkumist, aga eelnõu kohaselt peab loots keelduma lootsimisest, sest laeva ümber on reostus (isegi kui laev ise ei ole reostuse tekitaja).

--- Oletame, et laeva sildumisel, kokkupuutel kaiga tekkis laevakere läbiv vigastus. Vigastatud koht on ülevalpool veeliini paar meetrit ja suurusega mõnedkümmend sentimeetrid. Klassifikatsiooniühingu ja VTA vastavad spetsialistid võivad tõdeda, et vigastus ei ole sedavõrd ohtlik, et vähendaks oluliselt laeva merekõlblikust ja annavad laevale ühekordse loa suunduda remondisadamasse. Laeval sadamast väljumise keeldu pole aga laeva kerel on ikkagi läbiv vigastus ja eelnõu kohaselt loots peab keelduma laeva lootsimisest. Hindamaks kas selline vigastus on ohuks laevale sadamast väljumisel on meil ikkagi spetsialistid VTA-s ja klassifikatsiooniühingutes olemas. Lootsile seadusega pandav kohustus seda kõike eirata on juba ettenähtavalt konfliktne ja ebakompetentne.

--- Kui tormivarju, ankrualasse suunatud laeval on avastatud näiteks kauba nihkumisest (või mingil muul põhjusel) tekkinud laevakerel läbiv vigastus ja nüüd hullemal õnnetuse ärahoidmiseks soovib laev tulla sadamasse, siis seda ei saa, sest eelnõu kohaselt loots on kohustatud keelduma laeva ankrualast välja lootsimisest kui on kere läbiv vigastus.

MSOS muutmise seaduse eelnõu seletuskiri ei selgita midagi antud punkti kohta, ainult konstateerib fakti, et seadust täiendatakse ja kõik. Kui seadust tahetakse muuta selliselt, et juba eos on näha konfliktid olukorrad siis põhjused ja põhjendused peavad olema väga kaalukad ja veenvad ja argumenteeritud. Igasugune seaduse muutmine peaks olema suunatud ohutuse suurendamisele aga mitte tekitama juurde konflikteid olukordi ja kahepidiseid tõlgendusi.

Urmas Einlo, vanemmereloots

| | |
|--|--|
| <p>paragrahvi 57 lõige 6 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt:</p> <p>(6) Kohustuslikust lootsimisest ei vabastata 500-se või suurema kogumahutavusega kemikaalitankerit ja veeldatud gaasi tankerit ning üle 3000-se kogumahutavusega naftatankerit.“;</p> <p>Kemikaali ja veeldatud gaasi tankerite kohustuslikust lootsimisest vabastamine kasvatab tunduvalt keskkonna ja turvariski. Selleks, et vähendada keskkonna ja turvariske soovitaks selle asemel, et lubada ohtlikku lastiga laevadel (nii nafta kui veeldatud gaasi tankeritel) olenemata lipuriigist opereerida meie sisevetes, anda neile võimalus taotleda lootsitasõiduluba. Sellega säiliks kontroll antud laevadega opereerijate üle. Kemikaalitankeritele vabastuse lubamist ei näeks üldse ette. Infoks, et 499 GT kemikaalitankerit puhul on tegu ca 65-70m pikkuse laevaga.</p> | <p>Mittearvestatud</p> <p>Ei toeta antud ettepanekut, kuna tegemist oleks liiga range nõudega. Kemikaalitankeriga veetakse muuhulgas aineid, mis ei ole keskkonnale ohtlikud, nagu näiteks toiduõli jms. Samas keskkonnoohtlike naftasaaduste puhul on naftatankerit kogumahutavuse alampiiriks 3000. Väide, et 499 GT kemikaalitanker on ca 65–70 m pikk, on eksitav. Pigem jääb sellise kogumahutavusega laeva pikkus alla 50 m. Näiteks punkrilaev Viimsi on 73,24 m pikk ja GT on seejuures 1896. Punkrilaev Nafta on 56,64 m pikk ja GT on 874.</p> |
| <p>paragrahvi 57¹ täiendatakse lõikega 6¹ järgmises sõnastuses:</p> <p>„(61) Lootsitasõidu loa taotlemisel ei kohaldata käesoleva paragrahvi lõikeid 3 ja 4, kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest on möödunud kuni 24 kuud. Kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest on möödunud kuni 12 kuud, tuleb uue lootsitasõidu loa saamiseks sooritada üksnes eksami teoreetiline osa. Kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest on möödunud üle 12 kuu, tuleb uue lootsitasõidu loa saamiseks sooritada lootsitasõidu eksam.“;</p> <p>Taolise muudatuse jõustudes tekib võimalus, et lootsitasõidu loa omanik ei ole külastanud antud sadamat juba aastaid kuid sellele vaatamata võimaldatakse temale loa pikendamist lihtsustatud korras. Väide, et meresõiduohutuse seisukohast puudub vajadus lootsiga praktiliste sõitude tegemiseks kui lootsitasõidu luba on olnud kehtetu kuni 24 kuud (sadama viimasest külastamisest võib olla möödunud veel pikem aeg) pole eriti kaubalaevade puhul tõsiselt võetav. Selle ajaga võivad olla rajatud uued, kaid, kanalid, navigatsiooni märgistus, jne.</p> | <p>Arvestatud osaliselt</p> <p>Eelnõus on täpsustatud MSOS-i § 57¹ lõikes 6¹ esitatut ning konkretiseeritud lootsitasõidu loa taotlemise erisusi sõltuvalt ajavahemikest, mis on möödunud, arvestades varasemalt väljastatud lootsitasõidu luba. Mis puudutab loa taotlemisel § 57¹ lõigete 3 ja 4 mittekohaldamist, siis Veeteede Ameti hinnangul puudub meresõiduohutuse seisukohast vajadus nõuda koos lootsiga praktiliste sõitude tegemist, kui varasemalt väljastatud lootsitasõidu luba on oma kehtivuse kaotanud vähem kui 24 kuu jooksul. Seetõttu tehakse välistus MSOS-i § 57¹ lõigete 3 ja 4 kohaldamisest juhul, kui varem välja antud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest ei ole möödunud üle 24 kuu. Sellisel juhul tuleb sooritada lootsitasõidu eksami teoreetiline ja praktiline osa, mis on piisavad hindamaks kapteni või vahitüürimehe pädevust lootsitasõidu loa taotlemisel.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>Samuti läheb see muudatus vastuollu määrusega Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise....eksamineerimise kord ja loa vorm, milles sätestatakse reederi kohustus esitada õiend, et lootsitasõiduvaheaeg ei ületa 12 kuud. Kui soovite vähendada lootsitasõidu loa taotleja halduskoormust ilma meresõiduohutust halvendamata, siis soovitan vähem kui 12 kuulise vahe korral säilitada piirang lootsitasõidu vaheajale ning 12-24 kuulise vahe korral säilitada kohustus külastada sadamat lootsi juhendamisel kuid vähendada kohustuslike lootsi juhendamisel sooritatud praktiliste sõitude arvu.</p> | |
| <p>paragrahvi 58¹ lõike 1 punkt 3 muudetakse ja sõnastatakse järgmiselt: „3) olema läbinud vähemalt piirangutega raadioside operaatori kursuse ning radarnavigatsiooni ja automaatradarmärkuri (ARPA) kasutamise kursuse ning omama vastavaid tunnistusi;“; Antud punktile tuleks lisada nõue omada ECDIS tunnistust.</p> | <p>Arvestatud Sätet on vastavalt ettepanekule täiendatud.</p> |
| <p>paragrahvi 64 lõiget 1 täiendatakse punktiga 4 järgmises sõnastuses: „4) vahis olev laevapere liige on joobeseisundis.“; Lootsidel puudub hetkel võimekus tuvastada joovet. Küll võime joovet kahtlustada. Antud punkt peaks olema muudetud vastavalt.</p> | <p>Arvestatud Muudatus on eelnõust välja jäetud.</p> |