

**Taristuministri määruse „Majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määruse nr 75 „Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord“ muutmise“ eelnõu seletuskiri**

## **1. Sissejuhatus**

### **1.1. Sisukokkuvõte**

Eelnõu on välja töötatud meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 53<sup>3</sup> lõike 7 ja § 76 lõike 6 alusel.

Kehtiva määruse kohaselt kontrollib Transpordiamet välisriigi lippu kandvat laeva, mis külastab Eesti sadamat või ankruala ja osaleb laeva ja sadama vahelises liideses, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ<sup>1</sup> (edaspidi direktiiv 2009/16/EÜ) kohaselt. Ankruala on kehtiva määruse tähenduses sadama akvatoorium. Kontroll on järelevalveametniku kõik laevale eesmärgiga kontrollida laeva tunnistuste ja teiste laevadokumentide kehtivust, laeva seisukorda ja selle seadmeid ning laevapere liikmeid ja nende elamis- ja töötingimusi.

Eelnõu eesmärk on laiendada Transpordiameti järelevalveametniku õigust kontrollida ka välisriigi lippu kandvaid laevu, mis ei külasta Eesti sadamaid, vaid viibivad Eesti territoriaalmeres, aga samuti välisriigi lippu kandvaid laevu, mis on kogumahutavusega vähem kui 500 ega kuulu seega Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt kontrollitavate laevade hulka. Kavandatud muudatused võimaldavad paremini tagada meresõiduohutust ja merekeskkonna kaitse eesmäärke, sest kontrollitavate laevade valik suureneb.

Muudatus ei puuduta Eesti lipu all sõitvate laevade kontrollimist, mistõttu selliste laevade omanike halduskoormus ei tõuse. Samuti ei puuduta muudatus selliste välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimist, mis külastavad Euroopa Liidu sadamaid ja mille kontrollimise tingimusi eelnõuga ei muudeta.

### **1.2. Eelnõu ettevalmistajad**

Eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi merendusosakonna merenduspoliitika valdkonna juht Hana-Maarja Helinurm (58553994, [hana-maarja.helinurm@kliimaministeerium.ee](mailto:hana-maarja.helinurm@kliimaministeerium.ee)). Eelnõu ja seletuskirja koostamisel osalesid Transpordiameti laevandusosakonna laevade üksuse juhtivinspektor Agnes Pilv ([agnes.pilv@transpordiamet.ee](mailto:agnes.pilv@transpordiamet.ee)) ja sama üksuse peainspektor Arne Karu ([arne.karu@transpordiamet.ee](mailto:arne.karu@transpordiamet.ee)). Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Kaili Kuusk ([kaili.kuusk@kliimaministeerium.ee](mailto:kaili.kuusk@kliimaministeerium.ee)). Keeletoimetuse tegi Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Aili Sandre ([aili.sandre@justdigi.ee](mailto:aili.sandre@justdigi.ee)).

### **1.3. Märkused**

Eelnõu ei ole seotud ühegi menetluses oleva seaduseelnõuga.

---

<sup>1</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, 23. aprill 2009, mis käsitleb sadamariigi kontrolli. Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0016-20250101>

Määrusega muudetakse määruse 2. septembril 2024. a jõustunud redaktsiooni (RT I, 30.08.2024, 6).

## 2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viiest punktist.

**Eelnõu punktiga 1** täiendatakse määruse § 1 selliselt, et määrust kohaldatakse lisaks sadamas viibiva välisriigi lippu kandva laeva suhtes ka territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva suhtes.

Määruse alusel teeb Transpordiamet sadamariigi kontrollle. Esmase kontrolli käigus kontrollitakse vajalike tunnistuste ja dokumentide olemasolu ja nõuetele vastavust ning hinnatakse laeva üldseisukorda. Puuduste avastamisel kontrollitakse laeva üksikasjalikumalt. Üksikasjalikumalt kontrolli tehakse kõrge riskiprofiiliga laevadele ning rohkem kui 12 aasta vanustele reisilaevadele, naftatankeritele, gaasi- või keemiatankeritele ja puistlastilaevadele. Kõik avastatud puudused tuleb kõrvaldada. Kui täheldatud puudused ohustavad selgelt meresõiduohutust, tervist või keskkonda, peetakse laeva kinni nii kaua, kuni puudused kõrvaldatakse. Riigi ametiasutustel on õigus keelata sadamatesse siseneda laevadel, mida on viimase kahe kuni kolme aasta jooksul rohkem kui kaks korda sadamas kinni peetud.<sup>2</sup>

Kehtiva määruse kohaselt kohaldatakse määruses sätestatud välisriigi lippu kandvale laevale, mille kogumahutavus on vähemalt 500 ja mis külastab Eesti sadamat või ankruala ning osaleb laeva ja sadama vahelises liideses. Ankruala määruse tähenduses on sadama akvatoorium. Määrust ei kohaldata sõjalaevale, riigihaldusüksandeid täitvale laevale, kalalaevale, lihtsa konstruktsiooniga puulaevale ja väikelaevadele.

Eelnõuga planeeritava muudatusega laiendatakse laeva kontrollimise õigust esiteks territoriaalmeres viibivate laevade suhtes. Seda toetab direktiivi 2009/16/EÜ<sup>3</sup> artikli 3 lõige 1, mille kolmandas lauses sätestatakse, et kui liikmesriik kontrollib laeva oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes väljaspool sadamat, loetakse seda kontrolliks direktiivi 2009/16/EÜ alusel. Seega on direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt lubatud teha sadamariigi kontrolli ka väljaspool sadamaid, s.o territoriaalmeres (näiteks ankruaalal).

Kuna rahvusvahelise õiguse järgi on riigil õigus oma suveräänseid õigusi teostada oma territooriumi piires, on riigil õigus kehtestada ka nõudeid tema territooriumil viibivate isikute ja laevade suhtes. Rahvusvahelise mereõiguse alusdokument on ÜRO mereõiguse konventsioon (UNCLOS), millega on ühinenud kõik Läänemere-äärsed riigid ja enamik muu maailma meresõiduga tegelevatest riikidest, ühtekokku 170 riiki.<sup>4</sup> UNCLOS kujutab endast kokkuvõtvat ja kõikehõlmavat mereõiguse reeglistikku, mis muu hulgas sätestab merevööndid ja nendele vastavad õiguslikud režiimid. Riigi territooriumi hulka loetakse territoriaalmeri, mille laius on UNCLOS artikli 3 kohaselt kuni 12 meremiili territoriaalmere lähtejoonest.

Põhiseaduse kommenteeritud väljaandes on selgitatud: „Tegelikult teostab Eesti Vabariik oma sisemeres täielikku suveräänsust, territoriaalmeres suveräänsust väheste rahvusvahelisest

---

<sup>2</sup> KOKKUVÕTE: direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli: [Meresõiduohutus: sadamariigi kontroll | EUR-Lex](#).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, 23. aprill 2009, mis käsitleb sadamariigi kontrolli. Kättesaadav: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0016-20250101>.

<sup>4</sup> United Nations Treaty Collection.

[https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#).

õigusest tulenevate eranditega (nt teiste riikide laevade rahumeelse läbisõidu võimaldamine) ning majandusvööndis teatud jurisdiktsiooni kõrval ka suveräänseid õigusi kõikide (nii elus kui ka eluta) ressursside suhtes. Loomulikult seavad tänapäevased rahvusvahelise keskkonnaõiguse normid omad piirid ka riigi tegevusele territoriaalmeres.“<sup>5</sup>

UNCLOSi artikkel 17 sätestab, et kõikide, nii ranniku- kui ka sisemaariikide laevadel on õigus territoriaalmerest rahumeelselt läbi sõita. UNCLOSi artikkel 18 sätestab läbisõidu mõiste. Läbisõit tähendab territoriaalmeres navigeerimist eesmärgiga läbida territoriaalmeri sisevetesse sisenemata või külastada sisevetest väljapoole jäävat reidi või sadamat või suunduda sisevetesse või sealt väljuda või külastada seal asuvat reidi või sadamat. Läbisõit on katkematu ja kiire. Peatuda ja ankurdada võib vaid tavalises navigeerimises juhuslikult ettetuleval vajadusel või kui selle tingib vääramatu jõud või merehädä või vajadus osutada abi ohtu või merehädä sattunud isikutele, laevadele või õhusõidukitele.

UNCLOSi artikkel 19 sätestab rahumeelse läbisõidu tingimused. Lõike 1 kohaselt on läbisõit rahumeelne, kui see ei ohusta rannikuriigi rahu, avalikku korda ega julgeolekut. Läbisõit peab toimuma kooskõlas UNCLOSi ja teiste rahvusvahelise õiguse normidega. Lõikes 2 sätestatakse olukorrad, mil läbisõitu ei saa lugeda rahumeelseks. Näiteks loetakse laev rahumeelse läbisõidu kohustust rikkunuks, kui läbisõiduga kaasneb tahtlik või oluline saastamine.

UNCLOSi artikkel 21 sätestab, et rannikuriik võib kooskõlas konventsiooni ja muude rahvusvahelise õiguse normidega vastu võtta oma territoriaalmerest rahumeelset läbisõitu reguleerivaid õigusakte, mis käsitlevad mh näiteks meresõiduohutust ja reostuse vältimist.

Kokkuvõttes ei tohi rannikuriik meresõiduvabaduse põhimõtte kohaselt takistada laevade rahumeelset läbisõitu oma territoriaalmerest. Kui laev aga katkestab läbisõidu riigi territoriaalmeres või rikub rahumeelse läbisõidu reegleid, ei kohaldu enam rahumeelse läbisõidu õigus. Kui rannikuriigil on alust arvata, et laev ei ole meresõiduks ohutu või tal puuduvad nõutud kindlustused, on rannikuriigil oma õiguste kaitseks õigus laeva kontrollida. Näiteks, kui laeval puudub keskkonnareostuse juhtumiks vajalik kindlustus ja seda ei suuda esitada ka laeva lipuriik, on rannikuriigil õigus oma keskkonna kaitseks teha põhjalik kontroll. Igal juhul peab selline kontroll lähtuma rahvusvahelisest õigusest ja toimuma Transpordiameti pädevuse kohaselt. Transpordiameti põhimääruse § 10 lõike 4 punkti 2 järgi ongi Transpordiameti merendusteenistuse ülesanne luua tingimused ohutuks ja turvaliseks veeliikluseks üldkasutataval veeteel, ning punkti 3 järgi korraldada laevade ohutus- ja turvalisusnõudeid.

Näiteks teeb sadamariigi kontrolli territoriaalmeres oma õigusaktide kohaselt ka Taani.<sup>6</sup> Belgias on kehtestatud väga lai laevade läbiotsimis- ja kinnipidamisõigus Belgia mereväe poolt kogu Belgia mereala ulatuses.<sup>7</sup> Soomes kehtiva korra kohaselt võib sadamariigi kontrolli teha ka ankrualadel ning lisaks muude laevade suhtes, st laevade suhtes, mis ei kuulu direktiivi 2009/16/EÜ kohaselt I ja II prioriteedi laevade hulka.<sup>8</sup>

<sup>5</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. V, parandatud ja täiendatud väljaanne. 2020. Paragrahv 122 ääremärkus 9: [EESTI VABARIIGI PÕHISEADUS](#).

<sup>6</sup> Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe, § 2 lg 2. Kättesaadav: [Bekendtgørelse om havnestatskontrol af skibe](#).

<sup>7</sup> Belgisch Scheepvaartwetboek, art 4.2.4.7. Kättesaadav: [https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi\\_loi/change\\_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019050815&table\\_name=wet](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019050815&table_name=wet).

<sup>8</sup> Valtioneuvoston asetus ulkomaisten alusten tarkastuksesta Suomessa, §-d 2 ja 3. Kättesaadav: [1241/2010 | Lainsäädäntö | Finlex](#).

Teiseks laiendatakse muudatusega välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise õigust ka selliste sadamades, sadama akvatooriumis või territoriaalmeres viibivate välisriigi lippu kandvate laeva suhtes, mille kogumahutavus on väiksem kui 500. Direktiivi 2009/16/EÜ artikli 3 lõikes 2 on sätestatud, et laevade puhul, mille kogumahutavus on alla 500, kohaldavad liikmesriigid asjakohase konventsiooni asjakohaseid nõudeid ning võtavad selles, millele konventsioon ei laiene, vajalikke meetmeid, et tagada, et asjaomased laevad ei ohusta selgelt meresõiduohutust, tervist ega keskkonda.

**Eelnõu punktiga 2** täiendatakse määruse § 1 lõikega 2<sup>1</sup>, millega täpsustatakse, milles seisneb Transpordiameti tehtav Eesti territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontroll. Muudatus on vajalik, sest selliste laevade kontroll ei pea lähtuma samadest kriteeriumitest, nagu on kehtestatud Eesti sadamaid külastavate laevade puhul, mida tehakse ja millest raporteeritakse kohustuslikus korras direktiivi 2009/16/EÜ nõuete kohaselt.

Territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on väiksem kui 500, kontrolli sisuks on järelevalveametniku käik laevale, et kontrollida laeva tunnistuste ja teiste laevadokumentide kehtivust, laeva seisukorda ja selle seadmeid ning laevapere liikmeid ja nende elamis- ja töötingimusi. Selliste kontrollide kohta ei esitata aruandeid THETIS<sup>9</sup> andmebaasi ning kontrolle ei arvestata iga-aastase sadamariigi kontrollikohustuse täitmisel sarnaselt Soomes kehtiva korraga.

Täpsemalt kohalduvad laeva kontrollimisel määruse § 5 lõigetes 2<sup>1</sup>, 3 ja 4, lõike 5 punktis 1 ning lõigetes 5<sup>1</sup>–9 sätestatud tingimused. Ülejäänud määruse sätted, mis on konkreetselt seotud sadamates tehtavate kohustuslike sadamariigi kontrollidega, ei kohaldu territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontrollimisel.

Kontrollitava laeva valikul võib Transpordiamet lähtuda riskiprofiilist, nagu see on määratud direktiivi 2009/16/EÜ lisa I ja II alusel, või Transpordiameti enda riskihinnangust. Täpsemalt on kontrollitava laeva valikut selgitatud punkti 3 muudatuse juures.

Kontrolli sisuks on järelevalveametniku käik laevale eesmärgiga kontrollida laeva tunnistuste ja teiste laevadokumentide kehtivust, laeva seisukorda ja selle seadmeid ning laevapere liikmeid ja nende elamis- ja töötingimusi (§ 5 lg 5 p 1). Kui esinevad määruse § 5 lõikes 3 või 4 kirjeldatud alused, s.o kui ilmnevad direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktides 2A ja 2B sätestatud esmatahtsad või ootamatud tegurid, võib Transpordiamet kontrollida direktiivi 2009/16/EÜ lisa I osa II punktis 3A ja 3B sätestatud valikuskeemi järgi.

Transpordiamet järgib kontrollimisel Paris MoU protseduuri (§ 5 lg 5<sup>1</sup>), peab vältima laeva põhjendamatu kinnipidamist ja viivitamist (§ 5 lg 6) ning võib kasutada eksperdi abi (§ 5 lg 7). Kontrolliga tuvastatud puudused vormistatakse aktiga, mille koopia antakse laevakaptenile. Vajaduse korral peab andma kaptenile selgitusi (§ 5 lg 8). Kui järelevalveametnik leiab, et üksikasjalikuma kontrolli käigus leitud puudused laeva elamis- ja töötingimustes on märkimisväärsed või kui puudused on seotud kaebusega, et elamis- ja töötingimused laeval ei ole kooskõlas meretöö konventsiooniga, juhib järelevalveametnik puudustele ka sadamariigi asjakohaste meremeeste ja reederite organisatsioonide tähelepanu (§ 5 lg 9).

---

<sup>9</sup> The Hybrid European Targeting and Inspection System, [THETIS - THETIS Community](#).

**Eelnõu punktiga 3** täiendatakse määruse § 5 lõikega 2<sup>1</sup>, milles sätestatakse territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, valiku alused. Kontrollitava laeva valikul lähtub Transpordiamet riskiprofiilist, nagu see on määratud direktiivi 2009/16/EÜ lisa I ja II alusel, või Transpordiameti enda riskihinnangust.

Näiteks võib Transpordiamet kontrollida laeva, mis ei esita Transpordiameti laevaliiklusteeninduse küsitud kindlustustõendit naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokoll<sup>10</sup> kohaselt, või esitab võltsitud või kehtetu tõendi. Nimetatud konventsiooni 1992. aasta protokoll artikli VII lõige 1 sätestab, et konventsiooniosalise riigis registreeritud ja mahtlastina rohkem kui 2000 tonni naftat vedava laeva omanikul peab olema kehtiv kindlustusleping või muu finantstagatis nagu pangagarantii või rahvusvahelise hüvitusfondi tunnistus summa ulatuses, mis vastab nimetatud konventsiooni artikli V lõikes 1 sätestatud vastutuse piirmääradele, et tagada konventsioonikohane vastutus reostuskahju tekitamise eest.

Puuduva kindlustusega laevad kujutavad ohtu merekeskkonnale ning selliste laevade kontrollimine on põhjendatud ja vajalik. Kui laeval asjakohane kindlustus puudub ja laev põhjustab reostuse, võib laeva omanikult hüvitise nõudmine osutuda väga keeruliseks. Eriti kui laev liigub Eestist ära ning lammutatakse kolmandas riigis ja laevaomanikuga ei ole võimalik ühendust saada. Sõltuvalt sellest, milliste konventsioonidega on laevaomaniku registreeritud tegevuskohaks olev riik ühinenud, võib olla võimatu ka kohtumenetluse algatamiseks ja reostuse eest hüvitise nõudmiseks vajalike dokumentide kättetoimetamine.

**Eelnõu punktiga 4** muudetakse määruse § 5 lõike 8 sõnastust. Kehtiva määruse § 5 lõige 8 käsitleb kontrolli lõpetamise järgse akti vormistamise nõudeid sadamas kontrollitud laevade puhul. Kuna territoriaalmeres viibiva välisriigi lippu kandva laeva ja laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontrollimise aktile ei kehti samad vormistamise nõuded, nagu on kehtivas määruses ette nähtud, luuakse selliste kontrollide aktide vormistamise kohta eraldi säte (vt muudatust punktis 5). Samuti viiakse kehtiva määruse § 5 lõike 8 viimased kaks lauset, mis käsitlevad akti koopia andmist kaptenile ja vajaduse korral selgituste andmist, eraldi sätetesse, kuivõrd sellised kohustused kehtiksid edaspidi mõlema kontrolli vormistamisel (vt muudatust punktis 6).

**Eelnõu punktiga 5** täiendatakse määruse § 5 lõigetega 8<sup>1</sup> ja 8<sup>2</sup>. Lõike 8<sup>1</sup> järgi vormistatakse väljaspool sadamat territoriaalmeres viibiva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontrolli kohta akt mitte Paris MoU ametlikul vormil, vaid Transpordiameti enda vormil. Akti sisu peaks vastama direktiivi 2009/16/EÜ lisas IX ette nähtud andmekoosseisule niivõrd, kuivõrd see ei ole seotud kohustusliku Paris MoU sadamariigi kontrolli andmetega, mis ei ole lõikes 8<sup>1</sup> märgitud kontrollimise ja akti vormistamise puhul asjakohased. Muudatus tuleneb asjaolust, et väljaspool sadamat välisriigi lippu kandva laeva ja välisriigi lippu kandva laeva, mille kogumahutavus on vähem kui 500, kontrollimine ei ole osa kohustuslikust sadamariigi kontrollist Paris MoU nõuete järgi ning kontrolle sellisena ka ei vormistata.

Lõike 8<sup>2</sup> puhul on tegemist lausega, mis kehtivas määruses asub lõikes 8 ning käsitleb järelevalveametniku kohustust anda akti koopia kaptenile ja vajaduse korral ka selgitusi akti kohta. Nimetatud kohustuse sisu ei muutu, ent see viidi eraldi sättesse, et see kohustus kehtiks edaspidi mõlema, nii määruse § 5 lõikes 8 kui ka 8<sup>1</sup> ette nähtud kontrollakti puhul.

---

<sup>10</sup> Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokoll. Kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/780529>.

### 3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on vastavuses Euroopa Liidu õigusega. Eelnõu väljatöötamisel on lähtutud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, artikli 3 lõike 1 kolmandast lausest ja lõikest 2.

### 4. Määruse mõjud

Määrusel puudub sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju, mõju majandusele ja regionaalarengule ning riigiasutuste ja kohalike omavalitsuste töökorraldusele. Määrusega on ette näha mõju elus- ja looduskeskkonnale, julgeolekule ja välissuhtlusele.

#### 4.1. Mõju elu- ja looduskeskkonnale

**Sihtrühm:** Eesti mere- ja rannikukeskkond.

**Mõju ulatus ja esinemise sagedus:** määrusel on positiivne mõju elu- ja looduskeskkonnale, sest määruse muudatuse tulemusena on Transpordiametil õigus kontrollida laevu, mis viibivad Eesti territoriaalmeres, aga ei külasta Eesti sadamaid, või laevu, mida kohustusliku sadamariigi kontrolli raames ei kontrollita, mistõttu Transpordiameti kontrollitavate laevade valik suureneb. Kontrollide tulemusena tuvastatud tehnilised või töökorralduslikud puudused peab laevaomanik likvideerima, mistõttu üldine Eesti territoriaalmeres viibivate laevade tehniline seisund paraneb ning seeläbi paraneb meresõiduohutus ja väheneb oht keskkonnale.

Mõju esinemise ulatust ja sagedust on keeruline hinnata, sest see sõltub kontrollitavate laevade olemasolust ja seisukorrast. Kui laevu, mille kontrollimiseks esineb põhjendatud vajadus, ei ole, ei esine ka määruse muudatusega kaasneda võivat mõju, kuid kui mõni selline laev leidub, võib muudatuse mõju olenevalt tuvastatud puudustest ulatuda keskmisest väga suureni. Ühest tankerist, mille pardal on lastina tuhandeid tonne naftat, tuleneva reostusjuhtumi puhul võib keskkonnakahju ulatuda väga kaugemale reostuse asukohast, mistõttu kasvõi ühe tankeri kontrollimisel territoriaalmeres ja järelevalveametniku ettekirjutusele vastavalt puuduste likvideerimisel võib olla väga suur positiivne mõju.

#### 4.2. Mõju julgeolekule ja välissuhtlusele

**Sihtrühm:** Kaitsevägi (merevägi), Välisministeerium.

**Mõju ulatus ja esinemise sagedus:** kui seni tegi Transpordiamet sadamariigi kontrolle vaid Eesti sadamates olevate laevade suhtes, toimuksid edaspidi laevakontrollid ka Eesti territoriaalmeres viibivate laevade suhtes, mis on näiteks territoriaalmeres asuval ankrualal ankrus, ja laevade suhtes, mis on kogumahutavuselt väiksemad kui 500. Selline õiguste laienemine ja senise praktika muudatus võib esialgu tekitada küsimusi kontrollitava laeva laevapere liikmetele, omanikule või lipuriigile.

Kuna riigil on rahvusvahelise õiguse järgi õigus oma territooriumil viibivate isikute ja aluste suhtes nõudeid kehtestada ning kui see toimub vastavuses nii rahvusvahelise õiguse (UNCLOS) kui ka direktiiviga 2009/16/EÜ ning kuivõrd on ka teisi Euroopa Liidu riike, mis selliseid kontrolle teevad, ei tohiks see kaasa tuua olulist negatiivset mõju julgeolekule ega välissuhtlusele. Sadamariigi kontrolle teevad praegu laiemalt juba Soome, Taani ja Belgia (viimane teostab kontrolle sealjuures väga üldiselt sõnastatud õiguslikel alustel) ning nende riikide pädevate asutuste (mereadministratsioonide) väitel ei ole sellised kontrollid seni toonud kaasa pretensioone või nõudeid laevaomanikelt ega lipuriikidelt.

Arvestades julgeolekuolukorda Läänemerel ning seal aset leidnud erinevaid laevadega seotud intsidente, valitakse kontrollitav laev põhjaliku eeltöö ja ohuhinnangute alusel koostöös asjakohaste riigiasutustega. Kui kontrolli oleks konkreetse laeva puhul Kaitseväge või julgeolekuasutuste hinnangul ohtlik, ent laeva kontrollimiseks esineb põhjendatud vajadus (nt oht merekeskkonnale võimalikust reostusest), tuleb erinevate asutuste koostöös otsustada edasise reageerimise vajaduse ja viisi üle Kaitseväge juhtimisel. Mõju ulatust ja sagedust on seetõttu keeruline täpsemalt hinnata.

Kui laevu, mille kontrollimiseks esineb põhjendatud vajadus, ei ole, on muudatuse mõju samas väike, sest sellisel juhul ei teki ka kontrollimisest tingitud võimalikke intsidente või pretensioone. Kui mõni selline laev leidub, võib muudatuse mõju olenevalt kontrollimise asjaoludest ulatuda keskmisest väga suureni, sest laeva lipuriik võib esitada Eestile noodi või reageerida muul viisil või esitab nõude laevaomanik.

Muudatuste mõjul suureneb Eesti riigi kohalolek territoriaalmeres, paraneb mereolukorratadlikkus ning võimalus kontrollida laevu, mis ei külasta või lausa väldivad Euroopa Liidu sadamaid.

#### **4.3. Muud otsesed ja kaudsed mõjud**

Välisriigi lippu kandva territoriaalmeres viibiva laeva ja väiksema kui 500 kogumahutavusega laeva laevapere liikmed peavad edaspidi taluma Transpordiameti järelevalveinspektori menetlustoiminguid pardal. Kuna muudatuste kohaselt kontrollitavaid laevu ei ole tõenäoliselt palju, on mõju ulatus laevapere liikmete ja laevaomanike suhtes väike ja sagedus harv ning eeldatavasti ei ole muudatusel mõju Eesti sadamate külastatavusele ja seeläbi Eesti majandusele. Otseseid kulusid kehtiva korra kohaselt sellise kontrolliga ei lisandu.

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

Määruse rakendamisega võib vähesel määral suureneda Transpordiameti järelevalveametnike töökoormus. Riigile võivad lisanduda laevade kasutamise ja mehitamisega seotud ressursikulud, kuivõrd ametnike kontrollitavate laevadeni ja tagasi toimetamiseks on vaja kasutada Riigilaevastiku valduses olevat lootsikaatrit või Politsei- ja Piirivalveameti ainukasutuses olevaid Riigilaevastiku laevu, osadel juhtumitel võib-olla ka Politsei- ja Piirivalveameti personali tuge või mereväe laevu ja mereväepoolset julgestamist, kui laeva kontrollimine peaks toimuma mereväe või Politsei- ja Piirivalveameti poolt kinni peetud laeva suhtes. Selline koostöö toimuks ametiabi või eraldi kokkulepete korras. Kui laeva kontrollimine toimub merereostuse kahtluse või kütuse väärilisalisalduse kontrollimise vajaduse tõttu, on lisaks vaja kaasata Keskkonnaameti inspektoreid.

Määruse eelnõuga ette nähtud kontrolle tehakse eelneva riskihinnangu põhjal. Kuna kontrollitavate laevadega või kontrollimise endaga seoses võivad esineda erinevad riskid, siis eelduslikult eelneb kontrollimise otsustamisele konsultatsioon Kaitseväge ja/või julgeolekuasutustega. Laevu võib Transpordiamet kontrollida enda valikul ilma eelneva intsidendi esinemiseta või näiteks siis, kui laeva on juba intsidendi või muu menetluse raames kinni pidanud Kaitseväge või Politsei- ja Piirivalveamet, mistõttu tuleb arvestada erinevate stsenaariumitega.

Kui konkreetse laeva kontrollimise puhul ei ole riske enne tuvastatud (näiteks on tegemist ELi liikmesriigi lipu all oleva laevaga), kus piisab Transpordiameti järelevalveametniku kohalolust,

oleks tema laevale toimetamine võimalik Riigilaevastiku hallatava ja mehitatud lootsikaatriga, keskmiselt oleks sellise teenuse hind riigile sõltuvalt laevast 300–380 eurot tunnis. Kui Transpordiameti ametniku laevale toimetamine võtaks aega ühe tunni ja sama palju läheks aega kaldale tagasisõiduga, oleks keskmine transpordikulu ühe laeva kontrollimisel riigile 700 eurot.

Kuivõrd eelnõus kavandatud muudatuste kohaselt ei ole Transpordiamet kohustatud territoriaalmeres viibivaid ja väiksema kui 500 kogumahutavusega välisriigi lippu kandvaid laevu kontrollima, on Transpordiametil ja teistel seotud asutustel võimalik kontrolle ka üldjuhul paindlikult planeerida, sest eelarvest lisavahendeid kontrollideks ei ole planeeritud. Kokkuvõttes tehakse selliseid kontrolle eri asutuste koostöös ohu- ja riskihinnangute ning eelarveliste võimaluste kohaselt.

## **6. Määruse jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras.

## **7. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse kooskõlastamiseks Siseministeeriumile, Kaitseministeeriumile ja Välisministeeriumile eelnõude infosüsteemi kaudu.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks Kaitseväele, Politsei- ja Piirivalveametile, Logistika ja Sadamate Liidule ning Eesti Laevaomanike Liidule. Eelnõu saadetakse teadmiseks Transpordiametile, Keskkonnaametile ja Riigilaevastikule.