Analüüs

Riigi Teataja seaduse muutmise ettepaneku juurde seoses IMO koodeksite tõlkimise ja avaldamisega

Laevandusalased välislepingud

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni spetsialiseerunud asutus, mille vastutusalaks on meresõiduohutus ning laevade põhjustatud merereostuse ja õhusaaste ennetamine. IMO kehtestab rahvusvahelisi merendusalaseid standardeid erinevate instrumentide kaudu:

- konventsioonid on IMO peamised ja õiguslikult siduvad rahvusvahelised lepingud, millega ühinemine tekitab riikidele kohustusi. Konventsioonid võivad sisaldada lisasid ning viidata eraldi koodeksitele, kus on sätestatud detailsemad tehnilised nõuded;
- protokollid on õiguslikult siduvad rahvusvahelised lepingud, millega muudetakse konventsioone, mis on vastu võetud, kuid ei ole veel jõustunud;
- muud instrumendid, mis on üldjuhul tehnilist laadi ning võivad olla õiguslikult siduvast soovituslikuni. IMO resolutsiooniga A.911(22)[1] on kehtestatud ühtse sõnastuse põhimõtted IMO instrumentidele viitamiseks ning selle järgi on koodeksid kohustuslikud ning suunised, käsiraamatud ja juhised soovituslikud instrumendid. Tehnilised nõuded ja standardid ei ole otseselt kohustuslikud instrumendid, kuid osalisriigid on kohustatud kehtestama riiklikud standardid, mis on eelnimetatutega samaväärsed. Kuigi IMO koodeksid on üldjuhul kohustuslikud, siis algab nende väljatöötamine soovitusliku koodeksi vastuvõtmisega, mille eesmärk on koguda praktilist kogemust ja hinnata regulatiivseid lahendusi. Seejärel töötatakse saadud kogemuste analüüsi alusel välja kohustuslik koodeks, mis muudetakse õiguslikult siduvaks vastava rahvusvahelise konventsiooni kaudu.

IMO ametlikud keeled on araabia, hiina, hispaania, inglise, prantsuse ja vene ning töökeeled inglise, prantsuse ja hispaania. Eesti ametnikkond kasutab üldjuhul dokumentide ingliskeelseid tekste.

Laevandusalaste välislepingute riigisisene seis

Enamik IMO konventsioone ja protokolle on eesti keelde tõlgitud ja Riigi Teatajas avaldatud. Samas on iga-aastane IMO-st tulenevate rahvusvaheliste lepingute muudatuste hulk märkimisväärne, mistõttu esineb viivitusi konventsioonide ja protokollide muudatuste õigeaegse riigisisese avaldamisega. IMO konventsioonide alusel kehtestatud kohustuslikest koodeksitest, mida on kokku üle 30, on seni eesti keeles ametlikult avaldatud üksnes neli. Neist kaks on tõlgitud ja avaldatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustena Euroopa Liidu Teatajas:

- 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks (ISM koodeks);[2]

---

[1] Resolution A.911(22), 29th November 2001, Uniform wording for referencing IMO instruments, kättesaadav: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.911(22).pdf

[2] Eesti keelne tõlge kättesaadav Euroopa Liidu Teatajas: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02006R0336-20190726

- SOLAS alusel kehtestatud laevade ja sadamarajatiste rahvusvahelise turvalisuse koodeks (ISPS koodeks).[3]

Riigi Teatajas on eesti keeles seni avaldatud kaks IMO koodeksit:

- Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni meretöö konventsiooni (MLC) koodeks;[4]
- 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) lisaks olev meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeks.[5]

Alljärgnevalt on esitatud ülevaade IMO instrumentidest, mis on rahvusvaheliste konventsioonide või EL õigusaktide alusel kohustuslikuks tehtud, kuid mille tõlked on seni Eestis ametlikult avaldamata:

Pealkiri	Tõlge	Lk arv	Muudatusi	Kokku lk
SOLAS konventsioon				
International Code for Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (**IBC Code**)	rahvusvaheline koodeks ohtlikke kemikaale mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta	162	6	483
International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (**IGC Code**)	rahvusvaheline koodeks veeldatud gaasi mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta	193	6	206
Internatonal Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (**Grain Code**)	rahvusvaheline vilja puistlastina ohutu veo koodeks	29	1	33
International Code of Safety for High-Speed Craft (**1994 HSC Code**)	rahvusvaheline kiirlaevade ohutuse koodeks	221	9	253
2000 International Code of Safety for High-Speed Craft (**2000 HSC Code**)	2000. aasta rahvusvaheline kiirlaevade ohutuse koodeks	237	10	310
Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (**CSS Code**)	lasti paigutamise ja kinnitamise ohutuskoodeks	50	-	50
Guidelines for the Authorization of organizations Acting on Behalf of the Administration[6]	administratsiooni nimel tegutsevate organisatsioonide volitamist käsitlevad suunised	18	1	20

[3] Eesti keelne tõlge kättesaadav Euroopa Liidu Teatajas: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02004R0725-20090420&qid=1769512343385

[4] MLC konventsioon ja koodeks on avaldatud Riigi Teatajas: https://www.riigiteataja.ee/akt/208032016004

[5] Eesti keelne tõlge kättesaadav Riigi Teatajas: https://www.riigiteataja.ee/akt/223082013001

[6] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/15/EÜ, 23. aprill 2009, laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ja veeteede ametite vastavat tegevust käsitlevate ühiste eeskirjade ja standardite kohta, ELT L 131, 28.5.2009, lk 47–56, art 5 lg 2 p a) alusel kohustuslikuks tehtud suunis.

Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration[7]	administratsiooni nimel tegutsevate tunnustatud organisatsioonide kontrolli ja sertifitseerimisnõuete kirjeldus	14	-	14
International Code on the Enchanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers (**2011 ESP Code**)	rahvusvaheline puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi koodeks	437	3	451
International Life-Saving Appliances (**LSA Code**)	rahvusvaheline päästevahendite koodeks	47	11	85
International Code for Application of Fire Test Procedures (**2010 FTP Code**)	rahvusvaheline tulekatse kohaldamise koodeks	208	1	210
International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (**INF Code**)	rahvusvaheline koodeks pakendatud kasutatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutu veo kohta laevadel	9	4	17
International Code for Fire Safety Systems (**FSS Code**)	rahvusvaheline tuleohutussüsteemide koodeks	39	12	108
International Maritime dangerous Goods (**IMDG Code**)	rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo koodeks	954	-	Iga 2 aasta järel antakse välja uus konsolideeritud versioon, võrdväärses mahus
Technical provisions for means of access for inspections	juurdepääsuvahendite ülevaatuse tehnilised sätted	10	-	10
Standards and criteria for side structures of bulk carriers on single-skin construction	ühekordse plaadistusega puistlastilaevade pardakonstruktsioonide standardid ja kriteeriumid	21	-	21
Standards for owners inspection and maintenance of bulk carrier hatch covers	omanikupoolse puitlastilaeva lastiluukide	4	-	4

[7] Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 391/2009, 23. aprill 2009, laevade kontrollimise ja ülevaatusega tegelevate organisatsioonide ühiste eeskirjade ja standardite kohta, ELT L 131, 28.5.2009, I lisa ptk A p 7 alusel kohustuslikuks tehtud dokument.

	ülevaatuse tehnohoolduse standardid			
Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers	tehnilised nõuded kõigi laevade ja puistlastilaevade topeltplaadistusega ruumide eriotstarbeliste merevee ballasttankide kaitsekatetele	20	2	24
International Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty of Marine Incident (**Casualty Investigation Code**)	laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdluse rahvusvaheliste aluste ja soovituslike tavade koodeks (ohutusjuurdluse koodeks)	21	-	21
International Code on Intact Stability (**2008 IS Code**)	rahvusvaheline vigastamata laeva püstuvuse koodeks	91	2	97
International Maritime Solid Bulk Cargoes (**IMSBC Code**)	rahvusvaheline puistlastide mereveo ohutuskoodeks	514	2	1100
International Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers	toornaftatankerite lastitankide kaitsekihtidele esitatavad tehnilised nõuded	7	-	7
Performance Standard for Protective Coatings for Alternative Means of Corrosion Protection for Cargo Oil Tanks of Crude Oil Tankers	toornaftatankerite lasti-tankide alternatiivsetele roostekaitsevahenditele esitatavad tehnilised nõuded	26	2	30
Code on Noise Levels on Board Ships (**NOISE Code**)	laeva müratasemete koodeks	34	1	68
Code for Recognized Organizations (RO Code)	tunnustatud organisatsioonide koodeks	60	-	60
Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)	polaarkoodeks	57	-	57
International Code of safety for Ships using Gases or other Low-flashing Point Fuels (IGF Code)	gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade ohutuse rahvusvaheline koodeks	121	6	146
Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear (the Requirements)	Päästevarustuse hooldus-eks, testimiseks, remonttöödeks ning veeskamisseadmete tehnilised nõuded	11	1	13

International Code of Safety for Ships Carrying Industrial Personnel (IP Code)	Polaarvetes sõitvate laevade meeskonnaliikmete ohutusnõuded	25	-	25
MARPOL konventsioon				
Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk (**BCH Code**)	ohtlikke kemikaale mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete koodeks	65	10	158
Code for Approval of Ballast Water Management Systems (**BWMS Code**)	ballastvee käitlemis-süsteemide heakskiitmise eeskiri[8]	39	-	39
STCW konventsioon				
STCW Code	Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse (STCW) koodeks	-	12	82
			KOKKU:	6077

Eeltoodud IMO instrumentidest on ligikaudu 2000 lehekülge eesti keelde tõlkimata. Lisaks vajavad olemasolevad tõlked toimetamist ning koostamata on instrumentide heakskiitmiseks vajalikud õigusaktid ja nende sisu avavad seletuskirjad. IMO instrumentide ajakohastamise sagedus on erinev. Kui mõnda instrumenti on pärast selle vastuvõtmist muudetud vaid üksikutel kordadel kui sedagi, siis näiteks enam kui 900-leheküljelise IMDG koodeksi uus terviktekst võetakse vastu iga kahe aasta järel. Seega ei piirdu koodeksite riigisisese avaldamisega seotud töö ühekordse tõlkimise, toimetamise ja õigusaktide koostamisega, vaid eeldab instrumentide pidevat ajakohastamist ning toob riigile kaasa püsiva töökoormuse ja korduva tõlkekulu. Ainuüksi IMDG koodeksi tervikteksti tõlkimine maksab üle 20 000 euro.

2024. aastal toimus Eestis IMO kohustuslik audit, mille käigus hinnati Eesti kohustuste täitmist lipu-, sadama- ja rannikuriigina. Muu hulgas tuvastati auditi leiuna (*finding;* FD-1), et Eesti ei ole kehtestanud asjakohaseid riigisiseseid õigusakte, et täielikult ja terviklikult jõustada IMO konventsioonide alusel kohustuslikuks muudetud koodeksid. Parenduste ajakava järgi on koodeksite avaldamise esimese etapi tähtaeg 2028. aasta lõpp.

Koodeksid on suunatud eeskätt laevandussektori professionaalsetele kasutajatele ning nende tehniline sisu ei ole mõeldud laiapõhjaliseks avalikuks kasutamiseks. Laevanduse töökeel on valdavalt inglise keel ning praktikas kasutatakse koodeksite ingliskeelseid originaaltekste. Eesti lipu all sõitvatel laevadel ei ole tuvastatud puudusi, mis oleksid seotud koodeksite eestikeelsete tõlgete puudumisega. Seetõttu on põhjendatud hinnata, kas kõigi tehniliste koodeksite tõlkimiseks, toimetamiseks ja Riigi Teatajas avaldamiseks vajaliku püsiva ressursikulu tegemine on proportsionaalne nende tõlgete tegeliku kasutuse ja sihtrühma vajadustega.

Välislepingute jõustumine

Välissuhtlemisseaduse (VäSS) § 19 kohaselt võtab Eesti Vabariik välislepingu sõlmimisega endale välislepingus ettenähtud kohustused. Välisleping sõlmitakse sellele alla kirjutades, kirju või noote vahetades, lepingut ratifitseerides, heaks kiites, sellega ühinedes või muul lepingus

[8] Õige tõlge oleks *ballastvee käitlemis-süsteemide heakskiitmise koodeks*.

ettenähtud viisil. VäSS § 25 sätestab välislepingu muutmise korra – üldjuhul toimub see välislepingu sõlmimisega samas korras. Paragrahvi 25 lõigete 2 ja 3 alusel on teatavatel tingimustel võimalik anda välislepingu muutmiseks nõusolek ka Vabariigi Valitsusel või valdkonna eest vastutaval ministril. Ministri määrusega välislepingu muudatuste heakskiitmise võimalus loodi VäSS 2025. aastal jõustunud muudatustega, mille eesmärk oli vähendada Riigikogu, Vabariigi Valitsuse ja ministeeriumide halduskoormust. Seaduse seletuskirjas viidatakse muudatuste Riigi Teatajas õigeaegse avaldamise tähtsusele, et avalikkus pääseks ligi välislepingutest tulenevate reeglite, õiguste ja kohustustega seonduvale teabele.

Kuigi muudatustega lihtsustati välislepingute muutmise menetlust ja vähendati sellega seotud halduskoormust, on IMO tehniliste instrumentide puhul menetlusega kaasnev töökoormus jätkuvalt märkimisväärne. Nimelt tuleb ka VäSS § 25 lõike 3 alusel ministri määrusega heakskiidetavate muudatuste puhul järgida asjakohaseid hea õigusloome ja normitehnika eeskirja (HÕNTE) nõudeid. See tähendab, et IMO kohustuslike koodeksite ja muude tehniliste instrumentide riigisiseseks heakskiitmiseks tuleb ette valmistada vajalikud õigusaktid ning koostada nende eelnõude sisu avavad materjalid, sealhulgas asjakohane analüüs ja mõjude hindamine.

Aastaid kehtinud koodeksite iga tehnilise normi kohta selgitusi koostada on ebaproportsionaalselt töömahukas ning ühtlasi puudub selleks riigis piisav erialane võimekus. Koodeksite ja muude tehniliste instrumentide iga muudatuse riigisisene menetlemine nõuab märkimisväärset ametnike tööaega, kuigi vastavate selgituste koostamine ei pruugi anda nende professionaalsetele kasutajatele (meremehed) olulist lisaväärtust. Selline töökoormus on eriti problemaatiline olukorras, kus instrumente ajakohastatakse regulaarselt ning nende eestikeelsete tõlgete järele puudub praktikas tuvastatud vajadus.

Vastavalt rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni art 24 p-le 1 jõustuvad rahvusvahelised lepingud lepingus ettenähtud korras. Seega pole välislepingu avaldamine tema jõustumise tingimus ning konventsioonide teistel osalisriikidel on näiteks sadamariigi kontrolli raames õigus kontrollida ja nõuda Eesti lippu kandva laeva nõuetele vastavust. Olukorras, kus rahvusvahelise õiguse alusel koodeksid jm IMO instrumendid kehtivad, kuid riigisisese õiguse järgi nad justkui kohustuslikud ei ole, tekib õiguslik vaakum. Laevaomanikel võib tekkida ekslik arusaam, et nõuded nende suhtes ei kehti, kuigi tegelikkuses on nõuded nende suhtes formaalselt kehtivad, kuid riigisiseselt *de facto* mittekohaldatavad. See tähendab, et Eesti lipuriigina ei saa laeva suhtes koodeksitest tulenevate nõuete osas oma jurisdiktsiooni kohaldada, kuid välisriik (sadamariik) saab.

Välisriikide praktika

Riigikogu 12.11.2020 otsuse „Õigusloomepoliitika põhialuste aastani 2030 heakskiitmine“[9] punkti II.8 järgi tuleks võrrelda, kuidas samalaadseid probleeme lahendatakse Eestiga õiguslikult, kultuuriliselt ja ühiskonnakorralduslikult sarnastes riikides. Mitmetes EL liikmesriikides üldjuhul ei tõlgita välislepingute tehnilise iseloomuga instrumentide muudatusi.

Soomes ei ole vaja muudatusi tõlkida, kui välislepingu muudatusi ei pea parlament ratifitseerima ning kui nad ei ole oma olemuselt sisulised (“yleiselta merkilykseltaan vähäisiä”). IMO tehnilised instrumendid jõustatakse enamasti valitsuse määrusega. Määruses viidatakse koodeksit või selle muudatust sisaldavale IMO resolutsiooni numbrile, kuid resolutsiooni või

[9] Riigikogu 12.11.2020 otsuse „Õigusloomepoliitika põhialuste aastani 2030 heakskiitmine“, kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/317112020002

selle tõlget määrusele ei lisata. Määruses sisaldub märkus, mille kohaselt on muudatused kättesaadavad Soome Transpordiameti veebilehel www.traficom.fi ja ametis kohapeal, kus on võimalik saada muudatuste kohta teavet soome ja rootsi keeles.[10, 11, 12] Parlamendi heakskiitu vajavad muudatused juhul, kui IMO tehniline instrument reguleerib üksikisikute õigusi ja kohustusi ning samad küsimused on juba reguleeritud Soome õigusaktides. Näiteks 2011. aastal kiitis parlament heaks resolutsiooniga MSC.294(87) vastu võetud IMDG koodeksi muudatused, lugedes seadusandliku tasandi reguleerimisalasse kuuluvaks üksnes peatüki 1.3, mis avaldati koos tõlkega.[13] Eelnõus rõhutati, et ülejäänud koodeksi sätted on väga tehnilised ja üksikasjalikud ning neid kohaldab kitsas professionaalne sihtrühm, mistõttu ei peetud põhjendatuks kogu resolutsiooni seadusega jõustada ja Soome õigusaktide kogus avaldada.[14] Muudatuste osalise avaldamata jätmise õiguslik alus on Soome õigusaktide kogu seaduse (*Laki Suomen säädöskokoelmasta,* 188/2000) § 9.[15] Säte võimaldab erandjuhul otsustada, et lepingut, mille on heaks kiitnud parlament või mille heakskiitmiseks on vaja parlamendi nõusolekut, ei avaldata lepingute sarjas, kui lepingu sätted on üldise tähenduse seisukohalt väheolulised või kui lepingu sätete rakendamiseks Soomes ei ole vaja vastu võtta eraldi seadust. Sellisel juhul peab ministeerium tagama lepingu originaalkeeles avaliku kättesaadavuse üldkasutatavas andmesidevõrgus (nt pädeva Soome asutuse koduleht, kuid mitte Soome Riigi Teataja)[16, 17] ning tuleb nimetada asutus, kust saab lepingu ärakirju ning mis annab lepingu kohta teavet soome ja rootsi keeles.

Rootsis muudetakse IMO tehnilised instrumendid siduvaks transpordiameti (*Transportstyrelsen*) määrusega. Seejuures kasutatakse kas inkorporeerimise või ümberkirjutamise (sh tekstiline ülevõtmine) meetodit. IMDG koodeksi rakendamiseks on valitud tekstilise ülevõtmise meetod, kuid seletuskirjas ei ole valikut põhjendatud.[18] IMSBC koodeksi puhul on ainsaks sobivaks meetodiks peetud aga inkorporeerimismeetodit (viiteline ülevõtmine). Rootsi parlament (*Riksdag*) on märkinud, et kui rahvusvahelisel lepingul puudub autentne rootsikeelne tekst, tuleks üldreeglina kasutada ümberkirjutamist. Kui aga esinevad erilised põhjused, näiteks juhul, kui normid on peamiselt suunatud ametiasutustele või konkreetsetele isikute rühmadele, kelle puhul ei saa eeldada, et lepinguga tutvumine valmistab raskusi, võib kasutada ka inkorporeerimismeetodit. Inkorporeerimise korral sätestatakse õigusaktis, et rahvusvahelise lepingu sätted on Rootsis vahetult kohaldatavad ning kui leping

---

[10] Valitsuse määrus, millega kiidetakse heaks IMSBC koodeksi muudatusi sisaldav IMO resolutsioon MSC.575(110), https://www.finlex.fi/api/media/statute/1080242/mainPdf/main.pdf?timestamp=2026-08-24T07%3A15%3A25.549Z.

[11] Valitsuse määrus, millega kiidetakse heaks IBC koodeksi ja BCH koodeksi muudatusi sisaldavad IMO resolutsioonid MEPC.302(72) ja MEPC.303(72), https://www.finlex.fi/api/media/statute/38638/mainPdf/main.pdf?timestamp=2019-10-10T00%3A00%3A00.000Z.

[12] Valitsuse määrus, millega kiidetakse heaks SOLAS konventsiooni ja mitmete koodeksite muudatusi sisaldavad IMO resolutsioonid, https://www.finlex.fi/api/media/treaty/893078/mainPdf/main.pdf?timestamp=2025-11-25T06%3A52%3A44.000Z

[13] Seadus, millega kiidetakse heaks IMDG koodeksi peatüki 1.3 sätted, https://www.finlex.fi/api/media/treaty/909749/mainPdf/main.pdf?timestamp=2026-01-27T09%3A06%3A55.840Z.

[14] https://api.eduskunta.fi/documents/fi/HE/2011/he_102%2B2011.pdf.

[15] Seaduse inglise keelne tõlge: https://www.finlex.fi/api/media/statute-foreign-language-translation/688635/mainPdf/main.pdf?timestamp=2000-02-24T22%3A00%3A00.000Z.

[16] Välislepingute muudatuste menetlemine, lk 20.

[17] § 9, Laki Suomen säädöskokoelmasta, kättesaadav: https://www.finlex.fi/fi/lainsaadanto/saadoskokoelma/2000/188

[18] IMDG koodeksi konsultatsioonimaterjalid: https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/lagar-och-regler/utgangna-remisser/remiss-av-imdg-koden/.

on koostatud võõrkeeles, muutub võõrkeelne tekst õiguslikult kehtivaks.[19] Sellist lahendust võimaldab seadus (1976:633) § 14 neljas lõige.[20] IMSBC koodeksi puhul on leitud, et tõlkimise nõudest kõrvalekaldumiseks esinevad erilised põhjused, kuna regulatsioon ei ole suunatud laiemale avalikkusele. Koodeksit sisaldav IMO resolutsioon on heaks kiidetud transpordiameti määrusega, mille lisas on resolutsioon ja koodeksi ingliskeelne tekst.

Lätis moodustavad IMO kohustuslikud instrumendid osa riigisisesest õigusest ning neid kohaldatakse üldjuhul vahetult alates nende rahvusvahelisest jõustumisest. Nende õiguslik toime ei sõltu läti keelde tõlkimisest. Läti keelde tõlgitakse ja ametlikult avaldatakse eelkõige rahvusvahelised konventsioonid ja nende muudatused ning teatavatel juhtudel ka kohustuslike IMO koodeksite muudatused (ISM, ISPS ja STCW koodeksid). Kõiki IMO koodekseid ei ole kohustust täies ulatuses läti keelde tõlkida, kuna see ei mõjuta instrumendi jõustumist, rakendamist ega täitmise tagamist. Praktikas kasutavad pädevad merendusasutused, laevaomanikud, klassifikatsiooniühingud ja teised osapooled inglise keelt.[21]

Leedus on koodeksite tõlkimise küsimus samuti arutlusel. Enamik IMO koodekseid ei ole leedu keelde tõlgitud. Leedu transpordiohutuse ameti hinnangul oleks kõikide koodeksite tõlkimine väga ajamahukas, samas kui praktikas ei pruugita tõlkeid isegi kasutada. Samuti esineb ameti hinnangul riigikeelde tõlkimisel vigade tekkimise risk.[22]

Kliimaministeeriumile teadaolevalt ei tõlgita koodekseid ka Taanis ega Hollandis.

Bürokraatia vähendamise ettepanek

Nullbürokraatia algatus

Koalitsioonileppe 2025–2027 alapeatükk 7.2 (Õigusriik) käsitleb muu hulgas 2015.–2016. aastal käivitatud nullbürokraatia algatusi[23]. Üks nullbürokraatia algatusi on vähendada avaliku sektori sisest bürokraatiat, sealhulgas tegevusi, mis ei loo lisandväärtust või on avaliku sektori siseste koostööpartnerite jaoks raskesti mõistetavad ja koormavad. Koalitsioonileppes on seatud eesmärgiks tugevdada õigusriigi aluseid ning teha õiguse ja õigluse saavutamine kiiremaks ja efektiivsemaks. Samuti on jätkuvalt eesmärk vähendada ettevõtete, inimeste ja avaliku sektori halduskoormust. Nende eesmärkide saavutamise üks võimalus on vähendada õigusloome mahtu. Õigusloome mahu vähendamise vajadus tuleneb ka riigi piiratud haldusvõimekusest. Mahukas õigusloome võib mõjutada ametnike suutlikkust koostada ja menetleda eelnõusid õigeaegselt ning tagada nende kvaliteet. Seetõttu on oluline hinnata, kas kavandatav õigusloome on vajalik ja otstarbekas ning kas seatud eesmärke on võimalik saavutada väiksema halduskoormusega.

Riigikogu 12.11.2020 otsuse „Õigusloomepoliitika põhialuste aastani 2030 heakskiitmine“[24] punkti II.4 kohaselt tuleb õigusloomes arvestada, et riigi pidamine peab olema paindlik, tõhus ja kokkuhoidlik. Otsuse punkti II.6 esimese lause kohaselt seatakse sihiks, et aasta-aastalt

---

[19] IMSBC koodeksi konsultatsioonimaterjalid: https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/lagar-och-regler/utgangna-remisser/remiss-imsbc-koden/.

[20] Sätte kohaselt leping, millel puudub rootsikeelne tekst, avaldatakse koos rootsikeelse tõlkega, välja arvatud juhul, kui erilised põhjused tingivad teisiti. Lag (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar, https://rkrattsbaser.gov.se/sfst?bet=1976:633.

[21] Läti mereadministratsiooni (*Latvijas Jūras administrācijā*) sisend.

[22] Leedu transpordiohutuse ameti (*Lietuvos transporto saugos administracija*) sisend.

[23] Avaliku sektori sisese bürokraatia vähendamine, 2019. a vahearuanne. Rahandusministeerium, 2020.

[24] Riigikogu 12.11.2020 otsuse „Õigusloomepoliitika põhialuste aastani 2030 heakskiitmine“, kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/317112020002

väheneb õigusloome regulatiivne koormus tuntavalt. Punktis III.12.3.5 rõhutatakse samuti sisulise koormuse vähendamise ning normide kehtestamise vajalikkuse ja otstarbekuse hindamise olulisust. Jätkuvalt tuleb otsida võimalusi vähendada olemasolevat koormust. Seetõttu tuleb hinnata, milliste õigusaktide koostamine või muutmine on ühiskonna vaates hädavajalik.

Koodeksite tõlkimise mittevajalikkus

Kliimaministeeriumi hinnangul ei ole kõigi IMO tehniliste koodeksite eesti keelde tõlkimine ja Riigi Teatajas avaldamine ühiskonna vajadusi ning koodeksite tegelikku kasutuspraktikat arvestades hädavajalik. IMO rahvusvahelistes konventsioonides (SOLAS, MARPOL, STCW, LL, TONNAGE, COLREG) ning nende alusel kehtestatud koodeksites sisalduvad nõuded kohalduvad konventsioonis määratletud laevadele. Laevade vastavust rahvusvahelistele tehnilistele nõuetele kontrollitakse tehniliste ülevaatuste käigus, mille tegemine on üldjuhul volitatud klassifikatsiooniühingutele. Klassifikatsiooniühing on eraõiguslik juriidiline isik, kes osutab muuhulgas laevade klassifitseerimise ja sertifitseerimisega seotud teenuseid. Nende tegevuse eesmärk on hinnata laeva konstruktsiooni tugevust ja oluliste detailide terviklikkust, masinate ja roolisüsteemide töökindlust, energiavarustust ning muude laeva ohutuks ekspluateerimiseks vajalike süsteemide töökorras olekut.

Eesti laevaregistris olev laev saab oma sertifitseerimiseks kasutada vaid klassifikatsiooniühingut, millega Transpordiamet on sõlminud halduslepingu ning üksnes lepingus sätestatud ulatuses[25]. Eestis ei ole asutatud ühtegi klassifikatsiooniühingut ning valik tuleb teha kuue välismaise klassifikatsiooniühingu hulgast, mille dokumendid on ingliskeelsed.[26] See tähendab, et laevaomaniku suhtlus klassifikatsiooniühinguga toimub samuti eelduslikult inglise keeles.

Koodeksite tõlkimise mittevajalikkust näitab ka asjaolu, et senini (üle 30 aasta) ei ole koodekseid (v.a ISM, ISPS, MLC, STCW) eesti keelde tõlgitud. Kui rahvusvahelise välislepingu vastu on suur avalik huvi, on see enamasti üle võetud Euroopa Liidu õigusakti (nt ISM koodeks ja ISPS koodeks), millest tulenevalt avaldatakse Euroopa Liidu Teatajas ka selle tõlge. Samas sõidavad Eesti lippu kandvad laevad rahvusvaheliselt ning vastavad rahvusvahelistele (sh koodeksite) nõuetele. Eesti lipp kuulub Paris MoU[27] lipuriikide tulemusnimekirja[28] alusel valgesse nimekirja (*White List*), mis näitab, et Eesti lipu all sõitvate laevade välissadamates kinnipidamise protsent on järjepidevalt madal. Aastatel 2021–2024 teostatud kontrollidel avastati Eesti lippu kandvatel laevadel korduvaimad puudused MLC ja

[25] Transpordiamet on sertifitseerimise üldjuhul volitanud klassifikatsiooniühingule. Erandite andmine ning ISM koodeksi, ISPS koodeksi ja MLC konventsiooni kohase ülevaatuse tegemine on klassifikatsiooniühingule volitatud üksnes juhtumipõhiselt, st üldreeglina teostab vastavaid ülevaatusi Transpordiamet ise.

[26] Eestis tunnustatud klassifikatsiooniühingud on Lloyd´s Register (LR), Bureau Veritas (BV), DNV AS, American Bureau of Shipping (ABS), Registro Italiano Navale (RINA) ja Polish Register of Shipping (PRS), kättesaadav: https://www.transpordiamet.ee/laevaregistrid#tunnustatud-klassifi

[27] Paris MoU (26. jaanuari 1982. a Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum laevakontrolli kohta) ühendab endas 28 liikmesriiki. Paris MoU missioon on välistada nõuetele mittevastavate laevade liiklus Euroopa meredel ja Põhja Atlandil Ameerikast Euroopani sadamariigi kontrolli ühtlustatud süsteemi kaudu. Paris MoU sadamates toimub välismaiste laevade pardal aastas üle 17 000 kontrolli, millega tagatakse et laevad vastavad rahvusvahelistele ohutus-, turvalisus- ja keskkonnanõuetele ning et meeskonnaliikmetel on piisavad elu- ja töötingimused. Paris MoU põhimõte on, et esmavastutus merenduse rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud nõuete täitmise eest lasub laevaomanikul. Vastutus sellise vastavuse tagamise eest on aga lipuriigil.

[28] Paris MoU vaatab iga-aastaselt üle inspektsioonide tulemused ja kinnitab lipuriikide tulemusnimekirja. Nimekiri on jagatud kolme kategooriasse: valge (White List), hall (Grey List) ja must (Black List). Kategooriad jaotuvad vastavalt sellele, kui palju riigi lippu kandvaid laevu välissadamates kinni peetakse.

ISM nõuete osas.[29] 2025. aastal avastati enim puudusi töötingimuste (MLC) ja tuleohutuse osas. Kuna Eesti lippu kandvate laevade korduvaimad puudused on töötingimuste osas, mille puhul on regulatsioonid eesti keelde tõlgitud, siis ei ole kontrollides avastatud puudused seotud asjaoluga, et koodeksid on eesti keelde tõlkimata ja Riigi Teatajas avaldamata.

Laevandus on rahvusvaheline valdkond ning olukord, kus rahvusvaheliselt sõitval laeval on üksnes ühest rahvusest ja ühe emakeelega laevapere, on pigem erandlik. Seetõttu on laeva töökeel üldjuhul inglise keel või vähemalt kasutatakse seda töökeele kõrval. Inglise keeles suheldakse tellijate, tarnijate, sadamate ja ametiasutustega (load, kontrollid), samuti teiste laevadega merel, mille lihtsustamiseks kasutatakse regulatsioonide ingliskeelseid tekste. Üksnes eesti keeles tegutsemine on rahvusvahelises laevanduses võimatu. Seetõttu on laevapere liikmete koolitusnõudeid sisaldavas määruses sätestatud kohustus tagada, et meremeestel oleks piisav inglise keele oskus, et nad oleksid suutelised täitma oma kohustusi laeval.[30] Ka juhul, kui Eesti lipu all sõitva laeva töökeel ei ole inglise, prantsuse ega hispaania keel, tuleb näiteks laeva turvaplaan tõlkida ühte nendest keeltest.[31] Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestust peetakse Eesti laeval eesti ja inglise keeles.[32]

Lisaks on ka riigisisese parvlaevateenuse osutajad kinnitanud, et kasutavad regulatsioonide ingliskeelseid tekste ning ei pea vajalikuks nende tõlkimist eesti keelde.

Tõlke ebakvaliteetsus

RTS § 6 lg 3 p 2 järgi on vandetõlgi pädevuses Riigi Teatajas avaldatava välislepingu tõlkimine eesti keelde. Vandetõlgi seaduse § 7 lg 1 näeb ette, et kõiki dokumente, mille tõlge peab välisriigi või Eesti õigusakti kohaselt olema ametlik või kinnitatud, tõlgivad Eestis üksnes vandetõlgid. Justiitsministri 13. novembri 2013 määruses nr 36 „Vandetõlgile tõlketööde määramise ja täitmise kord ning tasumäärad“ on mitmeid sätteid, mille eesmärk on tõlgete kvaliteedi ja nendes kasutatud terminite ühtsuse tagamine. Sellest hoolimata on MERI kogemusel tõlgete tellimine vaevarikas ja aeganõudev, kuna kõik tõlked tuleb tellijal (ametnikel) üle kontrollida. Vandetõlk ei järgi alati Riigi Teatajas avaldatud välislepingus kasutatud erialatermineid, samuti ei ole tõlge järjepidev. Näiteks on SOLAS konventsiooni ja 1988. a protokolli 2017. aasta konsolideeritud tekstis üks ja sama instrument (resolutsiooniga A.714(17) vastu võetud lasti paigutamise ja kinnitamise ohutuskoodeks) kahel juhul tõlgitud kui eeskiri ja kahel juhul kui koodeks. Vandetõlgi töös esineb ka sisulisi vigu. Näiteks tõlkis vandetõlk hiljuti resolutsioonis MSC.520(106) sisalduvat reeglit selliselt, et vedelkütust vedavad laevad peavad enne kütuse tankimist esitama vedelkütuse tarnija esindaja allkirjastatud ja kinnitatud deklaratsiooni, mis tõendab, et tarnitav kütus vastab reeglitele. Õige tõlge olnuks, et vedelkütust vedavatele laevadele tuleb enne kütuse tankimist esitada eelnimetatud deklaratsioon. Esimesel juhul olnuks kohustatud pooleks laev, kuigi reegli järgi on selleks vedelkütuse tarnija. Seega ei taga vandetõlgi kasutamise nõue tõlgete kvaliteeti ning ametnikele kaasneb tõlke tellimisega ja üle kontrollimisega ebaproportsionaalselt suur koormus, kui arvestada ka seda, et tegemist pole filoloogidega. Juhul, kui ametlikult avaldatud välislepingu tõlkes on sisulised vead, lähtutakse kohustuste kindlaksmääramisel välislepingu autentsest

[29] Inspection Results Deficiencies, Paris MoU of Port State Control, kättesaadav: https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/inspection-results-deficiencies

[30] Vabariigi Valitsuse 20.06.2013 määrus nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“, § 9 lg 2, kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/118092024003

[31] ISPS koodeksi A osa p 9.1, kättesaadav: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02004R0725-20090420

[32] Vabariigi Valitsuse 10.07.2014 määrus nr 111 „Laevapere liikme töö- ja puhkeaja arvestuse pidamise kord“, kättesaadav: https://www.riigiteataja.ee/akt/112072014173

tekstist ning selle mittetundmine ei vabasta laevaomanikku vastutusest. Seepärast on mõistlik töötada välislepingu autentsest tekstist lähtudes ning nii see laevanduses valdavalt ongi.

Terviktekstide süsteemi puudumine

Seni on Välisministeerium leidnud, et välislepingu põhiteksti ja lisade ning nende muudatuste erinevates kohtades avaldamisel on avalikkusel raske lepingu tekstis orienteerida ning kannatab õigusselgus. Õigusselguse huvides ning võimaldamaks terviktekstide süsteemi teket, toetab Välisministeerium seda, et välislepingute muudatused, sh lisade kui lepingute lahutamatute osade muudatused, tuleks jätkuvalt tõlkida eesti keelde ning avaldada Riigi Teatajas.[33] Antud seisukoht ei arvesta IMO õigusloome praktikaga ega ka sellega, et kõnealused õigusaktid on suunatud majandus- ja kutsetegevuses tegutsevatele isikutele. Nimelt on IMO õigusaktide normi adressaadi vaatest üks suurimaid probleeme see, et enamasti muudetakse välislepingus üksikuid sätteid või lisatakse üksikud reeglid, ilma lepingu või selle osa (lisa) tervikteksti koostamata. Riigi Teatajas avaldatakse muudatused samas vormis ehk riigisiseselt puudub mehhanism, mis looks välislepingu ajakohase tervikteksti sarnaselt riigisisestele õigusaktidele. Selliselt on aga sisuliselt võimatu kehtivates nõuetes orienteeruda, mistõttu kasutavad laevandussektor ja Transpordiameti laevainspektorid IMO õigusaktide ingliskeelseid andmebaase. Koodeksite eestikeelsetel tõlgetel puudub seega kasutajaskond, mistõttu ei kaasneks koodeksite tõlkimise kohustuse kaotamisega negatiivset mõju ega kannataks õigusselgus. Küll aga vähendaks see oluliselt ametnike töökoormust ning riigi kulusid.

Kooskõla põhiseadusega

Leiame, et koodeksite eesti keelde tõlkimata jätmine on õiguslikult võimalik ning ei ole vastuolus põhiseadusega (PS).

PS § 120 sätestab, et Eesti Vabariigi suhtlemise korra teiste riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonidega sätestab seadus. Välissuhtlemine ja välislepingute riigisisene menetlus on reguleeritud VäSS-ga. Selle § 3 lg 2 kohaselt on välisleping Eesti Vabariigi ja välisriigi või rahvusvahelise organisatsiooni kahe- või mitmepoolne ühest või mitmest dokumendist koosnev kirjalik kokkulepe, mida reguleeritakse rahvusvahelise õigusega. Käesoleva analüüsi aluseks olevad IMO instrumendid on välislepingu alusel kehtestatud laevandusspetsiifilised tehnilised dokumendid, mis on ühtlasi välislepingu osad.

PS § 3 lg 2 kohaselt avaldatakse seadused ettenähtud korras. Täitmiseks kohustuslikud saavad olla üksnes avaldatud seadused. Õigusaktide avaldamise kord on kehtestatud Riigi Teataja seaduses (RTS). Selle § 3 lg 3 p 2 järgi avaldatakse Riigi Teataja teises osas „Välislepingud ja muud välissuhtlemisalased aktid“ sõlmitud välisleping eesti keeles või selle tõlge eesti keelde, kui välislepingu tekst on ainult võõrkeeltes, ja vähemalt ühes tõlgendamise aluseks olevas võõrkeeles. Eesti Vabariigi põhiseaduse kommenteeritud väljaande kohaselt loetakse seaduse avaldamiseks õiguslikus mõttes selle ametlikku avaldamist Riigi Teatajas (PS § 108).[34] Samas eristatakse väljaandes välislepingut selgelt riigisisesest seadusest – kui välislepingu normid oma sisu ja eesmärgi poolest võivad reguleerida riigisiseseid suhteid ja on selleks piisava

[33] Välislepingute muudatuste menetlemine, lk 20. Välisministeerium, kättesaadav: https://www.vm.ee/sites/default/files/documents/2023-05/V%C3%A4lislepingute%20muudatuste%20menetlemine_23.pdf

[34] Madise, L ja Mälksoo, L. PS § 3 kommentaarid, p 14 – Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne, viies, parandatud ja täiendatud väljaanne. Justiitsministeerium: 2020. Kättesaadav: https://pohiseadus.ee/public/PSkomm2020.pdf

konkreetsusastmega, siis kohaldatakse välislepingu norme riigisiseselt kui rahvusvahelise õiguse norme. Välislepingu jõustumist ja kehtivusmuudatusi reguleerib rahvusvaheline õigus.[35] Seega võib väita, et kuna välisleping ei ole seadus PS § 108 mõttes ning selle norme kohaldatakse Eesti õigusaktide kõrval, ei sea põhiseadus välislepingu puhul nõudeks just Riigi Teatajas avaldamist. Sellist tõlgendust võimaldab seisukoht, et õigusriigi printsiibist lähtuvalt tuleb üldjuhul õigusaktid, mis sisaldavad õigusnorme (materiaalsed seadused), normiadressaatidele teatavaks teha kas nende avaldamisega Riigi Teatajas või avalikustamisega muus vormis.[36] See tähendab, et on ka muid avaldamise viise ja kohti, millel on Riigi Teatajaga samaväärne tähendus. Õigusaktide avaldamise eesmärk on pakkuda isikutele võimalus nendega tutvuda, sest salajast õigust olla ei või. Oluline on, et normi adressaadil on mõistlik võimalus normi olemasolust ja sisust teada saada. Kuna erialakirjanduse kohaselt on lubatav õigusaktide avalikustamine ka muus vormis, siis leiame, et valdkonnaspetsiifiliste tehniliste normide (konventsioonide osaks olevad koodeksid) puhul võib lubada nende avaldamist valdkonna ametiasutuse (antud juhul Transpordiamet) koduleheküljel. Seejuures oleks piisav õigusnormide avaldamine originaaltekstidena (inglise keeles), kuna IMO regulatsioonide adressaadid tegutsevad oma majandus- ja kutsetegevuses rahvusvahelises valdkonnas (laevanduses), kus suheldakse üldreeglina inglise keeles.

Antud teema juures võib tuua paralleeli standarditest. Standardid on oma olemuselt vabatahtlikud, kuid õigusaktiga võib standardi kohustuslikuks teha. Standardite levitamise osas on nii Euroopa kui ka rahvusvahelised standardiorganisatsioonid kokku leppinud reeglid. Reeglite peamiseks eesmärgiks on standardiorganisatsioonidele kuuluvate standardite autoriõiguste kaitse tagamine, mille kaudu omakorda tagatakse standardimise finantseerimine. Seetõttu on standardid üldreeglina tasulised ning kättesaadavad riigi standardiorganisatsiooni juures. Eesti standardiorganisatsioonil (EVS) on õigus standardeid Eesti standardiks üle võtta, valides kolme meetodi vahel: jõustumisteate-, ümbertrüki- või tõlkemeetod. Kahe esimese meetodi puhul võetakse standard üle ühes standardiorganisatsiooni ametlikus keeles. Tõlkemeetodi puhul tõlgitakse ülevõetav standard eesti keelde. Ülevõtmise meetodi valik sõltub asjast huvitatud isikute vajadustest, eelistusest ning võimalusest ja valmidusest seda protsessi rahastada. Eesti standardid hakkavad kehtima hetkest, mil nende vastuvõtmise kohta on avaldatud teade Eesti standardiorganisatsiooni ametlikus väljaandes EVS Teataja, mis ilmub igakuiselt veebiväljaandena ning on tasuta kättesaadav EVS-i interneti kodulehelt. EVS Teatajas avaldatakse üksnes teade sellise standardi kehtima hakkamisest või kehtetuks muutumisest vmt, standardi teksti ei avaldata. Standardeid reguleeriva toote nõuetele vastavuse seaduse seletuskirjas on leitud, et seaduseelnõu ega ka PS § 3 nõua EVS-ilt standardite tasuta kättesaadavuse tagamist avalikkusele. Viidatud on, et ka Riigikohus on seaduse kättesaadavuse nõudele lähenenud leebelt ning lugenud seaduse avaldamise nõude täidetuks juhul kui isikule on tegelikult seadus kättesaadav (3-4-1-6-01, punkt 16). Ühtlasi on märgitud, et standardi alusel ei teostata riigivõimu PS § 3 mõistes, sest riigivõimu teostamiseks peab alati olema konkreetne õigusnorm, mida standard võib üksnes aidata täpsustada ja sisustada.[37] Eeltoodust nähtub, et teatud valdkondades on aktsepteeritud tehniliste normide avaldamine mujal kui Riigi Teatajas ja ilma eestikeelse tõlketa. Kui riigisisesed õigusaktid viitavad standarditele, tuleb neid järgida. Kuigi IMO instrumentides (koodeksid ja eeskirjad) sisalduvad tehnilised normid on igal juhul kohustuslikud, ei ole need õigusnormid, vaid üksnes aitavad täpsustada ja sisustada konventsiooni põhitekstis sisalduvaid kohustusi.

---

[35] Mälksoo, L., jt. PS § 123 kommentaarid, p 4 – *ibid*.
[36] Madise, L. ja Mälksoo, L. PS § 3 kommentaarid, p 14 – *ibid*.
[37] Toote nõuetele vastavuse seaduse eelnõu seletuskiri (702 SE), eelnõu 5. peatükk (lk 24 jj), kättesaadav: https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/7c5abf4d-bd03-51cd-d327-a40bda1447f6/toote-nouetele-vastavuse-seadus/

Kokkuvõtvalt

Arvestades heakskiitu vajavate IMO instrumentide mahtu (2026. a septembri seisuga ca 2000 lk tõlkimist ja ca 6000 lk tõlke sõna-sõnalist terminikontrolli, reeglite sisuliste selgituste ja mõjuhinnangu koostamist) ei ole IMO auditi järgsete parenduste teostamine ettenähtud tähtajaks võimalik. Lisaks olemasolevatele IMO õigusaktidele lisandub konventsioonide muudatusi pidevalt, kuna IMO komiteedes käib järjepidev töö. Puudujäägid IMO auditis ja parenduste ajakava järgimises madaldavad Eesti riigi reitingut erinevates valdkondlikes konkurentsivõime edetabelites (näiteks *ICS Flag State performance Table*), mis omakorda kahjustab Eesti mainet ning merendusalast konkurentsivõimet. See on aga vastuolus koalitsioonileppe 2025–2027 p-ga 353, milles on kokku lepitud laevandussektori konkurentsivõime tõstmine.

Laevandussektoril puudub vajadus ja huvi tehniliste nõuete eesti keelde tõlkimise vastu, mistõttu ei looks koodeksite eestikeelsete tekstide avaldamine lisandväärtust. Avalikus sektoris lisandväärtust mitteloovate tegevuste vähendamine on üks nullbürokraatia algatuse eesmärke. Leiame, et koodeksite eesti keelde tõlkimisest loobumine aitaks vähendada ametnike töökoormust ja hoida kärbete ajal kokku olulisi finantsressursse.

Eeltoodust johtuvalt teeme ettepaneku muuta RTS-i selliselt, et seaduses sätestatud juhul (nt MSOS) võib välislepingu alusel antud valdkonnaspetsiifilisi tehnilisi norme sisaldavad regulatiivsed instrumendid avaldada vastava valdkonna valitsusasutuse koduleheküljel, välja arvatud juhul, kui välislepingu eestikeelset tõlget nõuab avalik huvi (nt MLC ja STCW koodeksid). Rõhutame, et konventsioonide põhitekst ja selle lisa ning nende muudatused avaldataks endiselt Riigi Teatajas koos tõlkega.

Lisad:
1. IMDG koodeks
2. IGF koodeks