

**Taristuministri määruse „1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel ning selle 1978. ja 1988. aasta protokollide muudatustele nõusoleku andmine” eelnõu seletuskiri**

## 1. Sissejuhatus

1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (ingl *International Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS), 1974; edaspidi *konventsioon*) töötati välja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) egiidi all ja võeti vastu 1. novembril 1974 Londonis. Konventsioon jõustus rahvusvaheliselt 25. mail 1980. Eesti Vabariik ühines konventsiooniga Vabariigi Valitsuse 19. novembri 1991. a protokollilise otsusega nr 611. Ühinemiskiri anti hoiule 16. detsembril 1991 ja konventsioon jõustus Eesti suhtes 16. märtsil 1992. Konventsioon on tähtsaim meresõiduohutust reguleeriv rahvusvaheline dokument. 2025. aasta 9. detsembri seisuga oli konventsioonil 168 osalist.<sup>1</sup>

Konventsiooni muudeti esimest korda 18. veebruaril 1978 Londonis vastu võetud protokolliga<sup>2</sup> (edaspidi *1978. a protokoll*), mis jõustus rahvusvaheliselt 1. mail 1981. Eesti ühines 1978. a protokolliga Vabariigi Valitsuse 19. novembri 1991. a protokollilise otsusega nr 613 ning see jõustus Eesti suhtes konventsiooniga ühel ajal. 1978. a protokoll võeti vastu, sest konventsiooni jõustumine venis, kuid samal ajal toimus mitu mereõnnetust, mistõttu ilmnis vajadus karmistada tankerite tuleohutus- ja naftareostuse vältimise nõudeid. Täiendati ka nõudeid naftatankerite roolimiseadmete kohta, lisati nõue varustada navigatsioonisüsteem radariga ja laev kokkupõrke vältimise abivahenditega ning karmistati ülevaatuste tegemise ja tunnistuste väljaandmise korda.

Konventsiooni, selle lisa ning liiteid muudeti uuesti 11. novembril 1988 Londonis vastu võetud protokolliga<sup>3</sup> (edaspidi *1988. a protokoll*), mis jõustus rahvusvaheliselt 3. veebruaril 2000. Riigikogu ratifitseeris 1988. a protokoll 11. juunil 2003 ning see jõustus Eesti suhtes 20. novembril 2003. 1988. a protokoll sätestab laevaohutuse põhinõuded, sealhulgas nõuded ohutust tõendavate dokumentide vormistamise, päästevahendite, raadioside korraldamise (GMDSS), navigatsiooniseadmete, ohtlike kaupade veo ja laeva tuleohutuse tagamise kohta. Protokolliga kehtestati laevade ülevaatuste ja sertifitseerimise ühtlustatud kord.

1988. a protokoll II artikli järgi asendab ja tühistab 1978. a protokoll 1978. a protokoll ning kõik tunnistused, mis 1978. a protokolliga muudetud konventsiooni alusel välja anti, jäävad kehtima kuni oma kehtivusaja lõpuni. 1988. a protokoll osalisriik ei või tunnistusi välja anda konventsiooni alusel, vaid 1988. a protokoll alusel. Samas peab Eesti tunnustama nende riikide väljastatud tunnistusi, mis ei ole 1988. a protokoll osalisriigid, kuid on 1978. a protokoll osalisriigid. 2025. a 5. detsembri seisuga on selliseid riike 20, sh Austria, Tšehhi, Šveits, Ungari. Riigisisese õiguse (VäSS ja RTS) järgi tuleb 1978. a protokoll muudatused (tunnistuste vormid) eesti keelde tõlkida, heaks kiita ja Riigi Teatajas avaldada, kuigi eesti keeles neid kunagi ei väljastata.

<sup>1</sup> Status of IMO treaties, 01.10.2025, lk 18.

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%202025.pdf>

<sup>2</sup> 1974. a rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel 1978. a protokoll.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/78501>

<sup>3</sup> 1974. a rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel 1988. a protokoll.

<https://www.riigiteataja.ee/akt/606772>

1. jaanuari 2017. a seisuga andis IMO välja SOLASi ning 1978. ja 1988. a protokollide konsolideeritud teksti.<sup>4</sup> Pärast konsolideeritud teksti avaldamist on edasised, 2019.-2022. a vastu võetud konventsiooni muudatused Riigi Teatajas avaldatud üksnes konsolideeritud teksti juures, eesmärgiga tagada konventsiooni terviklikkus ja ülevaatlikkus. IMO on aga soovitanud Eestil mitte tugineda vaid konventsiooni konsolideeritud tekstile, kuna õiguslikust seisukohast on tegemist vaid abimaterjaliga. Seetõttu tuleb muudatused avaldada ka konventsiooni algteksti juures.

Konventsiooni lisa ajakohastatakse pidevalt ning seejuures muudetakse samal ajal ka konventsiooni lisa muutvaid protokolle. Seetõttu tuleb nõusolek anda nii konventsiooni muudatustele kui ka konventsiooni muutva protokollide muudatustele.

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõukohase määrusega antakse riigisiselt nõusolek 1978. a protokollide muudatustele, mis on vastu võetud IMO meresõiduohutuse komitee 10. novembri 2022. a resolutsiooniga MSC.522(106) ja 8. juuni 2023. a resolutsiooniga MSC.533(107). Samuti antakse nõusolek konventsiooni ning 1988. a protokollide muudatustele, mis on vastu võetud vastavalt IMO meresõiduohutuse komitee 8. juuni 2023. a resolutsioonidega MSC.532(107) ja MSC.534(107).

Resolutsioonidega MSC.522(106) ja MSC.533(107) muudetakse 1978. a protokollide lisa, millega muudetakse konventsiooni lisa liites esitatud tunnistusi. Nagu eelpool mainitud, on nende muudatuste heakskiitmine formaalne, sest Eesti ise neid tunnistusi väljastada ei või. Resolutsiooniga MSC.532(107) võetakse konventsiooni lisa kasutusele uued mõisted ning lisatakse reeglid tõsteseadmete, ankrude käsitlemise vintside, puistlastilaeva ja konteinerilaeva kohta, keelatakse perfluorooktansulfoonhapet (PFOS) sisaldavate tulekustutusainete kasutamine ning kehtestatakse ohutusmeetmed polaarvetes sõitvatele laevadele, millele konventsioon üldreeglina ei kohaldu. Konventsiooni lisa muudatustest tulenevalt muudetakse lisa liites esitatud tunnistusi. Resolutsiooniga MSC.534(107) muudetakse 1988. a protokollide lisa, millega muudetakse konventsiooni lisa liites esitatud tunnistusi.

Muudatused jõustusid rahvusvaheliselt 1. jaanuaril 2026, kuna enne 1. juulit 2025 ei olnud üks kolmandik osalisriikidest või osalisriigid, kelle kaubalaevastik kokku moodustab vähemalt 50% maailma kaubalaevastiku kogumahutavusest, peasekretärile kirjalikult teatanud, et nad ei kiida muudatusi heaks. Eesti Vabariigil kui konventsiooni ning selle 1978. a ja 1988. a protokollide osalisriigil ei ole nimetatud muudatuste kohta vastuväiteid.

### 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Määruse eelnõu ning seletuskirja on koostanud Kliimaministeeriumi merendusosakonna õigusnõunik Gerli Ehte (tel 5884 9026, e-post [gerli.ehte@kliimaministeerium.ee](mailto:gerli.ehte@kliimaministeerium.ee)). Muudatused on eesti keelde tõlkinud tõlkebüroo OÜ Dussan vandetõlk Maris Järve (e-post [dussan@dussan.ee](mailto:dussan@dussan.ee)). Eelnõu ja seletuskirja on keeletoimetanud Justiits- ja Digiministeeriumi õigusloome korralduse talituse toimetaja Merike Koppel (e-post [merike.koppel@justdigi.ee](mailto:merike.koppel@justdigi.ee)). Eelnõu juriidilist kvaliteeti kontrollis Kliimaministeeriumi õigusosakonna nõunik Helen Holtsman (e-post [helen.holtsman@kliimaministeerium.ee](mailto:helen.holtsman@kliimaministeerium.ee)).

---

<sup>4</sup> 1974. aasta rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel, mida on muudetud 1978. aasta ja 1988. aasta protokolliga [seisuga 01.01.2017]. <https://www.riigiteataja.ee/akt/222122021007>

### 1.3. Märkused

Määrusega muudetakse 1974. aasta rahvusvahelist konventsiooni inimelude ohutusest merel.

Põhiseaduse (PS) § 3 järgi avaldatakse seadused ettenähtud korras ja täitmiseks kohustuslikud saavad olla üksnes avaldatud seadused. Seaduste avaldamiseks õiguslikus mõttes loetakse nende ametlikku avaldamist Riigi Teatajas (PS § 108). Seaduste ametlikku avaldamist ehk nende avaldamist ettenähtud korras reguleerib Riigi Teataja seadus (RTS). Riigi Teatajas avaldatakse lisaks riigisisestele õigustloovatele aktidele ka välislepingud. Õigusriigi printsiibist lähtuvalt tuleb üldjuhul õigusaktid, mis sisaldavad õigusnorme (materiaalsed seadused), normiadressaatidele teatavaks teha kas nende avaldamisega Riigi Teatajas või avalikustamisega muus vormis.<sup>5</sup> RTSi § 2 lõike 3 punkti 2 järgi avaldatakse Riigi Teatajas sõlmitud välisleping eesti keeles või selle tõlge eesti keelde, kui välislepingu tekst on ainult võõrkeeles, ja vähemalt ühes tõlgendamise aluseks olevas võõrkeeles.

Välissuhtlemisseaduse (VäSS) § 25 lõike 1 järgi muudetakse välislepingut üldreeglina selle sõlmimisega samas korras. VäSSi § 25 lõike 3 võimaldab valdkonna eest vastutaval ministril kooskõlastatult Välisministeeriumiga anda määrusega nõusolek muuta Riigikogus ratifitseeritud või Vabariigi Valitsuses heakskiidetud välislepingut, kui muudatus on tehnilist laadi, sellel puudub oluline mõju, muudatus ei vaja § 20 kohast ratifitseerimist ja see jõustub rahvusvaheliselt vaikiva menetluse raames või jõustub Eesti suhtes, olenemata Eesti seisukohast. Seaduse muutmise seaduse eelnõu seletuskirja kohaselt võib muudatuse lugeda tehnilist laadi olevaks, kui see ei nõua põhiseaduse kohast ratifitseerimist ega ole VV otsustustasandi sisuga, vaid on ametkondliku loomuga. Näiteks meretranspordi tehnilised nõuded, mis hõlmavad meremeeste diplomeerimist, laevade tehnilisi nõudeid, näiteks müratase, ehitusnõuded jmt, merereostuse vältimise tehnilisi nõudeid, laeva lastiga või varustusega seotud ja meretranspordi ohutu korraldamise süsteemiga seotud nõudeid. Seejuures peab ministri määruse seletuskiri sisaldama analüüsi ratifitseerimise vajaduse või mittevajaduse kohta, analüüsi, mis põhjendab otsuse vastuvõtmise võimalikkust ministri tasandil ning andmeid lepingumuudatuse jõustumise kohta.<sup>6</sup> Praegu on tegemist olukorraga, kus konventsiooni lisa teksti täpsustatakse tehniliste muudatustega, mis on rahvusvaheliselt vaikimisi heakskiidetud. Resolutsioonis MSC.532(107) on administratsioonile antud tõsteseadmete nõuete ja kalalaevade ohutusmeetmete puhul erandi tegemise õigus. Kõrgem otsustustasand ei ole resolutsioonide heakskiitmiseks siiski vajalik, kuna tõsteseadmete nõuded on seni kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega ning kalalaevade ohutusnõuded nõukogu direktiiviga ning majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega. Muudatustel puudub oluline mõju. VäSSi §-s 20 nimetatud ratifitseerimise aluseid ei esine.

Eelnõu ei ole seotud muu menetluses oleva eelnõuga.

Eelnõu ei ole seotud Euroopa Liidu (EL) õiguse rakendamisega ega Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

Riigi Teataja seaduse § 2 lõike 3 punkti 4<sup>1</sup> kohaselt tuleb välissuhtlemisalane ministri määrus avaldada Riigi Teatajas.

---

<sup>5</sup> Elektrooniline Eesti Vabariigi põhiseaduse kommenteeritud väljaanne, 2020. [https://pohiseadus.ee/sisu/3472/paragrahv\\_3](https://pohiseadus.ee/sisu/3472/paragrahv_3)

<sup>6</sup> Välissuhtlemisseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri (385 SE), eelnõu § 1 p 48 kommentaarid. <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/1a6dca0e-f3dc-49c5-a97f-8e3a6bbfd048/>

Eelnõukohase määruse rakendamisega võib tõusta polaarvetes sõitvate kalalaevade omanike halduskoormus, kui laev ei vasta kehtestatud ohutusmeetmetele. Halduskoormuse tõus seisneb laeva ohutusmeetmetega vastavusse viimises ja sellega kaasnevates kuludes. Lähtudes HÕNTE § 1 lõikest 4<sup>2</sup> ei rakendata sama paragrahvi lõikest 4<sup>1</sup> tulenevat halduskoormuse vähendamist, kuna tegemist on välislepingust tulenevate nõuetega.

## 2. Määruse eesmärk

Määrusega antakse nõusolek muuta:

- 1978. a protokollis muudatustega, mis on vastu võetud IMO meresõiduohutuse komitee resolutsioonidega MSC.522(106) ja MSC.533(107);
- konventsiooni muudatustega, mis on vastu võetud resolutsiooniga MSC.532(107) ja
- 1988. a protokollis muudatustega, mis on vastu võetud resolutsiooniga MSC.534(107).

Muudatused jõustusid rahvusvaheliselt 1. jaanuaril 2026.

## 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Määrus koosneb ühest kolmepunktilisest paragrahvist, millega antakse nõusolek muuta konventsiooni ja protokolle.

**Punktiga 1** nõustatakse 1978. a protokollis muudatustega, mis on vastu võetud IMO meresõiduohutuse komitee 10. novembri 2022. a resolutsiooniga MSC.522(106) ning 8. juuni 2023. a resolutsiooniga MSC.533(107).

**Resolutsiooniga MSC.522(106)** 1978. a protokollis tehtavate muudatustega viiakse konventsiooni lisa liites esitatud tunnistused kooskõlla resolutsiooniga MSC.496(105) konventsioonis tehtud muudatustega, et tagada GMDSS-i moderniseerimisest tulenev ühtsus ja järjepidevus. Täpsemalt jäetakse kaubalaeva ohutusvarustuse tunnistuse p-st 2.3 välja tekstiosa „ja päästevahendites kasutatavad raadioseadmed“ ning täiendatakse allmärkust nr 5. Muudatused Eestit ei mõjuta, kuna Eesti annab tunnistusi välja 1988. a protokollis järgi, mille lisa liites tehti vastavad muudatused resolutsiooniga MSC.497(105).

**Resolutsiooniga MSC.533(107)** lisatakse 1978. a protokollis muudatustega konventsiooni lisa liites esitatud kaubalaeva ohutusvarustuse tunnistuse vormile laeva tüübina konteinerilaev. Tunnistust muudetakse, sest resolutsiooniga MSC.532(107) võetakse konventsiooni V peatüki reeglis 2 kasutusele konteinerilaeva mõiste. Muudatused Eestit ei mõjuta, kuna Eesti annab välja tunnistusi 1988. a protokollis järgi, mille lisa liites tehti vastavad muudatused samuti käesolevas eelnõus sisalduva resolutsiooniga MSC.534(107).

**Punktiga 2** nõustatakse konventsiooni lisa muudatustega, mis on vastu võetud IMO meresõiduohutuse komitee 8. juuni 2023. a **resolutsiooniga MSC.532(107)**.

Kõnealuse resolutsiooniga muudetakse konventsiooni lisa peatükke II-1, II-2, V ja XIV ning lisa liidet.

II-1 peatüki A osa reeglis 2 võetakse kasutusele uued, tõsteseadme, ankru käsitlemise vintsi ja lahtise varustuse mõisted ning esitatakse nende definitsioon. Reeglisse lisatakse uus punkt 33, milles sätestatakse, et paigaldatud tõsteseadmed ja ankru käsitlemise vintsid peavad vastama konventsiooni nõuetele ehitatavate laevade puhul, kui nende kiil on pandud 1. jaanuaril 2026

või pärast seda, ning muude laevade puhul, kui tõsteseadmete tarnimise tähtaeg on 1. jaanuaril 2026 või pärast seda.

II-1 peatüki A-1 osasse lisatakse uus reegel 3-13 tõsteseadmete ja ankru käsitlemise vintside projekteerimise, ehitamise, paigaldamise, käitamise, kontrollimise, katsetamise ja hooldamise kohta. Reegel koosneb neljast punktist:

- punktis 1 sätestatakse, et reeglit kohaldatakse tõsteseadmete ja ankru käsitlemise vintside ning nendega kasutatava lahtise varustuse suhtes. Reeglit ei kohaldata liikuval merepuurimisalusel ja avamerel ehituslaevadel kasutatavate tõsteseadmete suhtes, samuti lastiruumi luugikaante avamise seadmete ja rahvusvahelise päästevahendite koodeksiga vastavuses olevate päästeveeskamisseadmete suhtes. Punkti 1.3 alusel peab administratsioon otsustama, mil määral punkte 2.1 (ohutusnõuded, testimine) ja 2.4 (katsetamine, kontrollimine) kohaldatakse tõsteseadmete suhtes, mille ohutu tõstekoormus on alla 1000 kg;

- punktis 2 sätestatakse reeglid alates 1. jaanuarist 2026. a paigaldatud tõsteseadmete projekteerimise, ehitamise ja paigaldamise kohta. Seda tuleb teha kooskõlas klassifikatsiooniühingu nõuetega või administratsioonile vastuvõetavate standarditega, lähtudes IMO koostatud suunistest. Enne 1. jaanuarit 2026 paigaldatud tõsteseadmeid ja ankru käsitlemise vintse tuleb katsetada ja põhjalikult kontrollida hiljemalt esimese tunnistuse uuendamise seotud ülevaatusel;

- punkti 3 järgi tuleb kõiki tõsteseadmeid ja ankru käsitlemise vintse hooldada, käitada, katsetada ja kontrollida;

- punkti 4 järgi ei loeta eelnimetatud seadmete rikkeid laeva merekõlbmatuks muutvaks, kui kapten arvestab merereisi planeerimisel mittetöötavate seadmetega.

Kõnealuse reegli rakendamiseks on IMO välja andnud kaks suunist: 27. juuni 2023. a ringkirjaga MSC.1/Circ.1662 suunis ankru käsitlemise vintside kohta ning 28. juuni 2023. a ringkirjaga MSC.1/Circ.1663 suunis tõsteseadmete kohta.

Tõsteseadmete kasutamise nõuded ning ülevaatus ja katsetamise kord on kehtestatud MSOSi § 41 lõike 5 alusel majandus- ja kommunikatsiooniministri 16. septembri 2011. a määrusega nr 87 „Laeva tõsteseadmete kasutamise nõuded ning ülevaatus ja katsetuste kord“. Määruses on kehtestatud administratsioonile vastuvõetavad standardid tõsteseadmete kohta. Seejuures on määruse § 3 lõikes 3 kasutatud reegli 3-13 punktis 1.3 antud volitust kehtestada erand tõsteseadmetele tõstekoormusega alla 1000 kg. Riigisisene õigus tõsteseadmete kohta on kehtinud juba enne konventsiooni muudatust, on nendega kooskõlas, kuid oluliselt üldisem. Seega pakuvad IMO suunised täiendavaid lähtepunkte tõsteseadmete ohutuse tagamiseks. Määrust ja võimalikke täiendusi on plaanis hinnata lähiajal ning see ei mõjuta muudatuste heakskiitmist. Ankru käsitlemise vintse riigisisene õigus ei reguleeri, seega lähtutakse konventsioonist ja IMO suunistest.

II-2 peatüki A osa reegli 1 kohaldamisala laiendatakse punktiga 2.10, mille järgi peavad kõik enne 1. jaanuari 2026 ehitatud laevad vastama reeglile 10.11.2 hiljemalt 1. jaanuaril 2026. II-2 peatüki C osa reeglit 10 („Tuletõrjetööd“) täiendatakse punktiga 11 tulekustutusainete piirangute kohta. Punktiga keelatakse perfluorooktansulfoonhapet (PFOS) sisaldavate tulekustutusainete kasutamine. Püsivate orgaaniliste saasteainete Stockholmi konventsiooni 2019. a muudatuste kohaselt on PFOSi kasutamine tulekustutusvahus lubatud üksnes sellekohase erandi registreerimisel.<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/1021 I lisa A osa järgi on eesmärk viia PFOSide sattumine keskkonda miinimumini ning lõpetada

<sup>7</sup> Püsivate orgaaniliste saasteainete Stockholmi konventsiooni A ja B lisade 2019. aasta muudatused.  
<https://www.riigiteataja.ee/akt/216022021001>

PFOSide kasutamine niipea kui võimalik.<sup>8</sup> Seega on PFOSi kasutamist juba varem rahvusvaheliselt oluliselt piiratud, mistõttu selle keelustamine laevandusele olulist mõju ei avalda.

#### V peatüki ja konventsiooni lisa liite muudatused

V peatüki reeglis 2 võetakse kasutusele puistlastilaeva ja konteinerilaeva mõiste ja esitatakse nende definitsioon. Sama peatüki reeglisse 19 („Laeva navigatsioonisüsteemidega ja -seadmetega varustatuse nõuded“) lisatakse uus punkt 2.12, mille järgi peavad alates 1. jaanuarist 2026 ehitatud konteinerilaevad ja puistlastilaevad 3000 ja rohkem olema varustatud elektroonilise kaldemõõduri või muu vahendiga, mis fikseerib laeva rullumise. Muudatus on kooskõlas riigisisese õigusega, kuna MSOSi § 19 lõige 1 näeb ette, et laev projekteeritakse, ehitatakse, seadistatakse ja remonditakse meresõiduohutuse seaduse ja rahvusvaheliste konventsioonide nõuete ning klassifikatsiooniühingute reeglite alusel. Kõnealuste laevade seadistuspõhised on sätestatud konventsioonis.

Konventsiooni lisa liites tehakse muudatused tulenevalt konventsiooni V peatükis tehtud muudatustest. Kaubalaeva ohutusvarustuse tunnistuse vormis ning tuumaseadmega kaubalaevade ohutuse tunnistuse vormis täiendatakse laevatüüpide loetelu konteinerilaevaga. Puistlastilaev on laevatüüpide loetelus olemas, sest seda mõistet kasutatakse konventsioonis juba varasemast ajast. Puistlastilaeva ja konteinerilaeva eristamine tunnistustel kaubalaeva alaliikidena on vajalik, et selgelt tuvastada laeval elektroonilise kaldemõõduri või muu asjakohase vahendi olemasolu kohustus.

Mõlema eelnimetatud tunnistuse juurde kuuluvat varustuse nimekirja<sup>9</sup> muudetakse. Varustuse nimekirjade navigatsioonisüsteemide ja -seadmete andmeid kajastavasse tabelisse lisatakse 16. punktina „elektrooniline kaldemõõdur“. See muudatus on seotud V peatüki reegli 19 muudatusega. Päästevahendite andmeid kajastavas tabelis koondatakse punktid 9–9.2 punktiks 9 (päästetüüpide arv). Varustuse nimekirjade kehtivas eestikeelses<sup>10</sup> versioonis on kasutatud terminit „veeülikonnad“, kuid õige termin on „päästetüüp“, mis on määratletud konventsiooni III peatüki A osa reegli 3 punktis 7. Viimati kirjeldatud muudatuse heakskiitmisel korrigeeritakse ka eesti terminikasutust. Viimati kirjeldatud muudatus tehakse ka reisilaeva ohutuse tunnistuse juurde kuulavas varustuse nimekirjas (vorm P) päästevahendite andmeid kajastavas tabelis.

#### XIV peatüki reegleid 2 ja 3 muudetakse.

Reegli 2 punkti 1 muudatusega laiendatakse polaarvetes sõitvate laevade ohutusmeetmete peatükki ka järgmistele laevadele, millele konventsioon selle I peatüki A osa reegel 3 (erandid) punkti a järgi üldreeglina ei kohaldu:

- kalalaevad pikkusega 24 m ja rohkem;
- huvilaevad kogumahutavusega 300 ja rohkem, mida ei kasutata majandustegevuseks;
- kaubalaevad kogumahutavusega 300 kuni 500.

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1021 püsivate organiliste saasteainete kohta (uuesti sõnastatud) (ELT L 169 25.6.2019, lk 45). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02019R1021-20251015>

<sup>9</sup> Kaubalaeva ohutusvarustuse tunnistuse vormi juurde kuuluv varustuse nimekiri kaubalaeva ohutuse tunnistuse vormi (vorm E) ja tuumaseadmega kaubalaevade ohutuse tunnistuse vormi juurde kuuluv varustuse nimekiri kaubalaeva ohutuse tunnistuse vormi (vorm C).

<sup>10</sup> Konventsiooni lisa liite kehtiv redaktsioon on vastu võetud resolutsiooniga MSC.496(105). <https://www.riigiteataja.ee/akt/214032024006>

Jää sulamise tõttu on polaarveed muutunud ligipääsetavaks ka väiksematele laevadele, mis puutuvad kokku samade ohtudega nagu laevad, millele konventsiooni nõuded juba kohalduvad. Seni ei ole polaarvetes sõitvatele laevadele kehtestatud ohutusnõuded kehtinud kõigile ohtlikesse tingimustesse sattunud laevadele. Muudatuste eesmärk on parandada meresõiduohutust polaarvetes, mida iseloomustavad keerulised olud, sealhulgas jääolud, kiiresti muutuv ilmastik, kaugel asukoht ja piiratud päästevõimekus. Konventsiooni muudatustega kehtestatakse nõuded ka kalalaevadele, millele ei ole rahvusvahelisel tasandil (ülemaailmselt) seni kehtinud terviklikke ja siduvaid ohutusnõudeid. Kalalaevade ohutusstandardeid sisaldav Torremolinose konventsioon, seda täiendavad 1993. aasta Torremolinose protokoll ja 2012. aasta Kaplinna leping ei ole jõustunud. Euroopa Liidus on Torremolinose protokoll aga sisuliselt jõustatud direktiiviga 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord<sup>11</sup> (edaspidi *direktiiv 97/70/EÜ*). Konventsiooni muudatusega, millega laiendatakse polaarkodeksi kohaldamist polaarvetes sõitvatele kalalaevadele, reguleeritakse nende laevade ohutust esimest korda siduval rahvusvahelisel tasandil (ülemaailmselt), kuid üksnes piiratud ulatuses ja konkreetse tegevuspiirkonna puhul.

Reegli 2 punkt 2 vastab sama punkti kehtivale sõnastusele ning punktid 4–6 on vastavalt kehtiva sõnastuse punktid 3–5.

Reegli 2 punktiga 3 nähakse ette, et punkti 1 muudatusega peatüki kohaldamisalasse lisandunud laevad, mis on ehitatud enne resolutsiooni jõustumist, peavad 1. jaanuariks 2027 vastama polaarkodeksi I-A osa peatükkide 9-1 ja 11-1 nõuetele.

Reegli 3 sõnastus vastab oma sisult kehtivale sõnastusele. Reeglis on täpsustatud, et see kohaldub reegli 2 punktis 1.1 nimetatud laevadele ehk konventsiooni I peatüki kohaselt sertifitseeritud laevadele.

Peatükki täiendatakse reegluga 3-1. Reegli punktiga 1 nähakse ette, et reegli 2 punkti 1 muudatusega lisandunud laevad peavad vastama polaarkodeksi I-A osa peatükkidele 9-1 ja 11-1. Reegli punkt 2 võimaldab administratsioonil otsustada polaarkodeksi I-A osa 9-1 peatüki reeglite 9-1.3.1 ja 9-1.3.2 kohaldamise üle reegli 2 punktides 1.2 ja 1.4 nimetatud laevadele ehk kalalaevadele pikkusega 24 meetrit ja rohkem ning laevadele kogumahutavusega 300 kuni 500, mis ei tee rahvusvahelisi merereise (st teevad kohalikku rannasõitu). Eestil ei ole polaarvetes territoriaalvesi, mistõttu oleks võimalik erandi tegemine üksnes kalalaevadele pikkusega 24 meetrit ja rohkem.

Praegu on kalalaevade ohutusnõuded kehtestatud direktiiviga 97/70/EÜ ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrusega nr 233 „Laevade ohutusnõuded“<sup>12</sup> (edaspidi *määrus nr 233*). Navigatsiooniseadmetele on selles määruses kehtestatud leebemad nõuded kui polaarkodeksi reeglites 9-1.3.1–9-1.3.2. Samas näeb määruse nr 233 § 1 lõige 2 ette, et juhul kui laevale kohalduvad rahvusvahelised konventsioonid, rakendatakse nende konventsioonide nõudeid. Seega puudub vastuolu riigisisese ja rahvusvahelise õiguse vahel – rangemate nõuete korral peavad polaarvetes sõitvad laevad vastama rahvusvahelistele (konventsiooni ja polaarkodeksi) nõuetele.

---

<sup>11</sup> Nõukogu direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord (EÜT L 34, 09.02.1998, lk 1–29). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A01997L0070-20090420>

<sup>12</sup> Majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrus nr 233 „Laevade ohutusnõuded“, § 19<sup>1</sup> lg 1 p 2. <https://www.riigiteataja.ee/akt/113062025025?leiaKehtiv>

Polaarkodeksi reegel 9-1 sätestab nõuded kõnesoleva resolutsiooni punkti 1 muudatuses nimetatud laevadele. Reegel 9-1.3.1 („Navigatsiooniteave“) sätestab, et kõnealustel laevadel peavad olema vahendid laeva sõidupiiirkonnas valitsevate jääolude kohta käiva ajakohase teabe saamiseks. Transpordiameti kui meresõiduohutuse pädeva asutuse hinnangul on see nõue polaarvetes sõitvate laevade puhul hädavajalik. Reegel 9-1.3.2 („Navigatsiooniseadmete funktsionaalsus“) kehtestab navigatsiooniseadmete miinimumnõuded, sh kajaloodide dubleerimise, nähtavuse tagamise, jääladestuse vältimise, veealuste andurite kaitse, komandosilla tiibade kaitsekonstruktsioonide ning kurssi määravate ja GNSS-seadmete nõuded. Täpsemalt:

- reegel 9-1.3.2.1.1 näeb ette kajaloodide dubleerimise nõuded laevadele, mis ehitatakse alates 1. jaanuarist 2026. Kehtiva määruse kohaselt on kajalood nõutud kalalaeval pikkusega 45 meetrit ja rohkem.<sup>13</sup> Muudatus ei mõjuta olemasolevaid laevu, kuid tulevikus võib vajadus kajaloodede heaks kiita suurendada pädeva asutuse (Transpordiamet) töökoormust;
- reegli 9-1.3.2.1.2 järgi peavad laevad vastama konventsiooni V peatüki reegli 22 punkti 1.9.4 nõuetele ehk ilmastikuoludest olenemata peab olema tagatud hea nähtavus läbi komandosilla kahe esiakna ning lisaks peab olema takistusteta vaade ahtrisse. Transpordiameti hinnangul tagavad olemasolevate laevade nõuetelevastavuse esiakende soojendusseadmed;
- reegli 9-1.3.2.1.3 järgi on nõutav navigatsiooniks ja sideks vajalikel antennidel jää kogunemist vältivate vahendite olemasolu. Transpordiameti hinnangul on nõue vajalik ning seda saab täita asjakohase soojendusseadme või kaitsevahendiga;
- reegli 9-1.3.2.1.4.1 järgi tuleb jää eest kaitsta konventsiooni V peatüki või polaarkodeksi reegli 9-1 kohaselt nõutava varustuse sensoreid, mis asuvad laevakere all. Transpordiameti hinnangul võib nõude täitmiseks vaja minna ümberehitust;
- reegel 9-1.3.2.1.4.2 näeb ette, et alates 1. jaanuarist 2026 ehitatud A- ja B-kategooria laevade komandosilla tiivad peavad olema konstrueeritud kaitsma navigatsioonivahendeid ja personali. Muudatus ei mõjuta olemasolevaid laevu;
- reegli 9-1.3.2.2.1 järgi peab laeval kogumahutavusega 500 ja rohkem olema kaks eraldi mittemagnetilist kompassi, mis saavad toidet pea- ja avarielektrienergiaallikalt. Laevaomanik saab nõude täita, kui laeval on kaks vurrkompassi või üks vurrkompass ja üks satelliitkompass. Kehtivate nõuete kohaselt peab kalalaeval pikkusega 45 m ja rohkem olema vurrkompass. Arvestades polaarvete keerulisi olusid, võib eeldada, et kaugpüügilaevad juba vastavad uutele nõuetele ning eeldatavasti muudatus mõju ei avalda.
- reegel 9-1.3.2.2.2 näeb ette, et kui laev ületab 80. laiuskraadi, peab sellel olema ka satelliitkompass (GNSS-seade) või samaväärne vahend, mis saab toidet pea- ja avarielektrienergiaallikalt. Juhul, kui eelmise alapunkti nõude täitmiseks on laeval üks vurrkompass ja üks satelliitkompass, loetakse sellega kõnesolev nõue täidetuks. Arvestades polaarvete kaugust ja keerulisi olusid, võib eeldada, et Eesti kalalaevad juba vastavad uutele nõuetele.

**Punktiga 3** nõustatakse 1988. a protokolliga muudatustega, mis on vastu võetud IMO meresõiduohutuse komitee 8. juuni 2023. a **resolutsiooniga MSC.534(107)**. Muudatustega lisatakse kaubalaeva ohutusvarustuse tunnistuse vormile ja kaubalaeva ohutuse tunnistuse vormile laevatüübina konteinerilaev. Muudatus on seotud resolutsiooniga MSC.532(107), millega võetakse konventsiooni V peatüki reeglis 2 kasutusele vastav mõiste ning reegli 19 punktis 2.12 nähakse ette kohustus varustada vastav laev elektroonilise kaldemõõtu või muu

---

<sup>13</sup> Määruse nr 233 § 19<sup>1</sup> lg 1 p 2.

asjakohase vahendiga (al 2026 ehitatud laev). Tunnistusel kaubalaeva alaliigina konteinerilaeva eristamine võimaldab selgelt tuvastada laeval eelnimetatud varustuse olemasolu kohustus. Resolutsiooniga tehtavad muudatused on kooskõlas MSOSiga. Laeva meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamist reguleerib MSOSi § 3. MSOSi § 3 lõike 2 kohaselt väljastab Eestis registreeritud või registreeritava laeva kohta meresõiduohutust tõendavad tunnistused ja mõõtekirja Transpordiamet või volitatud klassifikatsiooniühing – seejuures peavad tunnistused vastama rahvusvaheliste konventsioonide (kõnealusel juhul 1988. a protokoll) nõuetele. Muudatusega ei kaasne vajadust muuta riigisiseseid õigusakte, kuna protokollisätteid kohaldatakse otse, ilma protokollisätteid riigisiseses õiguses sätestamata.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Konventsiooni lisa muudatustega võetakse kasutusele uued mõisted, mis eestikeelses versioonis tähistatakse terminitega: *tõsteseade*, *ankru käsitlemise vints*, *lahtine varustus* ja *konteinerilaev*. Mõistete ülevõtmine riigisisesse õigusesse ei ole vajalik, sest muudatustele vastav regulatsioon riiklikul tasandil puudub. Tõsteseadmeid reguleerib küll majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus nr 87, kuid määruuses ei ole seda mõistet määratletud, vaid on piiritletud määruse reguleerimisala. Puistlastilaeva mõiste on konventsiooni lisa tekstis juba varem defineeritud. Riigisiselt on puistlastilaeva mõiste defineeritud MSOSi § 41 lõike 6 alusel kehtestatud määruuses, kuid õige oleks seda teha seaduses. See küsimus ei ole aga seotud käesoleva määruse objektiks olevate resolutsioonidega ega takista resolutsioonidega tehtavatele muudatustele ministri määrusega nõusoleku andmist.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Eelnõul ei ole puutumust ELi õigusega.

EL ei ole konventsiooni ega selle 1978. ja 1988. a protokollis osalisriik, samuti ei ole resolutsioonides esitatud tunnistuste vorme EL-i õigusesse üle võetud.

#### **6. Määruse mõju**

Määrusega käsitletavate konventsiooni ning 1978. ja 1988. a protokollis muudatuste heakskiitmisega ei kaasne demograafilist mõju. Samuti puudub mõju julgeolekule, elu- ja looduskeskkonnale ning regionaalarengule. Muudatused avaldavad positiivset mõju välissuhetele, kuna IMO liikmesriigina ja SOLASi konventsiooni osalisriigina täidab Eesti oma kohust vastavalt riigisisesele regulatsioonile välislepingu muudatused heaks kiita.

Muudatustega kaasneb majanduslik ja sotsiaalne mõju ning mõju riigiasutuste korraldusele.

Mõju valdkond: mõju majandusele

Mõju sihtrühm: laevaomanikud ja laevaehitusettevõtjad

Mõju kirjeldus: laeva tõsteseadmete muudetud regulatsioon mõju ei avalda, kuna riigisiselt kehtivad juba samaväärsed nõuded. Polaarvetes sõitvatele kalalaevadele polaarkoodeksi ohutusmeetmete kohaldamise laiendamisega võivad sihtrühmadele kaasneda kulud. Olemasolevate kalalaevade omanikel võivad tekkida laeva ohutusmeetmetega vastavusse viimisega seoses kulud. Uutele nõuetele vastavate kalalaevade ehitamine võib tõsta ka laevaehituse hinda. Samas, kuna polaaralad on raskete ilmastikuoludega ning tsivilisatsioonist eraldatud piirkonnad, teenivad laevade rangemad ohutusnõuded ka laevaomanike huve, kui nende tulemusena laevaõnnetused vähenevad.

Järeldus mõju olulisuse kohta: laevade andmebaasi (Lloyd's List Intelligence Seasearcher) järgi sõidab Eesti lipu all ca 80 kalalaeva pikkusega 24 m ja rohkem, millest 35 on jääklassiga. Andmebaasi kohaselt sõidavad enamusest neist Läänemeres. Hinnanguliselt on ca 11 kalalaeva oma kogumahutavuselt sellised, mis võiksid sõita ka kaugemates, nt polaarvetes. Eelnõu koostajale ei ole teada, kas muudatustest mõjutatud kalalaevad juba vastavad uutele nõudmistele või mitte, kuid arvestades polaarvetes sõitvate laevade võimalikku hulka, on sihtrühm väike kuni keskmise suurusega. Mõju avaldumise sagedus on väike, sest eeldab ühekordset nõuetele vastavusse viimist, mitte regulaarseid muudatusi. Mõju ulatus on eeldatavasti väike kuni keskmine, sest laevad võivad vajada muudatusi, kuid sihtrühmal eeldatavasti kohanemiskulusi ei teki.

Mõju valdkond: sotsiaalne mõju

Mõju sihtrühm: laevapere liikmed

Mõju kirjeldus: tõsteseadmete regulatsioon, PFOSi keelustamine ning polaarvetes sõitvate laevade ohutusmeetmed mõjutavad positiivselt laevapere tööohutust, heaolu ning kindlustunnet. Rangemad ohutusnõuded peaks vähendama tööõnnetusi, tagades nii laevapere parema tervise.

Järeldus mõju olulisuse kohta: puudub statistika selle kohta, kui paljudel Eesti lipu all sõitvatel laevadel on tõsteseadmed või tulekustutusainena kasutusel PFOS, mistõttu ei ole sihtrühma suurust võimalik hinnata. Polaarvetes sõitvate kalalaevade osakaal Eesti kalalaevadest jääb alla 15%. Mõju ulatus on eeldatavasti väike, sest sihtrühma (laevapere liikmed) käitumise muutmist ei eeldata, vaid muudatused tuleb teha laeva varustuses ja ohutuses. Seega ei ole muutustega kohanemiseks tarvis teha mingeid tegevusi. Muudatused ei avalda ebasoovitavat mõju, pigem kaasneb nendega eeldatavasti positiivne mõju meresõiduohutusele.

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste korraldusele

Mõju sihtrühm: Transpordiamet

Mõju kirjeldus: laevade lisanõuetele vastavuse kontrollimisega kaasneb töökoormus

Järeldus mõju olulisuse kohta: tõsteseadmete kohta kehtib juba riigisisene regulatsioon, seega muudatused mõju ei avalda. Mõningane töökoormuse kasv võib tuleneda näiteks vajadusest kiita heaks polaarvetes sõitvate kalalaevade kajaloode. Mõju avaldumise sagedus ning sihtrühma suurus on eeldatavasti siiski väike.

## **7. Määruse rakendamiseks vajalikud kulutused ja eeldatavad tulud**

Määruse rakendamine ei too kaasa riigieelarvelisi lisakulusid ega -tulusid. Samuti ei kaasne määruse rakendamisega lisategevusi.

## **8. Jõustumine**

Määrus jõustub üldises korras.

Konventsiooni lisa muudatuste jõustumisaeg ja -tingimused on esitatud seletuskirja sissejuhatuses (punkt 1.1).

## **9. Eelnõu kooskõlastamine**

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi (EIS) kaudu kooskõlastamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumile ning Välisministeriumile. Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, Eesti Laevaomanike Liidule, Eesti

Meretööstuse Liidule, Eesti Kaugpüüdjate Liidule, Eesti Merendusklastrile, Eesti Laevajuhtide Liidule, Eesti Laevamehaanikute Liidule ja merekeele nõukojale.