



Riigilaevastik
info@riigilaevastik.ee

Meie 16.04.2026 nr 4-7/26/350-1

ETTEKIRJUTUS

RESOLUTSIOON: korrakaitseseaduse (KorS) § 28 lõike 1, meresõiduohutuse seaduse (MSOS) § 76 lõike 2, § 79 lõike 3 alusel teeb Transpordiamet Riigilaevastikule (lootsiteenuse osutaja) täitmiseks kohustusliku ettekirjutuse:

1. **Lõpetada praktika**, kus laevade kaldalt juhendamist käsitletakse lootsiteenusena. Tagada tuleb lootsiteenus lootsi viibimisega laeva pardal või eritingimuste korral saatelaeval (MSOS § 64 lg 4, § 60).
2. **Täiendada sisekorda:** uuendada "Teenus maas" juhendit, määrates selged rollid olukordadeks, kus põhilist lootsilaeva ei saa kasutada (MSOS § 62 lg 2 p 7 tööandja kohustus reageerida teatatud takistustele).
3. **Töötada välja asendusplaan** (toimepidevuse plaan) juhtudeks, kui põhikaater on tehnilistel või keskkondlikel põhjustel kättesaamatu (kokkulepped ettevõtetega asenduslaevade kasutamiseks) MSOS § 62 lg 3 (vastutus tegevusetuse eest teenuse tagamisel).
4. **Viia läbi lootsikaatrite talviste sadamakohtade riskianalüüs**, arvestades eelnevate aastate jääoludega ja luua mehhanism lootsilaevade õigeaegseks ümberpaigutamiseks väiksema jäätumise riskiga sadamatesse, et vältida jäävangi sattumist (MSOS § 64 lg 1 p 3 kohustus vältida ohtu ümbruskonna turvalisusele).

I Faktilised asjaolud

- 1.1. Transpordiamet alustas riiklikku järelevalvemenetlust 23. märtsil 2026, et selgitada välja asjaolud seoses lootsiteenuse osutamise katkemisega Saaremaa sadamas ajavahemikul 13.02.2026–04.03.2026. Menetluse raames koguti seletuskirjad ja võeti ütlused asjasse puutuvatelt lootsidelt ja lootsilaeva kaptenitelt, koguti foto- ja videomaterjale, töötati läbi Keskkonnaagentuuri koostatud vastavad jääkaardid (<https://gis.ee/ice/#/id-2026-03-01>) ning vaadati läbi Riigilaevastiku asutusesisene mittevastavuse aruanne nr 81, mis sisaldab korrigeerivaid meetmeid edaspidiseks koos täitmise tähtaegadega. Viimati nimetatud dokumendis väljatoodud rakendatav meede (nr 7, kaptenite infotund) on täidetud osaliselt,

kuna Väinamere piirkonna lootsikaatrite kaptenid ei olnud 07.04.2026 kohtumisel Transpordiameti lootsi kvalifikatsioonikomisjoni esindajatega teadlikud selle plaanijärgsest toimumisest 31.03.2026.

- 1.2. Veebruaris eelmainitud perioodil oli lootsikaater jäässe kinni külmunud Veere sadama kai nr 4 ääres. Lootsikaatril (Ahto-23, merekõlblikkuse tunnistuse nr 05/26, väljastatud 03.02.2026 kehtivusega 15.11.2029 koos iga-aastase kinnitamisega, kohaselt laevasõit lubatud hõrejäas panga suurusega 2,0 m, paksusega 0,3 m, täisjäas kuni 1,0m) ei olnud korraldatud alalist vahiteenistust, lootsikaatri kaptenid teenindasid samal ajal teise lootsikaatriga (Ahto-09) Roomassaare sadamat külastatavaid laevu.
- 1.3. 11. veebruaril tuvastas lootsikaatri kapten, et Veere sadamast ei ole võimalik väljuda. Kapten pidi lootsikaatri ette valmistama 13. veebruaril toimuvaks lootsiteenuse osutamiseks puksiirkoosseisule Karl-Erik + Oxelösund, kuid väljumist takistasid jääolud. Edaspidi, ülalnimetatud ajavahemikul takistasid lootsikaatril väljumist lisaks jääoludele ka kõrval asetsevate kaide ääres sildunud kalalaevad ning sadama akvatooriumile paigutatud sump.
- 1.4. Lootsikaatri kaptenid teavitasid kujunenud olukorrast Väinamere lootsimispiirkonna juhatajat-vanemmerelootsi, kes edastas koheselt vastava informatsiooni lootsinduse teenistuse direktorile. Viimane informeeris enda sõnul olukorrast tehnilise halduse ja planeerimise teenistuse juhti, kelle haldusalasse lootsikaatrid kuuluvad.
- 1.5. Olemasoleva teabe põhjal ei rakendanud ennetavaid meetmeid tagamaks kaatri valmisolekut lootsiteenuse osutamiseks. Jäävangi sattudes ei võetud ette mingeid tegevusi, vabastamaks kaatrit jääst ega korraldatud väljumist takistavate kalalaevade ümberpaigutamist. Samuti ei otsitud alternatiivseid lahendusi, näiteks asenduslaevade kasutamine.
- 1.6. Kuna lootsikaatrit ei olnud võimalik kasutada ja juhtkonnalt ei laekunud pärast informeerimist konkreetset tegevusjuhust (nt korraldust keelduda lootsiteenuse osutamisest), lahendasid lootsid olukorra iseseivalt. Kuna laevad olid väljumas/saabumas, teostati laevade lootsimist Saaremaa sadama kaitl ja ühel juhul Saaremaa sadamas seisvalt kalalaevalt (04.03.2026), mis ei ole kooskõlas kehtivate nõuetega.

II Õiguslikud põhjendused

- 2.1. MSOS § 54 ja § 56 lõike 1 kohaselt peab kohustuslikus lootsimise alas loots viibima laeva pardal. Samuti ei ole lootsil õigust kapteni nõusolekuta lahkuda laevalt enne, kui laev on ohutult ankurdatud, kai äärde kinnitatud või kohustusliku lootsimise alast väljunud või kui teda on asendanud teine loots (MSOS § 64 lg 4).
- 2.2. Kui loots ei asu laeva sillal, ei saa ta täita MSOS § 62 lg 2 p 4 sätestatud kohustust koostada koos kapteniga lootsimise kava ja teda vahetult nõustada. Raadio teel kaitl kapteni juhendamine, kasutades laeva positsioneerimiseks rakendust „Nutimeri“ ja AIS signaali, mis edastatakse ajalise viitega, ei ole nõuetekohane lootsiteenus. Kuigi MSOS § 60 sätestab lootsimise eritingimustes teise laeva pardalt, ei ole seal ette nähtud sellist varianti nagu lootsimine kaldalt. Laeva jäävangi sattumist sadamas ei saa lugeda ka vääramatuks jõuks (force majeure), kuna talvisel navigatsiooniperioodil Läänemerel ei ole jätumine erakordne nähtus. Jääolud Eesti kliimas on prognoositavad ega kvalifitseeru vääramatuks jõuks, mis

vabastaks Riigilaevastiku MSOS § 56 lg 1 tulenevast kohustusest tagada teenuse kättesaadavus.

- 2.3. Olukorras, kus asenduslaeva ei ole tagatud, võib loots sattuda valiku ette kas teenusest keelduda või tegutseda viisil, mis ei vasta täielikult nõuetele. Asendusplaani puudumine võib viidata organisatsioonilise toimepidevuse puudujääkidele ning suurendada riski laevaõnnetuse tekkeks (MSOS § 62 lg 3).
- 2.4. MSOS § 64 lg 1 p 3 kohaselt on lootsil õigus keelduda lootsimisest, kui see vähendaks ümbruskonna turvalisust. Kui Riigilaevastik seab lootsid olukorda, kus lootsilaev on jäävangis (prognoositav risk), takistab ta lootsidel oma seadusest tulenevate kohustuste täitmist ohutul viisil. Süsteemne mehhanism lootsikaatri ümberpaigutamiseks on vajalik, et vältida MSOS § 64 lg 2 nimetatud vahetute navigatsiooniliste ohtude tekkimist (olukord, kus loots on sunnitud lootsima ebakvaliteetselt, sest turvalist vahendit pole).
- 2.5. Ohu tekitamine: lootsi puudumine laeva sillalt ja viivitused juhiste andmisel võivad vähendada kapteni olukorrateadlikkust ning reageerimiskiirust, mis omakorda võib suurendada navigatsiooniriske laevale, meeskonnale ja merekeskkonnale. Selline olukord võib olla käsitletav korrarikkumisena KorS § 5 lg 1 tähenduses. Arvestades Saaremaa sadama eripära, võib nõuetele mittevastav lootsimispraktika kaasa tuua olulise ohu (KorS § 5 lg 3) keskkonnale ja varale ning teatud tingimustel ka vahetu ohu (KorS § 5 lg 5) meresõiduohutusele. Ohu tõrjumine on vältimatu, et ennetada rasket tagajärge (laevaõnnetus, keskkonnareostus), mis võib kaasneda ebaseadusliku lootsimispraktika jätkumisega.

Võttes arvesse faktilisi asjaolusid ja õiguslikke põhjendusi, leiab Transpordiamet, et ettekirjutuse tegemine on vajalik, et tagada meresõiduohutuse seaduses sätestatud lootsimisnõuete järjepidev ja nõuetekohane täitmine. Vastavalt hea halduse tavale on riigiasutusel kõrgendatud hoolsuskohustus tagada talle seadusega pandud avalike ülesannete toimepidevus.

Ettekirjutuse täitmise tähtaeg on 15. juuni 2026. Palume teatada kirjalikult ettekirjutuse täitmisest eelnimetatud tähtjaks Transpordiameti aadressile info@transpordiamet.ee.

(allkirjastatud digitaalselt)
Raul Tell
juhataja
meremeeste diplomeerimise osakond