

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

1. Sissejuhatus

Eelnõu on välja töötatud meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 53³ lõike 7 ja § 76 lõike 6 alusel.

Eelnõu eesmärk on viia määruse tekst kooskõlla 25. novembril 2020. a vastu võetud Vabariigi Valitsuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seadusega (Lennuameti, Maanteeameti ja Veeteede Ameti ühendamine)¹, millega otsustati Lennuameti, Maanteeameti ja Veeteede Ameti ümberkorraldamine ning ühendamine Transpordiametiks alates 1. jaanuarist 2021. a.

Lisaks ajakohastatakse määruuses olevat konventsioonide loetelu, mille nõuete täitmist kontrollib Transpordiamet Eesti sadamat külastava välisriigi lippu kandva laeva puhul, seeläbi viiakse määruse tekst vastavusse MSOS-iga.

Eelnõu ja seletuskirja koostas Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Anton Merits (715 3423, anton.merits@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi Kliimaministeeriumi õigusosakonna jurist Kaili Kuusk (626 2905, kaili.kuusk@kliimaministeerium.ee). Keeletoimetuse tegi Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (5322 9013, aili.sandre@just.ee).

Määrusega muudetakse määruse nr 22. detsembril 2019. a jõustunud redaktsiooni (RT I, 19.12.2019, 31).

Peaministri 12.08.2024 korralduse nr 88 punktile 11 kuulub valdkond taristuministri vastutusvaldkonda.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kolmest punktist.

Punktiga 1 asendatakse määruuses sõnad „Veeteede Amet“ sõnaga „Transpordiamet“.

Punktiga 2 tunnistatakse kehtetuks määruse § 2 punkt 7. Määruse §-s 2 on loetletud konventsioonid, mille täitmist kontrollitakse Eesti sadamat külastava välisriigi lippu kandva laeva kontrollimisel sadamariigi kontrolli käigus. Loetelu aluseks on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli, artikli 2 punkt 1.

Punktis 7 on nimetatud ILO (Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni) konventsioon nr 147 „Kaubalaeva miinimumstandardid“, mis on direktiiviga kehtestatud loetelust välja jäetud. Kõnealuse konventsiooni nõuded on üle võetud ILO meretöö konventsiooniga, millele on viidatud nii direktiivis 2009/16/EÜ kui ka määruse § 2 punktis 11.

Punktiga 3 täiendatakse määruse § 2 loetelu punktidega 12 ja 13. Muudatuse kohaselt kontrollitakse edaspidi laevade ballastvee ja selle setete kontrolli ning käitlemise 2004. aasta

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/110122020001>

rahvusvaheline konventsiooni² (ballastvee konventsioon) ning Nairobi rahvusvahelise laevavakkide eemaldamise 2007. aasta konventsiooni³ nõuete täitmist. Samuti näeb Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris MOU)⁴ ette, et iga osalisriik kehtestab tõhusa sadamariigi kontrollisüsteemi, et tagada vastavus asjaomaste konventsioonide nõuetega. Paris MOU 2. jaotises olevas konventsioonide loetelus⁵ on viidatud nii ballastvee kui ka Nairobi konventsioonile. Paris MOU-le on viidatud ka direktiivi 2009/16/EÜ artiklis 1, mille kohaselt on direktiivi eesmärk aidata oluliselt vähendada liikmesriikide jurisdiktsiooni all olevates vetes sõitvate ja standarditele mittevastavate laevade arvu, luues sadamariikide laevakontrolli ühised kriteeriumid ning ühtlustada kontrolli- ja kinnipidamise menetlused, tuginedes Pariisi memorandumi raames omandatud ekspertteadmistele ja kogemustele ning rakendades sadamariigi kontrolli süsteemi, mis põhineb EL-is ja Pariisi memorandumi piirkonnas tehtavatel kontrollidel.

Paris MOU osalisriigid, sh Transpordiamet pädeva asutusena Eestis, kontrollivad sadamasse saabuvate laevade vastavust mõlema konventsiooni nõuetele. Nairobi konventsiooni puhul peab Eesti lippu kandval laeval olema kaubandusliku meresõidu seaduse § 77⁶ kohaselt tunnistus laevavraki eemaldamise vastutuskindlustuse või muu rahalise tagatise kohta, samasuguse tunnistuse olemasolu kontrollitakse ka välisriigi lippu kandvatel laevadel. Ballastvee konventsiooni kohane laeva inspekteerimine on sätestatud konventsiooni artiklites 9 ja 10. Transpordiamet kontrollib, kas laeva pardal on kehtiv tunnistus, lisaks kontrollitakse ballastvee registriraamatut ja käitlemise plaani. Kui ülevaatuse käigus tekib kahtlus, kas ballastvesi on nõuetekohaselt töödeldud või vahetatud, teavitab Transpordiamet Keskkonnaametit vajadusest proove võtta ning peatab laeva tegevuse, et lastimise ajal ballastvett välja ei pumbataks.

Muudatusega viiakse määruse tekst vastavusse MSOS-i § 95 lõike 8 punktidega 9 ja 11, mille kohaselt Transpordiamet on alates 1. juulist 2021. a pädev asutus ja täidab administratsiooni kohustusi nimetatud konventsioonide mõistes.

3. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu vastab Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivile 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli.

4. Määruse mõjud

Määrusel puudub sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju. Samuti puudub mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, majandusele, regionaalarengule ning elu- ja looduskeskkonnale.

Määruse puhul on tegemist tehnilist laadi muudatustega, määrust ajakohastatakse ja selle tekst viiakse vastavusse MSOS-iga. Transpordiamet kontrollib välisriigi lippu kandva laeva vastavust Nairobi ja ballastvete konventsioonidele ka praegu, seega sisulised mõjud puuduvad.

² <https://www.riigiteataja.ee/akt/222022018002>.

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/213032020002>.

⁴ Paris MOU ühendab 27 osalisriiki, mille tegevuse aluseks on 26. jaanuaril 1982. aastal Pariisis sõlmitud laevakontrolli vastastikuse mõistmise memorandum. Organisatsiooni eesmärk on meresõiduohutuse tõhustamine, reostuse vältimine ja nõuetekohaste elu- ja töötingimuste tagamine laevade pardal.

Osalisriigid peavad tagama ühtsetel põhimõtetel tugineva välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise, et välistada nõuetele mittevastavate laevade liiklus Euroopa meredel ja Põhja-Atlandil Ameerikast Euroopani. Eesti on Paris MOU alaline liige alates 2005. aastast.

⁵ Paris MOU tekst on aadressil <https://parismou.org/system/files/2023-06/Paris%20MoU%20including%2045th%20amendment.pdf>.

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

Määruse rakendamine ei too kaasa lisakulusid ega -tulusid, samuti ei kaasne määruse rakendamisega lisatööd.

6. Määruse jõustumine

Määrus jõustub üldises korras.

7. Eelnõu koostöölastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

Eelnõu esitati koostöölastamiseks Siseministeeriumile eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu. Siseministeerium koostöölastas eelnõu märkusteta.

Lisaks esitati eelnõu arvamuse avaldamiseks Eesti Laevaomanike Liidule ning teadmiseks Transpordiametile ja Keskkonnaametile. Ettepanekuid eelnõu kohta ei esitatud.