

Meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnou seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1. Sisukokkuvõte

Seaduseelnõuga tehakse meresõiduohutuse seaduses (edaspidi MSOS) muudatused, et täpsustada uue riigiasutuse Riigilaevastiku töö ja sealhulgas lootsiteenusega seotud regulatsioone, sätestada nõuded punkerdajate registri toimimiseks ning uuendada meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ette nähtud trahvimäärasid.

Majandus- ja taristuministri 30.11.2022 käskkirja nr 239 „Riigilaevastiku moodustamine“ alusel moodustatud Kliimaministeeriumi hallatav riigiasutus Riigilaevastik alustas ülesannete täitmist ning teenuste osutamist 1. juulil 2023. aastal. Praeguseks on riigilaevastik teenuseid osutanud üle kuue kuu ning selgunud on vajadus regulatsiooni täiendada. Osaliselt on Riigilaevastikuga seotud muudatused juba varem planeeritud.

MSOSi muudatused puudutavad esmalt Riigilaevastiku ning seotud riigiasutuste tööd, arvestades, et Riigilaevastiku tegevuse alustamisel korraldati ümber mitme asutuse tööjaotus. Sealjuures täpsustatakse Transpordiameti ja Riigilaevastiku omavaheline tööjaotus navigatsioonimärgistuse ja jäämurde alal, arvestades, et neid teenuseid osutavaid laevu haldab nüüd Transpordiameti asemel Riigilaevastik. Samuti on korrastatud reostustõrjet käsitlevad sätted. Kaitseväge korralduse seaduse järgi on merereostuse avastamise ja likvideerimise korraldamine Eesti merealal Politsei- ja Piirivalveameti asemel Kaitseväge ülesanne.

Teiseks on muudatused seotud lootsiteenuse osutamisega. Lootsitasu maksmise regulatsiooni täpsustatakse, et seaduse tasandil oleks selgelt sätestatud lootsitasu maksjad ja tähtaeg makseteatisel alusel lootsitasu maksmiseks. Kehtiva seaduse rakendamisel on esinenud probleeme, kuna sõnaselgelt ei ole lootsitasu maksjana nimetatud laevaagenti. Samuti nähakse seaduses ette karavanis lootsimine ning täpsustatakse mitut muud lootsimist reguleerivat sätet.

Samuti võimaldatakse lootsi kutsetunnistuse saamiseks teha lootsimise praktiline osa osaliselt või täielikult valmendil, kui sadamaid külastavate laevade arv ei ole piisav lootsipraktika tegemiseks. Muudatus on vajalik, et lootsiteenuse osutajal oleks tagatud iga sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajalikku kutsetunnistust omavad lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates.

Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu täiendatakse kahe uue teenusega. Esiteks on Riigilaevastikul edaspidi võimalik oma sadamates tasu eest võimaldada veesõidukite sildumist ja oma territooriumil esemete hoiustamist. Teiseks võimaldatakse Riigilaevastikul edaspidi osutada erasektorile tasulist (eelkõige veealuse taristu) seireteenust – vajaduse korral koostöös teiste riigiasutustega.

Samuti sätestatakse eelnõus nõuded punkerdajate registri toimimiseks. Register luuakse elektroonilisse mereinfosüsteemi (edaspidi EMDE). Nõue riigile punkerdaja registri pidamiseks tuleb 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (edaspidi MARPOLi konventsioon) lisa VI regulatsioonist 18. Punkerdajate register asub hetkel kütusesekre andmekogus, mille vastutav

töötleja on Keskkonnaagentuur. See lahendus ei ole sobiv, sest kütusesekre andmekogu on loodud eelkõige mootorikütustele ning on abivahend ELi direktiivide täitmiseks ja kütusetarbija teavitamiseks kütuse kvaliteedist. Samas on punkerdajate register vajalik eelkõige majandustegevuseks ja teabeandjaks laevaoperaatoritele. Probleemi arutelude käigus jõuti ühisele arusaamisele, et punkerdajate registri uus ja sisuline moodul tuleb luua EMDE-sse, kus käib ka kogu infovahetus näiteks jäätmete äraandmise kohta. See infosüsteem on laevaoperaatoritele tuttav ega tekita küsimust, kuidas laevad peaksid leidma info punkerdajate kohta üles kütusesekre andmekogust. Korrektsel kujul punkerdajate registri puudumise tõi välja ka 2010. aastal Eestis tehtud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) audit. Kuna Eestit ootab 2024. aastal ees uus IMO audit, aitab seadusemuudatus parandada ühte tuvastatud puudust.

Lisaks tehakse muudatused MSOSi 16. peatükki, mis reguleerib vastutust meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest. Suurem osa peatükis sätestatud väärtemääradele on kehtestatud 2005. a, kui juriidilise isiku maksimaalne trahvimäär oli 3200 eurot, ning need on püsinud muutumatuna peaaegu 20 aastat. Kõnealused määrad ei täida enam oma eesmärki ega ole mõjusad, proportsionaalsed ega hoiatavad, mistõttu tuleb neid ajakohastada. Ka karistusseadustikuga ette nähtud maksimummäär on vahepeal korduvalt tõstetud.

Muud MSOSi muudatused on peamiselt seotud seaduse sõnastuse täpsustamise ja rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate nõuetega ühtlustamisega. Teatud sätted (ohutu mehitatuse tunnistus) on praegu kehtestatud määrustes, kuid need ületavad osaliselt MSOSi volitusnormide ulatust, mistõttu peab volitusnormide ulatust ületav osa olema sätestatud seaduse tasandil.

Eelnõukohase seadusega muudetakse laeva asjaõigusseadust (edaspidi LAÕS). Seadus ühtlustatakse rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevate regulatsioonidega.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusesse (edaspidi LaevaRS) tehakse muudatus, mis võimaldab Riigilaevastikul edaspidi registreerida riigile kuuluvaid laevu Transpordiameti laevade infosüsteemi¹ osaks olevas riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogus.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu valmistasid ette Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunikud Anton Merits (715 3423, anton.merits@kliimaministeerium.ee), Katerin Peärnberg (715 5820, katerin.pearnberg@kliimaministeerium.ee) ja Aleks Martin Rebane (625 6307, aleks.rebane@kliimaministeerium.ee). Eelnõu õigusekspertiisi tegi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (626 2820, helen.holtsman@kliimaministeerium.ee) ja keeleteimetaja oli Justiitsministeeriumi õigusloome korralduse talituse keeleteimetaja Aili Sandre (aili.sandre@just.ee).

Eelnõu koostamises osalesid Riigilaevastiku õigus- ja hankeüksuse juht Katrin Andre (katrin.andre@riigilaevastik.ee), sama asutuse lootsinduse teenistuse direktor Margus Haljaste (margus.haljaste@riigilaevastik.ee), Transpordiameti merendusteenistuse direktor Kristjan Truu (kristjan.truu@transpordiamet.ee), sama asutuse meremeeste diplomeerimise osakonna juhataja Raul Tell (raul.tell@transpordiamet.ee), Kliimaministeeriumi merendusosakonna

¹ Laevade infosüsteemi põhimäärus: <https://www.riigiteataja.ee/akt/105072023327>.

nõunik Rene Rajasalu (625 0002, rene.rajasalu@kliimaministeerium.ee) ja välisõhu osakonna peaspetsialist Romario Siimer (605 3690, romario.siimer@kliimaministeerium.ee).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi muu menetluses oleva eelnõuga ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

Eelnõuga muudetakse järgmiste seaduste järgmisi redaktsioone:

- 1) meresõiduohutuse seadus (MSOS), RT I, 30.12.2023, 2;
- 2) laeva asjaõigusseadus (LAÕS), RT I 2008, 59, 330;
- 3) laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus, (LaevaRS), RT I, 04.08.2022, 5.

Eelnõu seadusena vastuvõtmiseks on vaja Riigikogu poolthääle enamust.

2. Seaduse eesmärk

Eelnõu eesmärk on teha MSOSis Riigilaevastikku käsitlevad muudatused, nagu on välja toodud seletuskirja sisukokkuvõttes, et tagada Riigilaevastiku meresõiduohutuse tagamisega seotud töö ja ülesannete täitmise parem toimimine. Samuti on eesmärk võimaldada Riigilaevastikul pakkuda uusi tasulisi teenuseid.

Samuti kavatsetakse kehtestada õiguslikud alused punkerdajate registri toimimiseks EMDEs. Korrektsetel alustel loodud punkerdajate register aitab riigil täita MARPOLi konventsiooni nõudeid ning annab Eesti vetes sõitvatele laevadele infot ettevõtjate kohta, kellelt on võimalik osta MARPOLi nõuetele vastavat laevakütust.

Lisaks kooskõlastatakse laeva veealuse osa ülevaatuse nõuded rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (edaspidi *SOLASi konventsioon*) nõuetega.

Seaduseelnõuga ajakohastatakse ka MSOSi vastutuse peatüki sätteid meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest, tagades nende mõjususe, proportsionaalsuse ja hoiatava iseloomu.

Eelnõu koostamiseks ei ole tehtud väljatöötamiskavatsust, kuna Vabariigi Valitsuse 22. detsembri 2011. a määruse nr 180 „Hea õigusloome ja normitehnika eeskiri“ § 1 lõike 2 punkti 1 kohaselt peab eelnõu menetlus olema põhjendatult kiireloomuline. Kiireloomulisus on seotud Riigilaevastiku tööülesannetega – Riigilaevastik alustas oma ülesannete täitmist ning teenuste osutamist 1. juulil 2023, praeguseks on Riigilaevastik teenuseid osutanud üle kuue kuu ning selgunud on praktiline vajadus MSOSi täiendada.

Eelnõuga viiakse kehtiv LAÕS kooskõlla 1999. a Genfi rahvusvahelisest laevade arestimise konventsioonist ja 1993. a Genfi rahvusvahelisest merivõlgade ja pantide konventsioonist tulenevate nõuetega.

3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb kolmest paragrahvist: §-ga 1 muudetakse MSOSi, §-ga 2 LAÕSi ja §-ga 3 LaevaRSi.

§ 1. MSOSi muutmine

Eelnõu § 1 punktiga 1 täiendatakse MSOSi § 2 punktidega 44 ja 45. Mõistete paragrahvi täiendatakse uute mõistetega „punkerdamine“ ja „punkerdaja“. See muudatus tuleneb eelnõu eesmärgist sätestada õiguslikud alused punkerdajate registri toimimiseks EMDEs ning seeläbi täita MARPOLi konventsiooniga seatud nõudeid ja anda infot Eesti vetes sõitvatele laevadele punkerdajate, st ettevõtjate kohta, kellelt on võimalik osta MARPOLis kehtestatud nõuetele vastavat laevakütust.

Eelnõu § 1 punktiga 2 muudetakse MSOSi § 9 lõike 3 sõnastust. Praeguse sõnastuse kohaselt lisatakse juhul, kui laeva raadiosideseadme või päästevahendi tootja on väljastanud tegevusluba taotlevale isikule loa või tunnistuse toote katsetamiseks või selle hoolduse, kontrolli või remondi tegemiseks, emma-kumma dokumendi koopia tegevusloa taotlusele. Praktikas antakse MSOSi § 7 punktis 4 või 4¹ nimetatud tegevusluba konkreetse tootja seadmete või vahendite remontimiseks, kontrolliks ja hoolduseks – teisisõnu tuleb tegevusloa taotluse esitamisel lisada ka vastava tootja väljastatud tunnistus, sest selleta tegevusluba ei väljastata. Kehtivast lõike 3 sõnastusest polnud see üheselt selge, mistõttu seda korrigeeritakse õigusselguse huvides.

Eelnõu § 1 punktiga 3 täiendatakse MSOSi § 9 lõikega 4¹.

Lõike 4¹ kohaselt väljastab Transpordiamet väikelaeva ehitamise tegevusloa andmisel selle tootjale unikaalse tootja koodi (MIC-kood, *Manufacturer Identification Code*), mis moodustab osa veesõiduki identifitseerimisnumbrist (*watercraft identification number*, WIN). Selle kohustuse sätestab direktiivi 2013/53 I lisa punkt 2.1 ning komisjoni rakendusmääruse 2017/1 artikkel 4. Rakendusmääruse artikli 6 lõike 2 kohaselt peab tootja, kes soovib veesõiduki liidu turule lasta, esitama tootja unikaalse koodi saamise taotluse oma asukohariigi riiklikule asutusele või organile. Pärast taotluse kontrollimist väljastab liikmesriigi pädev asutus tootjale unikaalse koodi vastavalt artiklile 4.

Olukorras, kus isik soovib väikelaeva ehitada ja selle turule lasta, peab väikelaeva identifitseerimisnumbris olema unikaalne kood, mille Transpordiamet väljastab tootja taotluse alusel. Määruse 2017/1 artikli 5 lõike 1 kohaselt peab iga riik määrama riikliku asutuse, kes vastutab tootja unikaalse koodi andmise eest. Kuigi Transpordiamet väljastab tootjakoodi ka praegu väikelaevaehitaja tegevusloa taotluse läbivaatamise käigus, ei ole see praegu seaduse tasandil reguleeritud. Muudatusega see vastuolo kõrvaldatakse.

Eelnõu § 1 punktiga 4 muudetakse MSOSi § 9 lõike 5 sõnastust. Kehtiva sõnastuse kohaselt tuleb tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tasuda riigilõiv kümne tööpäeva jooksul pärast läbivaatamise toimumist, enne ei väljasta Transpordiamet otsust tegevusloa väljastamise kohta. See oli tingitud asjaolust, et riigilõivuseaduse (RLS) § 186 kohaselt polnud tegevusloa taotluse läbivaatamise eest ette nähtud konkreetse summa tasumist, riigilõivu suurus sõltus taotluse läbivaatamisele kulunud ajast. Alates 01.06.2021 näeb RLSi § 186 (alates 01.07.2023 RLSi § 142⁵¹) ette, et tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tuleb tasuda kindel riigilõiv, mis on 300 eurot. See võimaldab tegevusloa taotlejal paremini hinnata taotlusega seotud kulusid ja lihtsustab loataotluse menetlust majandustegevuse registris (MTR).

RLSis tegevusloa riigilõivusätte muutmise tõttu on seega vaja muuta ka MSOSi § 9 lõike 5 sõnastust. Uue sõnastusega sätestatakse üksnes üldine kohustus tasuda riigilõiv – enam pole vaja seaduses täpsustada, millal tuleb seda teha, ega sätestada, et enne riigilõivu tasumist ei väljasta Transpordiamet otsust tegevusloa väljastamise kohta.

Eelnõu § 1 punktidega 5–8 muudetakse MSOSi § 13 lõike 2 punkti 2 ja lõike 4 punkti 5 ning MSOSi § 13 lisatakse uued lõiked 2³ ja 4¹.

Muudatusega ühtlustatakse laeva veealuse ülevaatuse nõuded SOLASi konventsiooni nõuetega. Reisilaev peab läbima viie aasta jooksul kaks laeva veealuse osa ülevaatus kuivdokis. Ühe veealuse ülevaatus kuivdokis võib asendada vees tehtava ülevaatus (eelkõige tuukritega tehtava), kui on järgitud IMO resolutsiooni A.1140 (31) ja ringkirja MSC. 1/Circ.1348 nõudeid, laev ei ole ro-ro-tüüpi laev ega vanem kui 15 aastat. Teisisõnu lubab IMO kergemaid nõudeid laevale, mis on 10-15 aastat vana ja tehniliselt heas korras. Laeva hinnatakse eraldi ja tehakse otsus. Kuivõrd laeva dokkimine on laevaomanikule väga kulukas tegevus ja laeva veealuse osa ülevaatus korral ei pea laeva veest välja tõstma, dokitakse korralikus seisus laevu vähem ja laevaomanikud saavad nii säästa oma kulusid.

Lisaks peab Transpordiamet andma kooskõlastuse kuivdokis tehtava ülevaatus asendamiseks tuukriülevaatus. Tuukriülevaatus saab teha isik, kellele on väljastatud tegevusluba laeva veealuse osa tuukriülevaatus ja veealuseks remontimiseks MSOS § 7 punkti 3 alusel.²

Kauba- ja kalalaevadele hakkab kehtima samasugune regulatsioon nagu reisilaevadele. Küll aga võib 15-aastase või vanema kauba- või kalalaeva ühe kuivdokis tehtava veealuse osa ülevaatus asendada samuti vees tehtava tuukriülevaatus, kui Transpordiamet annab selleks nõusoleku.

Lähtudes MSOSist ja SOLASi konventsiooni nõuetest hindab Transpordiamet iga laeva eraldi ning otsustab, kas ühe kuivdokis tehtava veealuse osa ülevaatus võib asendada vees tehtava laeva veealuse osa ülevaatus või mitte.

Eelnõu § 1 punktidega 9–11 muudetakse MSOSi § 18 pealkirja, lõike 2 punkt 1 tunnistatakse kehtetuks ja MSOSi § 18 täiendatakse lõigetega 3 ja 4.

MSOSi § 18 lõige 2 sätestab juhud, millal laeva tunnistus (meresõiduohutust tõendav tunnistus, merekõlblikkuse tunnistus, sõidukõlblikkuse tunnistus, reisijateveo tunnistus, siseveelaeva reisijateveo tunnistus ja ajaloolise laeva tunnistus) kaotab kehtivuse. Loetelus on sätestatud olukorrad, kus tunnistus kaotab kehtivuse automaatselt, st ilma Transpordiameti kehtetuks tunnistamise otsuseta. MSOS ei näe praegu ette tunnistuse peatamise võimalust, kuid laeva madalikule sõidu või põhjapuute korral (MSOSi § 18 lõike 2 punkt 1) on see otstarbekam lahendus võrreldes tunnistuse kehtivuse kaotamisega. Kui tunnistuse omanik tõendab Transpordiametile, et tunnistuse kehtivuse peatamise alus on kõrvaldatud, taastab Transpordiamet selle kehtivuse.

Eelnõu § 1 punktiga 12 muudetakse MSOSi § 20 lõike 5¹ punkti 2. Uue sõnastuse kohaselt väljastatakse meresõidudiplom isikule, kes on omandanud kutsekvalifikatsiooni välisriigis, mille meremeeste väljaõppe korraldus on IMO ja Euroopa Komisjoni poolt tunnustatud ning kes on läbinud MSOS § 7 lõike 11 kohast tegevusluba (laevapere liikme erialane ettevalmistamine) omava mereõppeasutuse õppekavaga samaväärse väljaõppe ja meresõidupraktika või muu praktika.

MSOSi 18.07.2022 jõustunud muudatustega³ sätestati Transpordiametile kohustus väljastada meresõidudiplomeid kõikide välisriikide kodanikele, kelle mereharidus on omandatud

² Tegevusluba on tähtajatu, majandustegevuse registri andmetel on see väljastatud 11 ettevõtjale (seisuga 22.02.2024)

³ <https://www.riigiteataja.ee/akt/104082022001>

välisriigis. Sellega tekkis ebavõrdne olukord Eesti mereõppeasutuste lõpetajatele, kui kolmandate riikide kodanikud tulid taotlema Eesti meresõidudiplomi väljastamist oma olemasoleva meresõidudiplomi alusel, ent nende väljaõpe ei vastanud sageli Eesti mereõppeasutuste õppekavade sisule ega mahule ning oli madalam Eesti õppekavade väljundist. See tekitas olukorra, kus taotleti Eesti meresõidudiplomit, omamata samaväärset väljaõpet Eesti mereõppeasutuste lõpetajatega. Muudatusega kõrvaldatakse see vastuolu.

Muudatus on seotud ka MSOSi § 20 lisatava lõikega 6¹, mille selgitus on esitatud allpool.

Eelnõu § 1 punktiga 13 muudetakse MSOSi § 20 lõike 5³ sissejuhatavat lauseosa. Uue sõnastusega täpsustatakse, et meresõidudiplomi taotleja kutsekvalifikatsioon ning omandatud kõrgharidus peab vastama meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsioonile (STCW konventsioon) ja Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale. Lõikes 5³ loetletud diplomite puhul peab isiku haridustase vastama STCW konventsiooni reeglile II/2 (500 ja suurema kogumahutavusega laeva kapteni ja vanemtüürimehe diplomi saamiseks kohustuslikud miinimumnõuded) või III/2 (3000 kW ja suurema peamasinate efektiivse koguvõimsusega laeva vanemmehaaniku ja teise mehaaniku diplomi saamiseks kohustuslikud miinimumnõuded).

Transpordiamet teeb MSOSi § 76 lõike 1⁴ kohaselt riiklikku järelevalvet mereõppeasutuse väljaõppe vastavuse üle MSOSi ja STCW konventsiooni nõuetele. Transpordiamet väljastab meresõidudiplomeid ka taotlejatele, kes on omandanud kutse välisriigis tegutsevas mereõppeasutuses. Praktikas on esinenud olukordi, kus välisriigi mereõppeasutuse õppekava maht ei vasta täies ulatuses Eesti mereõppeasutuste heaks kiidetud õppekavadele, mistõttu täpsustatakse sätet selliselt, et taotleja kutsekvalifikatsioon ja kõrgharidus peavad vastama Transpordiameti heaks kiidetud õppekavale.

Eelnõu § 1 punktiga 14 muudetakse MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3¹. Lõikes 5⁶ on loetletud, millal hindab Transpordiamet laevapere liikme teadmisi ja oskusi. Punkti 3¹ tehakse esiteks sõnastuslik parandus, praegu on viidatud välisriigis väljastatud STCW konventsioonile vastava meresõidudiplomi vahetamisele samaväärse Eesti meresõidudiplomi vastu, kuid sõna „vahetamine“ reguleerib sama lõike punktis 1 kirjeldatud, kui isik soovib vahetada oma praegust diplomit kõrgema kutsekvalifikatsiooni diplomi vastu. Kõnealune säte reguleerib eelkõige olukordi, kus kolmandast riigist pärit laevapere liige taotleb Eesti meresõidudiplomi saamist. Lisaks viidatakse uues sõnastuses MSOS § 20 lõike 5¹ punktile 2, mille kohaselt peab välisriigi mereõppeasutuse õppekava olema samaväärne MSOS § 7 punkti 11 alusel tegutseva Eesti mereõppeasutuse õppekavaga ning kui see pole samaväärne, tuleb taotlejal MSOS § 20 lõike 6¹ kohaselt läbida täiendusõpe või meresõidupraktika või muu praktika puuduolevas osas. Igal juhul tuleb taotlejal Eesti meresõidudiplomi saamiseks sooritada eksam, mille käigus Transpordiamet hindab isiku teadmisi ja oskusi.

Muudatus hõlmab ka kehtiva MSOS § 20 lõike 5⁶ punkti 3² sisu, mille kohaselt peab e-residendil olema läbitud erialane täiendusõpe. Punkt 3¹ kehtib edaspidi kõigile isikutele (sh e-residentidele), kellele on meresõidudiplom väljastatud välisriigis ja kes soovivad Eesti meresõidudiplomi väljastamist.

Eelnõu § 1 punktiga 15 tunnistatakse MSOS § 20 lõike 5⁶ punkt 3² kehtetuks. Säte reguleerib e-residenti kohustust läbida erialane täiendusõpe, kuid edaspidi on see kohustus hõlmatud sama lõike punkti 3¹ sõnastusega.

Eelnõu § 1 punktiga 16 täiendatakse MSOSi § 20 lõikega 5⁹. Lõikega 5⁹ võimaldatakse Eesti esmase meresõidudiplomi või kutsetunnistuse saanud välisriigi meremeestel taotleda kõrgema kvalifikatsiooniastme meresõidudiplomit või kutsetunnistust pärast Eesti meresõidudokumentidega vastaval ametikohal läbitud meresõidupraktikat. Näiteks kui isikule on Eestis väljastatud vahitüürimehe diplom ning ta taotleb hiljem vanemtüürimehe diplomit, arvestatakse tema meresõidupraktikat alates sellest hetkest, mil talle väljastati Eestis vahitüürimehe diplom.

Eelnõu § 1 punktiga 17 täiendatakse MSOSi § 20 lõikega 6¹. Lisatava MSOSi § 20 lõike 6¹ kohaselt peab välisriigi mereõppeasutuses läbitud õppekava sisu ja maht olema vähemalt samaväärne Eestis tegevusluba omavate mereõppeasutuste õppekavadega, mis on nõutavad § 20 lõikes 5³ nimetatud meresõidudiplomite saamiseks.. Kui Transpordiamet tuvastab, et õppekava pole samaväärne, peab taotleja läbima täiendõppe puuduolevas osas. Lisaks Transpordiametile kontrollib Haridus- ja Teadusministeerium õppekava vastavust õigusaktidega kehtestatud nõuetele ning registreerib nõuetele vastava õppekava Eesti hariduse infosüsteemis, kuid õppekava sisu ja mahu samaväärsust hindab üksnes Transpordiamet.

Meresõidupraktika või muu praktika, näiteks nõutud praktika mereõppeasutuse mehaanikatöökojas või õppepraktika laevaremondiettevõttes, peab olema vähemalt samaväärne Eestis nõutud praktikaga. Muudatus on vajalik, kuna MSOSis sätestati 2022. a jõustunud muudatusega, et Eesti meresõidudiplomeid väljastatakse ka isikutele, kellel puudub eelnev seos Eesti mereõppeasutuste ja Eesti riigiga – seega muudeti Eesti taasiseseisvumisest toimunud meresõidudiplomite väljastamise aluseid, mis seni olid kõigile üheselt arusaadavad.

Alates STCW konventsiooniga ühinemisest 15.08.1995 on Transpordiamet (varasem Veeteede Amet) meresõiduohutuse seadusega määratud pädevaks asutuseks STCW konventsiooni rakendamisel ja täidab administratsiooni kohustusi, mistõttu on kohustatud tagama STCW nõuetele vastava meremeeste ettevalmistamise Eesti Vabariigi nimel väljaantavate meresõidudiplomite saamiseks. Üheks osaks Eesti riigile võetud kohustuste täitmisel on mereõppeasutuste õppekavade vastavuse hindamine STCW konventsiooni ja Eesti nõuetele. Seda teeb Transpordiamet mereõppeasutusele MSOS § 7 lõike 11 kohase tegevusloa andmisega. Seejuures kontrollib Transpordiamet MSOS § 9 lõike 4 alusel tegevusloa taotlusele lisatud õppekavasid, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekirja.

Eelnõu § 1 punktiga 18 muudetakse MSOSi § 22 lõike 3 sõnastust. Selle kohaselt väljastab Transpordiamet laeva ohutu mehitatuse tunnistuse, kui reederi esitatud miinimumkoosseis vastab nõuetele ning on igas suhtes piisav laeva ohutuks kasutamiseks ja merekeskkonna kaitseks. See säte on praegu kirjas majandus- ja kommunikatsiooniministri 12.12.2002 määruse nr 36 „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“ (edaspidi ohutu mehitatuse määrus) § 11 lõikes 1. Kõnealune määrus (eelkõige selle IV peatükk) ületab MSOSi § 21 lõike 5 volitusnormi ulatust, mistõttu tuleb see nõue sätestada seaduse tasemel. Rakendusakti kavand on lisatud (kavand 1).

Eelnõu § 1 punktiga 19 täiendatakse MSOSi § 22 lõikega 3¹, mille kohaselt väljastab Transpordiamet ohutu mehitatuse tunnistuse kuni viieks aastaks. Ka see säte on praegu kirjas ohutu mehitatuse määruks (§ 12 lõikes 1), kuid peab olema sätestatud seaduse tasemel.

Eelnõu § 1 punktiga 20 täpsustatakse MSOSi § 22 lõikes 4 ohutu mehitatuse tunnistuse kehtetuks tunnistamise tingimusi. Kehtiva sõnastuse kohaselt tunnistatakse see tunnistus

kehtetuks, kui laeva tehniliste seadmete seisund ei taga ohutust laevapere miinimumkoosseisuga. Lisaks näeb ohutu mehitatuse määrus ette, et tunnistus tuleb kehtetuks tunnistada ka juhul, kui reeder on jätnud Transpordiametile esitamata taotluse miinimumkoosseisu muutmiseks, kui see on nõutav MSOSi § 21 lõike 5 või § 21 lõike 5¹ alusel. Sätteid tõstetakse määrust ümber seadusesse.

Eelnõu § 1 punktiga 21 täiendatakse MSOSi § 22 lõikega 6, mille kohaselt kohaldatakse ohutu mehitatuse tunnistuse sätteid ka siseveelaevadele. Siseveelaevade miinimumkoosseisu määramise nõudeid reguleerib majandus- ja kommunikatsiooniministri 08.09.2005 määrus nr 102 „Siseveelaevade miinimumkoosseisu määramise nõuded ja siseveelaeva ohutu mehitatuse tunnistusele kantavate andmete loetelu“. Sarnaselt ohutu mehitatuse tunnistuse määrustega sisaldab ka see määrus sätteid, mis peavad olema sätestatud seaduse tasemel. Rakendusakti kavand on lisatud (kavand 2).

Eelnõu § 1 punktiga 22 tunnistatakse MSOSi § 36 lõike 5¹ kehtetuks. Säte reguleerib väikelaeva registreerimiseelset ülevaatust, mis on väikelaeva tehnilise ülevaatuse üks liik. Väikelaeva tehnilist ülevaatust teeb MSOSi § 36 lõike 5 alusel Transpordiamet. Praegu võib registreerimiseelset ülevaatust teha nii Transpordiamet kui ka Transpordiametiga asjaomase lepingu sõlminud väikelaeva tootja või tootja volitatud esindaja või nende tunnustatud levitaja või importija. Säte pärineb ajast, kui ülevaatusi tehti kohapeal ning protsess oli aeganõudev, mistõttu oli esmakordselt registrisse kantava väikelaeva registreerimiseelset ülevaatust võimalik teha ka muude seaduses nimetatud isikute juures. Tänapäeval pole see enam aktuaalne, sest Transpordiamet teeb registreerimiseelseid ülevaatusi oma süsteemis, kuhu isik esitab taotluse koos kõigi nõutavate dokumentidega, mida Transpordiamet saab kontrollida.

Eelnõu § 1 punktiga 23 jäetakse MSOSi § 36 lõikest 5² välja viide Transpordiametiga lepingu sõlminud jeti tootjale, tootja volitatud esindajale, levitajale või importijale. Jeti registreerimiseelset ülevaatust teeb samuti Transpordiamet.

Eelnõu § 1 punktiga 24 muudetakse MSOSi 10. peatüki pealkirja ja lisatakse sõna „punkerdamine“.

Eelnõu § 1 punktiga 25 täiendatakse MSOSi §-ga 41¹ ning reguleeritakse laeva punkerdamist, sätestades eelkõige nõuded punkerdajale.

Lõige 1 seab punkerdajatele nõude võtta punkerdamisel kasutusele kõik vajalikud meetmed keskkonnareostuse vältimiseks.

Lõige 2 seab nõude ettevõtjatele, kes osutavad punkerdamise teenust, registreerida ennast EMDEs. Nõue kehtib nii sadamas kui ka merel punkerdamise teenust osutavatele ettevõtjatele. Ettevõtja lisab EMDEsse oma kontaktandmed, pakutava kütuse tüübi ning asukoha, kus teenust osutatakse. Kui ettevõtja tegutseb sadamas, annab EMDE kaudu kinnituse seesama sadam.

Lõikes 3 sätestatakse volitusnorm Vabariigi Valitsusele määruste kehtestamiseks, millega kehtestatakse nõuded punkerdajale, punkerdamisele ja alad, kus tohib punkerdada. Need nõuded on sätestatud Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2020. a määrustes nr 51 „Merel, Narva jõel ja Peipsi järvel ohtlike ning kahjulike ainete käitlemise kord ja nimistu ohtlikest ainetest, mida ei ole lubatud sisemerel transiidina vedada“, mida tuleb täiendada viitega MSOSi § 41¹ lõikes 3 sätestatud volitusnormile. Rakendusakti kavand on lisatud (kavand 3).

Eelnõu § 1 punktiga 26 tehakse MSOSi § 42¹ lõikesse 2 sõnastuslik parandus. Sõna „riigi“ asendatakse sõnadega „Euroopa Liidu liikmesriigi“. Säte reguleerib rahvusvaheliste regulaarreiside tegemist üksnes Euroopa Liidu liikmesriikide vahel, mistõttu on täpsustus vajalik.

Eelnõu § 1 punktiga 27 muudetakse seaduse 10¹. peatüki pealkirja selliselt, et peatükk ei reguleeriks edaspidi ainult merereostuse vältimist konventsionaalsete laevade poolt, vaid ka reostuse vältimist laevatatavatel sisevetel muude veesõidukite poolt. MSOSi reguleerimisalasse kuuluvad ka laevatatavad siseveed. Muudatus on vajalik, kuna seaduse 10¹. peatükki täiendatakse §-ga 44⁷, mis reguleerib lisaks merereostusest teavitamise korrale ka piiriveekogul avastatud reostusest teavitamist. Kuna piiriveekogude hulka kuuluvad jõed, järved või tehisveekogud, siis ei ole korrektne pealkirjas viidata enam ainult „merereostusele“ ning pealkirjas tehakse vastav muudatus.

Eelnõu § 1 punktiga 28 muudetakse MSOSi § 44¹ lõiget 2 ning selguse huvides lisatakse sätte algusesse uus lause, mis näeb ette, et paragrahvi kohaldatakse vaid laevadele, mis kuuluvad rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni kohaldamisalasse. Konventsioonis ette nähtud ja selles sättes viidatud vormi kohaselt peavad merereostusest teavitama nimelt vaid need laevad, mis kuuluvad nimetatud konventsiooni kohaldamisalasse. Ülejäänud veesõidukite juhid teavitavad reostusest uue § 44⁷ kohaselt.

Kuigi merereostustõrje ülesanded läksid 1. jaanuaril 2023 Politsei- ja Piirivalveametist üle Kaitseministeeriumi haldusalasse, siis jääb merel laevajuhtidele reostustõrje ühtseks kontaktpunktiks siiski politseiasutus (eelnõu koostamise seisuga on sättes viidatud politseiasutuseks Politsei- ja Piirivalveameti lennu- ja merepääste koordinatsioonikeskus ehk JRCC Tallinn). Sätet selles osas ei muudeta, kuni asutuste vahel pole tehtud ja esitatud muud ametlikku kokkulepet.

Kuna reostuse korraldust reguleerib politsei- ja piirivalveseaduse alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022. a määrus nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“, siis oleks otstarbekas edaspidi asutustevaheline edasiteavitamise kord reguleerida nimetatud määrukses. Seega isegi juhul, kui teade jõuab esmalt politseiasutusele, teavitab politseiasutus seejärel ka teisi reostustõrjega tegelevaid asjassepuutuvaid asutusi (Kaitsevägi, Transpordiamet ja Keskkonnaamet). Näiteks Transpordiametil on vaja seda infot, et laevaliiklusteenistus (VTS) saaks reostuspiirkonnast liikluse eemale juhtida. Samuti on Transpordiametile oluline sadamariigi kontrolli seisukohalt reostuse ja reostuse võimalike põhjustajate kohta info saamine. Selleks tuleb muuta Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022. a määrust nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“, asjaomased muudatused töötab välja Kaitseministeerium.

Eelnõu § 1 punktiga 29 täiendatakse MSOSi 10¹. peatükki §-ga 44⁷ tulenevalt sellest, et MSOSi § 44¹ lõige 2 kohaldub vaid laevadele, mis kuuluvad rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni kohaldamisalasse, kuid samas on selle kõrval oluline reguleerida ka reostustõrjest teavitamist muude veesõidukite puhul. Varem oli see reguleeritud MSOSi § 45 lõikes 10, kuid § 45 kuulub MSOS 11. peatüki alla, mis reguleerib veeliikluse ohutust veeteel, mitte reostustõrjet. Kuna vahepeal on MSOSis loodud eraldi peatükk 10¹ reostustõrje reguleerimiseks, oleks otstarbekas koondada kõik reostustõrjet käsitlevad sätted nimetatud peatükki ning tuua ka MSOSi § 45 lõikes 2 olnud reostusest

teavitamise kord üle MSOSi 10¹. peatükki. Seega on lisatud MSOSi 10¹. peatükki § 44⁷, mis reguleerib reostustõrjest teavitamist muude veesõidukite puhul.

1. jaanuaril 2023. a muutus reostustõrjes osalevate asutuste ülesannete ja vastutuse jaotus. Vabariigi Valitsuse 30. juuni 2022. a määruse nr 65 „Otsingu- ja päästetööde tegemine Eesti päästepiirkonnas ning reostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ja piiriveekogudel“ § 13 lõigete 1 ja 2 kohaselt juhib Eesti merealal reostuse avastamise, lokaliseerimise ja likvideerimise korraldamist Kaitsevägi, piiriveekogul jääb reostustõrjet korraldama Politsei- ja Piirivalveamet ning muul siseveekogul Päästeamet. Sarnaselt MSOSi § 44¹ lõikele 2 jääb merel laevajuhtidele reostustõrje ühtseks kontaktpunktiks praegu siiski politseiasutus. Kuna piiriveekogul jääb reostustõrjet korraldama Politsei- ja Piirivalveamet, siis ka kontaktpunktiks piiriveekogul jääb Politsei- ja Piirivalveamet. Kuna MSOS (§ 1 – seaduse reguleerimisala) kohaldub vaid meresõidule ning piiriveekogudele, siis see säte ei kohaldu muudele siseveekogudele, kus reostustõrjega tegeleb Päästeamet.

Eelnõu § 1 punktiga 30 jäetakse MSOSi § 45 lõikest 10 välja lõpuosa, mis näeb ette, et reostustõrjest teavitatakse politseiasutust. Reostustõrjest teavitamise kord on viidud üle 10¹. peatükki. Kuna MSOSi § 45 kuulub seaduse 11. peatüki alla, mis reguleerib veeliikluse ohutust veeteel ning vahepeal on MSOSis loodud eraldi peatükk 10¹, mis reguleerib reostustõrjet, oleks otstarbekam koondada kõik reostustõrjet reguleerivad sätted sellesse peatükki ning seega viia ka MSOSi § 45 lõikes 10 sätestatud reostusest teavitamine üle MSOSi 10¹. peatüki § 44⁷. MSOSi § 72 lõige 1 jäetakse siiski praegu muutmata (Keskkonnaameti teavitamine reostusest laevaõnnetuse korral).

Eelnõu § 1 punktiga 31 täiendatakse MSOSi § 47 lõiget 4 teise lausega. 1. jaanuaril 2023 loodi ja alates 1. juulist 2023. a alustas tegevust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik, kelle ülesanne on muudetavas sättes täpsustatud mahus navigatsioonimärgistuse (ujumärgistus ja püsimärgistuse tuled) hooldamine, paigaldamine, haldamine ja arendamine. Samuti hakkab Riigilaevastik haldama keskline sagedustel navigatsiooniparandi signaali väljastavaid raadiojaamu. Need ülesanded kuulusid kuni 1. juulini 2023. a ainult Transpordiameti pädevusse. Kuna navigatsioonimärgistusega seotud ülesanded on kahe asutuse pädevuses, siis on korrektne sätestada see ka seaduse tasandil.

Eelnõu § 1 punktiga 32 tunnistatakse MSOS § 47 lõike 4¹ kolmas lause kehtetuks. Säte reguleerib hüdrograafilise mõõdistustöö loa andmisest või aruande heakskiitmise keeldumisest. Kuivõrd eelnõuga kehtestatakse täiendavad keeldumise alused, on otstarbekas normi asukoht ümber tõsta eraldi lõikesse, eelnõuga lisatavasse MSOS § 47 lõikesse 5¹.

Eelnõu § 1 punktiga 33 täiendatakse MSOS § 47 lõiget 5. Tegemist on volitusnormiga hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise korra ning nõuded mõõdistustöö tegemisele kehtestamiseks. Selle alusel kehtestatud määrus sisaldab ka mõõdistusloa taotlemise korda, mida pole volitusnormis praegu otsesõnu kirjas. Täpsustus tehakse õigusselguse huvides.

Eelnõu § 1 punktiga 34 täiendatakse MSOS § 47 lõigetega 5¹–5³. Sätted reguleerivad, millistel juhtudel keeldub Transpordiamet hüdrograafilise mõõdistustöö tegemise loa andmisest või hüdrograafilise mõõdistustöö aruande heakskiitmisest.

Lõike 5¹ kohaselt keeldub Transpordiamet loa andmisest või aruande heakskiitmisest, kui kavandatav või tehtud mõõdistustöö ei võimalda tagada ohutut veeliiklust või kui mõõdistustehnoloogia ja -metoodika ei võimalda saavutada nõutud täpsusklassile vastavaid

tulemusi. Tegemist on kehtiva seaduse § 47 lõike 4¹ kolmanda lausega, mis on ümber tõstetud uude lõikesse.

Lõikesse 5² lisatakse uus keeldumise alus – kui mõõdistustöö tegija või tegemine võib kujutada ohtu riigi julgeolekule ja Kaitseväe või Kaitsepolitseiamet on jätnud sel põhjusel taotluse kooskõlastamata. Selliseks juhtumiks võib olla kas mõõdistustööde tegemise asukoht või ka isikud, kes seda tööd tegema hakkavad. Riigi julgeolekuolukord on viimastel aastatel oluliselt muutunud, eriti aga pärast Venemaa Föderatsiooni agressiooni Ukrainas, ning selle mõju võib tunda ka Läänemere, sealhulgas Eesti merealal. Paljudes Läänemere-äärsetes riikides on enamik merepõhjaga seotud andmetest riigisaladus ning hüdrograafilisi mõõtmistöid teevad üksnes riigiasutused. Eestis see nii ei ole, kuid arvesse võttes suurenevat survet merepõhjaga seotud info kättesaadavusele, tuleb ka Eestis oma naaberriikide eeskujul rohkem jälgida, kellele andmeid väljastatakse ja kellele lubatakse mõõdistustöid teha. Kuna loa andmisest keeldumise alused peavad olema kehtestatud seadusega, lisataksegi loa andmisest ja andmete väljastamisest keeldumise alusena riigi julgeoleku kaalutlused seadusesse. Kui Transpordiametile esitatakse taotlus hüdrograafilise mõõdistustöö tegemiseks, kooskõlastab Transpordiamet selle Kaitseväe ja Kaitsepolitseiametiga. Seda tuleb lõike 5³ kohaselt teha ka juhul, kui mõõdistustöid korraldab Transpordiamet ise.

Hüdrograafiliseks mõõdistustööks loa andmise kord on kehtestatud majandus- ja taristuministri 20.12.2022 määrusega nr 102 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise kord ning nõuded mõõdistustöö tegemisele“ ning HISI põhimäärus kehtestatud majandus- ja taristuministri 31.01.2023 määrusega nr 6 „Hüdrograafia infosüsteemi põhimäärus“. Eelnõukohase seaduse jõustumise korral tuleb muuta ka HISI põhimäärust ja lisada Kaitsepolitseiamet nende asutuste hulka, kellega tuleb esitatud andmete väljastamise taotlus kooskõlastada.

Eelnõu § 1 punktiga 35 täiendatakse MSOSi § 47 lõikega 7¹, mille kohaselt võib Transpordiamet hüdrograafia infosüsteemi (edaspidi HIS) vastutava töötlejana keelduda sügavusandmete väljastamisest, kui see võib kujutada ohtu riigi julgeolekule. Andmete väljastamine tuleb kooskõlastada Kaitseväe ja Kaitsepolitseiametiga. Muudatus on seotud MSOSi § 47 täiendamisega lõikega 5².

Eelnõu § 1 punktiga 36 asendatakse MSOSi § 48 lõikes 6 läbivalt sõna „Transpordiamet“ sõnaga „Riigilaevastik“. 1. jaanuaril 2023. a loodi ja alates 1. juulist 2023. a alustas tegevust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik. Vabariigi Valitsuse kabinetiistungi memorandumis, millega 22. septembril 2022. a toetati Riigilaevastiku moodustamist, märgiti, et taimestiku piiramine ja eemaldamine jääb Riigilaevastiku ülesandeks. Kokkuleppe kohaselt asendatakse MSOSi § 47¹ lõikes 6 Transpordiamet Riigilaevastikuga ja Riigilaevastik saab õiguse navigatsioonimärgi mõjupiirkonnas kasvavat taimestikku kinnisasja omaniku või valdaja nõusolekuta piirata või seda eemaldada, kui see takistab navigatsioonimärgi nähtavust. Ilma nõusolekuta taimestiku eemaldamine või piiramine on siiski viimane abinõu, kõigepealt peetakse kinnisasja omaniku või valdajaga läbirääkimisi, et leida osapooli rahuldav lahendus.

Eelnõu § 1 punktiga 37 täiendatakse MSOSi § 49 lõikega 1¹. Selle kohaselt peab pukseeritava laeva või ujuvvahendi tehniline seisukord vastama pukseerimise tingimustele, samuti peab laeval või ujuvvahendil olema merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistus või ühekordne Transpordiameti või volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud pukseerimise luba. Säte on praegu kirjas majandus- ja kommunikatsiooniministri 06.12.2002 määruse nr 23 „Pukseerimise nõuded“ § 4 lõikes 3 – kuna see sätestab nõutava tunnistuse või loa olemasolu, peab see olema sätestatud seaduse tasemel, mistõttu tõstetakse säte ümber MSOS § 49.

Eelnõu § 1 punktiga 38 täiendatakse MSOSi § 50 lõikega 1² ning nähakse ette selge Transpordiameti ja Riigilaevastiku vaheline rollide jaotus jäämurdetööde korraldamisel ja teostamisel (läbiviimisel). Riigilaevastik võttis Transpordiametilt üle jäämurdjad, nende meeskonnad ja jäämurdetööde tegemise ülesande (välja arvatud MSV Botnica). Jäämurdetööde korralduslik pool jääb aga endiselt Transpordiametisse. Säte on lisatud seadusesse selguse huvides, kuna majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. detsembri 2003. a määrus nr 265 „Jäämurdetööde kord“ juba sätestab, et jäämurdetöid korraldab Transpordiamet, ning Riigilaevastiku põhimäärus sätestab omakorda, et Riigilaevastik teeb jäämurdetöid koostöös Transpordiametiga. Ühtlasi tuleb muuta jäämurdetööde korra määrust, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 4).

Eelnõu § 1 punktiga 39 muudetakse MSOSi § 50⁹ lõike 1 punkti 1 sõnastust. Eesti Vabariigile kuuluvate haldusülesandeid täitvate laevade asemel kasutatakse väljendit *riigihaldusülesandeid täitvad laevad*, et ühtlustada regulatsioon veeteetasu regulatsiooniga. Veeteetasude maksmisest on senise praktika kohaselt vabastatud ka laevad, mis täidavad küll Eesti Vabariigi haldusülesandeid, kuid ei kuulu Eesti Vabariigile, vaid on lepingu alusel Eesti Vabariigi poolt prahitud. Sellised laevad on näiteks Soomest prahitud poi- ja reostustõrjelaev Sektori ja TS Shipping OÜ-lt prahitud jäämurdja MSV Botnica.

Eelnõu § 1 punktiga 40 muudetakse MSOSi § 51 lõike 1 sõnastust ning täpsustatakse laevaliikluse korraldamise (edaspidi VTS) süsteemi eesmärki, võttes aluseks IMO resolutsiooni A.1158(32). See resolutsioon kehtestab suunised laevaliiklusteenuste osutamise põhimõtete ajakohastamiseks. Suunised on sätestatud resolutsiooni lisa punktis 3 ning on seotud SOLASi konventsiooni eeskirjaga V/12, IMO osalisriigid peavad nendega arvestama VTSi süsteemi korraldamisel riigisisese õiguse alusel.

Õigeaegne ja asjakohane teave võib eelkõige sisaldada järgmist:

- laeva asukoht, päritolu ja liikumine;
- teave meresõiduohutuse kohta;
- sellised piirangud laevadele VTSi piirkonnas, mis võivad piirata teiste laevade navigatsiooni (nt manööverdusvõimet);
- muu info, nt teavitustavalaad ja ISPSi koodeksi detailid.

Laevaliikluse jälgimine ja korraldamine võib eelkõige sisaldada järgmist:

- laeva liikumise eelnev planeerimine;
- teel olevate laevade liikluse korraldamine;
- ruumi planeerimise korraldamine;
- liikluslubade süsteemi loomine;
- reisi- või läbisõiduplaanide süsteemi koostamine;
- laeva marsruudi kohta soovitude andmine;
- oma vastutusvaldkonna regulatiivsätetele vastavuse ja nende jõustamise tagamine.

Reageerimist tekkivatele ohtlikele olukordadele nõuavad näiteks järgmised juhud:

- laev ei ole kindel oma marsruudi või asukoha suhtes;
- marsruudilt kõrvale kalduv laev;
- laev, mis vajab juhendamist sõiduks ankrualale;
- puuduste, nt navigatsiooni- või manööverdusseadmete rikkega laev;
- rasked ilmastikutingimused (nt halb nähtavus, tugev tuul);
- madalikule sõidu või kokkupõrkeohus laev;
- hädaolukordadele reageerimise või hädaabiteenuste tugi.

Eelnõu § 1 punktiga 41 muudetakse MSOSi § 51 lõike 2¹ sõnastust. Esiteks täpsustatakse, et laevaliikluse korraldamise käigus kogutakse infot elektrooniliselt. Elektrooniliseks infoks on näiteks liikluspilt, kommunikatsioon ja laevade ettekanded. Samuti täiendatakse lõiget kolmanda lausega, mille kohaselt on salvestatud elektrooniline info asutusesiseseks kasutamiseks, kuna selline informatsioon võib sisaldada laevandusettevõtjate ärisaladusi, mida avalikustamine võib kahjustada.

Eelnõu § 1 punktiga 42 jäetakse MSOSi § 51 lõikest 2³ välja teine lause, milles märgitakse, et laevaliiklusteenused on infoteenus, navigatsiooniabi teenus ja liikluse organiseerimise teenus. See täpsustus tuleneb IMO resolutsioonist A.1158(32), kus laevaliiklusteenuseid ei liigitata enam allteenusteks, et välistada olukordi, kus mõnedes riikides piirati laevaliiklusteenuseid vaid infoteenuse osutamisega. IMO seisukoht on, et laevaliiklusteenus peab sisaldama nii info edastamist, navigatsiooniabi kui ka võimekust organiseerida laevaliiklust.

Eelnõu § 1 punktiga 43 täiendatakse MSOSi § 51 lõikega 2⁵, mille kohaselt edastab Transpordiamet lõikes 1 nimetatud funktsioonide täitmiseks teavet või soovitusi, hoiatusi ja juhiseid vastavalt vajadusele. Ka see säte tuleneb IMO resolutsiooni A.1158(32) lisa punktist 3.2.

Eelnõu § 1 punkti 44 kohaselt kasutatakse MSOSi § 51 lõikes 4 ja edaspidi läbivalt VTSi süsteemi *operaatori* asemel terminit *laevaliiklusjuht*. Operaator on muudetud laevaliiklusjuhiks analoogiliselt lennujuhile või maanteeliikluse liiklusjuhile, kuna sageli samastatakse laevaliiklusjuhti sadama operaatoriga või muude protsesside operaatoriga. Laevaliiklusjuht on sobiv termin, mis kirjeldab täpselt ja arusaadavalt inimest, kes vastutab laevade liikluse korraldamise ja ohutuse tagamise eest. See on ka laialdaselt kasutatav termin merenduses. Samasisulised muudatused tehakse ka eelnõu § 1 punktidega 43–46.

Eelnõu § 1 punktiga 45 muudetakse MSOSi § 51 lõike 4¹ sõnastust. Terminid „operaator“ ja „vanemoperaator“ asendatakse terminitega „laevaliiklusjuht“ ja „vanemlaevaliiklusjuht“.

Eelnõu § 1 punktiga 46 asendatakse MSOSi § 51 lõigetes 4^{2–7}, § 52 lõigetes 1–4 ning § 53 lõigetes 3 ja 4 sõnad „laevaliikluse korraldamise süsteemi operaator“ vastavas käändes läbivalt sõnaga „laevaliiklusjuht“.

Eelnõu § 1 punktiga 47 asendatakse MSOSi § 51 lõigetes 5 ja 6 ning § 52 lõikes 4 sõna „operaatori“ sõnaga „laevaliiklusjuhi“.

Eelnõu § 1 punktiga 48 asendatakse MSOSi § 51 lõikes 7 sõna „vanemoperaatori“ sõnaga „vanemlaevaliiklusjuhi“.

Eelnõu § 1 punktiga 49 asendatakse MSOSi § 53 lõikes 4 sõna „kaptenile“ sõnaga „laevajuhile“. Sätte kohaselt vastutab VTSi laevaliiklusjuht tahtlikult või hooletuse tõttu kaptenile edastatud informatsiooni eest, mis põhjustas või võis põhjustada laevaõnnetuse. Laeva navigatsioonivahis ei pruugi olla alati laeva kapten, vaid võib olla ka muu vastava kvalifikatsiooniga laevaohvitser e laevajuht (nt vanem- ja vahitüürimees).

Eelnõu § 1 punktiga 50 täiendatakse MSOSi § 57¹ lõikega 5¹ ning nähakse lootsitasõidu loa taotlemise protsessis ette, et lootsi juhendamisel sadama külastuse sooritamiseks tuleb esitada lootsitellimus ja maksta lootsitasu kehtestatud tasumäärade järgi.

Lootsitasõidu luba annab laevale õiguse liigelda kohustusliku lootsimise alas lootsiteenust kasutamata. MSOSi § 57¹ lõike 4 kohaselt peab lootsitasõidu loa taotlemisel reisilaeva kapten ja vanemtüürimees (vastavalt kapteni ja vanemtüürimehe ametikohal) olema viimase 12 kuu jooksul lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt kümnel korral. Sama paragrahvi lõike 4 kohaselt peab lootsitasõidu loa taotlemisel ka muu laeva kapten viimase 12 kuu jooksul olema lootsi juhendamisel külastanud sama sadamat vähemalt kümnel korral. Lõikes 5 viidatud lõike 3 tähenduses on sadama külastus üks sadamasse sissesõit ja väljasõit, kusjuures laevaga manööverdab üksnes kapten või vanemtüürimees, kellele taotletakse lootsitasõidu luba. Kuidas lootsiteenuse osutaja lootsitasõidu loa taotlemiseks väljaõpet pakub ja kuidas selle eest tasutakse, kehtiv seadus aga ei reguleeri.

Paragrahvi 57¹ lisatakse lõige 5¹, mille kohaselt lootsi juhendamisel sadama külastuse sooritamiseks tuleb esitada lootsitellimus ja maksta lootsitasu kehtestatud tasumäärade järgi. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“ (edaspidi *lootsimise korra määrus*) § 1 lõike 2 kohaselt tellib lootsi laevale majandustegevuse teate esitanud laevaagent ja Eesti riigilippu kandvale laevale võib lootsi tellida ka reeder. Kõnealune tellimus esitatakse lootsiteenuse osutajale elektroonilisse mereinfosüsteemi kaudu. Lootsitellimus tuleb esitada ka juhul, kui näiteks konkreetsel sadamakülastusel on reisilaeva kaptenil ja vanemtüürimehel olemas lootsitasõidu load, kuid luba soovitakse taotleda mõnele teisele kaptenile või vanemtüürimehele. Loots koostab laeval viibimise kohta lootsikviitungi, kuhu märgib märkusena, et tegemist oli väljaõppe eesmärgil laeval viibimisega. Lisaks tuleb praegu sadama külastuse kohta täita majandus- ja kommunikatsiooniministri 23.09.2011. a määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ (*muutmisel*) lisa 1 kohane arvestusleht, millel loots kinnitab oma allkirjaga, et laevajuht isiklikult manööverdas laevaga sadamas või reidil. Sadama külastuste arvestusleht tuleb esitada lootsitasõidu loa taotlemisel Transpordiametile.

Lootsi kasutamise eest esitab Riigilaevastik MSOSi kohaselt lootsitasu maksmiseks makseteate, mille alusel tuleb tasuda lootsitasu.

Eelnõu § 1 punktiga 51 asendatakse MSOSi § 58 lõike 2² punktis 4 sõna „lootsimispiirkonda“ sõnadega „kohustusliku lootsimise ala“. Säte reguleerib avamerelootsi tegevuspiirkonda, praeguses sõnastuses on lootsimispiirkonna mõiste kasutamine eksitav. Kohustusliku lootsimise ala jaguneb lootsimispiirkondadeks, mis on nimetatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruses nr 15 „Lootsimise kord, lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, lootsimispiirkonnad ning lootsikviitungile kantavad andmed“. Lootsimispiirkonnaks on näiteks Tallinna või Pärnu lootsimispiirkond. Avamerel lootsib avamereloots laeva aga väljaspool kohustusliku lootsimise ala kogu Läänemere ulatuses.

Eelnõu § 1 punktiga 52 täiendatakse MSOSi § 58² lõikega 4². Paragrahv 58² käsitleb lootsi kutsetunnistuse tingimuste muutmist, sh lootsi kutsetunnistusele kantava lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks. Kehtiva lõike 4 kohaselt tuleb lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks merelootsil praktiseerida lootsimist selle piirkonna sadamas asjaomase lootsi juhendamisel vähemalt kümnel korral ning sooritada kvalifikatsioonieksam asjaomase sadama jaoks.

MSOSis ei ole aga reguleeritud olukorda, kui lootsimispiirkonna sadama piirangu muutmiseks või kaotamiseks praktilise lootsimise tegemine ei ole võimalik, kuna vastavat sadamat külastavad laevad harva või puuduvad laevakülastused sootuks, mida saab kontrollida EMDE alusel. Sellisel juhul ei ole kehtiva seaduse kohaselt praktiliselt üldse võimalik lootsimispiirkonna sadama piirangut muuta või kaotada. Sarnaselt MSOSi § 58² lõikega 4¹, milles lubatakse uue sadama rajamisel praktiseerida lootsimist mereõppeasutuses valmendil, antakse ka lisatavas lõikes 4² võimalus konkreetset sadamat külastavate laevade vähesuse või laevakülastuste puudumisel teha kõik kümme lootsimist valmendil. Eestis on mitu sadamat, mida laevad külastavad harva. Näiteks Kunda-Loksa lootsimispiirkonnas asuvat Loksa sadamat ei ole üksi laev külastanud viimaste aastate jooksul. Laevad külastavad harva ka Saaremaa süvasadamat. Muudatus on vajalik, et lootsiteenuse osutajal oleks tagatud iga sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajalikku kutsetunnistust omavad lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates. Lisaks valmendil praktiseerimisele tuleb sarnaselt kehtivale MSOSi § 58² lõikele 4 sooritada lisaks kvalifikatsioonieksam.

Eelnõu § 1 punktidega 53 ja 54 täpsustatakse MSOSi §-s 58⁵ lootsi tööandja kohustusi. Alates 1. juulist 2023. a osutab lootsiteenust Kliimaministeeriumi hallatav asutus Riigilaevastik, kes on ühtlasi MSOSi mõistes lootsi tööandja.

MSOSi §-s 58⁵ punktis 2 täpsustatakse, milliseid dokumendid peab lootsi tööandja (Riigilaevastik) lootsi kutsetunnistuse saamiseks Transpordiametile esitama (edastama). Sõltumata dokumendist esitatakse edaspidi kõik vajalikud dokumendid Transpordiametile Riigilaevastiku kaudu, kes selleks vajalikud dokumendid kokku koondab, sh lootsi või lootsikandidaati poolt allkirjastatud taotlus. Arvestades eelnevat muudetakse edaspidi ka majandus- ja taristuministri 11.07.2022 määrust nr 53 „Lootsi kvalifikatsioon ja kutsetunnistus“, mille kohaselt esitab hetkel loots või lootsikandidaat osaliselt dokumendid ise.

MSOSi § 58⁵ punktis 3 täpsustatakse tööandja kohustusi lootside väljaõppes. Lootsi tööandja (Riigilaevastik) peab korraldama lootside väljaõpet, kui lootsimispiirkonnas muutub navigatsiooniline olukord, näiteks sadamasse uute kaide rajamine, süvenduskanali rajamine, laevatee muutmine jne. Samuti peab tööandja korraldama vajaduse korral väljaõpet enne, kui loots läheb kvalifikatsioonieksamile. MSOSi § 58¹ lõike 6 kohaselt tuleb lootsi kutse saamiseks või kvalifikatsiooniastme tõstmiseks sooritada kvalifikatsioonieksam, millel kontrollitakse lootsikandidaadi või lootsi teadmisi ja oskusi. Kvalifikatsioonieksami korraldab Transpordiamet. Samuti tuleb MSOSi § 58³ lõike 1 kohaselt sooritada lootsi kutsetunnistuse kehtivusaja lõppemisel kehtivusaja pikendamiseks lootsi kvalifikatsioonieksam.

Lisaks peab tööandja korraldama lootside väljaõpet, kui võetakse kasutusele uus sadam. See on praegu sätestatud MSOSi § 58⁵ punktis 4. Säte on seotud MSOSi § 58² lõikega 4¹, mis reguleerib lootsi kutsetunnistuse muutmise võimalust olukorras, kui lootsipiirkonda rajatakse uus sadam. Lootsiteenuse osutaja peab tagama iga sadama jaoks kvalifitseeritud ja vajaliku kutsetunnistusega lootsid, kuna lootsiteenuse osutaja peab olema suuteline lootsiteenust osutama kõikides kohustusliku lootsimise alas olevates sadamates. Sättest jäetakse välja viide uue lootsimispiirkonna kasutuselevõtmisele, kuna uusi lootsimispiirkondi enam ei looda.

Kuna lootsi tööandja tänapäeval õppusi ei korralda, atesteerimist ei tee ega kvalifikatsioonieksamile ei suuna, siis loobutakse eelnimetatud sätetes vastavast kohustusest.

MSOSi § 58⁵ punkt 4 tunnistatakse kehtetuks, kuna kõik lootsi tööandja lootside väljaõppega seotud kohustused (sh lootside väljaõpe uute sadamate kasutuselevõtmisel) on koondatud punkti 3 ning viide uue lootsimispiirkonna kasutuselevõtmisele pole enam asjakohane.

Eelnõu § 1 punktiga 55 täiendatakse MSOSi §-ga 60¹, millega lisatakse seadusesse võimalus lootsida samal ajal mitut laeva.

Kui MSOSi kehtiva § 60 kohaselt ei ole lootsil võimalik laevale minnahalbade hüdrometeoroloogiliste olude tõttu või kui lootsil ei ole muul põhjusel võimalik laevale minna, siis on lootsimine teiselt lootsitavalt laevalt lubatud. Muudatusega antakse olukorras, kus meresõiduohutus on tagatud, võimalus karavanis liikuvaid laevu lootsida ka teiselt laevalt.

Lisatava § 60¹ lõike 1 kohaselt võib loots lootsida laevakaravanis sõitvaid laevu) ühelt karavanis liikuvalt laevalt. Selleks peavad olema aga täidetud kõik järgmised tingimused:

1) lootsil peab karavanis lootsimiseks olema kõigi karavanis liikuvate laevade kaptenite nõusolek. Kuna lootsi ja kapteni omavahelist raadiosidesuhtlust ei salvestata ning lootsi ja kapteni vahel ei toimu ka muud vähemalt kirjaliku taasesitamist võimaldavat suhtlust, siis

lisatava § 60¹ lõike 2 kohaselt nõusolekut eeldatakse, kui laev on asunud karavanis liikuma. Seega kui laev on asunud liikuma karavanis, milles sõitvaid laevu loots samal ajal lootsib, siis loetakse, et kapten on teoga väljendatud nõusolekut karavanis lootsimiseks;

2) lootsil peab olema võimalik kasutada kõigi karavanis sõitvate laevade liikumise jälgimiseks ja side pidamiseks vajalikke seadmeid;

3) loots ning kõigi karavanis liikuvate laevade kaptenid peavad olema veendunud, et laevade liikumisel karavanis on tagatud meresõiduohutus, sealhulgas esinevad ka soodsad ilma- ja mereolud. Karavanis lootsimise tähtsaimaks eelduseks on meresõiduohutus. Lisaks peavad valitsema soodsad ilma- ja mereolud – sobiv tuul, peab jälgima lainetust, veetaset jne. Kui lootsil või ühe laeva kaptenil on kahtlus, et meresõiduohutus ei ole tagatud, siis karavanis lootsida ei tohi. Kui karavanis liikumisega on juba alustatud, siis katkestatakse karavanis lootsimine ning karavani taga liikuv laev, millel pole lootsi peal, jääb triivi või ankrusse ning jääb ootama lootsi.

Karavanis lootsimise võimaluse lisamine on tingitud vajadusest pakkuda lootsiteenust võimalikult otstarbekalt. Otsene karavanis lootsimise lubamine on seotud Väinameres lootsimise vajadusega, kuid see on võimalik ka teistes kohustusliku lootsimise piirkondades. Samuti on ettepanekuid karavanis liikuvate laevade lootsimise lubamiseks esitanud lootsiteenust vajavate laevade kaptenid. MSOSi § 60¹ lõikes 3 sätestatakse, et ühel ajal karavanis liikuvate laevade lootsimisel vormistab loots iga lootsitava laeva kohta eraldi lootsikviitungi. Lootsikviitungile kantavate andmete loetelu on esitatud lootsimise korra määruse §-s 2¹.

MSOSi § 60¹ lõikes 4 nähakse ette laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonda kuuluva laevaliiklusteeninduse (ingl k Vessel Traffic Service; VTS) teavitamine.

MSOSi § 60¹ lõikes 5 nähakse ette, et karavanis lootsimise täpsemad nõuded kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega.

Eelnõu § 1 punktiga 56 muudetakse MSOSi § 62 lõike 2 punkti 9 ja sõnastatakse see selliselt, et loots on kohustatud merereostusest teatama politseiasutusele ja sadamas lisaks sadamakaptenile. Politseiasutus (JRCC) saab eelnõus sätestatud muudatuste alusel merereostustõrjejuhtumite puhul ühtne kontaktpunkt. Lisaks on oluline, et teave reostusest sadamaalal jõuaks samuti sadamakaptenini.

Eelnõu § 1 punktiga 57 täpsustatakse MSOSi § 67 lõikes 1 lootsimise kviitungi vormistamist. Sätte kehtiva sõnastuse kohaselt vormistab laevale saabunud loots lootsikviitungi. MSOSi § 60 näeb ette, et kui halbade 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. Kuna seadus näeb ette, et lootsimiseks ei pea loots alati minema laeva pardale, siis täpsustatakse ka MSOSi § 67 lõikes 1 lootsikviitungi vormistamise regulatsiooni. Lootsikviitung koostatakse lootsimise kohta olenemata sellest, kas lootsimine toimub lootsitava laeva, lootsilaeva või mõne muu laeva pardalt. Muudatus on seotud eelnõuga seadusesse lisatava MSOSi §-ga 60¹.

Eelnõu § 1 punktiga 58 täiendatakse MSOSi § 68 lõiget 2 selliselt, et kohustusliku lootsimise alas lootsimise eest võib lisaks reederile lootsitasu maksta ka laevaagent või sadamapidaja. Analoogne regulatsioon on MSOSis veeteetasu maksmise kohta. MSOSi § 51¹ lõike 3 kohaselt tasub veeteetasu reeder või laevaagent. Kuna lootsitellimusi saab esitada laevaagent, siis on põhjendatud ette näha, et lootsitasu maksmise kohustus võib olla ka laevaagendil. Samuti jäetakse sättest välja piirang, et lootsitasu makstakse vaid lootsimise eest kohustusliku lootsimise alas, kuna seadus näeb ette ka avamerelootsimise, mida ei tehta kohustusliku lootsimise alas.

Seadusesse lisatakse samuti võimalus, et lootsitasu maksja võib olla ka sadamapidaja. Seda juhul, kui lootsitellimuse on teinud sadamapidaja. Sadamapidaja võib lootsitellimuse teha sadama akvatooriumil laeva manööverdamiseks ühelt kailt teisele, dokkimiseks, avariiliseks väljumiseks jms. Tegemist on tavapärase praktikaga, et lootsitellimusi esitab vajaduse korral ka sadamapidaja.

Lootsitasu maksjate puhul ei ole tegemist solidaarvõlgnikega, vaid lootsitasu maksmise kohustus on igal konkreetselt isikul tema lootsitellimuse kohaselt.

Reeder tasub lootsitasu juhul, kui tegemist on:

- Eesti riigilippu kandva laevaga ja reeder on teinud lootsitellimuse;
- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse ja märkinud selles lootsitasu maksjana reederi;
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent ja laevaagent on lootsitasu maksjana märkinud lootsitellimuses reederi.

Laevaagent tasub lootsitasu juhul, kui tegemist on:

- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse ja märkinud selles lootsitasu maksjana enda;
- Eesti riigilippu kandva laevaga, reederit esindab laevaagent, kes on teinud lootsitellimuse, kuid lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged (vt MSOSi § 68 uus lõige 5²);
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent ja on märkinud selles lootsitasu maksjana enda;
- välisriigi lippu kandva laevaga, lootsitellimuse on teinud laevaagent, kuid lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged (vt MSOSi § 68 uus lõige 5²).

Sadamapidaja tasub lootsitasu juhul, kui ta on teinud lootsitellimuse sadama akvatooriumil lootsimiseks.

Kuna MSOSi § 68 lõikes 5 on sätestatud erisus lootsitasu maksmise kohta, siis on õigusselguse huvides toodud lõikesse 2 viide vastavale sättele.

Samuti täiendatakse MSOSi § 68 lõiget 2 nõudega, et lootsitasu maksja ja tema andmed tuleb märkida juba lootsitellimuse esitamisel. Lootsimise korra määruse § 1 lõike 2 kohaselt tellib lootsi laevale majandustegevuse teate esitanud laevaagent ja Eesti riigilippu kandva laeva puhul võib lootsi tellida ka reeder. Kõnealune tellimus esitatakse lootsiteenuse osutajale elektroonilisse mereinfosüsteemi kaudu. Kui lootsitellimuse esitamisel tuleb esitada lootsitasu maksja andmed, on lootsiteenuse osutajal selge, kellele osutatud lootsiteenuse eest lootsitasu makseteatis esitada.

MSOSis tehtavate muudatuste põhjal on vaja täiendada ka lootsimise korra määrust, mille § 1 lõikesse 2 lisatakse lootsitellimuse andmekoosseisu lootsitasu maksja andmed, ning näha ette, et lootsitellimuse võib esitada ka sadamapidaja.

Eelnõu § 1 punktiga 59 tehakse täpsustus MSOSi § 68 lõikes 2⁶. Sättest jäetakse välja viide sadama akvatooriumile. Kuna MSOSi § 68 lõikes 2² on esitatud juba lootsitasu alam- ja ülemmäärad lootsimisel sadama akvatooriumil, siis puudub vajadus viidata samuti lõikes 2⁶ sadama akvatooriumil lootsimisel kohalduvale lootsitasu arvestamise erisusele.

Eelnõu § 1 punktiga 60 jäetakse MSOSi § 68 lõikes 2⁷ sätestatud volitusnormist välja volitus kehtestada lootsitasu maksmise kord, kuna eelnõuga on lootsitasu maksmise kord reguleeritud seaduse tasandil. Analoogne regulatsioon on kehtestatud seaduse tasandil ka veeteetasu puhul. Ühtlasi tuleb muuta kliimaministri määrust „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 5).

Eelnõu § 1 punktiga 61 täiendatakse MSOSi § 68 lõikega 2⁸. See on seotud MSOSi § 60 lõike 2 lisamisega, milles sätestatakse seaduses võimalus, et lootsimisel läbi Väinamere sadamat külastamata võib lootsi samal ajal lootsida üksteise järel sõitvaid laevu ehk karavanis sõitvaid laevu ühelt karavanis liikuvalt laevalt. Lootsitasu reguleerivas paragrahvis nähakse ette, et karavanis lootsimise korral makstakse kõigi lootsitavate laevade eest lootsitasu täismääras ehk puudub alus lootsitasu tasumiseks vähendatud määras. Analoogetselt ei anna lootsitasu vähendamiseks alust ka olukord, kus halbade hüdrometeoroloogiliste olude tõttu ei lootsi lootsi laeva lootsitava laeva pardalt, vaid teeb seda lootsilaevalt või teiselt laevalt.

Eelnõu § 1 punktiga 62 täpsustatakse MSOSi § 68 lõike 3 sõnastust, kuna lootsitellimust ei tee tavapäraselt laevale mitte kapten, vaid reeder või laevaagent. Kui lootsitellimus on tehtud lootsimiseks alas, kus lootsimine ei ole kohustuslik, ja lootsimisteenusel loobutakse, peab reeder või laevaagent lootsitasu selle eest siiski tasuma.

Eelnõu § 1 punktiga 63 jäetakse MSOSi 68 lõike 4 esimesest lausest välja viide reederile kui lootsitasu maksjale. Tegemist on tehnilise muudatusega, kuna sättes ei ole oluline välja tuua lootsitasu maksjat, vaid sätestada, millise laeva eest lootsitasu ei maksta.

Eelnõu § 1 punktiga 64 täpsustatakse MSOSi 68 lõikes 5 lootsitasu vähendamisega seonduvat. Sätte muutmise vajadust on selgitatud MSOSi § 68¹ lõigete 2–4 muudatuste juures.

Eelnõu § 1 punktiga 65 täiendatakse MSOSi § 68 lootsitasu ja makseteatist käsitleva regulatsiooniga, mis sätestatakse lõigetes 5¹–5⁷. See on analoogne veeteetasu regulatsiooniga,

mistõttu on põhjendatud, et mõlema avalikõigusliku tasu regulatsioon on kehtestatud terviklikult seaduse tasandil. Praegu sisaldub lootsitasu maksmise regulatsiooni kehtestamise volitusnorm § 68 lõikes 2⁷.

MSOSi § 68 lõike 5¹ kohaselt laekub lootsitasu riigieelarvesse. Analoogne regulatsioon on selgelt ette nähtud ka veeteetasu puhul. Loositasu arvestab ja makseteatiseid väljastab Riigilaevastik kui lootsiteenust osutav riigiasutus.

MSOSi § 68 lõike 5² kohaselt esitab Riigilaevastik lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isikule (reederile, laevaagendile või sadamapidajale) tasumisele kuuluva lootsitasu kohta maksetealise. Kui lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged, esitab Riigilaevastik maksetealise laevaagendile. Selliselt sätestatakse seaduses üheselt mõistetavalt isik, kellele makseteatis esitatakse, isegi juhul, kui maksja või tema andmed on lootsitellimuses märgitud ebaõigesti. Lootsitasu maksja andmed võivad olla puudulikud või ebatäpsed, kui lootsitasu maksjana sisestatakse reederi andmed. Kui laevaagendi andmeid kontrollitakse automaatselt majandustegevuse registrisse lisamisel – ettevõtja peab laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks olema esitanud registrisse majandustegevusteate –, siis reederi andmete puhul sellist automaatkontrolli ei tehta (nt äriregistrisse) või ei saagi teha (kui tegemist on välisriigis registreeritud reederiga). Kui lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged, ei esitata makseteatis laevaagendile, kui Eesti riigilippu kandval laeval puudub laevaagent või lootsitellimuse on esitanud sadamapidaja.

MSOSi § 68 lõike 5³ kohaselt koostatakse makseteatis lootsikviitungi andmete põhjal. Lootsikviitungile kannab loots kõik andmed, mis on lootsimise või lootsitasu arvestamise seisukohalt olulised, nagu lootsimisel läbitud meremiilid, märges sadama akvatooriumil lootsimise kohta, lootsi laevale saabumise ja laevalt lahkumise aeg ja koht, kas esines asjaolusid, mille korral kohaldatakse erisusi või lisatasu jms. Ühe maksetealise võib koostada ja esitada mitme lootsimise kohta.

MSOSi § 68 lõike 5⁴ kohaselt esitab Riigilaevastik lootsitasu maksjale (reeder, laevaagent või sadamapidaja) maksetealise 30 päeva jooksul lootsiteenuse osutamisest arvates. Ka selle tähtaja määramisel on võetud eeskuju veeteetasu analoogselt regulatsioonist.

Lootsitasu makseteatis on haldusakt. MSOSi § 68 lõikega 6 on lootsitasu maksetealisele antud täitedokumendi jõud täitemenetluse seadustiku § 2 lõike 1 punkti 21 tähenduses (seaduses sätestatud juhul haldusakt avalik-õigusliku rahalise kohustuse täitmiseks). Makseteatis peab vastama haldusmenetluse seaduses (HMS) haldusaktile kehtestatud nõuetele. Makseteatisest peab ilmnema, kuidas on maksmisele kuuluv lootsitasu arvutatud. Need arvutused võib esitada makseteatises või makseteatises viidatud dokumendis, näiteks lootsikviitungil. HMSi § 56 lõike 1 kohaselt esitatakse haldusakti põhjendus haldusaktis või menetlusosalisele kättesaadavas dokumendis, millele on haldusaktis viidatud.

MSOSi § 68 lõikes 5⁵ sätestatakse makseteatisel esitatavad andmed. Makseteatisel esitatavate andmete sätestamisel on lähtutud veeteetasu maksetealise andmetest.

MSOSi § 68 lõikes 5⁶ sätestatakse, et Riigilaevastik esitab lootsitasu maksjale (reeder, laevaagent või sadamapidaja) maksetealise elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu. Elektroonilise mereinfosüsteemi mittetoimimise korral võib teabe esitada muul viisil. Ka siin

on kasutatud analoogiat veeteetasu regulatsiooniga, sest veeteetasu maksteatiseid esitatakse elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu.

MSOSi § 68 lõikes 5⁷ nähakse ette lootsitasu maksmise tähtaeg. Lootsitasu tasumise tähtaeg on 30 päeva maksetealise elektroonilises mereinfosüsteemis kättesaadavaks tegemisest arvates. Samasugune regulatsioon on MSOSis ka veeteetasu tasumise kohta.

Eelnõu § 1 punktiga 66 täpsustatakse MSOSi § 68 lõike 6 teise lause sõnastust, sest eelnõuga nähakse ette lootsitasu maksmise tähtaeg. Muudatusega nähakse ette, et kui maksetealise saanud isik (reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik) ei ole tasunud lootsitasu tähtpäevaks, muutub lootsitasu täidetavaks lootsitasu maksmiseks ettenähtud tähtaja (30 päeva) möödumisel.

Eelnõu § 1 punktiga 67 asendatakse MSOSi § 68 lõikes 7 mõiste „reeder“ mõistega „maksetealise saanud isik“ ja muudetakse sätet seega selliselt, et lootsitasu maksmisega viivitamisel on viivise tasumise kohustus maksetealise saanud isikul. Maksetealise saanud isikuks on reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik. Muudatus on seotud eelnõuga tehtavate teiste muudatustega.

Eelnõu § 1 punktiga 68 täiendatakse MSOSi § 68 lõikega 8, mis võimaldab lootsiteenuse osutajal keelduda teenuse osutamisest, kus varem on sama laeva lootsimise eest lootsitasu tasumata. Lootsitasu maksmise kohustatud subjektiks ja isikuks, kellele makseteatis esitatakse, on reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik. Võimalus teenuse osutamisest keelduda distsiplineerib teenuse kasutajat teenuse eest õigeaks ajaks tasuma. Kuna lootsiteenuse eest tasutakse pärast teenuse osutamist, siis puudub lootsiteenuse osutajal võimalus teenuse osutamisest keelduda, kui selle eest ei ole tasutud. Näiteks riigilõivu seadus näeb ette, et riigilõiv tasutakse enne toimingute tegemise taotlemist. Sättega jäetakse kaalutlusõigus teenuse osutamisel Riigilaevastikule. Sealjuures tuleb kaalutlusotsuse tegemisel arvestada meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitse aspektidega.

Eelnõu § 1 punktidega 69 ja 70 jäetakse MSOSi 68¹ lõigetest 2–4 välja viide reederile kui lootsitasu maksjale. Tegemist on tehniliste muudatustega, kuna sätetes ei ole oluline välja tuua lootsitasu maksjat, vaid sätestada, millise laeva lootsimise eest lootsitasu ei maksta. Olenevalt lootsitellimuse tegemisest võib lootsitasu maksjaks olla kas reeder, laevaagent, sadamapidaja või § 68 lõikes 5 nimetatud laeva võõrustav või kutsunud isik.

Lisaks täpsustatakse § 68¹ lõigetes 2–4 nimetatud sätetes maksmisele kuuluva lootsitasu arvutamise seotut. Analoogne muudatus samal põhjusel on tehtud § 68 lõikes 5.

Lootsitasuna käsitatakse § 68:

- 1) lõikes 2² nimetatud lootsitasu lootsimisel sadama akvatooriumil;
- 2) lõikes 2³ nimetatud lootsitasu lootsimisel väljaspool sadama akvatooriumi;
- 3) lõikes 2⁴ nimetatud lisatasu;
- 4) lõikes 2⁵ nimetatud tasu;
- 5) lõikes 2⁶ nimetatud erisustest lähtudes arvestatud lootsitasu.

Konkreetsed lootsitasu määrad on kliimaminister kehtestanud 22. juuni 2023. a määrusega nr 38 „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“ (edaspidi *lootsitasu määrus*).

Kui laeval on õigus saada MSOSi § 68 lõike 5 või § 68¹ lõigete 2–4 kohaselt soodustust lootsitasust, siis arvestatakse esmalt välja lootsitasu, mis tuleks maksta, kui soodustus ei rakenduks. Kui laeva lootsitakse sadamasse ja sadama akvatooriumil või sadama akvatooriumil ja sadamast välja, koosneb lootsitasu sadamavälise lootsimise ja sadama akvatooriumil lootsimise lootsitasu summast. Seejärel vaadatakse, kas esineb olukord, mille puhul rakendub mõni erisus (erisus lootsitasu arvestamisel lootsimisel õhtusel või öisel ajal, puhkepäeval või riigipühal) või lisandub lisatasu (näiteks lisatasu laeva lootsimisel rohkem kui ühe lootsiga või ooteaja lisatasu). Kuna hetkel viidatud sätetes kasutatud sõnastus, mis viitab tasumäärale, on ebatäpne, lisatakse neisse viide §-le 68.

Näiteks kui merematkeid tegev reisilaev kogumahutavusega 100 001–120 000 väljub Tallinna Vanasadamast laupäeval kell 18.15, arvestatakse esmalt välja lootsitasu, mis tuleks tasuda laeva lootsimise eest sadama akvatooriumil ja Suurupi 3 poi lootsijaamani 10 meremiili (lootsitasu määruise lisa). Seejärel korrutatakse saadud summa koefitsiendiga 1,25 (lootsitasu määruise §-s 6 nimetatud erisus). Saadud summast arvestatakse § 68¹ lõike 3 põhjal 20% suurune soodustus. Tasumisele kuuluks lootsitasuna seega 4523 eurot $((2530 + 1993) \times 1,25 - 20\%)$.

Samamoodi arvutatakse tasumisele kuuluv lootsitasu suurus välja § 68 lõike 5 (ujuvhospitalid, õppe- ja uurimisprogramme täitvad laevad, rahvusvahelistes koostööprogrammides osalevad laevad, riiklikule visiidile saabunud välisriikide laevad) või § 68¹ lõigete 2 (regulaarse tegev reisilaev, ro-ro-tüüpi kaubalaev, konteineriveolaev ja autoveolaev) ja 4 (laev, mis on saabunud reidile oma ekspluatatsiooniliste varude (kütus, vesi, proviant) täiendamiseks, laeva veealuse osa ülevaatuseks või tekilaadungi täiendavaks kinnitamiseks, kui laev ei sisene sadamasse või laeva seisuag reidil ei ületa 24 tundi) kohaselt rakenduva soodustuse puhul.

Eelnõu § 1 punktiga 71 muudetakse MSOSi 68¹ lõiget 5. Muudatusega ühtlustatakse veeteet- ja lootsitasude arvestamise põhimõtteid, kuna veeteetasu puhul võetakse kõikide tankerite, mitte ainult naftatankerite puhul aluseks vähendatud kogumahutavus ehk RGT, kui laeva mõõtekirjas on vastavasisuline märge RGT kohta olemas (veeteetasude vastav regulatsioon: MSOSi § 50¹⁰ lõige 5). Kehtiva seaduse kohaselt rakendatakse lootsitasude puhul vastavat lootsitasude arvestamise põhimõtet vaid naftatankerite puhul. Samas võttis varasem lootsiteenuse pakkuja AS Eesti Loots mitte ainult naftatankerite, vaid ka teiste tankerite (nt gaasi-, keemia-, toiduõli, ja õlletanker) puhul lootsitasu arvestamisel praktikas aluseks laeva vähendatud kogumahutavuse, mitte kogumahutavuse (GT), kui laeva mõõtekirjas oli vastavasisuline märge vähendatud kogumahutavuse kohta olemas. Seega on lootsiteenuse kasutaja õigustatud ootuseks, et Riigilaevastik ASi Eesti Loots järeltulijana rakendab sama praktikat, nagu AS Eesti Loots varem. Selle muudatuseta suureneks lootsitasude arvestamisel ka Riigilaevastiku halduskoormus, kuna asutus peaks hakkama välja selgitama, kas tegemist on naftatankeri või muud liiki tankeriga. Samuti on sättes parandatud mõiste „*segregated*”⁴ tõlget eesti keelde ning sarnaselt veeteetasude regulatsioonile on muudatuse tulemusena kõnealuses sättes viidatud *eraldatud* ballasttankidele, mitte *isoleeritud* ballasttankidele. Eraldi puudub vajadus sättes viidata ka topeltpõhjaga tankeritele, sest topeltpõhjata tankereid ei lubatagi enam Euroopa sadamatesse.

⁴ Riigilaevastiku selgitus: tegelikkuses nii EMDE (elektrooniline mereinfosüsteem) kui ELIS kasutavad mõistet SBT (*Segregated ballast tanks*), mille mõiste leiab ka MARPOList (rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon, 1973). Samuti leiab selle, kas laeval on SBT, ka laeva mõõtekirjast. SBT ehk eraldatud ballasttankide mõiste aga tähendab tankerite puhul järgmist: need on laeva ballasttankid, mis on täielikult eraldatud kauba (mõeldud vedelkaupu, nagu nafta, keemia jm, mida tankerid veavad) ja kütuse (s.o laeva enda kütuse) süsteemidest ja mõeldud endas kandma ainult ballasti või mõningatel juhtudel ka kaupa, mis ei ole õlisaadused või muud mürgised ained, mida keelab MARPOLi konventsioon.

Eelnõu § 1 punktiga 72 tehakse muudatus MSOSi § 75¹ lõikes 2, mille kohaselt on elektroonilise mereinfosüsteemi vastutav töötaja Kliimaministeeriumi asemel edaspidi Transpordiamet.

Sätte vastuvõtmise ajal 2013. a kehtis põhimõte, et ministeeriumid olid andmekogude vastutavad töötajad ning andmekogude pidajad (ministeeriumi haldusala asutused) üksnes volitatud töötajad.⁵ See praktika on muutunud, seni vastutav töötaja olnud Kliimaministeerium (varem Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium) saab enda haldusalas oleva andmekogu pidamist reguleerida ka õigusloome ning teenistusliku järelevalve kaudu, omamata vastutava töötaja seisundit. Lisaks tuleb juhinduda avaliku teabe seadusest (AvTS). AvTSi § 43⁴ lõike 1 kohaselt on andmekogu vastutav töötaja (haldaja) riigi- või kohaliku omavalitsuse asutus, muu avalik-õiguslik juriidiline isik või avalikke ülesandeid täitev eraõiguslik isik, kes korraldab andmekogu kasutusele võtmist, teenuste ja andmete haldamist. Andmekogu vastutav töötaja vastutab andmekogu haldamise seaduslikkuse ja andmekogu arendamise eest. Elektroonilise mereinfosüsteemi puhul täidab neid ülesandeid Transpordiamet, mistõttu tehakse § 75¹ lõikesse 2 sellekohane muudatus. Sellega seoses tuleb muuta ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määrust nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 7).

Eelnõu § 1 punktiga 73 täiendatakse MSOSi § 75¹ lõiget 3 punktiga 9³, mis sätestab, et ettevõtja kannab EMDEs olevasse punkerdajate registrisse ka andmed punkerdaja kohta. MARPOLi konventsioon ei sätesta täpselt, millised andmed peavad olema registris esitatud, kuid IMO on vastu võtnud merekeskkonna kaitse komitee 72. istungil laevakütuse ostjale ja kasutajale mõeldud parimate tavade juhise (MEPC.1/CIRC.875), milles kirjeldatu on andmete registrisse kandmisel aluseks võetud. Samuti on võetud eeskujuks teiste IMO osalisriikide avalike punkerdajate registrid.

Eelnõu § 1 punktiga 74 muudetakse MSOSi § 75⁸ lõiget 1, sättesse lisatakse uued tasulised teenused. Seadus loetleb tasulised teenused, mida Riigilaevastik võib turul osutada. Kehtiva seaduse kohaselt võib Riigilaevastik osutada tasulist veesõiduki rendi-, haldamis- ja mehitamisteenust ning ujuvmärgistuse haldamise teenust, kui see ei takista õigusaktides sätestatud ülesannete täitmist Riigilaevastiku poolt.

MSOSi § 75⁸ lõikes 1 esitatud loetelu täiendatakse esmalt selliselt, et Riigilaevastik võib osutada ka sadama kasutamise teenust, eelkõige veesõiduki sildumist ja territooriumil veesõidukite hoiustamist, neis sadamates, mille pidajaks Riigilaevastik on. Eelnõu koostamise seisuga on Riigilaevastik Tallinnas asuva Hundipea sadama ja Harjumaal asuva Rohuneeme sadama pidaja ning saab seega neis sadamates teenuste osutamisel võtta nende eest edaspidi tasu. Hundipea sadam ja Rohuneeme sadam on riigihaldusülesandeid täitvad sadamad ja nendes osutatakse sadamateenuseid Eesti riigile kuuluvaile veesõidukeile ja vaid erandjuhtudel võimaldatakse sildumist teistele veesõidukitele. Samas siiski on võimalik pakkuda ka teistele veesõidukitele mõningaid sadama teenuseid. Teenuse pakkumise tingimuseks on, et see ei tohi takistada Riigilaevastiku sadama põhiülesannete täitmist ehk Riigilaevastiku laevade teenindamist. Teenuste sihtrühm on eelkõige ülikoolid, merel uurimistöid tegevad teadlased, vajaduse korral ka sõjalaevad. Eelkõige on vajadus tasuliste teenuse pakkumiseks selgunud Hundipea sadamas.

⁵ Vt ka Andmekaitse Inspektsiooni andmekogude juhendit
https://www.aki.ee/sites/default/files/dokumendid/andmekogude_juhend.pdf, lk 13.

Riigilaevastiku tasuliste teenuste loetelu täiendatakse samuti seireteenuse osutamise võimalusega. Seireteenust osutatakse Transpordiameti tehniliste vahenditega (erinevat tüüpi sonarid, allveerobot). Nimetatud vahenditega on võimalik teha seiret veekogudel, kuid peamiselt siiski merealal. Kliimaministeeriumi haldusalasse kuulub merekeskkonna seire ja meresõiduohutuse tagamine, kuid samuti energeetika ning jagatud pädevusena ka energiajulgeolek. Üheks seireteenuse väljundiks on veealuse strateegilise taristu seisukorra (nt veealuseid side-, gaasi- ja elektriühendused) jälgimine. Teenust osutatakse kaablite ja torujuhtmete omanikele ja haldajatele. Teenuse osutamisse kaasatakse vajaduse korral Transpordiamet ning Transpordiameti teenistujad (hüdrograafid). Teenuse täpsem sisu avatakse ja teenus hinnastatakse kliimaministri 22.06.2023 määruses nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“.

Samuti täpsustatakse, et Riigilaevastiku osutatavaks tasuliseks teenuseks ei ole üksnes ujumärgistuse haldamine, vaid navigatsioonimärgistuse haldamine laiemalt. Majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ (edaspidi *navigatsioonimärgistuse määrus*) kohaselt jaguneb navigatsioonimärgistus püsिमärgistuseks, mis koosneb statsionaarsetest rajatistest (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid), ja ujumärgistuseks, mis paigaldatakse veeteedele ja navigatsiooniohtude tähistamiseks (tulepoid, poid ja toodrid).

Kuna riigiasutuste prioriteet on õigusaktides sätestatud ülesannete täitmine, jäetakse välja viide Riigilaevastikule, et sõnastus laieneks ka teistele asutustele, kes Riigilaevastiku tasuliste teenuste osutamisse kaasatud on, eelkõige Transpordiametile.

Eelnõu § 1 punktiga 75 täpsustatakse MSOSi § 75⁸ lõike 3 sõnastust. Riigilaevastik võib MSOSi § 75⁸ kehtiva lõike 1 kohaselt osutada rendi-, haldamis- ja mehitamisteenust ning ujumärgistuse haldamise teenust. Nende osutatavate tasuliste teenuste tasumäärad kehtestab valdkonna eest vastutav minister määrusega. Tasumäärade suuruse väljaarvutamise käigus on ilmnunud, et ministri määruses konkreetsete tasumäärade kehtestamine ei pruugi olla otstarbekas. Näiteks navigatsioonimärgistuse haldamise teenuse, mis sisaldab ujumärgi paigaldamist, hooldamist ja veest väljatõstmist, konkreetse tasumäära kehtestamisel tuleb arvestada märgi suurust, paigaldamise sügavust, kaugust kaldast, töö kestust jms. Mitu teenuse hinna komponenti selgub alles nende hankimisel riigihanke käigus, näiteks ankruketid, mis ühendavad ujumärki veekogu põhjas oleva ankruga. Sellisel juhul on otstarbekas ministri määruses näha ette tasu arvestamise alused, millest Riigilaevastik peab teenuse eest tasu võtmisel lähtuma. Analoogset lähenemist on kohaldatud ka teistes õigusaktides, kus konkreetsele teenuse osutamise tasumääradele võib lisanduda kasutatud materjalide maksumus.⁶ Renditeenuse mõiste asendatakse prahtimise teenusega, kuna tegemist on laevade prahtimisega kaubandusliku meresõidu seaduse tähenduses.

Ühtlasi tuleb muuta kliimaministri määrust „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“, rakendusakti kavand on lisatud (kavand 6).

Eelnõu § 1 punktiga 76 täiendatakse MSOSi § 76 lõikega 1⁵, mille kohaselt on Keskkonnaamet pädev asutus, kes teeb järelevalvet laevadelt merekeskkonna reostuse ja õhusaaste vältimise, sealhulgas punkerdamise nõuete täitmise üle.

⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/105042023025>.

Eelnõu § 1 punktiga 77 täiendatakse MSOSi § 77 lõike 2 punktis 3 tegevuste loetelu sõnaga „punkerdamine“. MSOSi § 77 lõikes 2 on loetletud riikliku järelevalve objektid.

Eelnõu § 1 punktiga 78 täiendatakse MSOSi § 77¹ lõike 1 sõnastust viitega korrakaitseaduse (KorS) §-le 51. Muudatusega lisatakse riikliku järelevalve erimeetmete loetellu KorSi §-s 51 toodud erimeede, mis sätestab valduse läbivaatust. KorSi § 51 alusel on valduse läbivaatamine valdaja nõusolekuta isiku valduses oleva piiratud või tähistatud kinnisasja, ehitise või ruumi läbivaatamine, sealhulgas seal asuvate esemete ülevaatamine ning uste, väravate avamine või muude takistuste kõrvaldamine. Piiratud või tähistatud kinnisasja, ehitise või ruumi valdajal on õigus viibida valduse läbivaatuse juures. Kui valdaja ei viibi läbivaatuse juures, võib ta määrata täisealise isiku, kellel on õigus viibida valduse läbivaatuse juures. Samuti võib korrakaitseorgan valduse läbi vaadata nimetatud isikute juuresolekuta, kui see on vajalik vahetu ohu tõrjumiseks või kui nimetatud isikud takistavad tahtlikult meetmete õiguspärasest kohaldamisest. Laevu võib asjaõiguse kohaselt vaadelda nii vallasasja (kinnistamata laev) kui ka kinnisasjana. Muudatus on vajalik, kui näiteks Keskkonnaamet (või muu pädev asutus), kes tegutseb korrakaitseorganina, peab kontrollima merereostuse vältimise ja keskkonnohu tõrjumiseks tehtavaid toiminguid ning laeva võetavaid meetmeid punkerdamisel.

MSOSi 16. peatükis (vastutus) tõstetakse meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ettenähtud trahvimäärasid väärtemenetlustes. Enamike MSOSis sätestatud väärtesätete puhul on juriidilise isiku trahvimäär 3200 eurot (e 50 000 krooni) kehtestatud 2005. aastal ning seda pole sellest ajast muudetud. Tuleb ka arvestada, et see oli ka tol ajal kehtinud karistusseadustiku (KarS) § 47 lõike 2 kohane maksimummäär, kuid seda on KarSis vahepeal korduvalt tõstetud. Viimati tehti seda 2015. a jõustunud muudatusega, mille kohaselt on juriidilise isiku rahatrahvi maksimummäär väärtes eest 400 000 eurot. On ilmne, et MSOSi vastutuse peatükis sätestatud karistumäärad meresõiduohutuse nõuete rikkumiste eest ei täida enam oma eesmärki ega ole mõjusad, proportsionaalsed ja hoiatavad, mistõttu tuleb neid ajakohastada. Asjaolule on tähelepanu juhtinud ka Justiitsministeerium, kelle hinnangul on merendusalaistes õigusaktides (eelkõige MSOS ja sadamaseadus) endiselt vastutuse sätteid, kus juriidilise isiku karistumäär on kuni 3200 eurot, mis on praeguseks ebapiisav.

Eelnõu § 1 punktiga 79 muudetakse eeltoodu põhjal juriidilise isiku vastutuse piirmäärasid selliselt, et praktikas tõsisemate ohutusnõuete rikkumise eest tõstetakse juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri praeguselt 3200 eurolt 40 000 euron. Seda tehakse MSOSi § 80¹ lõikes 2, § 81¹ lõikes 2, § 82 lõikes 2, § 93² lõikes 2, § 94¹³ lõikes 2, § 94¹⁴ lõikes 2 ja § 94¹⁷ lõikes 2. Need rikkumised on järgmised:

- sadamasse sisenemise keelu rikkumine (MSOSi § 80¹ lõige 2);
- laeva- ja väikelaevaliikluse tahtlik takistamine ja segamine (§ 81¹ lõige 2);
- reisijateveo ohutusnõuete rikkumine mere- ja siseveetranspordis (§ 82 lõige 2);
- puistlastilaeva ohutu laadimise ja lossimise nõuete rikkumine (§ 93² lõige 2);
- kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsita liiklemine (§ 94¹³ lõige 2);
- laevaõnnetusest, ohtlikust juhtumist, vigastusest ja rikkest teatamata jätmine (§ 94¹⁴ lõige 2);
- ohutu mehitatuse nõude rikkumine (§ 94¹⁷ lõige 2).

Eelnõu § 1 punktiga 80 tõstetakse MSOSi 81 lõikes 2, § 81² lõikes 2, § 86 lõikes 2, § 90³ lõikes 2, § 94¹¹ lõikes 2, § 94¹⁵ lõikes 2, § 94¹⁶ lõikes 2, § 94²⁰ lõikes 2, § 94²¹ lõikes 2 ja § 94²² lõikes 2 nimetatud nõuete rikkumise eest rahatrahvi maksimummäära juriidilise isiku puhul

praeguselt 3200 eurolt 20 000 euroni, mis on mõjus ning ühtlasi proportsionaalne toimepandud rikkumisega. Need rikkumised on järgmised:

- veeteel liiklemise nõuete rikkumine (§ 81 lõige 2);
- sisselülitamata ja hetkel mittekehtivate andmetega AIS-seadmega laeva käitamine (§ 81 lõige 2);
- navigatsioonimärkide ja signaalmärkide loata paigaldamine ja ümberpaigutamine ning navigatsioonimärkide rajamise, paigaldamise ja muutmise ning märgistusest teavitamise nõuete ja korra rikkumine (§ 86 lõige 2);
- laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmine ning teabe ja ülddeklaratsiooni edastamata jätmine (§ 90³ lõige 2);
- laeva tunnistusse märgitud sõidupiirkonna piiri ületamine (§ 94¹¹ lõige 2);
- tunnistuseta laeva ja väikelaeva kasutamine (§ 94¹⁵ lõige 2);
- toote valmistamine või teenuse osutamine nõutava tegevusloata (§ 94¹⁶ lõige 2);
- veeliiklust takistav loata tegevus (§ 94²⁰ lõige 2);
- ehitustegevuse nõuete rikkumine veeteel ja navigatsioonimärgi vahetus läheduses või mõjupiirkonnas (§ 94²¹ lõige 2);
- uurimistöödeks vajaliku teadusaparatuuri ja muude seadmete loata paigaldamine (§ 94²² lõige 2).

Loetletud tegevuste puhul on praegu ülempiiriks 3200 eurot rikkumise eest, §-s 94¹⁸ sätestatud rikkumise (diplomi või kutsetunnistuse puudumine) puhul 2000 eurot.

Eelnõu § 1 punktiga 81 jäetakse MSOSi § 82 lõikest 1 välja sõnad „Reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamise korra või“. Reisilaeval viibivate isikute nimekirja koostamine on sätestatud MSOSi §-s 90³, mis reguleerib laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmist, samuti teabe ja ülddeklaratsiooni teatamata jätmist. Edastatavaks teabeks loetakse muu hulgas reisilaeval viibivate isikute nimekirja, mis tuleb koostada MSOSi § 31 lõike 1 alusel ning edastada enne reisilaeva sadamast väljumist elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu.

Eelnõu § 1 punktiga 82 täiendatakse MSOSi §-ga 86¹, millega nähakse ette rahatrahvid veesõiduki kinnitamisel navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamisel. MSOSi § 45 lõike 11 kohaselt on veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine keelatud, kuid asjaomane väärteokoosseis seaduses seni puudus. Seetõttu täiendatakse MSOS-i §-ga 86¹ pealkirjaga „Veesõiduki kinnitamine navigatsioonimärgi külge ja navigatsioonimärgi kahjustamine“. Rikkumise eest on füüsilisele isikule nähtud ette rahatrahv kuni 300 trahviühikut. Kui sama teo paneb toime juriidiline isik, karistatakse rahatrahviga kuni 3200 eurot. Väärteo kohtuväline menetleja on Transpordiamet.

Vastutuse koosseis on vajalik, et riigil oleks võimalik sekkuda, kui ilmneb, et navigatsioonimärgi külge on kinnitatud veesõiduk või märki kahjustatud. MSOSi § 2 punkti 36 kohaselt on navigatsioonimärk navigatsiooniteabes avaldatud tunnuste järgi visuaalselt äratuntav objekt, mis on rajatud, kohandatud või paigaldatud navigeerimise hõlbustamiseks. Navigatsioonimärgistuse määru kohaselt jaguneb navigatsioonimärgistus püsिमärgistuseks, mis koosneb statsionaarsetest rajatistest (tuletornid, tulepaagid ja päevamärgid), ja ujumärgistuseks, mis paigaldatakse veeteedele ja navigatsiooniohtude tähistamiseks (tulepoid, poid ja toodrid).

Nagu navigatsioonimärgi mõiste juba ütleb, siis on märgi eesmärk hõlbustada navigeerimist. Just sellest eesmärgist lähtudes peab navigatsioonimärk olema nähtav ja visuaalselt ära tuntav. Navigatsioonimärgi külge veesõiduki kinnitamine seab ohtu märgi nähtavuse ja võib seda kahjustada. Ujumärgistuse kahjustamisel näiteks veesõidukiga otsasõidu korral võib ujumärk

halvimal juhul uppuda või saada vigastusi, mistõttu ujuvmärk ei täida enam oma eesmärki ja tuleb asendada. Sellest tekib lisakulu Riigilaevastikule või teistele ujuvmärkide omanikele.

Eelnõu § 1 punktiga 83 tõstetakse MSOSi 90 lõikes 2 ja § 90⁶ lõikes 2 ettenähtud rahatrahvi suurus ülempiiri juriidilise isiku puhul 16 000 eurolt 40 000 euroni. MSOSi § 90 lõige 2 reguleerib lasti, sealhulgas ohtliku lasti ja esemete veosenõuete rikkumist sisevee- ning meretranspordis ning § 90⁶ lõige 2 laevade kattumisvastaste süsteemide kasutamise nõuete rikkumist.

Eelnõu § 1 punktiga 84 tõstetakse MSOSi §-des 90¹, 90², 94³, 94⁵, 94⁸ ja 94⁹ füüsilise isiku rahatrahvi määra 100 trahviühikult 300 trahviühikuni, mis on KarSi § 47 lõike 1 alusel maksimaalne trahvimäär. Trahviühik on rahatrahvi baassumma, mille suurus on KarSi § 47 lõike 1 kohaselt 4 eurot, seega 300 trahviühikut on 1200 eurot, ja määratakse järgmiste rikkumiste eest:

- laeva kapteni teavitamata jätmine kohustuslikus lootsimise alas lootsi tellimise vajalikkusest (§ 90¹);
- lootsimise nõuete rikkumine (§ 90²);
- laeva reisiks ettevalmistamata jätmine (§ 94³);
- logi- või naftaraamatu või masina- või raadiojaama päevaraamatu pidamise nõuete rikkumine (§ 94⁵);
- lootsimisel laevaõnnetuse põhjustamine (§ 94⁸);
- lootsimispiirkonnas meresõitu ohustavast muutusest, lootsitava laevaga juhtunud laevaõnnetusest või merereostusest teatamata jätmine (§ 94⁹).

Suurem osa nimetatud trahvimääradest on kehtestatud 2004. aastal ning pole enam ajakohased ega mõjusad. Arvestades ka rikkumiste iseloomu (nt suur osa rikkumistest on seotud lootsimise nõuetega laeva kohustusliku lootsimise piirkonnas) ei ole põhjendatud madalama trahvimäära kehtestamine võrreldes muude MSOSis sätestatud väärtegudega, mille eest on ette nähtud rahatrahvi kuni 300 trahviühikut. Seejuures tuleb arvestada, et tegemist on maksimumsummaga ning väärteo menetlemisel võib konkreetse juhtumi asjaolusid arvestades olla põhjendatud sellest madalama rahatrahvi määramine.

Eelnõu § 1 punktiga 85 muudetakse MSOSi § 90⁴ lõiget 2 ja tõstetakse juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri seniselt 3200 eurolt 400 000 euroni õhuliini, kaabli, torujuhtme ja muu hüdrotehnilise rajatise kahjustamise ja kahjustamisest teatamata jätmise ning neid kahjustada võivate tegevuste eest. Õhuliini, kaablit, torujuhet või muud hüdrotehnilist rajatist kahjustada võivate tegevustena mõistetakse näiteks ankrusse jäämist kaabli või torujuhtme kaitsevööndis. Kuna laeva ankrust lahtipääsemisel võib mööda merepõhja lohisev ankur hüdrotehnilist rajatist vigastada, siis on selline tegevus õhuliini, kaabli või torujuhtme kaitsevööndis keelatud. Tegemist võib olla ulatusliku mõjuga tegevusega ja julgeolekuriskiga, mida näitas ka 2023. a oktoobris toimunud Eesti ja Soome vahelise gaasitrassi ja sidekaabli inimtekkeline kahjustamine, mistõttu on KarSi-kohase maksimummäära kehtestamine proportsionaalne ja põhjendatud.

Eelnõu § 1 punktiga 86 muudetakse MSOSi § 90⁵ lõiget 2 ja tõstetakse merereostuse vältimise nõuete rikkumise eest juriidilise isiku rahatrahvi ülempiiri seniselt 32 000 eurolt 400 000 euroni. Tegemist on rikkumisega, mis võib kaasa tuua ulatusliku keskkonnareostuse, mistõttu on ka siin maksimummäära kehtestamine proportsionaalne ja põhjendatud.

Eelnõu § 1 punktiga 87 täiendatakse MSOSi §-ga 90⁸. Kuivõrd MSOS reguleerib edaspidi ka punkerdamist, on vaja näha ette ka vastutus punkerdamise nõuete rikkumise eest. Uus MSOSi § 90⁸ reguleerib punkerdamise kohta andmete esitamise nõuete rikkumist. Kui punkerdaja kannab EMDEsse ebaõiged andmed või jätab andmed esitamata, on karistuse suurus 300 trahviühikut füüsilise isiku puhul ja kuni 20 000 eurot juriidilise isiku puhul.

Eelnõu § 1 punktiga 88 tõstetakse MSOSi § 93 lõikes 1 (väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registreerimise ning kasutamise nõuete rikkumine) ja **§ 94¹¹ lõikes 1** (laeva tunnistusse märgitud sõidupiirkonna piiri ületamine) rahatrahvi määra 200 trahviühikult 300 trahviühikuni.

Eelnõu § 1 punktiga 89 tõstetakse MSOSi § 94¹² lõikes 1 (tervisekontrolli läbimata jätnud laevapere liikmega laeva mehitamine) rahatrahvi määra 20 trahviühikult 300 trahviühikuni. Tegemist on vääртеokoosseisuga, mis on kehtestatud 2002. aastal, kuid praeguseks ei ole 20 trahviühiku suurune karistussumma enam asjakohane. Laevapere liikme tervisekontrolli eesmärk on MSOSi § 26 lõigete 1 ja 3 kohaselt kindlaks teha laevapere liikme sobivus laeval töötamiseks. Lisaks nähakse MSOSi § 26 lõikega 6 ette, et laevapere liikme tervises seisund peab vastama kehtestatud tervisenõuetele, millele vastavust tõendab tunnustatud arsti väljastatud tervisetõend. Seega tähendab laeva mehitamine tervisekontrolli läbimata jätnud laevapere liikmega, et jäeti kontrollimata nõutava tervisetõendi olemasolu.

Eelnõu § 1 punktiga 90 tõstetakse MSOSi § 94¹² lõikes 2 ja § 94¹⁸ lõikes 2 sätestatud nõuete rikkumise eest rahatrahvi ülempiiri praeguselt 2000 eurolt 20 000 euroni. MSOSi § 94¹² lõige 2 reguleerib juriidilise isiku tervisekontrollinõude rikkumist laeva mehitamisel, § 94¹⁸ sätestab trahvimäära juriidilisele isikule, kes rakendab tööle laevapere liikme, kellel puudub ametikoha järgi nõutav diplom või meresõidudiplomi või kutsetunnistuse kinnitusleht.

Eelnõu § 1 punktiga 91 muudetakse MSOSi § 94²⁴ teksti. Sätte kehtiva sõnastuse kohaselt karistatakse isikut rahatrahviga veesõiduki juhtimise eest nõuetekohase juhtimisõigust tõendava dokumendita. See ei ole kooskõlas MSOSi § 37 lõikega 3, mille kohaselt ei pea väikelaeva juht kandma kaasas väikelaeva juhtimisõigust tõendavat dokumenti, kui tal on kaasas isikut tõendav dokument (nt ID-kaart). Seega muudetakse MSOS § 94²⁴ sõnastust selliselt, et rahatrahviga karistatakse isikut juhul, kui on tuvastatud tema juhtimisõiguse puudumine. Lisaks tõstetakse rahatrahvi määra 200 trahviühikult 300 trahviühikuni.

Eelnõu § 1 punktidega 92 ja 93 muudetakse MSOSi § 94²⁶, mis reguleerib MSOSis sätestatud väärtegude menetlust. Paragrahvi ajakohastatakse ning jäetakse välja viited väärteosätetele, mis on tunnistatud kehtetuks.

MSOSi § 94²⁶ lõikes 2 on loetletud väärteod, mille kohtuväline menetleja on Transpordiamet. Lõikest 2 jäetakse välja viited väärteosätetele – väärtegude kohtuväline menetleja on § 94²⁶ lõike 4 kohaselt politseiasutus (§-d 82, 88, 94¹¹, 94²⁴), samuti sätetele, mis on tunnistatud kehtetuks (§-d 83–85, 89, 91, 92, 93¹, 93³, 93⁴, 94¹, 94⁴, 94⁶, 94¹⁰, 94¹⁹, 94²³ ja 94²⁵).

MSOSi § 94²⁶ lõikes 4 on loetletud väärteod, mille kohtuväline menetleja on politseiasutus. Lõikest 4 jäetakse välja viited kehtetuks tunnistatud väärteosätetele (§-d 89 ja 94⁴).

Eelnõu § 1 punktiga 94 muudetakse MSOSi § 94²⁶ lõike 1 sõnastust. Muudatusega täpsustatakse, et MSOSi §-des 88 (veesõiduki juhtimine joobeseisundis) ja 94²⁴ (veesõiduki

juhtimisõigusest juhtimine) sätestatud väärtegude puhul on kohtuväline menetleja lisaks politseiasutusele ka Kaitsevägi.

Eelnõu § 1 punktiga 95 täiendatakse MSOSi § 94²⁶ lõigetega 4²–4⁴.

Lõike 4¹ tekst viiakse lõikesse 4², samuti lisatakse Keskkonnaamet väärteo kohtuväliseks menetlejaks merereostuse vältimise nõuete rikkumise korral (MSOSi § 90⁵). Kohtuvälise menetlejate loetelust jäetakse välja Kaitsevägi, mis ei tee järelevalvet merereostuse üle.

Lõike 4³ kohaselt on Keskkonnaamet väärteo kohtuväline menetleja eelnõuga MSOSi lisatava § 90⁸ (punkerdamise nõuete rikkumise) korral.

Lõike 4⁴ kohaselt on MSOSi §-s 93 (väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ja jettide registreerimise ning kasutamise nõuete rikkumine) sätestatud väärtegude kohtuväline menetleja lisaks Transpordiametile ka politseiasutus ja Kaitsevägi. Tegemist on kehtiva lõike 4¹ sõnastusega, mis tõstetakse ümber lõikesse 4⁴.

Eelnõu § 1 punktiga 96 jäetakse MSOSi § 94²⁶ lõikest 5 välja viide MSOSi §-le 94²⁵, mis on tunnistatud kehtetuks.

§ 2. LAÕSi muutmine

Eelnõu § 2 punktidega 1 ja 2 asendatakse LAÕSi § 1 lõigetes 3 ja 4 viited nimetutele rahvusvahelistele konventsioonidele korrektsete viidetega asjaomastele konventsioonidele. Lõikes 3 on peetud silmas rahvusvahelist merivõlgade ja pantide konventsiooni⁷ (edaspidi rahvusvaheline merivõlgade konventsioon) ja lõikes 4 rahvusvahelist laevade arestimise konventsiooni⁸ (edaspidi laevade arestimise konventsioon).

Eelnõu § 2 punktiga 3 muudetakse LAÕSi § 72 lõiget 2. Sätte sõnastus viiakse vastavusse rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse tekstiga, mille kohaselt tekib merivõlg laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, laevapereta prahtija, haldaja või käitaja vastu.

Rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni artikli 4 punktis 1 on sätestatud, et „*Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel:*“ Selle eestikeelne tõlge sätestab, et „merivõlga peavad olema tagatud järgmised laeva omaniku, laevapereta prahtija, reederi vastu esitatavad nõuded“. Siin on ebakõla rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse teksti ja eestikeelse tõlke vahel, kus terminid „manager or operator“ on asendatud eestikeelse terminiga „reeder“.

Viga on ka rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni artikli 4 punktis 1 vastavas LAÕSi sättes, kus LAÕSi § 72 lõige 2 sätestab, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, reederi (isik, kes laeva oma nimel kasutab) või kapteni vastu. Selle sätte vastuolu 1993. a konventsiooniga seisneb järgmises:

1) ingliskeelsed terminid „manager or operator“ on asendatud LAÕSis terminiga „reeder (isik, kes laeva oma nimel kasutab)“, mis ei vasta ei sisuliselt ega vormiliselt rahvusvahelise

⁷ Konventsiooni tekst on kättesaadav <https://www.riigiteataja.ee/akt/229566>. Eesti ühines konventsiooniga 2002. a rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooniga ühinemise seadusega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/229403>).

⁸ Konventsiooni tekst on kättesaadav <https://www.riigiteataja.ee/akt/78404>. Eesti ühines konventsiooniga 2001. a rahvusvahelise laevade arestimise konventsiooni ratifitseerimise seadusega (<https://www.riigiteataja.ee/akt/26960>).

merivõlgade konventsiooni mõistetele „*manager or operator*“. Terminid „*manager or operator*“ tähendavad laeva haldajat ja käitajat, kuid need isikud osutavad laeva omanikule teenuseid lepingu alusel tavapäraselt laevaomaniku esindajatena laevaomaniku nimel. Seetõttu ei kata LAÕSis kasutatav termin ja selgitus sulgudes „reeder (isik, kes laeva oma nimel kasutab)“ rahvusvahelises merivõlgade konventsioonis sätestatud nõudeid laeva haldaja ja käitaja („*manager or operator*“) vastu, mis peavad olema tagatud merivõlga;

2) LAÕSi § 72 lõige 2 sätestab, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva kapteni vastu. See on täiesti uus merivõlg, mis erineb rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni sätetest ja põhimõttest, seega on see konventsiooniga vastuolus. Rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni üks eesmärk oli sätestada rahvusvaheliselt tunnustatud merivõlgade absoluutne kinnine loetelu, et laevade suhtes ei kohalduks mingid muud merivõlad kui need, mis on selles konventsioonis sätestatud. Kui LAÕS sätestab uue merivõla, mis võib tekkida nõudest laeva kapteni vastu, siis see on rahvusvahelise merivõlgade konventsiooniga vastuolus ega saa kehtida konventsiooni ülimuslikkuse tõttu riigisiseste õigusaktidega. Seega LAÕS on selles osas eksitav ja vastuolus konventsiooniga.

Eeltoodu tõttu tuleb LAÕSi § 72 lõiget 2 muuta ja sätestada rahvusvahelise merivõlgade konventsiooni ametliku ingliskeelse teksti järgi, et merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, laevapereta prahtija, haldaja või käitaja vastu.

Eelnõu § 2 punktiga 4 asendatakse LAÕSi § 78² lõikes 1 mõiste „laev arestitakse“ mõistega „laeva võib arestida hagi tagamiseks“. Muudatuse mõte on ühtlustada riigisisest ja rahvusvahelist õigust. Laevade arestimise konventsiooni artikkel 3 sätestab, et „arestida on lubatud laeva, mille suhtes on merinõue esitatud“. Seega tuleb LAÕSis asendada kohustus laev arestida võimalusega laeva arestida.

Eelnõu § 2 punktiga 5 parandatakse LAÕSi § 78² lõikes 3 doktriini „sõsarlaeva arest“ (*sistership arrest*) tõlget, mis tuleneb laevade arestimise konventsiooni artikli 3 lõikest 2. Praegu erineb kõnealune LAÕSi sätte konventsiooni artikli 3 punkti 2 mõttest, kuna ei sea laeva aresti tingimuseks selle omaniku vastutust merinõude eest. LAÕSi sätte järgi võib arestida iga laeva, mille suhtes on tekkinud merinõue. See läheb vastuollu konventsiooni eesmärgiga, et arestida võib eelkõige merinõude eest vastutavale isikule kuuluvat laeva ja erandjuhuna laevapereta prahitud laeva, kui selle laeva laevapereta prahtija on selle laevapereta prahilepingu ajal tekkinud merinõude eest vastutav ja ta on selle arestitava laeva omanik või jätkuvalt laevapereta prahtija aresti seadmise hetkel.

LAÕSi § 78² lõige 3 praegu kehtivas vigases sõnastuses aga teeb võimalikuks arestida merinõude põhjustanud laeva omaniku igat laeva isegi siis, kui see laeva omanik ei ole vastutav selle merinõude eest. Selline viga on viinud Eestis olukorrani, kus laevaomaniku laev arestiti ja müüdi aresti käigus teise isiku (selle laeva ajaprahtija) kütusevõla eest, mis oli küll seotud selle arestitud ja hiljem täitemenetluse käigus müüdud laevaga, kuid ei olnud laevaomanikuga seostatav (nn. m/v „Tosno“ kaasus Eesti kohtus, tsiviilasi nr 2-08-84087).

Eelnõu § 2 punktiga 6 muudetakse LAÕSi § 78³ lõike 1 esimest lauset. Kui laevade arestimise konventsiooni artikli 4 lõige 1 näeb esimeses lauses ette, et „Arestitud laev vabastatakse piisava tagatise andmisel rahuldavas vormis“, kasutades inglise keeles sõnu „*shall be released*“, siis LAÕSi § 78³ lõige 1 on sellega vastuolus ja kasutab sõnastust „võib kohus laeva arestist vabastada“, andes kohtunikule õiguse ka keelduda laeva vabastamisest, kui piisav tagatis on antud. Kui võlgnik on andnud piisava tagatise rahuldavas vormis, ei ole kohtunikul diskretsiooni õigust otsustada laeva vabastamise üle ja laev tuleb vabastada, sest laeva

arestimise esmane eesmärk on täidetud ning ees ootab kas vaidluse sisuline lahendamine pädevas kohtus või vahekohtus, alternatiivina aga ka kompromiss. Kohtuniku diskretsiooni õigus hõlmab ainult seda, kas võlgniku antud tagatis on piisav ja rahuldavas vormis.

§ 3. LaevaRSi muutmine

LaevaRSi § 34¹ muudetakse, et võimaldada laevade infosüsteemi osaks olevas riigihaldusülesandeid täitvate laevade (edaspidi RHÜT) andmekogus registreerida ka laevu, mis kuuluvad riigile ja täidavad riigihaldusülesandeid, kuid mida ei halda valitsusasutus. RHÜT andmekogu puhul on tegemist Transpordiameti peetava andmekoguga. Riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogusse kantakse seaduse kohaselt andmed valitsusasutuste kasutusse antud riigile kuuluvate laevade kohta, mis on ette nähtud valitsusasutuste haldusülesannete täitmiseks. Riigilaevastiku puhul ei ole tegu valitsusasutusega. Vabariigi Valitsuse seaduse § 38 näeb ette, et täidesaatva riigivõimu asutused on valitsusasutused ja valitsusasutuste hallatavad riigiasutused. Riigilaevastik on valitsusasutuse (Kliimaministeerium) hallatav riigiasutus. Selleks, et seaduses oleks alus kanda Riigilaevastiku laevad RHÜT laevade andmekogusse, tuleks LaevaRSi sätet muuta selliselt, et see ei sisaldaks enam valitsusasutuste piirangut. RHÜT andmekogusse ei kanta laevu, mis kantakse Kaitseväge ja Kaitseleidu veesõidukite registrisse.

4. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus kasutatakse termineid „punkerdaja“ ja „punkerdamine“, mis on defineeritud eelnõu § 1 punktis 1.

5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõul ei ole puutumust Euroopa Liidu õigusega.

6. Seaduse mõjud

Eelnõu Riigilaevastikuga seotud muudatustel on otsene mõju majandusele, riigiasutuste töökorraldusele ning seoses kaubalaevade ja liitlaste laevade ohutu transpordiga (lootsiteenus) mõju ka riigi julgeolekule ning välissuhetele, ka meresõiduohutusele. Samuti on seadusel kaudne mõju elu- ja looduskeskkonnale, sätestades järelevalve punkerdamise toimingute üle, mis võimaldab keskkonnoahtu senisest paremini tõrjuda ja ennetada.

Seaduse rakendamisega ei kaasne sotsiaalset mõju, mõju regionaalarengule ega kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Kavandatav muudatus 1: reostustõrjest teavitamise ning Transpordiameti ja Riigilaevastiku omavahelise tööjaotuse täpsustamine navigatsioonimärgistuse ning jäämurde korral.

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele, mõju elu- ja looduskeskkonnale.

Mõju sihtrühm: Riigilaevastik, Transpordiamet, Kaitseväge, Politsei- ja Piirivalveamet.

Mõju kirjeldus: muudatuste alusel luuakse selgus seaduse tasandil reostustõrjest teavitamisel. Reostustõrjest korrektne teavitamine võimaldab riigiasutusel korrektselt olukorrale reageerida, mis toob kaasa ka positiivse mõju elu- ja looduskeskkonnale. Navigatsioonimärgistuse ning jäämurde tööjaotuse täpsustamine toob kaasa selge ülesannete jaotuse kahe Kliimaministeeriumi rakendusasutuse vahel.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju on väheoluline, kuna riigiasutuste ülesanded on juba varem teiste õigusaktide tasandil kokku lepitud, muudatusega luuakse seaduses suurem

õigusselgus asutuste tööülesannete jaotamisel. Seega ei kaasne kõnealuse muudatusega olulist mõju.

Kavandatav muudatus 2: lootsitasu maksmise sätete täpsustamine, lootsipraktika osaliselt või täielikult valmendil tegemine ning muud lootsiteenuse osutamisega seotud seadusemuudatused.

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele, mõju majandusele (ettevõtlusele).

Mõju sihtrühm: Riigilaevastik, lootsid, lootsiteenuse kasutajad (reederid kui ettevõtjad), laevaagendid, sadamapidajad, Tallinna Tehnikaülikooli Mereakadeemia.

Mõju kirjeldus: muudatuste kohaselt võib edaspidi kohustusliku lootsimise alas lootsimise eest lisaks reederile lootsitasu maksta ka laevaagent või sadamapidaja. Analoogne regulatsioon on MSOSis veeteetasu maksmise kohta – veeteetasu tasub reeder võib laevaagent. Kuna lootsitellimusi saab esitada laevaagent, siis on põhjendatud ette näha, et ka lootsitasu maksmise kohutus võib olla laevaagendil. Samuti jäetakse sättest välja piirang, et lootsitasu makstakse vaid lootsimise eest kohustusliku lootsimise alas, kuna seadus näeb ette ka avamere lootsimise, mis ei toimu kohustusliku lootsimise alas.

Seadusesse lisatakse samuti võimalus, et lootsitasu maksja võib olla ka sadamapidaja, kui ta on teinud lootsitellimuse. Sadamapidaja võib lootsitellimuse teha selleks, et sadama akvatooriumil manööverdada laeva ühelt kailt teisele, dokkimiseks, avariiliseks väljumiseks jms. Tegemist on tavapärase praktikaga, et lootsitellimusi esitab vajaduse korral ka sadamapidaja.

Riigilaevastik esitab lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isikule (reederile, laevaagendile või sadamapidajale) tasumisele kuuluva lootsitasu kohta makseteatis. Kui lootsitellimuses lootsitasu maksjana nimetatud isiku andmed on puudulikud või ebaõiged, esitab Riigilaevastik makseteatis laevaagendile. Nii sätestatakse seaduses üheselt mõistetavalt isik, kellele makseteatis esitatakse, isegi juhul, kui maksja või tema andmed on lootsitellimuses märgitud ebaõigesti. Viimastel aastatel on Eestis toimunud u 7000–10 000 lootsimist aastas (nt 2022. a toimus 8607 lootsimist ja 2023. a 7383 lootsimist).

Lootsiteenuse kasutajad peavad arvestama regulatsiooni muudatuste ja täpsustusega. Mõju on samuti Riigilaevastiku töökorraldusele – muudatused võimaldavad osutada lootsiteenust vastavalt Riigilaevastiku vajadustele. Valmendil lootsimise väljaõpet hakkab korraldama Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on keskmine. Riigilaevastik esitab edaspidi makseteatiseid lootsitasu kohta ka laevaagentidele ja sadamapidajatele, ühtlasi tekib laevaagendil ja sadamapidajal kohustus maksta lootsitasu. Makseteatised esitatakse EMDE kaudu, lootsitasu suurus arvutatakse automaatselt laeva kogumahutavuse, lootsimisel läbitud meremiilide ja lootsitasu määra põhjal. Seega pole tegemist tegevusega, mis eeldaks suuremaid ümberkorraldusi Riigilaevastiku igapäevatöös. Muudatus suurendab õigusselgust ning on seega positiivse mõjuga.

Kavandatav muudatus 3: Riigilaevastiku uute tasuliste teenuste lisamine meresõiduohutuse seadusesse.

Mõju valdkond: mõju majandusele ja riigiasutuste töökorraldusele, muu mõju (mõju meresõiduohutusele).

Mõju sihtrühm: Riigilaevastiku sadamateenuse sihtrühm on eelkõige ülikoolid ja merel uurimistöid tegevad teadlased. Riigilaevastiku seireteenuse sihtrühmaks on eelkõige torujuhtmete ning sidekaablite omanikud. Navigatsioonimärgistuse teenuse laiendatud sihtrühmaks on eelkõige sadamad. Lisaks mõjutab muudatus Transpordiametit, keda kaasatakse vajaduse korral seireteenuse osutamisse.

Mõju kirjeldus: uued on teenused sadamates, mille pidaja on Riigilaevastik (Hundipea ja Rohuneeme sadamad) ning seireteenus. Sadamates pakutavate teenuste all peetakse silmas veesõiduki sildumist ja hoiustamist sadama territooriumil. Teenuste sihtrühmaks on eelkõige

ülikoolid, merel uurimistöid tegevad teadlased, vajaduse korral ka sõjalaevad. Eelkõige on vajadus tasuliste teenuse pakkumiseks selgunud Hundipea sadamas. Seireteenust osutatakse Transpordiameti tehniliste vahenditega (sonar, allveerobot).

Mõju on erasektori jaoks positiivne – edaspidi on võimalik kasutada teenuseid, mida turult kas pole võimalik või on keeruline saada. Uute teenuste osutamine toob riigieelarvesse lisatulu ja seega mõju majandusele on positiivne.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on keskmine, selle tulemusel täieneb Riigilaevastiku osutatavate teenuste ulatus, kuid see ei too kaasa suuremaid ümberkorraldusi Riigilaevastiku tegevuses. Ebasoovitava mõju kaasnemise risk on väike, muudatus avaldab positiivset mõju meresõiduohutusele.

Kavandatav muudatus 4: punkerdajate registri loomine EMDEs.

Mõju valdkond: mõju majandusele ja riigiasutuste töökorraldusele.

Mõju sihtrühm: Keskkonnaamet, punkerdamisega tegelevad ettevõtjad, laevaagendid, sadamapidajad.

Mõju kirjeldus: muudatusega luuakse EMDEs punkerdajate register, mis vajalik eelkõige majandustegevuseks ja teadmiseks laevaoperaatoritele. See on positiivse mõjuga, kuna EMDE on süsteem laevaoperaatoritele ning infot punkerdajate kohta leiab edaspidi lihtsalt. Ühtlasi aitab punkerdajate registri korrektsel kujul loomine parandada IMO auditi käigus tuvastatud puudust.

Punkerajate registri loomisega kasvab vähesel määral halduskoormus nii punkerdamise teenust osutavatel ettevõtjatel, kellel tekib seaduse jõustudes kohustus enda andmed punkerdajate registrisse kirja panna, kui ka sadamatel, kes peavad sadamates teenuse osutajaid kinnitama. Sel teemal on suheldud suuremate punkerdajate ja Tallinna Sadamaga – turuosaliste vaatest on korrektse registri loomine tervitav ning olulist lisanduvat halduskoormuse kasvu nad ettevõtja tegevusele ei näe, kuna iga päev kasutatakse EMDEd ka muudeks tegevusteks.

Keskkonnaametile on punkerdajate registri loomine toeks, kuna see annab tervikliku ja ajakohase vaate ametlikult tegutsevatest punkerdajatest ning võimaldab nii koostada tõhusamalt kütusesekre jaoks vajalikku valimit. Keskkonnaamet võtab regulaarselt kütusesekre raames keskkonnanõuetele vastavuse määramiseks laevakütuse proove ka punkerdamise ajal.

Järeldus mõju olulisuse kohta: mõju ulatus on väike. Punkerdamise teenust osutavate ettevõtjate halduskoormus suureneb vähesel määral, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega vajadust teha oma tegevuses ümberkorraldusi. Mõju avaldumise sagedus ja ebasoovitava mõju kaasnemise risk on väike, mistõttu ei kaasne kõnealuse muudatusega olulist mõju.

7. Seaduse rakendamisega seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud

Seaduse rakendamine ei too riigieelarvesse otseseid tulusid.

Riigilaevastiku uued tasulised teenused (seireteenus, Riigilaevastiku sadamateenus) toovad riigieelarvesse tulusid pärast seda, kui teenused on hinnastatud kliimaministri 22.06.2023 määruse nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“ alusel.

Elektroonilisse mereinfosüsteemi punkerdajate registri arendamise kulu on 6240 eurot koos käibemaksuga. Kulud kaetakse Kliimaministeeriumi vahenditest.

8. Rakendusaktid

Eelnõuga ei ole ette nähtud uute rakendusaktide kehtestamist.

Muuta tuleb järgmiseid rakendusakte:

- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. detsembri 2002. a määrus nr 36 „Reisilaevade ning 20-se ja suurema kogumahutavusega laevade miinimumkoosseisu määramise nõuded“. Kõnealuse määruse IV peatükk ületab MSOSi § 21 lõike 5 volitusnormi ulatust, mistõttu jäetakse see määrusest välja ja viiakse üle seaduse tasemele;
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. veebruari 2003. a määrus nr 35 „Siseveelaeva laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord ning diplomile ja kutsetunnistusele kantavate andmete loetelu“. Sarnaselt reisilaevade määrusega sisaldab see sätteid, mis peavad olema sätestatud seaduse tasemel;
- Vabariigi Valitsuse 25. juuni 2020. a määrus nr 51 „Merel, Narva jõel ja Peipsi järvel ohtlike ning kahjulike ainete käitlemise kord ja nimistu ohtlikest ainetest, mida ei ole lubatud sisemerel transiidina vedada“. Vajalik on täiendada volitusnormi viitega MSOS § 41¹ lõikele 3.
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. detsembri 2003. a määrus nr 265 „Jäämurdetööde kord“. Määrus tuleb viia kooskõlla MSOSis tehtud muudatustega Riigilaevastiku ja Transpordiameti vahelise ülesannete jaotuses;
- MSOSis tehtavate lootsitasu puudutavate muudatuste põhjal on vaja muuta ka kliimaministri 22. juuni 2023. a määrust nr 38 „Lootsitasu määrad ja maksmise kord“. Määruse pealkirjast ja § 1 lõikest 1 tuleb välja jätta sõnad „ja maksmise kord“ ning kehtetuks tunnistada § 13;
- Riigilaevastiku uue tasulise sadamateenuse ja seireteenuse osutamiseks tuleb uued teenused hinnastada. Riigilaevastiku tasulised teenused hinnastatakse kliimaministri 22.06.2023 määruses nr 39 „Riigilaevastiku osutatavate tasuliste teenuste loetelu, tasumäärad, tasude arvestamise ja tasuliste teenuste osutamise kord“. Kuna seireteenust pakutakse koos teiste asutustega (eelkõige Transpordiameti hüdrograafiaosakonnaga, kokkuleppel ka Mereväega), tuleb asutustel enne teenuste hinnastamist läbi rääkida ja teha kokkulepped uue seireteenuse ühiseks osutamiseks ning vajaduse korral kokku leppida kulude hüvitamise põhimõtted;
- majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määrus nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“. Muudatused tehakse Transpordiameti andmekogu vastutavaks töötlejaks määramise tõttu.

Rakendusaktide kavandid on lisatud.

Lisaks tuleb Riigilaevastiku ülesannete täpsustamisest MSOSis teha asjakohased muudatused Riigilaevastiku põhimääruses,⁹ mis samuti reguleerib Riigilaevastiku ülesandeid. Riigilaevastiku põhimäärust on kavas muuta 2024. aastal.

9. Seaduse jõustumine

Seadus jõustub üldises korras.

10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/307062023001> (26.10.2023).

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi kaudu kooskõlastamiseks Justiitsministeeriumile, Haridus- ja Teadusministeeriumile, Kaitseministeeriumile, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile, Rahandusministeeriumile, Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumile ning Siseministeeriumile.

Eelnõu esitatakse teadmiseks Transpordiametile, Keskkonnaametile ja Riigilaevastikule ning arvamuse avaldamiseks järgmistele huvirühmadele ja asutustele: Eesti Laevaomanike Liit, AS Tallinna Sadam, AS Saarte Liinid, Tallinna Tehnikaülikooli Eesti Mereakadeemia, Logistika ja Sadamate Liit, Kaitsevägi, OhutusjuurdLuse Keskus, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet.