

Meresõiduohutuse seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

1. Sissejuhatus

1.1 Sisukokkuvõte

Seaduseelnõu eesmärgiks on meresõiduohutuse seaduse kooskõlla viimine Euroopa Liidu õigusaktide ja rahvusvaheliste konventsioonide nõuetega ning ettevõtjate ja isikute halduskoormuse vähendamine.

Eelnõuga suurendatakse õigusselgust ja arusaadavust meresõiduohutuse valdkonnas. Eelnõu vastuvõtmisel tagatakse meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste vastavus Euroopa Liidu ja rahvusvahelisele mereõigusele. Samuti tagatakse seaduste sidusus, arusaadavus ning õigusselgus. Viiakse sisse mitmeid täpsustusi ning kohandatakse teksti, et see oleks kõikidele osapooltele üheselt mõistetav. Peamised muudatustest tulenevad mõjud kaasnevad riigiasutustele (nt Veeteede Amet, Maanteeamet, Terviseamet), sadamatele ning laevaomanikele.

Olulisema mõjuga muudatuseks on mitmetel tegevusaladel tegevusloa nõudest loobumine või selle asendamine majandustegevusteate esitamisega. Veeteede Ameti läbi viidud analüüsi tulemusel selgus, et mitmete tegevuslubade olemasolu ei ole hädavajalik ning et senine tegevusloa saamise protsess on selle taotlejatele pahatihti liiga bürokraatlik. Lisaks tuleb märkida, et ka teiste lähiriikide praktika ei näe ette tegevusloa kohustust enamiku tegevusvaldkondade puhul.

Eelnõu kohaselt ei nõuta kohalikus rannasõidus sõitvatelt üle 500-se kogumahutavusega laevadelt ja alla 500-se kogumahutavusega laevadelt, mis veavad üle 250 reisija, ning A-klassi reisilaevadelt või SOLAS konventsiooni nõuetele vastava laevaga liidestuvatelt laevadelt turvaülevaatuste läbimist, reederi ja laeva turvaülevaate ametikohti, laeva turvaplaani ja turvajuhendi koostamist ning nende Veeteede Ametiga kooskõlastamist ja turvaõppuste ning turvaharjutuste korraldamist. Muudatusega väheneb laevaomanike halduskoormus ja tööjõukulud, kuid samas ei vähene meresõiduohutus, kuna riigisiselt on turvariskid nimetatud laevadele väga väikesed, sh ei ole Eestis esinenud turvaintsidente, mis põhjendaks kõrgendatud nõuete kehtestamist. Samuti asendatakse senine nõue teostada sadamarajatise ülevaatus kord 12 kuu jooksul nõudega teostada ülevaatus kord 5 aasta jooksul. Eesti tingimustes ei ole iga-aastase korralise turvaülevaatus läbiviimine vajalik, kuna ohutusnõuete täitmise kontrollimine tagab vajalikele turvanõuetele vastavuse.

Eelnõuga korrastatakse laevale väljastatavate tunnistuste regulatsiooni, sh kehtestatakse ajaloolise laeva tunnistuse regulatsioon ning nõuded õppelaevana kasutatavale laevale. Täiendavalt lisatakse seadusesse kvaliteedisüsteemi loomise kohustus asutusele, kus teostatakse meremeeste tervisekontrolli ning väljastatakse tervisetõendeid. Tegemist ei ole uue nõudega – nõue tuleneb rahvusvahelisest ning Euroopa Liidu õigusest, kuid olnud senini siseriiklikult sätestamata.

Eelnõu jõustumine on planeeritud 1. juulil 2020. aastal.

1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja koostas Veeteede Ameti mereõnnetuste juurdluse ja meresõiduohutuse arenduse osakonna nõunik Priit Lööper (teenistussuhe lõppenud), meremeeste diplomeerimise osakonna vaneminspektor Rainer Hermassoo (tel: 620 5708, e-post: rainer.hermassoo@vta.ee), juriidilise osakonna jurist Anton Merits (teenistussuhe lõppenud) ja sadamate järelevalve osakonna järelevalveinspektor Merily Must (tel: 620 5731; e-post: merily.must@vta.ee) ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna nõunik Liisa Surva (tel: 625 6318; e-post: liisa.surva@mkm.ee) ja merendustalituse juhataja Katrin Andre (tel: 639 7641, e-post: katrin.andre@mkm.ee). Eelnõu juriidilise analüüsi teostas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Hindrek Allvee (ametikoht muutunud) ja keeleteoimetuse juhtkonna referent-keeleteoimetaja Kristiane Liivoja (teenistussuhe peatunud).

1.3. Märkused

Eelnõu ei ole seotud ühegi hetkel menetluses oleva eelnõuga. Eelnõuga paralleelselt on Riigikogu menetluses meretöö seaduse ja meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse (56 SE) ja meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse (47 SE) eelnõud, mis on läbinud esimese lugemise.

Eelnõu koostamisel on arvestatud järgnevate Euroopa Liidu õigusaktidega:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 725/2004 laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta (edaspidi *määrus (EÜ) nr 725/2004*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2013/53/EL väikelaevade ja jettide kohta ning direktiivi 94/25/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (edaspidi *direktiiv 2013/53/EL*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (edaspidi *direktiiv 2009/45/EÜ*);
- Komisjoni direktiiv 2010/36/EL, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (edaspidi *direktiiv 2010/36/EÜ*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 782/2003 tinaorgaaniliste ühendite keelamise kohta laevadel (edaspidi *määrus (EÜ) nr 782/2003*);
- Komisjoni direktiiv 2011/15/EL, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem (edaspidi *direktiiv 2011/15/EL*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli (edaspidi *direktiiv 2009/16/EÜ*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 530/2012, topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/65/EÜ sadamate turvalisuse tugevdamise kohta (edaspidi *direktiiv 2005/65/EÜ*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 336/2006, mis käsitleb meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi rakendamist ühenduse piires ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EÜ) nr 3051/95;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (edaspidi *direktiiv 2008/106/EÜ*);
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/17/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem.

Eelnõu ei ole seotud Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammiga.

Käesoleva seadusega muudetakse MSOS-i 01.01.2019 redaktsiooni (RT I, 06.07.2018, 15), kaubandusliku meresõidu seaduse 01.01.2019 redaktsiooni (RT I, 12.12.2018, 42), riigilõivuseaduse 01.10.2019 redaktsiooni (RT I, 19.03.2019, 45) ja sadamaseaduse 24.03.2019 redaktsiooni (RT I, 15.03.2019, 13).

Seaduse vastuvõtmiseks on vajalik Riigikogu poolthääle enamus.

Eelnõu oli eelnõu koostamise alustamisel 2013. aastal märgitud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelnõude hulka, mille puhul ei rakendata uuendatud normitehnika eeskirjast tulenevaid väljatöötamiskavatsuse, kontseptsiooni, mõjude analüüsi ning mõjude järelhindamise kohta sätestatud nõudeid lähtuvalt hea õigusloome ja normitehnika eeskirja §-st 66.

2. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viiest paragrahvist. Paragrahv 1 käsitleb MSOS-i muutmist, § 2 kaubandusliku meresõidu seaduse muutmist, § 3 riigilõivuseaduse muutmist, § 4 sadamaseaduse muutmist ja § 5 sätestab seaduse jõustumisaja.

Paragrahv 1 – MSOS-i muutmine.

MSOS-i § 1 lõigetes 4 ja 4¹ tehakse esmalt redaktsiooniline muudatus seonduvalt MSOS-i § 19 muutmisega, asendades viite § 19 lõikele 7 viitega § 19 lõikele 8, mis MSOS-i muudatuse jõustumisel annab valdkonna eest vastutavale ministrile (eelnõu koostamise ajal majandus- ja taristuminister) volituse kehtestada sõjalaeva ja enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laeva side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded.

Samuti jäetakse lõigetest 4 ja 4¹ välja viide MSOS § 45 lõikele 4. 11. detsembril 2014. a vastu võetud MSOS-i muudatusega¹ muudeti § 45 lõige 4, mis käsitles väikelaevajuhtide ja muu veesõiduki juhtide keeldu juhtida veesõidukit joobeseisundis. Muudatuse kohaselt lisandusid §-i 45 lõiked 4¹ ja 4², milles sätestati alkoholijoobe definitsioon ja veesõiduki omaniku õigus kehtestada väiksemat alkoholisisalduse määra või alkoholitarbimise keeldu. 11. detsembri 2014. a muudatusega jäeti MSOS § 1 lõigete 4 ja 4¹ sõnastus muutmata, mistõttu kehtib sõjalaevadele ja päästetööde paatide juhtidele alkoholijoobe definitsioon ning veesõiduki omaniku õigus kehtestada alkoholitarbimise keeld, mitte aga keeld juhtida veesõidukit joobeseisundis, mistõttu on tegemist ebaselge regulatsiooniga. Võttes arvesse asjaolu, et sõjalaevadele ja päästetööde paatidele laienevad üldised veeteel liiklemise regulatsioonid ja MSOS-i § 45 lõige 4² võimaldab laevaomanikul või reederil kehtestada ka alkoholitarbimise keeldu (mida sõjalaevadel ja Politsei- ja Piirivalveameti laevadel rakendatakse), siis ei ole MSOS § 1 lõigetes 4 ja 4¹ esitatud välistus vajalik ning käesoleva muudatusega jäetakse vastav erisus seadusest välja.

MSOS-i § 1 täiendatakse lõikega 5¹ ja täpsustatakse MSOS-i kohaldamisala tulenevalt vajadusest reguleerida vaba aja veetmiseks kasutatavale üle 24-meetrise kogupikkusega laevale esitatavaid nõudeid. Vaba aja veetmiseks kasutatavale üle 24-meetrise kogupikkusega laevale ei kohaldata meresõiduohutuse korraldamise süsteemi nõudeid, turvalisuse nõudeid ja reisijateveo nõudeid. Nimetatud välistused tulenevad rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi *SOLAS*) konventsiooni kohaldamisala sätestava reegli I/3 punkti a alapunktist v, mille kohaselt ei kohaldata konventsiooni äritegevuseks mittekasutatavatele lõbusõidulaevadele, välja arvatud V peatükk, mis laieneb kõigile laevadele mistahes reisidel.

¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/130122014003>

Vaba aja veetmiseks kasutatav üle 24-meetrise kogupikkusega laev peab vastama kõigile ülejäänud laevale kehtestatavatele nõuetele (laevade ohutusnõuded, mehitamise nõuded, laevapere liikmete kvalifikatsiooninõuded ja vabaparda määramise nõuded), kuid sellisele laevale väljastatakse ainult merekõlblikkuse tunnistus, mõõtekiri ja ohutu mehitatuse tunnistus. Muudatusega kaasneb majanduslik mõju ja mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatus puudutab potentsiaalselt vähem kui viit Eestis registreeritud vaba aja veetmiseks kasutatavat üle 24-meetrise kogupikkusega laeva, millega ei veeta isikuid tasu eest. Samas muutub Eesti lipp sellistele laevadele atraktiivsemaks, mistõttu võib selliste laevade arv Eesti laevaregistris kasvada. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 2 täiendatakse punktiga 1¹ ja lisatakse MSOS-i teisaldatava ujuvvahendi mõiste. Erinevaid teisaldatavaid ujuvvahendeid kasutatakse palju ning seda mõistet kasutatakse nii MSOS-is kui teistes õigusaktides. Seni ei ole antud mõistet Eesti õigusaktides defineeritud, mistõttu puudub selge arusaam teisaldatava ujuvvahendi definitsioonist. Teisaldatava ujuvvahendi puhul on tegemist veesõidukiga, mis ei ole iseliikuv ning mida ei saa iseseisvalt sõiduks kasutada. Teisaldatavaks ujuvvahehendiks on näiteks praam – pukseeritav lai lamedapõhjaline madala süvisega laev, millega toimub lastivedu peamiselt siseveekogudel ja kaitstud merepiirkondades.

MSOS-i § 2 punktis 3 esitatud väikelaeva definitsiooni muudetakse ning sätte esimeses ja teises lauses tehakse redaktsioonilised muudatused. Kehtivas sõnastuses on väikelaeva kasutusala eraldi välja toodud sportimine – tegemist on aga üleliigse regulatsiooniga, kuna sportimine on samuti käsitletav vaba aja veetmisena (v.a juhul kui seda tehakse professionaalsel tasemel, misjuhul sellist laeva ei käsitata väikelaevana). Kehtivas sõnastuses esitatud täiend, mille kohaselt veesõiduk ei tohi vedada üle 12 reisija, ning sulgudes esitatud määratlus käib ainult veesõiduki kohta, millega korraldatakse tasu eest vabaajareise või mida renditakse vabaajareisideks või sportimiseks, mistõttu on kõnealune lauseosa tekstis vastavalt ümber tõstetud. Samuti jäetakse definitsioonist välja mittevajalik tingimus, et veesõidukit, mida esitletakse müügi eesmärgil, käsitatakse väikelaevana. Veesõiduki esitlemine müügi eesmärgil ei muuda selle kasutusotstarvet ehk väikelaev ei muutu laevaks ega vastupidi. Punkti 3 viimasest lausest jäetakse välja mõisted „purjejaht, võistlusjaht“ ja nende asemel kasutatakse mõistet „võistluspurjekas“. Eesti Jahtklubide Liit kui erialaliit märgistab ainult selliseid purjekaid, mis on mõeldud treeninguteks ja võistlemiseks. Võistluspurjekale paigaldatakse vastav märgistus nähtavale kohale ja märgistusel on ka kirje „võistluspurjekas“. Eelkõige on siin mõeldud Rahvusvahelise Purjetamisliidu (*International Sailing Federation, ISAF*) poolt tunnustatud paadiklasse (näiteks olümpiaklasse), kus toimub aktiivne treenimine ja võistlused. Kuid purjejaht on ennekõike väikelaev, mis peab olema registreeritud liiklusregistris või laevaregistris. Veeteede Ameti praktikas on esinenud juhtumeid, kus püütakse kasutada registreerimata purjejahti, viidates erialaliidu poolsele märgistusele. Väikelaeva definitsiooni muutmise eesmärgiks on eelkõige mõiste täpsustamine õigusselguse huvides.

MSOS-i § 2 punktis 5 sätestatud kiirreisilaeva mõiste viiakse vastavusse komisjoni direktiivi 2009/45/EÜ, mida on muudatud direktiiviga 2010/36/EL, artikli 2 punktis g esitatud mõistega. Direktiivi sõnastuse kohaselt on sõnaselgelt väljendatud välistused, mille puhul laeva kiirreisilaevaks ei loeta – vastavat täpsustust senikehtivas MSOS-i regulatsioonis ei ole.

MSOS-i § 2 täiendatakse punktiga 5¹ ja lisatakse MSOS-i õppelaeva mõiste, mis on kasutusel veeteetasu regulatsioonis MSOS-i §-s 50⁹ ning Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruses nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“. Nimetatud määrusega antakse õppelaevale õigus läbi viia laevapere liikmete meresõidupraktikat, kuid määratlemata on, milliseid laevu õppelaevana käsitatakse. Lisatava mõiste kohaselt on õppelaev laevapere liikmete väljaõppeks ja meresõidupraktika

omandamiseks kasutatav ning vastavalt seadistatud ja mehitatud laev. Veeteetasu regulatsiooni kohast soodustust on veeteetasu regulatsiooni jõustumisest arvates (alates 01.07.2013) saanud 11 laeva. Muudatuste eesmärgiks on suurendada õigusselgust ning tagada veeteetasu soodustuse ühetaoline kohaldamine.

MSOS-i § 2 punkt 11 tunnistatakse kehtetuks ja selles sisalduv laevatatavate sisevete mõiste viiakse eraldi § 2¹, kuna sisuliselt ei ole tegemist mõiste, vaid laevatatavate sisevete loeteluga.

MSOS-i § 2 punktides 13 ja 14 esitatud klassifitseeritud laeva ja klassifitseerimata laeva mõisted tunnistatakse kehtetuks, kuna tegelikkuses ei eksisteeri olukorda, kus laev kuuluks selgelt ainult klassifikatsiooniühingu või Veeteede Ameti järelevalve alla. Tulenevalt MSOS-i §-st 12 kuulub ka klassifitseeritud laev teatud juhtudel Veeteede Ameti järelevalve alla, samuti võib klassifitseerimata laev kuuluda osaliselt klassifikatsiooniühingu järelevalve alla, näiteks laeva seadmete osas. Seejuures tuleb MSOS-i § 19 lõike 1 kohaselt kõik laevad ehitada klassifikatsiooniühingute reeglite alusel. Eelnevast lähtuvalt puudub vajadus eristada laevu nende järelevalvealase kuuluvuse alusel. Eelnõuga jäetakse MSOS-ist välja klassifitseeritud ja klassifitseerimata laeva mõisted ja seaduse tekstis edaspidi nimetatud alusel laevu ei eristata. Kehtivas seaduses on kõnealused terminid kasutusel § 17 lõikes 4, § 19 lõigetes 6–6², § 44² lõikes 2 ja § 76 lõikes 2¹.

MSOS-i § 2 punktides 16 ja 23 tehakse redaktsioonilised muudatused seonduvalt MSOS-i § 2 punkti 11 kehtetuks tunnistamisega. Kuivõrd laevatatavate sisevete loetelu viiakse MSOS-i § 2¹, on vastavalt lühend „siseveed“ esitatud kõnealuses sättes. Eelnevast lähtuvalt tuleb MSOS-i § 2 punktides 16 ja 23 esitatud mõiste „sisevetel“ asemel kasutada „laevatatavatel sisevetel“.

MSOS-i § 2 punktis 18 tehakse redaktsiooniline muudatus, millega asendatakse definitsioonis esitatud mõiste „turvalisuse plaan“ mõistega „turvaplaan“. Mõiste „turvalisuse plaan“ on üksnes MSOS-i § 2 punktis 18 ning seaduses kasutatakse mujal terminit „turvaplaan“. Samuti on mõiste „turvaplaan“ kasutusel sadamaseaduses (edaspidi *SadS*) ja riigilõivuseaduses (edaspidi *RLS*). Seega on tegemist mõistete ühtlustamisega, et tagada õigusselgus MSOS-is ning MSOS-i kooskõla teiste seadustega.

MSOS-i § 2 punktis 25 esitatud ajaloolise laeva mõistet muudetakse ning tõstetakse vanusepiiri, millest alates võib laeva käsitada ajaloolise laevana. Seoses eesmärgiga ühtlustada ajaloolise laeva mõiste direktiivi 2009/45/EÜ artikli 3 punkti 2 alapunkti a alapunktis v sätetstatuga, mille kohaselt ei kohaldata direktiivi kohalikus rannasõidus sõitvatele reisilaevadele, mis on projekteeritud enne 1965. aastat, käsitatakse ajaloolise laevana laeva, mis on projekteeritud enne 1965. aastat. Nimetatud vanusepiir on esitatud üldjuhul „ajalooliste laevade“ mõistes seetõttu, et 1960. aasta SOLAS konventsioon jõustus 26. mail 1965. Tegemist on esimese kaasaegse SOLAS konventsiooniga, mille alusel suur osa ajaloolisi laevu ehitati. Enne 1960. aasta SOLAS konventsiooni jõustumist ehitatud laevu on kogu maailmas väga vähe säilinud ning üldjuhul seisavad nad kas kai ääres või kail või on sellisel määral ümber ehitatud, et neile kohaldub juba uuem SOLAS konventsioon. Samuti loobutakse reisilaevade ja muude laevade ajaloolise laevana käsitlemisel erisuste tegemisest ning edaspidi lähtutakse laevade puhul ühtsest vanusepiirist. Laeva või laevatüübi koopia ajaloolise laevana käsitlemisele lisatakse tingimus, mille kohaselt koopiana ehitatud laeval peab olema võimalik edasi anda ajaloolisi mereoskusi ja -tavasid. Samuti lisatakse võimalus ajaloolise laevana käsitada enne 1965. aastal ehitatud/projekteeritud laeva, mis võib olla näiteks ulatuslikult ümber ehitatud, kuid millel on merekultuuri ja -ajaloo säilitamise seisukohalt silmapaistev tähtsus. Muudatused on läbi arutatud ja kokku lepitud Eesti Ajalooliste Laevade Seltsiga. Laeva ajaloolisuse tõttu ei ole Veeteede Ametilt möönduste tegemist MSOS-i § 13 lõike 1 alusel seni taotletud. Muudatus puudutab potentsiaalselt Eestis registreeritud 35–50 aasta vanuseid reisilaevu ja 40–50 aasta

vanuseid kaubalaevu (sh laevaregistris ja liiklusregistris registreeritud alla 12-meetrised laevad ja väikelaevad, millele on väljastatud lisaks laeva tunnistused), millel on huvi ajaloolise laeva staatuse tõttu kasutada võimalust möönduste tegemiseks MSOS-i § 13 lõike 1 alusel.

MSOS-i § 2 täiendatakse punktiga 27¹ ja lisatakse MSOS-i ankruala mõiste. Mõiste „ankruala“ on MSOS-is kasutuses, kuid seni pole seda mõistena lahti seletatud, samuti on tekkinud probleeme mõistete „ankruala“ ja „ankrupaik“ eristamisel. „Ankruala“ on MSOS-i mõistes eripiirkond, mille määrab Veeteede Amet ankrus seismiseks. Tulenevalt Rahvusvahelise Hüdrograafiaorganisatsiooni (edaspidi *IHO*) navigatsioonikaartide koostamise eeskirjast on ankruala määratletud kui piiridega ankrukoht. „Ankrupaik“ nimetatud eeskirja mõistes on määratlemata piiridega mereala, kus laevadel on võimalik ankrusse jääda. Eestis ankrupaiku nimetatud eeskirja mõistes ei ole määratud, kuna laev võib ankrusse jääda vastavalt vajadusele mistahes sobival merealal, kus see pole keelatud. Ankrukoht on konkreetne koht ankrualas või ankrupaigas, kuhu laev ankrus laseb. Hetkel kasutatakse vääralt ankrukohta mõistet ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. oktoobri 2002. a määruses nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“ (edaspidi *lootsimise korra määrus*) – määruses on sisuliselt käsitletud ankrualasid. Pärast eelnõu vastuvõtmist korrigeeritakse mõistekasutust ka lootsimise korra määruses.

MSOS-i § 2 täiendatakse punktiga 44 ja lisatakse MSOS-i kohustusliku lootsimise piirkonna mõiste, kuna hetkel jääb MSOS-i sõnastusest selgusetuks, kas kohustusliku lootsimise piirkonnaks on MSOS-i § 54 lõikest 1 tulenevalt kogu sisemeri või mingi muu mereala. Seaduses on läbivalt kasutatud mõistet „kohustusliku lootsimise piirkond“, kuid mõistet ennast ei ole defineeritud. Lähtuvalt lootsimise korra määruse § 4 lõikest 2, millega on sadamate lähistel ning Väinameres ja Soela väinas kehtestatud lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad, loetakse kohustusliku lootsimise piirkonnaks nimetatud kohtade vahelist mereala. Muudatuste eesmärgiks on õigusselguse suurendamine.

MSOS-i täiendatakse §-ga 2¹, mille lõikes 1 esitatakse varem § 2 punktis 11 sätestatud laevatatavate sisevete loetelu. Sisevete loetelu esitatakse üldsätteid hõlmavas 1. peatükis, kuna antud loeteluga määratletakse muuhulgas seaduse kehtivusala. Paragrahvi 2¹ lõikega 2 lisatakse merega ühenduses olevate laevatatavate sisevete loetelu, millele on viidatud kehtiva seaduse § 45 lõikes 1, kuid mille sisu ei ole seni antud.

MSOS-i § 3 lõikeid 3 ja 3¹ muudetakse. Lõikes 3 sätestatud volitusnormi täpsustatakse selliselt, et see hõlmaks nii laevade mõõtmise kui ka mõõtekirja väljastamise korda ning mõõtekirjale kantavate andmete loetelu. Kehtiv volitusnorm ei võimalda kehtestada mõõtmise tingimusi ega mõõtekirjale kantavate andmete loetelu, mistõttu on vajalik volitusnormi laiendamine, et määrusega saaks asjaomase regulatsiooni kehtestada. Volitusnormi kohaselt kohaldatakse määrust alla 24-meetristele laevadele. Nimetatud määruse mõõtmise korra osa ei kohaldata alla 24-meetriste kalalaevade suhtes, kuna kalalaevade mõõtmist puudutav regulatsioon on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2017/1130 kalalaevade omaduste määratlemise kohta (edaspidi *määrus (EL) 2017/1130*). Nimetatud määruse kohaldamisele viitab muudetav MSOS-i § 3 lõige 3¹. Kuivõrd määrusest (EL) 2017/1130 ei tulene kalalaevade mõõtekirja vormi, kasutatakse kalalaevade puhul lõike 3 alusel antud määruses esitatud mõõtekirja vormi. Üle 24-meetriste laevade (sh kalalaevade) mõõtmise ja mõõtekirja väljastamise kord on reguleeritud rahvusvahelise laevade mõõtmise konventsiooniga. Volitusnormi täpsustamine ei too kaasa määruse olulist sisulist muudatust, kuna laeva mõõtmise regulatsioon on määrusega juba kehtestatud. Küll aga tunnistatakse kehtetuks määruse lisa (mõõtekirja vorm), kuna selle järgi puudub praktiline vajadus, sest määrusega on kehtestatud mõõtekirjal kajastatud andmete täpne andmete loetelu. Määruse

kavand on esitatud seletuskirja lisas. Sätete muutmise eesmärk on tagada seaduse kooskõla Euroopa Liidu õigusega ja seaduse rakendusaktide kooskõla seadusega.

MSOS-i § 3 lõike 4 muudatusega jäetakse sättest välja regulatsioon, mille kohaselt Veeteede Amet tunnustab volitatud klassifikatsiooniühingu poolt väljastatud tegevusluba isikule, kes valmistab tooteid või osutab teenuseid MSOS-i §-s 7 nimetatud tegevusvaldkonnas. Tulenevalt asjaolust, et MSOS-is puudub volitusnorm klassiühingu volitamiseks tegevuslube andma ning puudub ka vajadus neid selleks volitada (Veeteede Amet väljastab vastavaid tegevuslube ise), on tegemist üleliigse ja vastuolulise sättega. Muudatuse eesmärgiks on õigusselguse suurendamine.

MSOS-i § 3 täiendatakse lõikega 9 ning võimaldatakse laevale tunnistuste ja tõendite väljastamise ning väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamise eest ettenähtud riigilõivu võtta ka välisriigi lippu kandvatelt laevadelt juhul, kui Veeteede Amet neile tunnistusi või tõendeid väljastab. Samuti võimaldab säte võtta riigilõivu meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamise eest välislaevalt juhul, kui lipuriik palub Veeteede Ametil sellised tunnistused väljastada. Muudatusega ei kaasne majanduslikku mõju, kuna sihtrühm asub väljaspool Eestit. Muudatusega kaasneb mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Eeldatavalt ei väljastata välislaevadele aastas üle ühe meresõiduohutust tõendava tunnistuse, mille eest laekub riigilõivu 130 eurot, arvestades, et tunnistuse väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamisele kulub üks töötund. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 5¹ tunnistatakse kehtetuks, kuna tegemist on sättega, mis juba on muude MSOS-i regulatsioonidega kaetud ning mille rakendamises on toimunud sisulisi muudatusi. MSOS-i § 5¹ näeb ette kohustuse laeva kaptenil märkida laevaagendi olemasolul tema nimi lootsikviitungile ja Veeteede Ametile esitatavale laeva ülddeklaratsioonile. Ülddeklaratsioon esitatakse nii Veeteede Ametile kui ka teistele asjaomastele asutustele elektroonilise mereinfosüsteemi (edaspidi *EMDE*) kaudu ja seda teeb üldjuhul agent ise – samas on majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määruse nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“ § 8 lõikest 1 tulenevalt ülddeklaratsiooni esitamise õigus lisaks agendile *EMDE* kaudu ka reederil või laeva kaptenil. AS-le Eesti Loots esitatakse laeva agendi nimi majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“ § 1 lõikes 2¹ sätestatud lootsitellimusega.

MSOS-i § 6 lõike 6 muudatusega kehtestatakse alus riigilõivu võtmiseks reederi vastavuse tunnistuse, ajutise vastavuse tunnistuse ning laevale väljastatavate meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse ja ajutise meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse väljastamise eest. Seni on Veeteede Amet nimetatud tunnistuste väljastamise eest riigilõivu võtnud RLS-i § 189 lõike 1 alusel meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamise eest. Muudatus on vajalik õigusselguse huvides, et seaduses oleks selgelt välja toodud, milliste meresõiduohutust tõendavate tunnistuste eest riigilõivu võetakse. Näiteks 2017. aastal viidi läbi 14 reederi ISM (*International Safety Management*) auditit ja väljastati kolm ajutist vastavuse tunnistust (1 lk) ja kaks vastavuse tunnistust (2 lk). Samuti viidi läbi 10 laeva ISM auditit ja väljastati kuus ajutist meresõiduohutuse korraldamise tunnistust (1 lk) ja viis meresõiduohutuse korraldamise tunnistust (3 lk). Aastas laekub seega eeldatavalt umbes 150–200 eurot.

MSOS-i §-s 7 tehakse sisulisi muudatusi tegevuslubade regulatsiooniga seoses. Veeteede Amet analüüsis MSOS-is sätestatud tegevuslubade regulatsiooni ja hindamise tulemusel selgus, et mitmete tegevuslubade olemasolu ei ole hädavajalik ning et senine tegevusloa saamise protsess on selle taotlejatele pahatihti liiga bürookraatlik. Lisaks tuleb märkida, et ka teiste lähiriikide

praktika ei näe ette tegevusloa kohustust enamiku MSOS-i §-s 7 reguleeritud tegevusvaldkondade puhul.

Üleliigsete tegevuslubade vähendamine on seotud majandus- ja taristuministri eestvedamisel ja nelja ministri koostöös algatatud halduskoormuse vähendamise ehk nn nullbürokratia projektiga², mis algatati Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2015–2019 ning jätkus ka Vabariigi Valitsuse tegevusprogrammis 2016–2019. Nullbürokratia projekti eesmärk on vähendada ettevõtetele bürookraatlike nõudeid riigiga suhtlemisel – riigiga suhtlemine peab muutuma senisest oluliselt lihtsamaks ja vähemkoormavaks. Nullbürokratia teise etapi peamine eesmärk on lihtsustada turule pääsemise nõudeid ning muuta erinõuetega tegevusaladel ettevõtete tegevuskeskkond lihtsamaks ja ettevõtlikele vähem kulukaks. Selle käigus toimus kehtivate tegevuslubade ülevaatamine ning hindamine, kas tegevusload täidavad oma eesmärgi ning kas nende säilitamine senisel kujul on vajalik.

Pärast eelnõu jõustumist on tegevusluba nõutav järgmistel tegevusaladel tegutsemiseks:

1. laeva veealuse osa tuukriülevaatus ja veealune remontimine;
2. laeva raadiosideseadmete remontimine, kontrollimine ja kaldahooldus;
3. laeva päästeparvede, -vestide ja evakuatsioonisüsteemi valmistamine, remontimine, kontrollimine ja katsetamine;
4. väikelaevade ehitamine;
5. väikelaevajuhtide väljaõppe korraldamine;
6. MSOS 5. peatüki kohane laevapere liikme erialane ettevalmistamine, välja arvatud laevakoka koolitus;
7. jetijuhtide väljaõppe korraldamine;
8. reederi turvaülevaatus väljaõppe korraldamine;
9. sadama ja sadamarajatise turvaülevaatus väljaõppe korraldamine (sätestatakse eelnõus toodud sadamaseaduse (edaspidi SadS) muudatusena).

Pärast eelnõu jõustumist ei ole tegevusluba nõutav järgmistel tegevusaladel tegutsemiseks, kuid on vaja esitada majandustegevusteade:

1. kemikaalitanckerite lastioperatsioonide ülevaatus;
2. laevade agenteerimine.

Pärast eelnõu jõustumist ei ole tegevusluba nõutav järgmistel tegevusaladel tegutsemiseks:

1. laevaehituse ja -remondi ning laevade ümberehitus;
2. laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamine, kontrollimine, remontimine ning katsetamine;
3. navigatsioonivahendite valmistamine, remontimine, kontrollimine ja katsetamine;
4. laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamine ja laevade katsetamine;
5. hüdrograafiline mõõdistamine;
6. mereõppeasutuse kvaliteedisüsteemi auditeerimine;
7. väikelaevade remontimine, katsetamine ja tehniline ülevaatus;
8. laevade turvavarustuse paigaldamine ja hooldus.

MSOS-i § 7 punkt 1 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue laevaehituse ja -remondi ning laevade ümberehituse tegevusalal tegutsemisel, kuna sisuliselt on tegemist dubleeriva tegevusena riigipoolse topeltkontrolli näol. Laeva projekteerimise, ehitamise ja seadistamise nõuded on sätestatud MSOS-i §-s 19. Lõike 1 kohaselt tehakse seda asjaomaste rahvusvaheliste konventsioonide nõuete ning volitatud klassifikatsiooniühingute reeglite alusel. Järelevalvet laevade projekteerimise, ehitamise ja seadistamise üle teostab

² <https://www.mkm.ee/et/nullbuokraatia>

Veeteede Amet või volitatud klassifikatsiooniühing. Kui laev ei vasta nõuetele, ei väljastata sellele MSOS-i § 17 kohast laeva merekõlblikkuse tunnistust.

Täiendavalt teostavad Veeteede Amet ning volitatud klassifikatsiooniühing MSOS-i § 12 lõike 3 kohaselt Eestis registreeritud laeva tehnilist järelevalvet. Tehniline ülevaatus korraldatakse rahvusvaheliste konventsioonide ning MSOS-iga kehtestatud ulatuses ja tähtaegadel, seejuures viiakse esmane ülevaatus läbi enne laeva kasutusele võtmist. Seega on siin oluline asjaolu, et Veeteede Amet või volitatud klassifikatsiooniühing on Eestis registreeritud laeva üle vaadanud ja väljastanud kõik asjakohased tunnistused. Seda tehakse sõltumata sellest, kas laeva ehitajal oli vastav tegevusluba olemas. Ka rahvusvaheliselt ei ole ette nähtud, et laeva ehitamiseks peab olema tegevusluba – SOLAS konventsioon sätestab üksnes seda, et laev peab olema ehitatud vastavuses tunnistatud klassiühingu nõuetega või riikliku mereadministratsiooni samaväärsete nõuetega.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 52 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 9 luba) laevaehituse ja -remondi ning laevade ümberehituse tegevusalal tegutsemiseks.

MSOS-i § 7 punkt 2 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamise, kontrollimise, remontimise ning katsetamise tegevusalal tegutsemisel. Ka siin jäetakse loakohustus seadusest dubleerimise tõttu välja. Laeva tehniline järelevalve hõlmab MSOS-i § 12 lõike 1 kohaselt ka laeva ning selle seadmete ja varustuse vastavuse kontrollimist rahvusvahelistes konventsioonides ning MSOS-is sätestatud nõuetele, samuti MSOS-i § 19 lõigetest 2 ja 3 tulenevat üldist kohustust teostada järelevalvet laeva seadistamise üle. Teisisõnu kontrollitakse laeva esmasel ülevaatusel enne selle kasutusele võtmist ning ka hilisematel ülevaatusel laeva seadmeid ja varustust sõltumata sellest, kas ettevõtjal on vastav tegevusluba olemas.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 60 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 10 luba) laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamise, kontrollimise, remontimise ning katsetamise tegevusalal tegutsemiseks.

MSOS-i § 7 punkt 4 muudetakse ja selles sätestatakse laeva raadiosideseadmete remontimise, kontrollimise, katsetamise ja kaldahoolduse tegevusloaga seonduv. Sätte kehtiv sõnastus hõlmab nii raadioseadmete kui ka pääste- ja tuletõrjevahenditega seotud tegevusluba. Praktikas ei ole need valdkonnad omavahel kuigivõrd seotud – st näiteks raadioseadmetega seotud tegevusluba taotleval isikul ei ole üldjuhul puutumust pääste- ja tuletõrjevahenditega, mistõttu on otstarbekam vastavaid tegevuslube seaduses eristada. MSOS-i § 7 punktis 4 täpsustatakse, et tegevusluba peab olema laeva raadiosideseadmete remontimisel, kontrollimisel, katsetamisel ja kaldahooldusel. Veeteede Ametil on järelevalvefunktsioonist tulenevalt oluline omada piisavat infot valdkonnas tegutsevatest ettevõtjatest ja nende töö kvaliteedist. Samuti tuleb arvestada, et laeva raadioseadmete kontrollimise jm tegevusloaga ettevõtjad tegutsevad järelevalveasutuse huvides. Navigatsiooniseadmete valmistamisel, remontimisel, hooldamisel ja katsetamisel ei ole loakohustus edaspidi enam vajalik, kuna puuduvad konkreetset nõuded, mis on tegevusloa saamise eelduseks.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 27 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 2 luba) laeva raadiosideseadmete, navigatsiooni-, pääste- ja tuletõrjevahendite ning tulekaitsekonstruktsioonide valmistamise, remontimise, kontrollimise ja katsetamise ning raadiosideseadmete kaldahoolduse tegevusalal tegutsemiseks.

MSOS-i § 7 täiendatakse punktiga 4¹, milles reguleeritakse laeva päästeparvede, -vestide ja evakuatsioonisüsteemi valmistamise, remontimise, kontrollimise ja katsetamise tegevusloaga seonduvat. Kui kehtiv MSOS-i § 7 punkt 4 viitab päästevahenditele üldiselt, siis lisatavas sättes täpsustatakse, milliste päästevahendite puhul on tegevusloa olemasolu vajalik. Sellisteks päästevahenditeks on päästeparved ja -vestid, samuti evakuatsioonisüsteem, mille abil pääsevad inimesed laevatekilt kiiresti päästeparvele. Nende päästevahendite puhul tuleb kontrollida ka SOLAS konventsioonist tulenevate erinõuete täitmist, mis on tegevusloa saamise aluseks. Sellisele varustusele on kehtestatud nõuded majandus- ja kommunikatsiooniministri määrusega „Laevade ohutusvarustusele esitatavad nõuded, ohutusvarustuse nõuetele vastavuse tõendamise ja märgistusega varustamise kord, vastavusmärgi vorm, ohutusvarustuse katsetamise ja laevale paigaldamise kord ning laeva ohutusvarustuse tunnistuse vorm ja selle väljastamise kord“. Lisaks sätestab MSOS-i § 19¹ lõige 1, et turule lasta või laeva pardale paigaldada võib ainult MSOS-i nõuetele vastavat laeva ohutusvarustust, mille nõuetele vastavus on tõendatud määruses ettenähtud korras. Muudele päästevahenditele, näiteks päästepaatidele ja -ülikondadele (hüdroülikondadele) tegevusloa nõue edaspidi ei kohaldu. Samuti pole Veeteede Ameti väljastatav tegevusluba enam nõutav tuletõrjevahenditele ja tulekaitsekonstruktsioonidele, kuna need tegevusalad on reguleeritud tuleohutuse seadusega.

MSOS-i § 7 punkt 5 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamise ja laevade katsetamise tegevusalal tegutsemisel. Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 29 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamise ja laevade katsetamise tegevusalal tegutsemiseks. Laeva tehnilise dokumentatsiooni esitamist reguleerib MSOS-i § 14 lõige 1, mille kohaselt tuleb Eestis registreeritava või registreeritud ehitatava või ümberehitatava laeva tehniline dokumentatsioon esitada Veeteede Ametile läbivaatamiseks ning kooskõlastamiseks enne ehitamise alustamist. Esitatavate dokumentide loetelu on sätestatud MSOS-i § 14 lõike 3 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri määruses „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu ja dokumentide esitamise kord“. Tehnilise dokumentatsiooni esitamise ja kooskõlastamise puhul ei ole sisuliselt oluline, kas ettevõtjal on vastav tegevusluba või mitte – Veeteede Amet kontrollib dokumentatsiooni igal juhul.

MSOS-i § 7 punkt 6 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue kemikaalitankerite lastioperatsioonide ülevaatus tegevusalal tegutsemisel ning see asendatakse teatamiskohustusega. MSOS-i § 7 punkti 6 kohaselt peab ettevõtjal olema tegevusluba kemikaalitankerite lastioperatsioonide ülevaatus tegemiseks. Ühtegi vastavat tegevusluba väljastatud ei ole. 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL konventsioon) II lisast, mis reguleerib reostuse vältimist vedelate kahjulike ainete mahtveol, tuleneb nõue, et konventsiooniosalise riigi valitsus nimetab või volitab ülevaatajad vastava kontrollmeetme rakendamiseks. Teisisõnu ei tulene konventsioonist otseselt tegevusloa nõuet, mistõttu on võimalik asendada tegevusloa kohustus seaduses teatamiskohustusega. Praktilise vajaduse puuduse tõttu ei ole sellist tegevusluba kordagi taotletud, puuduvad ka ülevaatus tegelevad ettevõtjad. Ülevaatajat saab asendada Veeteede Ameti järelevalveametnik, kel on MSOS-i § 42 lõike 2¹ kohaselt pädevus ülevaatus läbi viia.

MSOS-i § 7 punkt 7 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue hüdrograafilise mõõdistamise tegevusalal tegutsemiseks. Arvestades, et kehtiva MSOS-i kohaselt tuleb hüdrograafilised mõõdistustööd Veeteede Ametiga kooskõlastada ning ametlikus navigatsiooniteabes võib kasutada ainult Veeteede Ameti poolt heaks kiidetud mõõdistustööde andmeid, siis sellega on tagatud hüdrograafiliste mõõdistustööde vastavus ning puudub vajadus

eraldi tegevusloa omamiseks hüdrograafiliste mõõdistustööde teostamiseks (vt nimetatuga seondult seletuskirjas MSOS-i § 47 muudatuse selgitusi). Hüdrograafilise mõõdistamise tegevusvaldkonnas on väljastatud seitse tegevusluba (väljastatud aastatel 2003–2004). Saamatajääv tulu riigilõivudest on suurusjärgus null eurot, arvestades, et tegevusluba on tähtjatu ning uusi tegevusloa taotlejaid antud tegevusalal lisandub väga vähe. Muudatusega kaasneb väheoluline mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seaduse mõjude peatükis.

MSOS-i § 7 punkt 8 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue mereõppeasutuse kvaliteedisüsteemi auditeerimise tegevusalal tegutsemiseks. Arvestades, et MSOS seab nõuded mereõppeasutuse kvaliteedisüsteemile, mis peab olema sertifitseeritud ning mille vastavust hindab akrediteeritud audiitor, ei ole täiendava tegevusloa väljastamine põhjendatud ja vajalik. Ühtegi vastavat tegevusluba väljastatud ei ole, mistõttu omab muudatus potentsiaalselt positiivset mõju uutele kvaliteedisüsteemi auditeerivatele ettevõtetele, kes ei vaja enam auditi teostamiseks tegevusluba (seega väheneb halduskoormus nimetatud ettevõtjatele).

MSOS-i § 7 punkti 9 muudetakse ja sätestatakse loakohustusega tegevusalana vaid väikelaeva ehitamine. Loakohustusega tegevusalade hulgast jäetakse välja väikelaevade tehniline ülevaatus, kuna tegemist on riikliku järelevalve objektiga, mis on vajalik turujärelevalve tagamiseks. Sellest tulenevalt ei volitata nimetatud tegevust ka eelnõu jõustumise järel eraõiguslikele isikutele.

Loakohustusega tegevusalade hulgast jäetakse välja väikelaeva remontimine ja katsetamine. Väikelaeva remontimine on tegevus, mis ei eelda olemuslikult tegevusluba. Praegu peab taotleja esitama majandustegevuse registri kaudu Veeteede Ametile taotluse, milles esitab oma nime, isikukoodi ja aadressi. Samas puuduvad reaalsed kriteeriumid ja nõuded, mille järgi oleks võimalik väikelaevade remontimise pädevust hinnata – erinevalt nt väikelaevade ehitamisest, kus kehtib ühtlustatud õigusakt Euroopa Liidu tasandil. Uute nõuete kehtestamine väikelaeva remontimisele oleks aga nõude adressaadile koormav ning seega vastuolus nullbürookraatia projekti üldise eesmärgiga. Samuti ei oleks see kooskõlas ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2013/53/EL väikelaevade ja jettide kohta ning direktiivi 94/25/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (edaspidi *direktiiv 2013/53/EL*). Seejuures tuleb täpsustada, et direktiivi 2013/53/EL kohaselt hõlmab väikelaeva ehitamine ka selle olulist ümberehitamist. Oluliseks ümberehitamiseks loetakse veesõiduki käitamishandite muutmist, millega kaasneb oluline mootori muutmist, või muudetakse veesõidukit nii suures ulatuses, et see ei pruugi vastata direktiivis sätestatud kohaldatavatele olulistele ohutus- ja keskkonnanõuetele. Kui tegemist ei ole veesõiduki olulise ümberehitamisega, vaid lihtsamate remonditöödega, siis sel juhul direktiivi 2013/53/EL ei kohaldu ja tegevusluba ei ole vaja. Väikelaeva katsetamine on väikelaeva ehitaja või tootja kohustus enne toote turule laskmist ja seega saab olla seotud üksnes väikelaevade ehitamise tegevusloaga.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 77 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 13 tegevusluba) väikelaevade ehitamise, remontimise, katsetamise ja tehnilise ülevaatus tegevusalal tegutsemiseks. Muudatusega kaasneb mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele ning majanduslik mõju. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 7 punkt 11 sõnastatakse selguse huvides ümber (kehtiva sõnastuse järgi on tegevusalaks tasemeõppe (kutse- ja kõrgharidus) ning täienduskoolituse korraldamine laevapere liikmetele) ja lisatakse täiendus, millega jäetakse loakohustusega tegevusalade loetelust välja laevakoka koolituse korraldamine. Laevakoka koolitamiseks ei ole loakohustus

vajalik, kuna koka väljaõpe toimub üldise koolitusena, mitte laevapere liikme erialase koolitusena. Oluline on märkida, et seni pole MSOS-i sõnastus ka laevakoka koolituse puhul tegevusluba sõnaselgelt nõudnud, kuid kuna laevapere liikmeteks on ka laevakokad, siis võib tõlgendada kehtivat MSOS-i § 7 punkti 11 selliselt, et see laieneb ka laevakoka koolitustele. Seni ei ole ühtegi laevakoka koolitust läbiviivale ettevõtjale tegevusluba antud ning neid ei ole ka Veeteede Ametist taotletud. Muudatus kaotab tarbetu nõude, mida tegelikkuses ei ole rakendatud. Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 7 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) tasemeõppe (kutse- ja kõrgharidus) ning täienduskoolituse korraldamine laevapere liikmetele tegevusalal tegeutsemiseks.

MSOS-i § 7 punkt 13 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue laevade turvavarustuse paigaldamise ja hoolduse tegevusalal tegutsemiseks. Säte jäetakse MSOS-ist välja, kuna kohustus kontrollida turvalisust tagavaid seadmeid ja varustust tuleneb MSOS-i § 11¹ lõikest 2 sõltumata sellest, kas turvavarustuse paigaldanud või hooldaval ettevõtjal on tegevusluba olemas. Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 7 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) laevade turvavarustuse paigaldamise ja hoolduse tegevusalal tegutsemiseks.

MSOS-i § 7 punkti 14 muudetakse ja sättest jäetakse välja viide laeva turvaülemale väljaõppe korraldamise tegevusalale, kuna laeva turvaülem on laevapere liige ning tema väljaõppe korraldamine on reguleeritud MSOS-i 5. peatükiga (§ 20 lõige 1), mistõttu see on juba hõlmatud § 7 punktis 11 nimetatud laevapere liikmete erialase ettevalmistamise tegevusalaga. Praegu MSOS § 7 p-s 14 sätestatud sadama ja sadamarajatise turvaülemale väljaõppe korraldamise tegevusloa nõue viiakse üle SadS-sse, kuna vastaval tegevusalal tegutsemise regulatsioon kuulub selle seaduse reguleerimisalasse. Eelnevast lähtuvalt jääb võrreldes senikehtinud § 7 lõikega 14 MSOS-is kehtima reederit turvaülemale väljaõppe korraldamise tegevusloa nõue.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 2 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) reederit ning laeva, sadama ja sadamarajatise turvaülemale väljaõppe korraldamise tegevusalal tegutsemiseks.

MSOS-i § 7 punkt 15 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja tegevusloa nõue laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks (ja see asendatakse teatamiskohustusega). Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 122 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 11 tegevusluba) laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks. Vaatamata tegevusloa kohustusele ei ole agentidele praktikas kehtestatud kvalifikatsiooni tõendavaid erinõudeid, näiteks erialase koolituse või eksami läbimise nõuet. Agent esindab oma tegevuses laeva reederit, kellega tal on sõlmitud eraõiguslik leping – teisisõnu on tegemist küsimusega, mida ei ole tarvis riiklikul tasandil õigusaktiga reguleerida. Kuna ülevaade tegutsevatest agentidest on praktikas siiski vajalik, muudetakse laevade agenteerimine teavitamiskohustuseks – tegevust alustav füüsiline või juriidiline isik peab esitama Veeteede Ametile majandustegevusteate. Tulenevalt muudatusest tuleb majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“ § 1 lõikest 2 välja jätta viide Eestis tegevusluba omavale laevaagendile.

MSOS-i § 9 lõige 3 muudetakse ja sõnastatakse, et kui isik taotleb § 7 punktides 4 ja 4¹ nimetatud tegevusluba, peab ta taotlusele lisama koopia seadme, vahendi või süsteemi tootja loast või tunnistusest toote hoolduse, kontrolli või remondi tegemiseks, kui tal selline luba või tunnistus on. Täpsustus on tehtud eelkõige selguse huvides, sest muude tegevusalade puhul ei ole viide seadmete tootjale asjakohane. Üldjuhul ei anna raadioside seadmete või

päästevahendite valmistajatehas isikule õigust nende seadmeid hooldada või remontida, kui isik pole vastavat väljaõpet saanud.

MSOS-i § 9 täiendatakse lõikega 3¹ ja sätestatakse, et § 7 punktis 4¹ nimetatud päästeparvede, -vestide ja evakuatsioonisüsteemi valmistamise, remontimise, kontrollimise ja katsetamise tegevusloa taotlemisel lisatakse taotlusele andmed kõnealuste päästevahendite hooldusjaama kohta, mis peab vastama SOLAS konventsioonist tulenevatele nõuetele. Veeteede Amet kontrollib tegevusloa taotluse menetlemisel erinõuete täitmist lähtudes SOLAS konventsiooni III peatüki reegli 20 lõikest 8.1, mis sätestab nõuded päästevahendite hooldusele ja kontrollile. Konventsiooni kohaselt tuleb päästevahendeid hooldada heakskiidetud hooldusjaamas, kus on kohased seadmed ning vastava väljaõppe saanud personal. Täpsemad nõuded hooldusjaamadele on sätestatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) assamblee resolutsioonis A.761(18). Kõnealune resolutsioon määratleb täpsemad kriteeriumid, millele hooldusjaam peab vastama, samuti päästevahendite hoolduseks vajalikud katsed ja protseduurid.

MSOS-i § 9 lõige 4 muudetakse tulenevalt MSOS-i § 7 punkti 11 muudatusest. Varasemalt tekstina esitatud tegevusalade asemel on ümbersõnastatud lõikes esitatud konkreetsed viited §-s 7 nimetatud tegevusaladele, mille tegevusloa taotlemisel tuleb taotlusele lisada õppekavad, tehniliste õppevahendite ja valmendite loetelu ning õppejõudude nimekiri. Tehniliste vahendite hulka kuuluvad näiteks klassikalised stendid, maketid laevade jõu-, elektri-, külmutus, juhtimis- ja navigeerimisseadmed, arvutid, arvuti testprogrammid või projekteerimisprogrammid (Auto-Cad teoreetiliste jooniste tarvis), õppeotstarbelised filmid, laevades kasutatavad raadiosideseadmed, päästevahendid, aga samuti esitlusvahendid, nagu skannerid, printerid, fotokaamerad, LCD-projektorid, ekraanid, tahvlid ja muud IMO mudelkursustes nimetatud õppevahendid.

MSOS-i § 9 täiendatakse lõikega 6, milles esitatakse § 10 praegune tekst. Muudatus on vajalik, et teatamiskohutusega tegevusalade nimekiri oleks võimalik esitada seaduse ülesehituse seisukohalt loogilises asukohas ehk pärast tegevuslubade regulatsiooni.

MSOS-i § 10 pealkiri ja tekst muudetakse ja selles loetletakse teatamiskohustusega tegevusalad. Teatud tegevusalad, mis on praegu hõlmatud loakohustusega, muutuvad teatamiskohustusega tegevusaladeks, st majandustegevusega alustamiseks piisab tegevusloa taotlemise asemel teate esitamisest. Ettevõtja peab esitama Veeteede Ametile majandustegevusteate kemikaalitankeerite lastioperatsioonide ülevaatus (praegu MSOS-i § 7 punkt 6) ja laevade agenteerimise (praegu MSOS-i § 7 punkt 15) tegevusaladel tegutsemiseks. Ettevõtja esitab majandustegevusteates majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse (edaspidi *MsüS*) §-s 15 nimetatud andmed (ettevõtja nimi, registrikood, kontaktandmed jne). Majandustegevuse nõuete täitmist eelnevalt ei kontrollita ning kande puudumine ei tähenda tegutsemise keeldu.

Eestis puuduvad praegu kemikaalitankeerite lastioperatsioonide ülevaatuslega tegelevad ettevõtjad ning ka vastavad kvalifikatsiooninõuded, mistõttu ei ole loakohustus praktikas otstarbekas. Mõistlik oleks see asendada teatamiskohustusega, mis võimaldab anda ülevaate turul tegutsevatest ettevõtjatest.

Laevaagendid kasutavad oma igapäevatoos laevakülastusega seotud andmete esitamisel elektroonilist mereinfosüsteemi (EMDE), mida haldab ja millele annab juurdepääsu Veeteede Amet. EMDE toimingute analüüsi kaudu on võimalik teostada agentide üle järelevalvet – kui selgub, et mõni agent ei täida EMDE-t korrektelt, siis võetakse agendiga ühendust, selgitatakse nõudeid ja viiakse vajadusel läbi koolitusi. EMDE kaudu edastatav info esitatakse ka muudele

riigiasutustele (Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet jt), mis suurendab vajadust omada korrektset ülevaadet tegevusalal tegutsevatest laevaagentidest.

MSOS-i § 11¹ lõike 5¹ esimeses lauses ja § 11¹³ lõike 4 teises lauses asendatakse sõnad „riiklikku järelevalvet“ sõnaga „haldusjärelevalvet“. Hetkel viitavad MSOS § 11¹ lõike 5¹ ja § 11¹³ lõike 4 sõnastused asjaolule, et volitatud turvalisusorganisatsiooni tegevuse üle teostab riiklikku järelevalvet Veeteede Amet. Arusaadavalt teostab aga volitatud turvalisusorganisatsioon haldusülesandeid, mistõttu ei ole kohane nende üle ka riikliku järelevalve teostamine (korrakaitseaduse § 1 lõige 7) vaid haldusjärelevalve teostamine. Tegemist on redaktsioonilise muudatusega, muudatusel puudub sisuline mõju.

MSOS-i § 11¹ lõike 8 muudatusega jäetakse volitusnormist välja laeva turvalisuse tunnistuse vormi kehtestamise kohustus, kuna rahvusvaheliste tunnistuste vorme ei ole vaja riigisiselt täiendavalt kehtestada. Kehtiva MSOS-i § 11¹ lõike 4 kohaselt väljastab Veeteede Amet turvaülevaatuse edukalt läbinud Eestis registreeritud laeva kohta rahvusvahelise laeva turvatunnistuse ning sama paragrahvi lõikest 7 tulenevalt peab laeval olema SOLAS ja selle konventsiooni alusel kehtestatud „Rahvusvahelise laeva ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksis“ nimetatud tunnistused. Seega tuleb laeva turvatunnistuse väljastamisel lähtuda 1974. aasta SOLASe ja rahvusvahelise laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksi (edaspidi *ISPS koodeks*) vormikohasest turvatunnistusest. Muudatus vähendab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töökoormust, kuna kaob vajadus uuendada siseriiklikes õigusaktides rahvusvaheliste tunnistuste vorme, mida rahvusvahelisel tasandil muudetakse ja täpsustatakse võrdlemisi tihti. Seletuskirja lisas on esitatud kõnealuse rakendusakti kavand, milles sisuliste muudatustena on määrusest välja jäetud tunnistuste vormid.

MSOS-i § 11¹ lõike 10 muudatusega kehtestatakse alus riigilõivu võtmiseks laeva turvatunnistuse ja ajutise turvatunnistuse väljastamise eest. Vastavas osas muudetakse MSOS-i muudatustega koos ka RLS-i. Seni on Veeteede Amet nimetatud tunnistuste väljastamise eest riigilõivu võtnud RLS-i § 189 lõike 1 alusel meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamise eest. Muudatus on vajalik õigusselguse huvides, et seaduses oleks selgelt välja toodud, milliste meresõiduohutust tõendavate tunnistuste eest riigilõivu võetakse. 2017. aastal väljastati näiteks viis turvatunnistust ja 6 ajutist turvatunnistust. Rahvusvahelise turvatunnistuse maht on 4 lk, ajutisel turvatunnistusel on 1 lk, seega aastas laekub riigilõivuna eeldatavalt 150–200 eurot.

MSOS-i § 11² tunnistatakse kehtetuks. Kõnealuse sätte kohaselt võtab Eesti riigilippu kandvalt laevalt turvahäire vastu politseiasutus, teavitades sellest kohe Veeteede Ametit. Vajaduse korral teavitab Veeteede Amet välisriiki, mille läheduses turvahäire edastanud laev asub. Saades teabe välisriigi lippu kandva laeva turvahäire edastamisest, teavitab Veeteede Amet sellest kohe laeva lipuriiki ja vajaduse korral välisriiki, mille läheduses turvahäire edastanud laev asub. Laeva turvahäire on turvaohu ilmlemisel vastava tehnilise süsteemi sisse lülitamisel edastatav varjatud (automaatne) signaal, mille kasutamist reguleerivad määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa 1 reegel 6 ning SOLAS konventsiooni peatüki XI-2 regulatsioon 6. Nimetatud konventsiooni peatüki XI-2 regulatsiooni 6 lõike 2 alapunkti 1 kohaselt määratleb konventsiooni osalisriik asutuse, kes on kontaktpunktiks laeva turvahäire vastuvõtmisel. Tulenevalt määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa 6 regulatsioonist 13 on liikmesriikidel kohustus teatavaks teha nende asutuste nimed ja kontaktandmed, kes on määratud olema kogu aeg kättesaadavad, et võtta vastu laevalt maale edastatavaid turvahäireid ja nendele vastavalt tegutseda. Turvahäire vastuvõtmise regulatsiooni näol on tegemist riigiasutuste vahelise teabevahetusega. Arvestades, et laeva turvahäire vastuvõtmine ning sellest teavitamine on turvateabe edastamise ja vastuvõtmise korra osaks ning nimetatud korra kehtestamise volitus on MSOS-i § 11³ lõikest 5 tulenevalt antud Vabariigi Valitsusele, tuleb vastav sätte MSOS-is kehtetuks tunnistada.

MSOS-i § 11³ lõige 3 tunnistatakse kehtetuks. Kehtiva sätte kohaselt teavitab Eesti riigilippu kandval laeval kehtivast turvatasemest ja turvataseme muutumisest reederit Veeteede Amet. Määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa 1 reegli 3 lõike 1 kohaselt kehtestavad valitsusorganid turvalisuse taseme ja tagavad teabe edastamise turvalisuse taseme kohta nende lipu all sõitvatele laevadele. Kui turvalisuse taset muudetakse, ajakohastatakse vastavalt asjaoludele teavet turvalisuse taseme kohta. Tulenevalt MSOS-i § 11³ lõikest 5 kehtestab turvateabe edastamise ja vastuvõtmise korra Vabariigi Valitsus määrusega. Arvestades, et MSOS-i § 11³ lõikes 3 nimetatud teavitamiskohustus on turvateabe edastamise ja vastuvõtmise korra osaks ning nimetatud korra kehtestamise volitus on antud Vabariigi Valitsusele, tuleb vastav sätte MSOS-is kehtetuks tunnistada.

MSOS-i § 11³ täiendatakse lõikega 6 ja määratakse ISPS koodeksi A-osa punkti 5.7 nõude täitmiseks laeval turvadeklaratsioonide säilitamise tähtaeg kolm aastat. ISPS koodeksi punkti 5.7 kohaselt peab administratsioon määrama konkreetse tähtaja turvalisuse deklaratsioonide hoiustamiseks, kuid seni ei ole nimetatud tähtaega õigusaktis määratletud. Tulenevalt ohutuse kaalutlustest sätestatakse seaduses nõue hoida iga turvadeklaratsiooni kolm aastat. Eesti laevaomanikud on seni juhitud Veeteede Ameti 6. juuli 2015. a ringkirjast nr 5-1-7/2145³, mille järgi on kohustus säilitada deklaratsioone nii sadamas kui laeval kolm aastat, millest tulenevalt on sama tähtaeg sätestatud ka laevade turvaplaanides. Kuna laevaomanikud on praktikas järginud Veeteede Ameti juhiseid, siis muudatus ei oma laevaomanikele mõju.

MSOS-i §-d 11⁸–11¹² tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja kohalikus rannasõidus sõitvate laevade turvanõuete regulatsioon. Määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõike 3 kohaselt pidid liikmesriigid pärast kohustuslikku turvariski hindamist otsustama, millisel määral nad kohaldavad 1. juuliks 2007. a määruse sätteid eri kategooriasse kuuluvate, riigisiseseid teenuseid osutavate ja lõikes 2 osutamata laevade, nende ühingute ja neid teenindavate sadamarajatiste suhtes. Liikmesriigid peavad sellised otsused perioodiliselt vähemalt iga viie aasta järel üle vaatama. Veeteede Amet kui pädev asutus määras tehtud riskianalüüsi põhjal 2007. aasta alguses, millistele laevadele ja millises mahus ISPS koodeks rakendub ja millistele minimaalsetele ISPS koodeksist tulenevatele turvanõuetele peavad vastama I ja II kategooria laevad kohalikus rannasõidus. Vastavad nõuded kehtestati MSOSi 2. jaanuaril 2011. a jõustunud muudatusega (RT I, 22.12.2010, 1) seaduse §-des 11⁸–11¹². ISPS koodeksi turvanõuete näol on tegemist kõrgendatud nõuetega, nt teistes Läänemere maades selliseid nõudeid kohalikus rannasõidus (st riigisiselt) sõitvatele laevadele ei rakendatud.

Pärast 2007. a riskianalüüsi viis Veeteede Amet 2012. ja 2017. aastatel määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõike 3 alusel läbi uued riskianalüüsid, mille tulemusel ning teiste riikide (eelkõige Soome ja Läti, kellega meil on meritsi kõige tihedam kokkupuude) kogemust arvestades leiti, et turvalisuse nõudeid ei ole kohalikus rannasõidus sõitvatele laevadele otstarbekas kohaldada. Nõuded kaotatakse, kuna rahvusvahelist kohustust rakendada neid nõudeid kohalikus rannasõidus ei ole, riigisiselt on turvariskid sellistele laevadele väga väikesed (turvaintsidente ISPS koodeksi mõistes ei ole meil esinenud) ning sellistele laevadele kehtestatud turvanõuded vähendatud mahus ei taga sisuliselt suuremat turvalisust võrreldes olukorraga, kus nimetatud nõudeid ei ole. Samuti on arvestatud Soome ja Läti praktikaga, seal ei ole vastavate nõuete mittekehtestamine toonud kaasa mereturvalisuse ohu suurenemist ega turvajuhtumite arvu kasvu.

Juhul kui ISPS koodeksi nõudeid rakendav rahvusvahelist sõitu tegev laev peab olema kontaktis nõudeid mitterakendava kohaliku rannasõidu laevaga (nt punkrilaev) või silduma

³ <http://www.vta.ee/public/Ringkiri2145.PDF>

sadamarajatises, mis ei oma turvatunnistust, siis selle rahvusvahelisi reise tegeva laeva initsiatiivil sõlmitakse turvalisuse deklaratsioon, kus kirjeldatakse sellise kontakti jaoks vajalikud turvameetmed kummagi osapoole jaoks.

Muudatus puudutab umbes 30 kohalikus rannasõidus sõitvat üle 500-se kogumahutavusega laeva ja alla 500-se kogumahutavusega laeva, mis veab üle 250 reisija, ning A-klassi reisilaevaga või SOLAS konventsiooni nõuetele vastava laevaga liidestuvat laeva. Edaspidi ei nõuta sellistelt laevadelt tehniliste ülevaatuste käigus turvaülevaatusi, reederi ja laeva turvaülema ametikohti, laeva turvaplaani ja turvajuhendi koostamist ning nende Veeteede Ametiga kooskõlastamist. Samuti ei pea laevas läbima turvaõppusi ja turvaharjutusi. Muudatusega kaasneb majanduslik mõju ja mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 12 lõige 3 muudetakse ja täiendatakse selliselt, et volitatud klassifikatsiooniühingule antakse õigus teostada tehnilist ülevaatus ka alla 500-se kogumahutavusega laevale ning riigihaldusülesandeid täitvale laevale, siseveelaevale, ajaloolisele laevale ja teisaldatavale ujuvvhendile, kui reeder seda soovib. Kehtiv seadus on selles osas reederi jaoks liigselt piirav ja ei vasta tegelikule olukorrale, kus ka alla 500-se kogumahutavusega laevad kuuluvad volitatud klassifikatsiooniühingute ülevaatus alla.

MSOS-i § 12 lõikest 4 jäetakse välja esimene lause, mille kohaselt teostab Eestis registreeritud laeva tehnilist ülevaatus Veeteede Amet. Lause jäetakse välja, kuna MSOS § 12 lõige 3 kehtestab, et Veeteede Amet teostab laeva tehnilist järelevalvet. Tulenevalt MSOS § 12 lõikest 2 seisneb tehniline järelevalve tehnilises ülevaatuses ning pistelises kontrollimises, mistõttu ei ole vaja tehnilise ülevaatus teostamist täiendavalt MSOS § 12 lõikes 4 nimetada. MSOS § 12 lõige 4 jääb edaspidi reguleerima ainult juhtumit, kus Veeteede Amet ei teosta tehnilist ülevaatus, kui volitatud klassifikatsiooniühing on laevale väljastanud kõik meresõiduohutust tõendavad tunnistused. Sättesse on lisaks tehnilise ülevaatus mitteteostamisele täpsuse huvides lisatud, et Veeteede Amet ei väljasta ka nimetatud tunnistusi ehk merekõlblikkuse tunnistust ja reisijateveo tunnistust, kuna vastavad rahvusvahelised tunnistused ehk kaubalaeva ohutuse tunnistuse ja reisijate ohutuse tunnistuse väljastab laevale volitatud klassifikatsiooniühing.

MSOS täiendatakse §-ga 12¹, millega luuakse laevade infosüsteem (edaspidi LIS).

Veeteede Ametis on hetkel kasutusel erinevad rakendused, mida ametnikud oma igapäevatoos kasutavad. LIS-i kaudu on edaspidi võimalik pidada arvestust laevade ja reederite ning nende järelevalvega seotud tegevuste üle. Nendeks tegevusteks on laeva ja reederi meresõiduohutusala auditeerimine, laeva turvalisuse järelevalve, tehniline järelevalve, samuti järelevalve laevapere liikme töö- ja elamistingimuste kohta. Samuti peetakse arvestust auditeerimise ja ülevaatus kohta koostatud dokumentide ja väljastatud tunnistuste üle.

LIS-iga luuakse eeldused konservatiivse merendusvaldkonna muutumiseks kaasageid digitaalsete võimalusi kasutavaks konkurentsivõimeliseks majandusvaldkonnaks, millel tekib võimekus oma lahenduste eksportimiseks rahvusvahelisel tasandil. Täpsemalt on arenduse eesmärk 2020. aasta lõpuks luua Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna spetsialistidele mugav, kiire ja madala tõrgete arvuga infosüsteem, mis loob eeldused valdkonna arenguperspektiivide saavutamiseks, sh kulutõhusama järelevalveteenuse loomiseks ning võimaldab Veeteede Ametil saadud andmeid paremini süstematiseerida ja seeläbi tõsta analüüsivõimekust. Andmekogu loomist rahastatakse EL struktuurifondi vahenditest Veeteede Ameti eelarve kaudu.

Siinkohal tuleb arvestada ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/21/EL (lipuriigi nõuete täitmise kohta) artikliga 6. Selle kohaselt peab liikmesriik tagama, et neile on kergesti kättesaadav järgmine teave:

- 1) üksikasjad laeva kohta (nimi, IMO number jne);
- 2) ülevaatuste, sealhulgas lisa- ja täisülevaatuste ning auditite kuupäevad;
- 3) laevale tunnistuste väljastamise ja klassifitseerimisega seotud tunnustatud organisatsioonide andmed;
- 4) sadamariigi kontrolli läbiviinud pädeva asutuse andmed ja kontrollide kuupäevad;
- 5) sadamariigi kontrolli tulemused (puudused: jah või ei, kinnipidamised: jah või ei);
- 6) andmed mereõnnetuste kohta;
- 7) eelneva 12 kuu jooksul liikmesriigi lipu alt lahkunud laevade andmed.

Samuti tuleb arvestada Vabariigi Valitsuse 25. mail 2017. a määruse nr 88 „Teenuste korraldamise ja teabehalduse alused“ § 9 lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetega. Nende kohaselt ei nõua asutus isikult uuesti andmeid, mis on otsese avaliku teenuse osutamiseks vajalikud, kuid juba olemas asutuse andmekogus või põhiandmetena muus riigi infosüsteemi kuuluvas andmekogus. Lisaks ei pane asutus isikule kohustust kontrollida ja kinnitada asutuste loodud või töödeldud andmete õigsust. Seejuures peab isikul olema võimalus teavitada asutust varem esitatud andmete muutumisest või ebatäpsustest või eksitavatest andmetest.

Hetkel on andmebaas üksnes asutusesisene ega ole reederitele nähtav. Seega on teiseks eesmärgiks lihtsustada andmeesitajate (kasutajate) suhtlust riigiga. Selleks luuakse LIS-is iseteeninduskeskkond, mille kaudu saab kasutaja erinevaid toiminguid algatada või läbi viia. LIS kuvab kasutajale toimingute loendit vastavalt valitud laevale ja vastavalt kasutajale antud laevapõhiste volitustele, millega on määratud, milliseid toiminguid kasutaja valitud laevaga teha saab.

Samuti võimaldab LIS andmevahetust teiste andmekogude ning infosüsteemidega.

Lõikes 2 on loetletud andmed, mis kantakse LIS-i. Nendeks on:

- 1) andmed laeva ja laevaga seotud subjektide kohta. Need on näiteks andmed laeva tehniliste näitajate kohta, samuti andmed reeder, tema volitatud isikute ning laevapere liikmete kohta (sh ülevaatuse ajal laeva pardal olev laevapere koosseis).
- 2) Veeteede Ameti järelevalvemenetluse käigus kogutud andmed – laevade tehnilise järelevalvega seotud andmed, andmed tehtud lipuriigi laevakontrollide, ISM auditite, laeva turvakontrollide, laevapere liikme töö- ja elamistingimuste ülevaatuste, laevale väljastatud tunnistuste ning laevadele antud vabastuste ja möönduste kohta. Need on andmed, mis sisalduvad järelevalve käigus koostatud kontrollaktides, ettekirjutustes, väljastatud tunnistustes vms dokumentides. Hetkel on vabastused asutusesiseses andmebaasis olemas ainult rahvusvahelises sõidus sõitvate laevade kohta. Kohalikus rannasõidus sõitvate laevade kohta on andmed laevade kohta peetavates kaustades.
- 3) muud andmed seadusest tulenevate ülesannete täitmiseks. Nendeks võivad olla nt teiste riigiasutuste infosüsteemidest pärinevad andmed laevapere liikme kohta algatatud järelevalve- või väärteomenetluse kohta, samuti volitatud klassifikatsiooniühingutest saadud raportid.

Lõige 3 määratleb LIS-i vastutava töötaja, milleks on Veeteede Amet. Lõige 4 sisaldab volitusnormi LIS-i põhimääruse kehtestamiseks (kavand on esitatud seletuskirja lisan).

MSOS-i § 13 lõike 2 punktis 3 ja lõike 4 punktis 6 tehakse redaktsiooniline muudatus ja viidatud sätetest jäetakse sõnastuse selguse huvides välja üleliigne sõna „kandmist“. Sätete sõnastus muutus ebaselgeks MSOSi 2. jaanuaril 2011. a jõustunud muudatusega (RT I, 22.12.2010, 1).

MSOS § 13 lõike 2 punktis 4 ja § 79² lõike 1 punktis 7 tehakse keeleline parandus, asendades sõnad „külastusriigi poolne“ sõnaga “külastusriigipoolne“ vastavas käändes. Vastava ettepaneku tegi Justiitministeerium (kiri 05.06.2019 nr 8-2/2983) Euroopa Liidu direktiivide ülevõtmiseks koostatud meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu kooskõlastamise käigus (EIS eelnõu toimiku number 19-0317)⁴. Kuna ettepanek ei olnud otseselt seotud nimetatud eelnõuga, siis esitatakse täpsustus käesolevas eelnõus.

MSOS-i § 14 lõige 1 sõnastatakse selguse huvides ümber ja jäetakse välja kohustus esitada laeva tehniline dokumentatsioon enne laeva ehitamist Veeteede Ametile. Reaalsuses ei ole kõikide majandus- ja kommunikatsiooniministri 5. detsembri 2002. a määruses nr 21 „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu“ nõutud dokumentatsiooni esitamine enne laeva ehitamist võimalik, kuna laeva tehniline dokumentatsioon valmib vastavalt laeva ehitusetappidele. Samuti nõutakse ehitatavate laevade puhul nt käigukatsetuste protokolle, mida on võimalik esitada üksnes pärast laeva valmimist, kui vastavad katsetused laevaga on läbi viidud. Dokumentide esitamist reguleeritakse vastava korraga, milles täpsustatakse, milliseid dokumente mis ajahetkel laevaomanik on kohustatud esitama. Veeteede Amet on praktikas dokumentatsiooni vaadanud läbi ajahetkel, mil vastavate dokumentide esitamine on võimalik ja mõistlik. Muudatus võimaldab MSOS-i rakendusaktis sätestada, et ehitatava laeva omanikul on õigus esitada dokumente vastavalt laeva ehitusetappidele, mis annab laevaomanikule kindluse, et dokumentide esitamist ei nõuta ebamõistlikul või võimatul ajal. MSOS-i muudatusest tulenevalt täpsustatakse ka majandus- ja taristuministri 14. augusti 2014. a määrust nr 65 „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu ja dokumentide esitamise kord“, mille muudatuse kavad on esitatud seletuskirja lisas.

MSOS-i § 14 lõige 4 esimest lauset muudetakse seoses MSOS § 14 lõike 1 sõnastuse muutmisega. Kehtiva MSOS § 12 lõike 4 kohaselt tasub reeder laeva tehnilise dokumentatsiooni läbivaatamise ja kooskõlastamise eest riigilõivu kümne tööpäeva jooksul pärast läbivaatamise toimumist. Kuna kooskõlastamise protsess juba hõlmab endast dokumentatsiooni läbivaatamist piisab, kui sättes viidatakse üknes dokumentatsiooni kooskõlastamisele.

MSOS-i § 17 lõike 1 muudatusega võetakse sõnastusest välja viide, mille kohaselt Veeteede Amet väljastab merekõlblikkuse tunnistuse ning sõidukõlblikkuse tunnistuse ning teostab sättes viidatud tehnilise ülevaatuse. Kõnealuseid tunnistusi väljastab ning ülevaatuseid teostab lisaks Veeteede Ametile ka volitatud klassifikatsiooniühing ning kuna MSOS § 3 lõiked 2 ja 4 sätestavad nii Veeteede Ameti kui volitatud klassifikatsiooniühingu õiguse tunnistuste väljastamiseks ning tehnilise ülevaatuse regulatsioon tuleneb MSOS §-dest 12 ja 13, ei ole vajalik kõnealuseid asjaolusid MSOS § 17 lõikes 1 korrata.

MSOS-i § 17 lõike 4 muudatusega antakse võimalus kinnitada nii laeva merekõlblikkuse tunnistuse kui ka reisijateveo tunnistuse kehtivust volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud või kinnitatud tunnistuste alusel. Kehtiva regulatsiooni kohaselt on see võimalik vaid merekõlblikkuse tunnistuse puhul. Antud sätte eesmärk on ennetav. Kui reeder hoiab oma laeva korras (olenemata sõidupiirkonnast), siis on võimalus, et laev ei pea läbima merekõlblikkuse või reisijateveo tunnistuse jaoks vajalikke tehnilisi ülevaatusi Veeteede Ametis, vaid need loetakse kriteeriume täites automaatselt läbituks ja reaalselt Veeteede Ameti järelevalveametnik laeva kontrollima ei pea minema (ideaalsetel tingimustel laeva eluea jooksul kordagi). Viis puudust laevakontrolli tulemustes tuuakse sättesse seepärast, et see haakuks madala riskiga laevade (LRS – *Low Risk Ships*) kategooriasse kvalifitseerumisega, nagu see on reguleeritud

⁴ Kättesaadav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/f5e42219-948e-45d1-8a6e-932192e2e063>

vastastikuse mõistmise Pariisi memorandumis (edaspidi *Paris MoU*). Arvestades Eesti laevade tehnilist seisukorda, tuleb tehniline ülevaatus läbi viia vaid väga üksikutel laevadel. Näiteks vahemikus 2015–2017. a Paris MoU andmete põhjal kontrolliti Eesti riigilipu all sõitvaid laevu kokku 90 korral, seejuures ei peetud kinni ühtki laeva.⁵ Muudetava sättega on ette antud väga konkreetsed kriteeriumid, mille alusel tunnistusi väljastada või nende kehtivust kinnitada ning need on sellisel eelnevalt teada ka reederitele. Muudatus mõjutab reisilaevu, kuna muudatusega laiendatakse võimalust kinnitada laeva merekõlblikkuse tunnistuse kehtivust volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud või kinnitatud tunnistuste alusel ka reisijateveo tunnistusele – seega puudub korras laevadel vajadus reisijateveo tunnistuse kinnitamiseks läbida eraldi Veeteede Ameti ülevaatus.

MSOS-i § 17 lõige 6¹ tunnistatakse kehtetuks. Kehtiva MSOS § 17 lõike 6¹ kohaselt ei väljastata merekõlblikkuse tunnistust MSOS § 12 lõike 4 teises lauses nimetatud laevale. Arvestades, et käesoleva eelnõu kohaselt muudetakse MSOS § 12 lõiget 4 ning muudatuse kohaselt sätestab § 12 lõige 4 eelnõu jõustumisel kehtiva seaduse § 17 lõikes 6¹ toodud erisuse, tunnistatakse viimati nimetatud säte kehtetuks.

MSOS-i täiendatakse §-dega 17²–17⁴. Lisatavasse § 17² tuuakse üle seni §-s 32 esitatud reisilaeva reisijateveo tunnistust puudutavad sätted, kuna reisijateveo tunnistuse näol on samuti tegemist laeva merekõlblikkust tõendava tunnistusega. Seetõttu sobib reisijateveo tunnistuse regulatsioon temaatiliselt paremini 4. peatükki, mis käsitleb laeva merekõlblikkust ja sõidukõlblikkust. Võrreldes kehtiva seaduse §-ga 32 jäetakse ületoodavatest sätetest välja § 32 lõige 3¹. Kõnealuse sätte kohaselt ei teosta Veeteede Amet tehnilist ülevaatuset ega väljasta reisijateveo tunnistust laevale, millele volitatud klassifikatsiooniühing väljastab kõik meresõiduohutust tõendavad tunnistused ning millele Veeteede Amet on väljastanud meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse. Eelnõus toodud muudatuste kohaselt sätestatakse samasisuline regulatsioon MSOS § 12 lõikes 4. Võrreldes kehtiva seaduse §-ga 32 jäetakse ületoodavatest sätetest välja ka § 32 lõige 7, mis eelnõu kohaselt kehtestatakse § 19 lõikena 7, kuhu säte temaatiliselt paremini sobib. Muudatustega kaasneb mõju õigusselgusele, sest pärast muudatuse tegemist on kogu laevade merekõlblikkuse ja sõidukõlblikkusega seotud tunnistuste regulatsioon koondatud ühte peatükki.

Lisatava §-ga 17³ nähakse ajaloolisele laevale ette eraldi ajaloolise laeva tunnistus, mis tuleneb Euroopa Liidu liikmesriikide mereadministratsioonide vahelisest ajalooliste laevade tunnistuste ja ajalooliste laevade meeskonnaliikmete pädevustunnistuste vastastikuse tunnustamise kokkuleppest, mis allkirjastati 28. novembril 2005. a Londonis.⁶ Ajaloolise laeva tunnistuse olemasolul ei pea laeval kohalikus rannasõidus sõitmisel olema täiendavalt reisijateveo tunnistust, merekõlblikkuse tunnistust või sisevetel sõitmiseks sõidukõlblikkuse tunnistust. Siiski peavad olema täidetud kõik nõuded, mis on vajalikud nende tunnistuste saamiseks ning laevade ülevaatusi tehakse MSOS-i §-s 13 sätestatud korras. Rahvusvahelise reisi puhul on vajalikud ka muud konventsioonidest tulenevad tunnistused, mida ajalooline laev võib lisaks ajaloolise laeva tunnistusele taotleda. Ajaloolise laeva tunnistus väljastatakse sarnaselt teistele laevatunnistustele, mida väljastatakse erinevate rahvusvaheliste konventsioonide alusel kuni viieks aastaks. Ajaloolise laeva tunnistusele kantavate andmete loetelu kehtestamiseks antakse lõikes 5 volitusnorm valdkonna eest vastutavale ministrile (majandus- ja taristuministrile). Määruse kavand on esitatud seletuskirja lisas. Ajaloolise laeva tunnistuse eest võetakse riigilõivu MSOS-i § 3 lõike 7 alusel koosmõjus käesoleva eelnõuga muudetava RLS §-s 189 sätestatuga. Eeldatavalt hakkab Veeteede Amet väljastama ligikaudu viis ajaloolise laeva

⁵ Madala riski laevade lipuriikide nimekiri (alates 1.07.2018) <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list>

⁶ Memorandumile kirjutasiid alla Eesti, Soome, Rootsi, Taani, Norra, Saksamaa, Hollandi, Ühendkuningriigi ja Hispaania mereadministratsioonid.

tunnistust aastas. Eelnõu kohaselt laekuks aastas riigilõivu eeldatavalt 30 eurot, arvestades, et tunnistus on üheleheküljeline ja lõivu suuruseks on 6 eurot/lk. Ajaloolise laeva tunnistuste väljastamisega kaasneb majanduslik mõju ja mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

Lisatava §-ga 17⁴ sätestatakse õppelaevale nõue, mille kohaselt peab õppelaevana kasutatav laev olema seotud üksnes õppetegevusega ning vastavasisuline kanne tehakse laevale väljastatavale tunnistusele. Lõike 1 kohaselt tehakse õppelaevale väljastatavale meresõiduohutust tõendavale tunnistusele (st merekõlblikkuse, sõidukõlblikkuse või reisijateveo tunnistusele või muule meresõiduohutust tõendavale tunnistusele) kanne, et tegemist on õppelaevaga. Eraldi tunnistust õppelaevale ei väljastata. Lõikega 2 kehtestatakse õppelaevana kasutatavale laevale keeld tegeleda samaaegselt muu majandustegevusega, mis ei ole seotud õppetegevuse läbiviimisega. Õppelaeval võivad olla lisaks õppelaeva tunnistustele ka näiteks reisilaeva või kaubalaeva tunnistused, kuid samal ajal õppetegevusega on keelatud vedada reisijaid või lasti eesmärgiga teenida tulu viisil, mis ei ole seotud õppetegevuse läbiviimisega. Eelnõu sõnastuse eesmärgiks ei ole keelustada kauba või reisijate vedu õppelaeval eesmärgiga katta kulutusi, mis on seotud samal ajal tekkivate õppetegevuse läbiviimise kuludega. Samas on keelatud tegeleda majandustegevusega, mis ei ole seotud õppetegevuse läbiviimisega. Keeld välistab muuhulgas võimaluse, et näiteks laevapere liikmete väljaõppeks ja meresõidupraktika omandamiseks kohandatud reisilaev taotleb veeteetasu maksimisest vabastust viidates, et tegemist on õppelaevaga. Muudatuste eesmärgiks on suurendada õigusselgust ning tagada veeteetasu soodustuse ühetaoline kohaldamine. Potentsiaalselt ei ole Eesti õppelaevade arv üle kolme. Muudatusega kaasneb majanduslik mõju, mis on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 19 pealkiri ja tekst muudetakse. Seoses MSOS-i § 76 lõike 2¹ kehtetuks tunnistamisega lisatakse laeva remontimise nõuded §-i 19, kuna selles on juba reguleeritud laeva projekteerimise, ehitamise ja seadistamise nõuded, mis sisuliselt hõlmavad ka remontimise nõudeid. Lõike 1 sõnastust täiendatakse viitega laeva remontimisele. Samuti lisatakse viide, mille kohaselt laeva projekteerimine, ehitamine, seadistamine ja remontimine peab vastama käesoleva seaduse nõuetele, kuna vastavad nõuded kehtestatakse §-s 19.

Kehtiv MSOS-i § 19 lõige 2 jäetakse eelnõuga välja. Olemasolev lõige 2 reguleerib Veeteede Ameti kohustust teostada riiklikku järelevalvet laevade projekteerimise, ehitamise ja seadistamise üle. Tegemist on üleliigse sättega, kuna riikliku järelevalve teostamine on tervikuna reguleeritud MSOS-i §-s 76, kattes seejuures ka MSOS-i § 19 lõikes 2 sätestatu.

Lisatava lõikega 2 sätestatakse nõue, mille kohaselt 12-meetrise ja suurema kogupikkusega ehitataval ja ümberehitataval laeval peab olema volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud klassitunnistus. Klassitunnistus hõlmab kogu laeva ning tõendab, et laev on projekteeritud ja ehitatud (uusehitus) või ümber ehitatud vastavalt volitatud klassifikatsiooniühingu reeglitele ning volitatud klassifikatsiooniühingu kontrolli all. Senine § 19 lõike 1 sõnastus, mille kohaselt peab laev olema projekteeritud ja ehitatud klassifikatsiooniühingute reeglite alusel, on umbmäärane ja ei taga, et laev vastab täielikult klassifikatsiooniühingu nõuetele, kuna puudub kohustus, et uusehitusele või ümberehitatud laevale peab olema väljastatud klassifikatsiooniühingu nõuetele vastavust tõendav klassitunnistus ning et sellest tulenevalt peab laeva ehitusjärelevalvet tegema klassifikatsiooniühing. Lisatava lõike 2 rakendamisel on selge, millise klassiühingu konkreetsete reeglite alusel laev on ehitatud, mistõttu on lihtsam teostada laeva hilisemat tehnilist järelevalvet ja ka olemasolevale või uuele reederile on arusaadav, millistele reeglitele peab laev vastama. Valmis laeva tehniline järelevalve ei nõua nii suurt ressursi kui laeva ehitusjärelevalve, seepärast võib hilisem tehniline järelevalve jääda Veeteede Ametile. Pärast klassitunnistuse väljastamist on alla 500-se kogumahutavusega laeva

reederi otsustada, kas ta soovib edasi jääda klassifikatsiooniühingu järelevalve alla või tuleb täielikult Veeteede Ameti järelevalve alla. Muudatusega kaasnevad majanduslikud mõjud alla 500-se kogumahutavusega uusehituste ja ümberehitatavate laevade reederitele.

Lõike 3 sõnastust täiendatakse viitega laeva remontimisele. Kõnealune muudatus on seotud MSOS-i § 19 lõike 1 muudatusega.

Lõikes 4 esitatakse kehtiva seaduse § 19 lõige 6¹.

Lõikes 5 esitatud volitusnormi täpsustatakse selliselt, et see kohaldub 24-meetrise ja suurema pikkusega kalalaevadele tulenevalt Euroopa Liidu nõukogu direktiivist 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord (muudetud direktiividega 1999/19/EÜ, 2002/35/EÜ, 2002/84/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 219/2009). Muudatusega jäetakse volitusnormist välja viide ohutusnõuete kehtestamisele, kuna nimetatud volitusnorm viiakse üle MSOS-i § 19 lõikesse 6. Seletuskirja lisas on esitatud määruse kavand, mille osas sisuline muudatus seisneb määruse reguleerimisala täpsustamisel.

Lõikes 6 esitatud volitusnormis tehakse muudatus, mille kohaselt laiendatakse määrust kõigile laevadele olenemata järelevalvealasest kuuluvusest. SOLAS konventsiooni kohaselt peab osalisriik kehtestama teatud varustuse nõuded ka laevadele, millele laienevad rahvusvaheliste konventsioonide nõuded. Volitusnormi sõnastuses võetakse kasutusele laiem tähendusega mõiste „ohutusnõuded“, mis hõlmab ka seadistamise ja varustamise nõudeid ning projekteerimise, ehitamise ja remontimise nõudeid. Üldjuhul kohaldatakse lõike 6 alusel kehtestatud ohutusnõudeid laevadele, millele ei kohaldu rahvusvaheliste konventsioonide nõuded. Samas näevad konventsioonid ette teatud konventsioonides sätestamata nõuete kehtestamise ka laevadele, millele kohalduvad rahvusvaheliste konventsioonide nõuded. Eelnevast tulenevalt on lõike 6 punktis 4 sätestatud võimalus kohaldada teatud ohutusnõudeid ka laevadele, millele kohalduvad rahvusvahelised konventsioonid. Lõike 6 punktist 1 tulenevalt kohaldatakse ohutusnõudeid 12-meetrise ja suurema pikkusega kalalaevadele, MSOS-i § 12 lõike 5 kohaselt kohaldatakse alla 12-meetrise kogupikkusega kalalaevale väikelaeva tehnilisi nõudeid. Suureneb õigusselgus, kuna volitusnormis on sõnaselgelt piiritletud ja täpsustatud laevad, millele ohutusnõudeid kohaldatakse.

Kehtiv MSOS-i § 19 lõige 6² jäetakse muudatusega §-st 19 välja, kuna lõike 6 alusel kehtestatud nõudeid rakendatakse laevadele olenemata nende järelevalvealasest kuuluvusest.

Lõikega 7 lisatakse volitusnorm, mis on üle toodud kehtetuks tunnistatud § 32 lõikest 7. Sisulised muudatused määruse volitusnormis või selle kohaldamisalas puuduvad (määruse kavand on esitatud seletuskirja lisas). Üldjuhul püütakse seaduses volitusnormi asukohta mitte muuta, aga kuna määrus kehtestatakse pärast seaduse vastuvõtmist uuesti, siis ei ole volitusnormi asukoha muutmine olulise tähtsusega.

Lõike 8 (kehtiva seaduse lõike 7) volitusnormi muudetakse selliselt, et see jääb kehtima ainult sõjalaevadele ja enne 1. jaanuari 2011. a soetatud politseiasutuse laevadele ehk laevadele, millele vastavalt MSOS-i § 1 lõikest 4 ja § 95 lõikest 15 ei kohaldata üldisi seadistamise ja varustamise nõudeid, mis tulenevad kehtiva MSOS-i § 19 lõike 6 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. septembri 2003. a määrusest nr 233 „Klassifitseerimata laevade seadistamise ja varustamise nõuded“. Muudele riigihaldusülesandeid täitvatele laevadele ja pärast 2011. a soetatud politseiasutuse laevadele ehk laevadele, mis on Veeteede Ameti järelevalve all, kohaldatakse side- ja navigatsioonivahendite osas üldisi seadistamise ja varustamise nõudeid. Muudatus on arusaadavam riigihaldusülesandeid täitvate laevade

reederitele ja lihtsustab ka järelevalvet, sest hetkel peab side- ja navigatsioonivahendite nõuete osas järgima ühte määrust ja ülejäänud seadistamise nõuete osas teist määrust, mis aga sisaldab samuti side- ja navigatsioonivahendite nõudeid ja tekitab seetõttu kohaldamisel arusaamatust. Samuti on nimetatud määrustega kehtestatud side- ja navigatsioonivahendite nõuded pisut erinevad, kuid riigihaldusülesandeid täitvate laevade side- ja navigatsioonivahendite nõuded ei peaks erineva üldistest nõuetest. Erinevad nõuded jääksid kehtima ainult sõjalaevadele ja enne 2011. a soetatud politseiasutuse laevadele, kuna sõjalaevadele rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid nõudeid ei kohaldata ja enne 2011. a soetatud politseiasutuse laevade vastavusse viimine üldiste nõuetega oleks ebamõistlikult kulukas. Määruse kavand on esitatud seletuskirja lisas.

Lõikes 9 võrreldes kehtiva MSOS-i § 19 lõikega 8 sisulisi muudatusi ei tehta.

Lõikes 10 sätestatakse § 32 lõikest 9 üle toodud põhimõte, mille kohaselt kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade ohutusnõudeid kohaldatakse ka välisriigi lippu kandvale laevale. Põhimõtte ületamine tuleneb asjaolust, et eelnõuga tunnistatakse kehtetuks § 32 lõikes 7 esitatud volitusnorm, mis esitatakse MSOS-i § 19 lõikes 7.

MSOS-i § 20 lõige 3¹ muudetakse ja selles täpsustatakse, millisel juhul eeldatakse mereõppeasutuse meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni⁷ (edaspidi *STCW konventsioon*) kohase kvaliteedisüsteemi nõuetele vastavust. Hetkel kehtivast regulatsioonist jäetakse välja viide, mille kohaselt loetakse kvaliteedisüsteem nõuetekohaseks, kui selle loomisel on juhitud muu standardiorganisatsiooni kvaliteedisüsteemi käsitlevatest standarditest, kuna vastavad standardid on välja töötatud ainult Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (edaspidi *ISO*) poolt. Täpsustatud on ka standardi numbrit, millele kvaliteedisüsteemi vastavuse korral kvaliteedisüsteemi nõuetelevastavust eeldatakse. Seniajani vastav selgitus seaduse tasandil puudus ning võis tekitada küsimuse, millist konkreetset kvaliteedisüsteemi standardit ISO puhul silmas peetakse. Muudatusel puuduvad olulised mõjud, kuna seniajani on muude kui ISO loodud kvaliteedisüsteemi käsitlevate standardite puudumise tõttu Veeteede Ameti juhiste kohaselt samuti juhitud üksnes ISO standardist (ISO 9001:2008) – samas suurendab muudatus õigusselgust ja likvideerib küsitavused mereõppeasutustele ja vajaduse täiendavate selgituste saamiseks pöörduda Veeteede Ameti poole. Muudatusega sätestatakse mereõppeasutuse kvaliteedisüsteemi auditeerivale ettevõtjale esitatavad nõuded, mis on välja töötatud tulenevalt STCW konventsiooni reeglist I/8 ja STCW koodeksi jaotistest A-I/8 ja B-I/8. MSOS-i § 20 lõike 3¹ teises lauses sätestatakse võimalus kaasata auditeerimismeeskonna koosseisu eksperte, kes vastavad kehtestatavatele valdkonnaspetsiifilistele nõuetele. Senine sõnastus, kus riigisisest kehtestatavad nõuded kehtivad ainult auditeerimismeeskonna juhile, on liigselt piirav, kuna sellise kvalifikatsiooniga auditeerimismeeskonna juhte on vähe. Nõuete väljatöötamisel on võetud aluseks ka STCW koodeksi reegli A-I/7 lõike 4 punktis 1 sätestatud näidisloetelu mereõppeasutuste, tervisekontrolli teostajate ja mereadministratsiooni kvaliteedisüsteemide välisauditite läbiviijate kvalifikatsiooni ja töökogemust tõendavatest dokumentidest, mis tuleb esitada IMO-le riigi mereharidussüsteemi STCW konventsiooni nõuetelevastavuse hindamiseks. Nimetatud punkti kohaselt tuleb esitada andmed auditeerijate meresõidudiplomide kohta, töökogemuse kohta laevapere liikmena ja auditeerijana, meremeeste väljaõppe ja hindamise alase kogemuse kohta, diplomeerimise süsteemi juhtimise alase kogemuse kohta või muu asjakohase kvalifikatsiooni või töökogemuse kohta. Auditeerimismeeskonna juhi nõuete kehtestamisel on arvestatud IACS-i ja IRCA audiitorite

⁷ STCW konventsioon töötati IMO egiidi all välja ja võeti vastu 7. juulil 1978. aastal Londonis. STCW konventsioon jõustus rahvusvaheliselt 28. aprillil 1984. Eesti Vabariik ühines STCW konventsiooniga Vabariigi Valitsuse 15. augusti 1995. a määrusega nr 292. Ühinemiskiri anti hoiule 29. augustil 1995 ning STCW konventsioon jõustus Eesti suhtes 29. novembril 1995.

nõudeid. Muudatus ei too praktiseerivatele audiitoritele kaasa negatiivseid mõjusid, kuna seniajani on Eestis mereharidussüsteemi kuuluvate mereõppeasutuste ja mereadministratsiooni kvaliteedisüsteemide auditeerimist läbi viinud kolm ettevõtjat (Lloyds Registry Quality Assurance, Det Norske Veritas ja Bureau Veritas), kes vastavad kehtestatavatele nõuetele. Potentsiaalsed uued audiitorid peavad lähtuma uutest nõuetest.

MSOS-i § 20 lõikest 4 jäetakse välja viide MSOS-i § 7 punkti 8 kohase tegevusloa saanud isikule, kuna käesoleva eelnõuga vastav loakohustus kaotatakse. Tulenevalt § 20 lõikest 3¹ nõutakse kvaliteedisüsteemi puhul auditeerimist ja selle sertifitseerimist, mida ISO standardile kohaselt on võimalik läbi viia vaid akrediteeritud audiitoril. Samuti jäetakse lõikest välja sõnad „kui auditeerijaks ei ole Veeteede Amet“. Viide Veeteede Ametile kui auditeerijale ei ole õige, kuna Veeteede Amet ise ei teosta auditeerimist – auditeerimist ja sertifitseerimist viib läbi vastava akrediteeringu omandanud isik.

MSOS-i § 20 lõige 5 tunnistatakse kehtetuks ja sätte tekst viiakse üle §-i 76, mis sätestab riikliku järelevalve asutused tulenevalt asjaolust, et sisuliselt on tegemist riikliku järelevalve sättega.

MSOS-i § 20 lõike 5¹ sõnastust muudetakse. Lõikes täpsustatakse isikute ringi, kellele Veeteede Amet meresõidudiplomeid või kutsetunnistusi väljastab. Eestis tegutsevas või tegutsenud mereõppeasutuses koolituse läbinutele väljastatakse meresõidudiplom või kutsetunnistus olenemata isiku kodakondsusest ja elamisloa olemasolust. Välisriigis tegutsevas või tegutsenud mereõppeasutuses koolituse läbinutele väljastatakse meresõidudiplom või kutsetunnistus ainult juhul, kui tegemist on Eesti kodanikuga või Eesti elamisluba või elamisõigust omava isikuga, kellel on läbitud nõuetele vastav meresõidupraktika ning koolitus. Nimetatud määratlused on kehtestatud selleks, et piirata välisriikides läbitud koolituse alusel Eesti meresõidudiplomite ja kutsetunnistuste väljastamist välismaalastele, kellel puudub seos Eestiga. Selliste isikute puhul kaasneb suurem võltsitud dokumentide kasutamise oht, kuna teatud välisriikide puhul puudub võimalus kontrollida koolituse läbimist ning selle nõuetekohasust, eriti juhul, kui koolitus on läbitud aastaid tagasi. Samas väljastatakse positiivse majandusliku mõju ja kontrollitavuse tõttu välismaalasele Eesti meresõidudiplom või tunnistus juhul, kui ta on läbinud koolituse Eesti mereõppeasutuses. Samane regulatsioon on kehtestatud ka Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ § 32 lõigetes 1 ja 2. Kuna kehtiv § 20 lõige 5¹ reguleerib muu hulgas Eesti mereõppeasutuses koolituse läbinule diplomi väljastamist, siis on seadusesse toodud ka eelnimetatud määruse § 32 lõike 1 sisu, mille kohaselt Veeteede Amet väljastab meresõidudiplomi või kutsetunnistuse isikule, kellel on käesoleva paragrahvi lõike 1 alusel kehtestatud nõuete kohane meresõidupraktika ning kes on läbinud nõuetele vastava koolituse ja omandanud vastava kutse Eestis tegutsevas või tegutsenud mereõppeasutuses. Kuivõrd seadusereservatsiooni printsiibist tulenevalt peavad isiku põhiõigust piiravad sätted olema sätestatud seaduse tasemel, siis kehtestatakse määruses olev piirang seadusega.

MSOS-i § 20 lõige 5⁴ tunnistatakse kehtetuks. Muudatus on seotud MSOS § 20 lõike 5¹ muutmisega. Arvestades, et viimati nimetatud sättes juba viidatakse isikutele, kes on lõpetanud välisriigi mereõppeasutuse, ei ole vastavat nõuet täiendavalt vaja MSOS § 20 lõikes 5⁴ korrata.

MSOS-i § 20 lõiget 5⁶ täiendatakse punktiga 3¹ ja lõikes esitatud laevapere liikmete teadmiste ja oskuste hindamise loetelu täiendatakse juhuga, kus soovitakse vahetada välisriigis väljastatud STCW konventsioonile vastavat meresõidudiplomit samaväärse Eesti meresõidudiplomi vastu. Sellise vahetamise korral on vajalik hinnata laevapere liikme teadmisi ja oskusi selleks, et kindlaks teha ja tagada väljastatava meresõidudiplomi omaja väljaõppe vastavus STCW konventsiooni nõuetele. Sarnase vahetamise võimaluse annab ja kutseeksami sooritamise

kohustuse paneb ka Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määrus nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“. Vastavalt nimetatud määruse § 78 lõikele 2 vahetatakse diplom juhul, kui diplomi väljastanud välisriik kuulub Euroopa Komisjoni koostatud riikide nimekirja, kelle diplomeid ja tunnistusi Euroopa Liidu liikmesriigid tunnustavad. Diplomi vahetamisel hinnatakse laevapere liikme teadmisi ja oskusi. Kuna tegu on isikute põhiõigusi riivava sättega, siis peab see olema kehtestatud seaduse tasemel. Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna samadel alustel toimub välisriigis väljastatud meresõidudiplomite vahetamine samaväärse Eesti meresõidudiplomi vastu ka hetkel.

MSOS-i § 20 lõikes 5⁷ tehakse muudatus tulenevalt STCW konventsiooni artiklist VIII, mille kohaselt võib soodustusloa väljastada ainult vääramatu jõu olukorras ja võimalikult lühikeseks ajaks kaptenina või vanemmehaanikuna töötamiseks, mitte aga vanemtüürimehena töötamiseks. Vanemtüürimehena töötamiseks võib soodustusloa väljastada üldistel alustel. Muudatusega likvideeritakse vastuolu MSOS ja STCW konventsiooni vahel (MSOS viiakse vastavusse rahvusvahelise õigusega). Lähtudes rahvusvahelise konventsiooni nõudest ei ole Veeteede Amet soodustuslubasid Eestis vanemmehaanikutele ega vanemtüürimeestele väljastanud.

MSOS-i § 21 lõikes 1 tehakse redaktsiooniline muudatus ja määratakse umbisikulise kohustuse asemel sätte konkreetseks adressaadiks reeder, nagu see on sätestatud STCW konventsiooni lisa reeglis I/14. **Lõike 2** teise lause (lõike esimest lauset ei muudeta) muudatusega kehtestatakse erand, mille kohaselt tohib alla 12-meetrise kogupikkusega reisilaeva juhtida ainult isik, kellel on vastav laevajuhi meresõidudiplom või kutsetunnistus. Sellest tulenevalt ei tohi alla 12-meetrise kogupikkusega reisilaeva juhtida väikelaevajuhi tunnistusega. Vastav regulatsioon tuleneb ka MSOS-i § 21 lõike 5 volitusnormist, mille kohaselt kõigile reisilaevadele kehtivad miinimumkoosseisu määramise nõuded. Muudatus tehakse, kuna väikelaevajuhi väljaõpe, mille õppeainete maht on kaks nädalat, ei ole piisav reisilaeva juhtimiseks. Alla 12-meetrise kogupikkusega reisilaev võib olenevalt ehitusest pardale võtta 20–30 reisijat. Seni ei ole Veeteede Amet väljastanud ühelegi alla 12-meetrisele reisilaevale ohutu mehitatuse tunnistust, mis oleks lubanud seda juhtida väikelaevajuhi tunnistusega. Muudatus ühtlustab seaduse sätteid ning tagab nõuete ühetaolise kohaldamise. **Lõiget 3** täiendatakse teise lausega, mille kohaselt kinnituslehte ei nõuta kohalikus rannasõidus sõitval alla 200-se kogumahutavusega laeval, välja arvatud reisilaeval. Nimetatud erisus on hetkel sätestatud Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruses nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“. Samas näeb seadus ette, et kinnitusleht kuulub iga juhtkonna liikme meresõidudiplomi ja kutsetunnistuse juurde. Vastuolu vältimiseks tuleb antud erisus sätestada seaduses.

MSOS-i § 21 lõike 6 sõnastust muudetakse selliselt, et ohutuse ja evakueerimise kohustus hõlmaks mitte ainult reisijaid, vaid kõiki laeval viibivaid isikuid, kelleks on näiteks laevapere liikmed või laeval ajutiselt töötavad isikud, kellel pole ohutusalaseid kohustusi ja kes sellest tulenevalt ei ole kajastatud häireplaanis. Samuti on oluline, et reisilaeva mehitatus tagaks reisijate ja laevapere liikmete ohutuse mitte ainult hädaolukorras vaid igal ajahetkel. Reisilaeva miinimumkoosseisu määramisel on ka seni Veeteede Amet lähtunud kõikide laeval viibivate isikute ohutusest, kuid õigusselguse huvides sätestatakse vastav lähenemine ka seaduses. Kehtiva lõike 6 teises lauses sätestatud häireplaani esitamise ja õppuse korraldamise kohustus tunnistatakse kehtetuks, kuna miinimumkoosseisu kehtestamisel ei lähtuta häireplaanist, mistõttu selle esitamine Veeteede Ametile enne miinimumkoosseisu kehtestamist ei ole vajalik. Veeteede Amet kontrollib häireplaani nõuetekohasust külustusriigi lisaülevaatus käigus. Samuti ei ole miinimumkoosseisu kehtestamiseks vajalik õppuse läbiviimine. Õppus

korraldatakse pärast ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamist. Õppuste läbiviimisel võib Veeteede Ameti esindaja osaleda mistahes ajal.

MSOS-i § 22 täiendatakse lõikega 5 ja lisatava lõikega kehtestatakse alus riigilõivu võtmiseks ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamise eest. Vastavas osas muudetakse MSOS-i muudatustega koos ka RLS-i. Seni on Veeteede Amet nimetatud tunnistuse väljastamise eest riigilõivu võtnud RLS-i § 180 lõike 1 alusel meresõiduohutust tõendava tunnistuse väljastamise eest. Muudatus on vajalik õigusselguse huvides, et seaduses oleks selgelt välja toodud, milliste meresõiduohutust tõendavate tunnistuste eest riigilõivu võetakse. 2017. aastal väljastati 36 ohutu mehitatuse tunnistust. Arvestades, et tunnistus on 2 lk, on eeldatav riigilõivu laekumine 450–550 eurot aastas.

MSOS-i § 24 lõike 1 esimene lause jäetakse välja, kuna see kordab sisuliselt § 21 lõiget 1, mille kohaselt laevapere liikmed peavad vastama kvalifikatsiooninõuetele ja omama nõuete kohaseid meresõidu diplomeid või kutsetunnistusi. Kahe samasisulise väljaõppe läbimise kohustuse eraldi väljatoomine seaduse tasemel ei ole vajalik. Ohutusalase tutvustava õppe ja baasväljaõppe läbimise kohustus tuleneb juba § 21 lõikes 1 viidatud kvalifikatsiooninõuetest, mis on kehtestatud MSOS-i § 20 lõike 1 alusel kehtestatud Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määrusega nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“. Nimetatud määruse §-s 26 on sätestatud laeval läbiviidava ohutusalase tutvustava koolituse läbimise kohustus kõigile laevapere liikmetele ning §-s 27 ohutusalase koolituse ehk kehtiva seaduse sõnastuses baasväljaõppe läbimise kohustuse laevapere liikmetele, kellele määratakse ohutus- või keskkonnakaitsealased kohustused.

MSOS-i täiendatakse §-ga 24¹ ja sätestatakse laeva töökeelega seonduv. STCW konventsiooni reegli I/14 lõike 1 punktist 7 tulenevalt sätestatakse reederile laeva töökeele või -keelte määramise kohustus. Lõikega 2 pannakse juhul, kui laeva töökeeleks ei ole eesti, inglise või vene keel, kohustus tõlkida laeva ohutusega seotud dokumendid, nagu näiteks püstuvuse informatsioon, lasti kinnitamise juhend, päästeplaan, tulekontrolli plaan jms, eesti või inglise keelde. Sõltumata eelnevas lauses öeldust peavad olema täidetud rahvusvahelistes konventsioonides sätestatud laeva dokumentide tõlkimise nõuded. Näiteks SOLAS konventsiooni kohaselt peab tuletõrjeplaan olema tõlgitud inglise või prantsuse keelde juhul, kui see ei ole juba laeva töökeeleks. STCW konventsiooni kohaselt peavad vahigraafikud ja puhkeaja arvestus olema lisaks laeva töökeelele tõlgitud inglise keelde. Kuna Eesti lipu all sõitvad laevad täidavad kehtestatud nõudeid ka käeoleval hetkel, siis ei ole tegemist muudatusega, mis avaldaks mõju olemasolevatele Eesti reederitele. Sellest tulenevalt ei kaasne muudatusega mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel.

MSOS-i § 26¹ lõiget 1 täiendatakse punktiga 3, mille kohaselt Terviseamet tunnustab tervisekontrolli tegijana arsti, kes töötab tervishoiuteenuse osutaja juures, mis omab hinnatud kvaliteedisüsteemi. Muudatus on seotud MSOS-i § 26¹ lõigetes 5¹–5³ sätestatud kohustusega omada kvaliteedisüsteemi.

MSOS-i § 26¹ täiendatakse lõigetega 5¹–5³, mis sätestavad asutusele, kus tervisekontrolli teostaja töötab (tervishoiuteenuse osutaja), kvaliteedisüsteemi loomise kohustuse. Nimetatud kohustus tuleneb STCW konventsiooni 2010. aastal vastuvõetud muudatustest⁸, mille reegli I/8 kohaselt laiendati kvaliteedisüsteemi omamise kohustust ka meremeeste tervisekontrolli tegijatele ja tervisetõendite väljastajatele. Samuti on samasisuline regulatsioon kehtestatud direktiivi 2008/106/EÜ art 10 lõike 1 punktis a ning Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) meretöö konventsiooni⁹ eeskirjas 1.2 ning standardis 1.2 ja suunises 1.2.1. Tervishoiuteenuse

⁸ <https://www.riigiteataja.ee/akt/223082013001>

⁹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/208032016004>

osutaja kvaliteedisüsteem peab vastama tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuetele, mis on kehtestatud tervishoiuteenuste korraldamise seaduse (TTKS) alusel sotsiaalministri 15. detsembri 2004. a määrusega nr 128 „Tervishoiuteenuste kvaliteedi tagamise nõuded“¹⁰. Tulenevalt asjaolust, et kvaliteedijuhtimissüsteemi olemasolu nõue tervishoiuteenuse osutajatele on juba praegu kehtiv, ei ole tegemist uue nõudega. Terviseamet teostab tulenevalt STCW nõuetest tervishoiuteenuse osutaja kvaliteedisüsteemi nõuetele vastavuse osas hindamist kuni viie aasta pikkuste ajavahemike järel. Tulenevalt STCW konventsiooni jaotise A-I/7 lõikest 4 on osalisriik kohustatud IMO-le esitama aruande reegli I/8 lõike 2 kohaselt läbiviidud hindamiste tulemustest kuue kuu jooksul pärast hindamise lõpuleviimist. Kuna IMO-le edastab informatsiooni Veeteede Amet, on eelnõuga sätestatud kord, et Terviseamet edastab hindamise aruande ka Veeteede Ametile.

MSOS-i § 26¹ lõiget 6 täiendatakse punktiga 5, mille kohaselt tunnistatakse tunnustatud arsti tunnustus kehtetuks, kui ta töötab tervishoiuteenuse osutaja juures, millel puudub nõuetele vastav kvaliteedisüsteem. Muudatus on seotud MSOS-i § 26¹ lõigetes 5¹–5³ sätestatud tervishoiuteenuse osutaja kohustusega omada kvaliteedijuhtimissüsteemi.

MSOS-i § 26¹ lõige 9 tunnistatakse kehtetuks. Haldusmenetluse seadustiku § 73 lõike 3 kohaselt, kui haldusorgani üle teostab teenistuslikku järelevalvet minister, siis lahendab vaide haldusakti andnud või toimingut sooritanud haldusorgan ise. Vabariigi Valitsuse seaduse § 95 lõike 1 alusel teostab minister teenistuslikku järelevalvet valitsusasutuste üle, Terviseamet on valitsusasutus sama seaduse § 39 lõike 3 järgi. Seetõttu ei ole vajalik erikord, mille kohaselt minister lahendaks vaia Terviseameti tegevuse üle. Asjakohane on kohaldada haldusmenetluse seadustiku § 73 lõike 3 kohast üldkorda.

MSOS-i § 26² tekst muudetakse ja täpsustatakse tervisekontrolliga seonduvate vaidluste lahendamise korda. Hetkel kehtiva seaduse § 26² kohaselt võib tervisekontrolli otsusega mittenõustuv isik esitada otsuse peale vaide Terviseametile. Sotsiaalministeerium on eelnõu kooskõlastusringil märkinud, et Terviseametil puudub pädevus hinnata tervisekontrolli läbiviinud arsti tegevust. Terviseamet teostab tervishoiuteenuste korraldamise seaduse alusel formaalset järelevalvet ega oma pädevust kontrollida arsti langetatud otsust. Seega puudub Terviseametil vaidmenetluse käigus võimalus tunnustatud arsti tehtud otsust sisuliselt muuta.

STCW konventsiooni jaotise A-I/9 alapunkti 6 kohaselt kehtestab osalisriik vastavalt siseriiklikele vaidlustamist reguleerivatele sätetele menetluse ja korra, et tervisekontrolli käigus tervisenõudeid mittetäitnud meremehed või meremehed, kelle töötamise võimalustele kehtestati (eriti) ajalisi, töövaldkonda või reisipiirkonda puudutavaid piiranguid, saaksid taotleda oma juhtumi uuesti läbivaatamist.

Vaidlustamise võimaluse olulisusele on otsesõnu viidatud ka ILO juhises „*Guidelines on the medical examinations of seafarers*“¹¹, kus on välja toodud (vt täpsemalt lk 15), et meretöö konventsiooni standardi A1.2 lõige 5 sätestab, et meremeestele, kellele tõendi andmisest on keeldutud või kelle töötamisele on kehtestatud eelkõige aja, valdkonna või piirkonnaga seotud piirang, antakse täiendava tervisekontrolli võimalus teise sõltumatu arsti või sõltumatu meditsiinieksperti juures. STCW koodeksi jaotise A-I/9 lõike 6 kohaselt kehtestab osalisriik menetluse ja korra, et tervisekontrolli käigus tervisenõudeid mittetäitnud meremehed või meremehed, kelle töötamise võimalustele kehtestati ajalisi, töövaldkonda või reisipiirkonda puudutavaid piiranguid, saaksid taotleda oma juhtumi uuesti läbivaatamist vastavalt siseriiklikule vaidlustamise korrale.

¹⁰ <https://www.riigiteataja.ee/akt/106112013006?leiaKehtiv>

¹¹ http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_174794/lang--en/index.htm

Samuti on kõnealustes ILO juhistes märgitud, et edasikaebamise protseduurid võivad sisaldada järgmisi elemente:

- 1) sõltumatu arst või meditsiinieksperit, kes juhtumi uuesti läbi vaatab, peaks olema vähemalt sama taseme kvalifikatsiooniga nagu arst, kes viis läbi esialgse tervisekontrolli;
- 2) sõltumatule arstile või meditsiinieksperidile, kes juhtumi uuesti läbi vaatab, peaks olema tagatud võimalus kaasata juhtumi uuesti läbivaatamisse teisi eksperte;
- 3) juhtumi uuesti läbivaatamine ei tohiks kaasa tuua põhjendamatuid viivitusi meremehele ega laevaomanikule;
- 4) terviseandmete töötlemise konfidentsiaalsuspõhimõtted peaksid laienema ka juhtumi uuesti läbivaatamise protsessile;
- 5) kvaliteedi tagamise nõuded ja juhtumi uuesti läbivaatamise kord peaks olema sätestatud, et tagada juhtumi uuesti läbivaatamisel tehtud otsustuste järjepidevus ja asjakohasus.

Eeltoodust lähtuvalt tuleb juhtumi uuesti läbivaatamise protseduuri kaasata kvalifikatsiooni ja sõltumatuse nõudeid täitev arst ning vajadusel teised eksperdid, nagu seda on kajastatud ILO juhises, vastasel juhul ei täidaks juhtumi uuesti läbivaatamine oma eesmärki. Arvestades, et tervishoiuteenuste korraldamise seaduse §-s 50² sätestatu kohaselt on tervishoiuteenuste kvaliteedi ekspertkomisjon nõuandev komisjon, mille eesmärk on patsiendile osutatud tervishoiuteenuse kvaliteedile hinnangu andmine ning hinnangust tulenevalt Terviseametile, Eesti Haigekassale ja tervishoiuteenuse osutajatele ettepanekute tegemine, tuleks kõnealusel juhul juhtumi uuesti läbivaatamise otsuse tegemiseks küsida hinnangut tervishoiuteenuse kvaliteedi ekspertkomisjonilt, kes on sisuliselt pädev ja sõltumatu vastavas osas hinnangut andma.

Lähtudes sotsiaalministri 16. mai 2008. a määruse nr 27 „Tervishoiuteenuse kvaliteedi ekspertkomisjoni töökord, tervishoiuteenuse kvaliteedile hinnangu andmise kord ja komisjoni moodustamine“ §-s 3 sätestatust, peavad komisjoni liikmed olema erapooletud ning kõnealuse määruse § 3 lõikes 2 kajastatud juhtudel end komisjoni liikme kohalt taandama. Samuti koosneb komisjon erinevate erialade ekspertidest (sama määruse § 4 lõige 1) ja sotsiaalminister võib lisaks määruse § 4 lõikes 1 nimetatud ekspertidele nimetada teiste erialade eksperte komisjoni ajutisteks liikmeteks. Sellega oleks eeltoodust lähtuvalt ekspertkomisjoni kaasamisel tagatud WHO juhistes antud nõuete täitmine.

Tulenevalt sotsiaalministri 16. mai 2008. a määruse nr 27 § 1 lõikest 9 peab komisjon andma hinnangu nelja kuu jooksul komisjoni poole pöördumisest arvates. Samas on eelkirjeldatud ILO juhise punktis 3 sätestatud põhimõte, et juhtumi uuesti läbivaatamine ei tohiks kaasa tuua põhjendamatuid viivitusi. Eelnevast lähtuvalt on MSOS-i §-s 26² sätestatud eriregulatsioon võrreldes sotsiaalministri 16. mai 2008. a määruses nr 27 tooduga, mille kohaselt tuleb tervishoiuteenuse kvaliteedi ekspertkomisjonil edastada tervishoiuteenusele antud hinnang Terviseametile ühe kuu jooksul avalduse esitamisest arvates. Seejärel otsustab Terviseamet ekspertkomisjoni hinnangu alusel uue tervisekontrolli otsuse tegemiseks isiku tervisekontrolli suunamise vajaduse 10 tööpäeva jooksul ekspertkomisjoni hinnangu saamisest arvates.

MSOS-i § 29 lõige 1 muudetakse ja kehtestatakse seaduse tasandil meremeeste registri pidamise eesmärk. Registri eesmärgiks on tagada riikliku järelevalve teostamiseks ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni osalisriikidele kättesaadavaks tegemiseks meremehe kvalifikatsiooni tõendavate dokumentide ja tervisetõendi andmete ning meresõidupraktika ja muude meremehe ja siseveelaeva laevapere liikme kohta käivate andmete registreerimine ja töötlemine ning nende üle arvestuse pidamine. Andmekogu eesmärk peab olema seaduses selgelt sätestatud, ilma selleta on raskendatud kontroll andmekogu pidamise õiguspärasuse ja isikuandmete töötlemise ulatuse üle.

MSOS-i § 29 täiendatakse lõikega 1¹ ja sellesse viiakse lõike 1 sisu. Terminoloogiliselt on õigem andmekogude puhul rääkida volitatud töötlejast, mitte selle pidajast. Seaduse tasandil on oluline välja tuua just vastutav töötleja. Muudatused seonduvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) rakendamiseks.

MSOS-i § 29 lõike 3 sissejuhatavas lauseossa lisatakse viited riigisisestele õigusaktidele ja siseveelaeva laevapere liikmetele, kuna ka STCW konventsiooniga reguleerimata riigisiseste meresõidu kutsetunnistuste omanike ja siseveelaevade laevapere liikmete andmed kantakse meremeeste registrisse. Riigisiseste õigusaktidena on mõeldud Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määrust nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. veebruari 2003. a määrust nr 35 „Siseveelaeva laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded, diplomeerimise kord ning diplomite ja kutsetunnistuste vormid“.

MSOS-i § 29 lõike 3 punkti 6 muudatuse kohaselt kantakse munsterdamise andmete asemel meremeeste registrisse meresõidupraktika andmed. Meremeeste registri eesmärgiks ei ole koguda munsterdamise andmeid ehk andmeid, millisel laeval meremees antud hetkel töötab. Hetkel neid andmeid praktikas ei koguta, kuna meremeestel ei ole huvi näidata, millisel laeval nad töötavad. Teatamine põhineb hetkel vabatahtlikkusel ja sellest tulenevalt Veeteede Ametile munsterdamise andmeid ei laeku. Eestil ei ole välislepingutest ega Euroopa Liidu õigusest tulenevat kohustust koguda munsterdamise andmeid. Küll on aga meresõidudiplomite ja kutsetunnistuste väljastamiseks vajalik koguda meresõidupraktika andmeid. Vabariigi Valitsuse 20. juuni 2013. a määruse nr 96 „Laevapere liikmete koolitus- ja kvalifikatsiooninõuded ning diplomeerimise kord“ § 39 kohaselt tõendatakse meresõidupraktika läbimist meresõidupraktika tõendiga, mille väljastab laeva kapten või reeder või laeva mehitamisega tegelev ettevõtja või mereõppeasutus. Muudatusest tulenevalt muudatakse ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 10. jaanuari 2003. a määrust nr 1 „Meremeeste registri asutamise, pidamise ja likvideerimise kord“. Määruse eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisas 2. Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna meresõidupraktika andmed kantakse ka hetkel meremeeste registrisse.

MSOS-i § 29 lõige 4 tunnistatakse kehtetuks, kuna meremeeste registri eesmärgiks ei ole reaalselt koguda andmeid töötavate meremeeste kohta, vaid pidada arvestust meresõiduks nõutavate dokumentide õigsuse kohta ja võimaldada tõendada nende kehtivust. Hetkel munsterdamise andmeid ei koguta, kuna meremeestel ei ole huvi näidata, millisel laeval nad hetkel töötavad. Muudatus seondub MSOS-i § 29 lõike 3 punkti 6 muudatusega.

MSOS-i 7. peatüki pealkiri muudetakse, kuna reisilaeva reisijateveo tunnistust puudutavad sätted viiakse üle §-i 17² ja peatükk jääb reguleerima üksnes laeval viibivate isikute registreerimist. Täpsustatud pealkiri vastab täpsemalt peatüki sisule.

MSOS-i §-d 32 ja 33 tunnistatakse kehtetuks. MSOS §-s 32 kehtestatud regulatsioon viiakse üle MSOS §-i 17², välja arvatud MSOS § 32 lõikes 7 toodu, mis eelnõus on kajastatud § 19 lõikes 7. MSOS §-s 33 toodu on kehtestatud MSOS §-s 18.

MSOS-i § 35 lõige 8 muudetakse ja sellest jäetakse välja kitsendav tingimus, mille kohaselt võib Veeteede Amet määrata vajalikud andmed (nt väikelaeva kogupikkuse, laiuse ja parda kõrguse) nõuetekohaste dokumentideta väikelaevale, mis on Eestis kasutusele võetud enne

2004. aasta 1. maid. Ilma nimetatud andmeteta ei ole võimalik väikelaeva Eestis registreerida. Samas tuuakse Eestisse sageli näiteks Soomest ja Rootsist just vanemaid väikelaevu, mis on selles riigis kasutusele võetud enne Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 94/25/EÜ väikelaevu käsitlevate liikmesriikide õigus- ja haldusnormide ühtlustamise kohta jõustumist ning millel puuduvad seetõttu tootja plaad ja direktiiviga nõutav dokumentatsioon. Selliste väikelaevade registreerimine ei ole hetkel MSOS-iga kooskõlas, sest Veeteede Ametil puudub õigus määrata vajalikud andmed ning kanda need väikelaeva tehnilise ülevaatusse aktile. Kehtiv MSOS-i regulatsioon on vastuolus kaupade vaba liikumise tagamise kohustusega siseturul ning direktiivi 94/25/EÜ preambuli sättega, mille kohaselt direktiiv ei sisalda sätteid, millega piiratakse väikelaevade kasutamist pärast nende kasutuselevõttu. Eelnevast tulenevalt jäetakse lõike 8 sõnastusest välja viited konkreetsele kuupäevale ja riigile ning kasutatakse üldisemat sõnastust, mille kohaselt võib Veeteede Amet määrata vajalikud andmed kasutusele võetud väikelaevale, millele ei kohaldu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2013/53/EL väikelaevade ja jettide kohta ning direktiivi 94/25/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta nõuded. Sellega võimaldatakse puuduvad andmed määrata ka Euroopa Liidu liikmesriigis või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigis kasutusele võetud väikelaevale, mis tulenevalt väikelaeva kasutuselevõtmise ajast ei pea vastama direktiivi 2013/53/EL või 94/25/EÜ nõuetele. Erinevad Euroopa Liidu liikmesriigid ja Euroopa Majanduspiirkonna osalisriigid on jõustanud direktiivi 94/25/EÜ nõuded erinevatel kuupäevadel, mida täpselt seadusesse kirjutada ei ole otstarbekas. Samuti asendatakse eksitav viide § 36 lõike 5 alusel kehtestatud kontrollaktile korrektse viitega § 36 lõikes 6 nimetatud kontrollaktile analoogselt § 35³ lõike 1 punktides 8 ja 9 esitatud sõnastusega. Muudatusega asendatakse viide direktiivile 94/25/EÜ viitega uuele direktiivile 2013/53/EL, millega eelnimetatud direktiiv kehtetuks tunnistati. Muudatus aitab kaasa merekultuuri arengule ja väikelaevade arvu kasvule, kuna inimestel on võimalik osta lähiriikidest kvaliteetseid vanemaid väikelaevu.

MSOS-i § 35² lõiked 2 ja 3 reguleerivad teisaldatava registreerimismärgi väljastamist. See antakse välja väikelaevale ja alla 12-meetrise kogupikkusega laevale ning kasutatakse nimetatud veesõidukite müügieelsel proovi- või katsesõidul. Teisisõnu on veesõiduki proovi- või katsesõitu võimalik teha ainult juhul, kui sellele on paigaldatud teisaldatav registreerimismärk.

Kehtiva sõnastuse kohaselt ei laiene teisaldatava registreerimismärgi väljastamine jettide müüjatele ja tootjatele, mistõttu ei ole jettidega praegu võimalik teha proovi- või katsesõite. Taoline eristamine ei ole aga põhjendatud, kuivõrd jetti registreerimine toimub üldjuhul analoogselt väikelaeva või alla 12-meetrise kogupikkusega laeva registreerimisega. Ka Euroopa Liidu tasandil on nõuded väikelaevade, alla 12-meetrise kogupikkusega laevade ning jettide projekteerimise, tootmise ning liikumise kohta reguleeritud pea samasisuliselt direktiivis 2013/53/EL (väikelaevade ja jettide kohta ning direktiivi 94/25/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta).

Jett kui vabaajasõiduk on viimasel ajal muutunud üha populaarsemaks – Eestis registreeritud jettide arv on aastate jooksul pidevalt kasvanud¹², samuti on turule ilmunud mitmeid uusi mudeleid, mille puhul on olnud aktiivne huvi ka proovisõidu tegemise võimaluse vastu. Seetõttu on mõistlik täiendada MSOS § 35² lõikeid 2 ja 3 selliselt, et ka jettide müüjatele ja tootjatele oleks võimalik väljastada teisaldatavat registreerimismärki, mis võimaldaks sooritada jetti müügieelset proovi- või katsesõitu.

MSOS-i § 35³ lõike 1 punkti 9 sõnastus viiakse kooskõlla § 35 lõike 8 sõnastusega, jättes välja viite konkreetsele kuupäevale, kuna erinevad Euroopa Liidu liikmesriigid ja Euroopa

¹² Kui 2011. a oli Eestis registreeritud 529 jetti, siis 31.10.2018 seisuga oli Maanteeametis registreeritud jettide arv 1100. <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika>

Majanduspiirkonna osalisriigid on jõustanud direktiivi 94/25/EÜ nõuded erinevatel kuupäevadel, mida täpselt seadusesse kirjutada ei ole otstarbekas.

MSOS-i § 35⁵ täiendatakse lõikega 3 ja täpsustatakse välisriigi lippu kandva väikelaeva mõistet. MSOS-is on läbivalt nii laevade kui väikelaevade puhul kasutatud mõisteid „välisriigi lippu kandev“ ning „lipuriik“. Väikelaevade puhul antud sõnastus alati ei sobi, kuna välisriikide väikelaevaregistrites väikelaeva registreerimisega ei kaasne alati lipu kandmise kohustust või õigust. Näiteks Soomes on võimalik väikelaeva registreerida ka välisriigi kodanikul, kuid väikelaeval Soome lipu kandmise õigus on ainult Soome kodanikel. Rootsis ei pea registreerima alla 12 meetri pikkust väikelaeva, kuid selline väikelaev võib kanda Rootsi lippu, kui laeva omanik on Rootsi kodanik. Selleks, et MSOS-i regulatsioon hõlmaks ka ainult välisriigis registreeritud väikelaevu, millel ei ole antud välisriigi lipu kandmise õigust, lisatakse lõige 3, mille kohaselt mõistetakse välisriigi lippu kandva väikelaevana muuhulgas välisriigis registreeritud väikelaeva ning väikelaeva lipuriigina mõistetakse muuhulgas väikelaeva registriiki.

MSOS-i § 35⁶ lõike 4 kaks lauset tunnistatakse kehtetuks, kuna need on segadust tekitavad, jättes mulje, et väikelaeva juhil, kes korraldab tasu eest vabaajareise kaugemal kui viis meremiili kaldast, ei peagi raadiosideoperaatori tunnistust olema. Lisaks kordab säte § 39 lõike 7 teises lauses sätestatud tingimust, mistõttu puudub § 35⁶ lõike 4 teise lause järgi vajadus. Muudatus teostatakse õigusselguse huvides.

MSOS-i § 36 lõike 5 punkte 1 ja 2 muudetakse ja neist jäetakse välja viited tunnustatud väikelaevade tehnilise ülevaatus teostajale. Muudatus seondub sellega, et loakohustusega tegevusalade hulgast jäetakse välja väikelaevade tehniline ülevaatus, kuna tegemist on riikliku järelevalve objektiga.

MSOS-i § 36 lõike 5 punkti 4 muudetakse ja Veeteede Ametile antakse sarnaselt väikelaevade registreerimiseelse ülevaatus tegemisele õigus teha jети registreerimiseelset ülevaatus. Vastava õiguse andmine Veeteede Ametile hõlbustab jettide turujärelevalve teostamist. Vastav kohustus on pandud Veeteede Ametile toote nõuetele vastavuse seaduse § 50 lõikega 4. Eeldatavalt teeb Veeteede Amet umbes 10 jети registreerimiseelset ülevaatus aastas, seda eelkõige kasutatud ja kolmandatest riikidest imporditud jettidele juhul, kui Maanteeameti tehtaval ülevaatusel ei ole võimalik esitatavatest dokumentidest tuvastada kõiki registrisse kantavaid andmeid. Kuna ülevaatusi toimub harva, ei ole selleks vajalik täiendavaid töötajaid tööle võtta. Nimetatud muudatusega seonduvalt muudetakse ka RLS § 182 lõiget 1. Jettide ülevaatusega kaasneb väheoluline mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 36 lõikes 9 asendatakse mõiste „Eesti merealadel“ mõistega „Eesti territoriaal- ja sisemerel“, kuna väikelaeva ja jети pistelist kontrolli ei teostata majandusvööndis, mis kuulub § 2 punkti 40 kohaselt samuti Eesti merealade hulka. Ka praktikas ei ole Veeteede Amet seni majandusvööndis pistelist kontrolli teostanud.

MSOS-i § 36 lõiget 11 muudetakse ja sättesse lisatakse jети tehnilise ülevaatus teostamise eest riigilõivu tasumise kohustus.

MSOS-i § 37 lõige 1 muudetakse ja täpsustatakse väikelaevajuhi kohustusi väikelaeva ohutuse tagamisel, tuues konkreetselt välja kohustuse tagada väikelaeva tehniline korrasolek, pääste-, ohutus- ja muu nõutava varustuse olemasolu ja kasutusvalmidus ning tagada väikelaeva ohutu liiklemine. Samuti on kehtestatud täiendav nõue, mille kohaselt on väikelaevas viibivad isikud kohustatud täitma väikelaevajuhi korraldusi, sealhulgas päästevesti või muu ohutusvarustuse

kandmise või kasutamise korraldusi. Lõike 1 sõnastamisel on soovitud rõhutada päästevarustuse kandmise olulisust väikelaevas. Kuna üldsõnaliselt on muudetud sõnastuse põhimõtte kehtinud ka seni, siis sisuliselt väikelaeva juhile uusi kohustusi või nõudeid ei panda.

MSOS-i § 37 lõige 6 muudetakse ja võimaldatakse väikelaeva juhtimisõigust tõendava dokumendina tunnustada lisaks Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi välja antud väikelaevajuhi tunnistusele ka nende volitusel välja antud väikelaevajuhi tunnistusi, milleks on näiteks RYA (Royal Yachting Association, <http://www.rya.org.uk/>) ja IYT (International Yacht Training, <http://iytworld.com/>) väljastatud tunnistused. Samuti lisatakse võimalus tunnustada meresidevahendi kasutamise õigust tõendava dokumendina väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistust või piirangutega raadiosideoperaatori tunnistust või raadiosideoperaatori tunnistust. Muudatus puudutab umbes 100 väikelaevajuhti. Eelkõige on tegemist välisriigis töötanud Eesti kodanikega, kes on välisriigis saanud väikelaevajuhi või raadiosideoperaatori tunnistused. Potentsiaalselt selliste inimeste arv kasvab. Muudatusega kaasneb majanduslik mõju ja mõju avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 37 täiendatakse lõikega 8 ja tehakse erand § 37 lõikes 7 sätestatust, mille kohaselt ei kohaldata § 37 lõikes 2 sätestatud dokumendinõudeid välisriigi lippu kandvate väikelaevade puhul. MSOS-i § 37 lõike 7 sõnastusest ei ole üheselt arusaadav, kas Eesti kodanik või Eestis pikaajalise elaniku elamisloa või alalise elamisõigusega elav välismaalane peab kaasas kandma juhtimisõigust tõendavat dokumenti, kui väikelaev on registreeritud välisriigis. Kui asuda eitavale seisukohale, oleks see esiteks vastuolus seadusandja tegeliku tahtega, mille kohaselt kehtestatakse selline soodustus Eestis mitteelavatele välismaalastele, kes sõidavad välisriigis registreeritud väikelaevaga Eesti veeteedel. Lisaks tuleks sellise tõlgenduse korral kohelda ebavõrdselt samasse rühma kuuluvaid seaduse adressaate (nt Eesti kodanikke) – kui Eesti kodanik on oma väikelaeva registreerinud Eestis, peab ta esitama nõutava dokumendi, kuid juhul, kui väikelaev on registreeritud välisriigis, talle see nõue justkui ei kehtiks. Sellise erisuse tegemine ei oleks põhjendatud ning see ei ole ka regulatsiooni eesmärk. Seega täiendatakse õiguselguse huvides MSOS-i § 37 lõikega 8 selliselt, et Eestis elaval kodanikul või Eestis elaval välismaalasel peab ka välisriigi lippu kandva väikelaeva juhtimisel kaasas olema juhtimisõigust tõendav dokument. Seejuures tuleb arvestada ka MSOS-i § 37 lõikega 3, mille kohaselt on juhtimisõigust võimalik tõendada ka isikut tõendava dokumendi abil.

MSOS-i § 39 lõige 2 muudetakse ja selles sisalduvat volitusnormi täpsustatakse selliselt, et see hõlmaks ka väikelaeva juhi eksamineerimist, tunnistuste taotlemise ja väljastamise korda. Kehtiva volitusnormi sõnastus ei hõlma endas eksamineerimist, tunnistuse taotlemise ja väljastamise korda, mida määrus tegelikkuses samuti reguleerib. Muudatuse eesmärk on tagada rakendusakti kooskõla seadusega. Täiendavalt muudetakse rakendusakti andjat, asendades seni kehtinud seaduses Vabariigi Valitsuse tasand valdkonna eest vastutava ministri tasandiga. Arvestades, et kõnealuses rakendusaktis toodu kuulub vaid Majandus- ning Kommunikatsiooniministeeriumi vastutusvaldkonda, puudub vajadus anda rakendusakt Vabariigi Valitsuse tasandil. Pärast seaduse muudatuse jõustumist kehtestatakse määrus MSOS-i § 39 lõige 2 alusel uuesti. Rakendusakti kavand on esitatud seletuskirja lisas.

MSOS-i § 39 lõigetes 3¹ ja § 39¹ lõikes 1 asendatakse sõnad „liiklusregistri volitatud töötleja“ sõnaga „Maanteeamet“, kuna liiklusseaduse kohaselt on Maanteeamet varasema liiklusregistri volitatud töötleja asemel liiklusregistri vastutavaks töötlejaks (LS § 173 lõige 3). Väikelaevajuhi ja jetijuhi tunnistusi on õigus väljastada Maanteeametil ning taotlus nende saamiseks tuleb samuti esitada Maanteeametile. Maanteeamet soovib rõhutada kliendist lähtuva avaliku teenuse pakkumist oma büroodes ning sellest tulenevalt on erinevates õigusaktides viited

liiklusregistri volitatud töötlejale või büroole asendatud riigiasutusega Maanteeamet. Muudatuste eesmärk on viia MSOS kooskõlla liiklusseaduse sõnastusega.

MSOS-i § 39 lõige 4 muudetakse ja asendatakse sarnaselt eelnevas punktis kirjeldatule seaduse § 39 lõikes 4 kasutatav viide liiklusregistri volitatud töötlejale üldise nimetusega „Maanteeamet“. Ühtlasi sätestatakse sõnaselgelt, et väikelaevajuhi tunnistusi väljastab Maanteeamet.

MSOS-i § 39 täiendatakse lõigetega 4¹–4³. Lõikes 4¹ sätestatakse, et väikelaevajuhi tunnistus väljastatakse kümne tööpäeva jooksul sellekohase taotluse esitamisele järgnevast päevast arvates. Seni on vastavasisuline säte sisaldunud üksnes MSOS-i § 39 lõike 2 alusel kehtestatud määruses, kuid tunnistuse väljastamisega seonduv regulatsioon, sealhulgas selle väljastamise tähtaeg, peab olema ette nähtud seaduse tasandil. **Lõikes 4²** sätestatakse, et väikelaevajuhi tunnistus väljastatakse kehtivusega kümme aastat. Seni on vastavasisuline säte sisaldunud samuti üksnes määruses, kuid tunnistuse väljastamisega seonduv regulatsioon, sealhulgas selle kehtivuse aeg, peab olema reguleeritud seaduse tasandil.

MSOS-i § 39 lõikes 4³ nähakse ette juhtumid, mille korral tunnistab Maanteeamet väikelaevajuhi tunnistuse kehtetuks. Seni on tunnistuste vahetamise ja duplikaadi väljastamise regulatsioon sisaldunud määruses. Samas ei ole seaduse tasandil ette nähtud vana tunnistuse kehtetuks tunnistamise ega ka uue tunnistuse väljastamise aluseid. Uue sätte kohaselt tunnistab Maanteeamet väikelaevajuhi tunnistuse kehtetuks selle kaotuse, hävimise või varguse korral, juhul kui isik on väikelaevajuhi tunnistuse taotlemisel esitanud valeandmeid või on saanud väikelaevajuhi tunnistuse pettuse teel ning isikule uue väikelaevajuhi tunnistuse väljastamisel. Samuti tunnistatakse tunnistus kehtetuks juhul, kui lihtkirjaga väljastatud tunnistus ei ole isikuni jõudnud 10 tööpäeva jooksul tunnistuse taotluse esitamisest ning kui isik ei ole taotletud tunnistusele 12 kuu jooksul Maanteeametisse järgi läinud.

MSOS-i § 39 lõiget 7 täiendatakse tingimusega, mille kohaselt raadiosideoperaatorite tunnistused meresidevahendi kasutamiseks väikelaeval kehtivad ilma kinnituslehta. Tegemist on kutseliste laevajuhtide tunnistustega, mille juurde kuulub laeval töötamiseks kinnitusleht. Õigusselguse huvides sätestatakse väikelaeval raadiosideoperaatori kinnituslehe nõude osas erisus.

MSOS-i § 39¹ täiendatakse lõigetega 1³–1⁶. Lõikes 1³ sätestatakse, et jetijuhi tunnistus väljastatakse kümne tööpäeva jooksul sellekohase taotluse esitamisele järgnevast päevast arvates. Seni on vastavasisuline säte sisaldunud üksnes MSOS-i § 39¹ lõike 2 alusel kehtestatud määruses, kuid tunnistuse väljastamisega seonduv regulatsioon, sealhulgas selle väljastamise tähtaeg, peab olema ette nähtud seaduse tasandil. **Lõikes 1⁴** sätestatakse, et jetijuhi tunnistus väljastatakse kehtivusega kümme aastat. Seni on vastavasisuline säte sisaldunud üksnes määruses, kuid tunnistuse väljastamisega seonduv regulatsioon, sealhulgas selle kehtivuse aeg, peab olema ette nähtud seaduse tasandil.

MSOS-i § 39¹ lõikes 1⁵ nähakse ette juhtumid, mille korral tunnistab Maanteeamet jetijuhi tunnistuse kehtetuks. Seni on tunnistuste vahetamise ja duplikaadi väljastamise regulatsioon sisaldunud määruses. Samas ei ole seaduse tasandil ette nähtud vana tunnistuse kehtetuks tunnistamise ega ka uue tunnistuse väljastamise aluseid. Uue sätte kohaselt tunnistab Maanteeamet jetijuhi tunnistuse kehtetuks selle kaotuse, hävimise või varguse korral, juhul kui isik on jetijuhi tunnistuse taotlemisel esitanud valeandmeid või on saanud jetijuhi tunnistuse pettuse teel ning isikule uue jetijuhi tunnistuse väljastamisel. Samuti tunnistatakse tunnistus kehtetuks juhul, kui lihtkirjaga väljastatud tunnistus ei ole isikuni jõudnud 10 tööpäeva jooksul

tunnistuse taotluse esitamisest ning kui isik ei ole taotletud tunnistusele 12 kuu jooksul Maanteeametisse järgi läinud.

MSOS-i § 39¹ lõikega 1⁶ kehtestatakse jetijuhile jeti juhtimisõigust tõendava dokumendi kaasas kandmise kohustus. Seni on seaduses kehtestatud küll jetijuhi tunnistuse olemise kohustus, kuid mitte kohustust tunnistuse kaasas kandmiseks, mis aga ei võimalda juhtimisõiguse olemasolu kontrollida. Uue sättega kehtestataksegi kohustus kanda kaasas jeti juhtimise õigust tõendavat dokumenti ning selleks võib olla nii jetijuhi tunnistus, väikelaevajuhi tunnistus kui ka isikut tõendav dokument.

MSOS-i § 39¹ lõige 2 muudetakse ja volitusnormi täpsustatakse selliselt, et see hõlmaks ka jetijuhi eksamineerimist, tunnistuse taotlemise ja väljastamise korda. Kehtiva volitusnormi sõnastus ei hõlma eksamineerimist, tunnistuse taotlemise ja väljastamise korda, mida määrus tegelikkuses samuti reguleerib. Volitusnormi täpsustamine ei too kaasa määruse olulist sisulist muudatust, kuna eksamineermise, tunnistuse taotlemise ja väljastamise kord on määrusega juba kehtestatud.

MSOS-i § 42 lõikest 2¹ jäetakse välja sõnad „käesoleva seaduse kohaselt tunnustatud kemikaalitankerite lastimisoperatsioonide ülevaataja või“. Tulenevalt MSOS-i § 7 punkti 6 kehtetuks tunnistamisest on vajalik muuta MSOS-i § 42 lõike 2¹ sõnastust ning jätta seaduse tekstist välja viide tegevuslooga isikule. Kui kemikaalitankeril on nõutav lastioperatsioonide ülevaatus, viib selle läbi Veeteede Ameti järelevalveametnik.

MSOS-i § 44² lõiked 2 ja 3 muudetakse. Lõike 2 sõnastust muudetakse selliselt, et kattumisvastase süsteemi rahvusvahelise tunnistuse võib laevale väljastada reederi valikul kas Veeteede Amet või volitatud klassifikatsiooniühing. Muudatus tuleneb asjaolust, et MSOS-ist kaotatakse klassifitseeritud ja klassifitseerimata laeva mõiste, kuna need ei ole sisult korrektsed ja üheselt mõistetavad. Lõikest 3 jäetakse välja tingimus, mille kohaselt vähemalt 24-meetrise pikkusega ja alla 400-se kogumahutavusega laeval peab olema laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni deklaratsioon ainult juhul, kui laev sõidab rahvusvahelises meresõidus. Määruse (EÜ) nr 782/2003 põhjenduspunkti 20 kohaselt kuuluvad ülevaatusse kõik laevad olenemata merereisi laadist.

MSOS-i § 45 lõiget 8 täiendatakse sõnaga „kaabliala“. Kehtivas seaduses on öeldud, et kaablit kahjustavad tegevused on keelatud 0,5 meremiili kaabli trassist. Olemasolevates kaablialades võivad kaablid asuda üsna kaabliala piiri lähedal, seega tuleb ka nende alade läheduses piirata tegevusi, mis võivad kaableid kahjustada. Muudatuse eesmärgiks on ennetada ja vältida kaablite kahjustamist.

MSOS-i § 45 lõike 9 muudatusega täpsustatakse sätte sõnastust. Praegu kehtiv § 45 lõige 9 on mahukas ning seetõttu on olnud kasutajatele raskesti mõistetav, millistel juhtudel on nende tegevus veeliiklust takistav ning milliste takistavate tegevuste korral on vaja Veeteede Ameti luba. Sarnaselt kehtiva MSOS-iga sätestab lõige 9 põhimõtte, et üldkasutataval veeteel tuleb Veeteede Ametilt taotleda luba selliseks veeliiklust takistavaks tegevuseks, mis ei ole reguleeritud rahvusvahelise laevakokkupõrgete vältimise eeskirja konventsiooni nõuetega või sisevetel liiklemise korraga.

Hetkel kehtiva MSOS-i § 45 lõike 9 kohaselt on vaja Veeteede Ameti luba veeliiklust takistavaks tegevuseks üksnes laevateel. Kõnealuselt sättest tulenevalt ei ole vahetult laevateel kõrval toimuvaks tegevuseks luba vaja, mis aga praktikas on kaasa toonud ohtlikke olukordi tiheda laevaliiklusega piirkonnas. Seetõttu on uues lõike 9 teises lauses sätestatud, et kui veeliiklust takistav tegevus toimub laevateel või laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe

laevaettekannete süsteemi piirkonnas, on taoliseks tegevuseks vaja Veeteede Ameti luba. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ja avaliku sektori kuludele ja tuludele ei ole oluline, kuna loa taotlemise eest ei võeta riigilõivu ning loakohustusega mereala laiendamine ei too asutusele kaasa märkimisväärset töökoormuse kasvu. Juba praegu kooskõlastatakse enamik tegevusi laevaliiklusteeninduse piirkonnas vabatahtlikult, kuigi vastavasisulist nõuet seaduses sätestatud ei ole, mistõttu pole halduskoormuse tõus märkimisväärne ka eraisikutele.

MSOS-i § 45 täiendatakse lõigetega 9¹–9⁴. Lisatavas lõikes 9¹ on arusaadavuse huvides esitatud näitlik loetelu tegevustest veeteel, mida loetakse veeliiklust takistavaks tegevuseks. Sellisteks tegevusteks on veeteel korraldatavad võistlused, sukeldumised, õppused, laskeharjutused, miinitõrjetööd, lõhkekehade kahjutustamised, uurimis-, ehitus- ja süvendustööd, seadmete ning objektide paigaldamine või muu sarnase mõjuga tegevus. Muudatus võimaldab isikutel paremini mõista, millised on tegevused, mis võivad veeliiklust takistada ja seetõttu vajavad Veeteede Ameti eelnevat luba.

Lisatavad lõiked 9² ja 9³ sätestavad veeliiklust takistavaks tegevuseks loa saamise taotluse esitamise aja ning alused, mil Veeteede Amet võib loa andmisest keelduda. Üldreeglina tuleb loa saamiseks esitada Veeteede Ametile taotlus 20 tööpäeva enne kavandatud tegevuse algust (kehtivas MSOS-i § 45 lõikes 9 on sätestatud 30-päevane tähtaeg, mis sisuliselt hõlmab endas 20 tööpäeva). Sukeldumise, miinitõrjetöö ning lõhkekeha kahjutustamise puhul tuleb taotlus esitada hiljemalt 1 tööpäev enne tegevuse algust. Varasema MSOS-i sõnastuse kohaselt kehtis ka sukeldumisest teavitamisele 30-päevane tähtaeg, kuid praktikas on tegemist liialt piirava tähtajaga – sukeldumine sõltub ka sobivast ilmast jm, mistõttu on eelnõuga kehtestatud sukeldumiste puhul minimaalne võimalik tähtaeg, mille jooksul on Veeteede Ametil võimalik vastavaks tegevuseks luba anda. Sukeldumise, miinitõrjetöö ning lõhkekeha kahjutustamise loa annab Veeteede Amet või keeldub selle andmisest enne tegevuse algust. Praktikas võib juhtuda, et teavitamine toimub tegevusele eelneva tööpäeva lõpus, kuid ka sellisel juhul on Veeteede Ameti töökorraldusest tulenevalt võimalik järgneval tööpäeval enne kavandatava tegevuse algust luba väljastada. Veeteede Amet võib tegevuse kooskõlastamisest keelduda, kui tegevus ohustab meresõiduohutust. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ja avaliku sektori kuludele ja tuludele ei ole oluline, kuna loa taotlemise eest ei võeta riigilõivu ning loakohustusega mereala laiendamine ei too asutusele kaasa märkimisväärset töökoormuse kasvu. Juba praegu kooskõlastatakse enamik tegevusi laevaliiklusteeninduse piirkonnas vabatahtlikult, kuigi vastavasisulist nõuet seaduses sätestatud ei ole. Muud mõjud on esitatud seletuskirja mõjude osas.

Lisatava lõikega 9⁴ sätestatakse varasemalt kalapüügiseaduse § 20 lõike 1 punktis 2 esitatud keeld, mille kohaselt kalapüügil ja veetaimede kogumisel on veekogudel keelatud takistada laevaliiklust tähistatud laevateedel. 1. juulil 2015. a jõustunud kalapüügiseadus nimetatud keeldu enam ei kajasta, mistõttu on vajadus kehtestada keeld MSOS-is. Arvestades, et kalapüügiseaduse § 3 lg 1 kohaselt kuulub veetaimede kogumine kalapüügi hulka, viidatakse eelnõus toodud sõnastuses üksnes kalapüügile. Laevaliikluse takistamise keelu sätestamisel MSOS-is võetakse aluseks varasem kalapüügiseaduse § 20 lõike 1 punkti 2 sõnastus ja täiendatakse seda, sest varasema sõnastuse järgi on kalapüügil ja veetaimede kogumisel veekogul keelatud takistada laevaliiklust ainult tähistatud laevateel. MSOS-i § 2 punktis 10¹ esitatud laevatee mõiste kohaselt aga ei pea laevatee olema looduses tähistatud, vaid piisab, kui see on navigatsiooniteabes avaldatud. Lisaks kehtestatakse analoogselt kuni 1. juulini 2015. a kehtinud kooskõla kalapüügieeskirja¹³ § 30 lõike 1 punktiga 3 keeld takistada veeliiklust lähemal kui 150 meetrit laevatee teljest, kui laevatee külgi ei ole navigatsiooniteabes avaldatud, kuid seda üksnes Peipsi, Lämmi-, Pihkva ja Võrtsjärves, kuna väiksematel laevatatavatel

¹³ Riigi Teataja: <https://www.riigiteataja.ee/akt/131032015020>

sisevetel (nt Emajõgi) oleks 150 meetri piirangu seadmine ebamõistlik kui mitte võimatu, kuna jõgede laius ei ole üle 300 meetri. Samuti on vajadus lisada täiendus, et kalapüügil ja veetaimede kogumisel veekogudes on keelatud takistada veeliiklust ka navigatsiooniteabes avaldatud ankruaalal. Ankruala mõiste lisatakse eelnõuga MSOS-i § 2 punkti 27¹.

MSOS-i § 47 täiendatakse lõigetega 4¹–4⁶. Lõike 4¹ kohaselt on hüdrograafilise mõõdistustöö tegemiseks vaja Veeteede Ameti luba. Kehtivas majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2002. a määruses nr 27 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemise kord“ on sätestatud hüdrograafiliste mõõdistustööde kooskõlastamise kohustus. Kuivõrd haldusmenetluse seaduse kohaselt ei saa kooskõlastus omada asutusevälist mõju ning seadusereservatsiooni printsiibist tulenevalt peavad isiku põhiõigusi piiravad kohustused tulenema seadusest, siis kehtestatakse määruses olev kooskõlastamise kohustus seaduses loakohustusena. Samuti täpsustatakse asjaolusid, millistel juhtudel jätab Veeteede Amet vastavaks tegevuseks loa andmata – kui kavandatav või tehtud mõõdistustöö ei võimalda tagada ohutut veeliiklust või kui mõõdistustehnoloogia ning -metoodika ei võimalda saavutada nõutud täpsusklassile vastavaid tulemusi. Täiendavalt sätestatakse MSOS-is varasemalt eelnimetatud määruses olnud kohustus esitada Veeteede Ametile heakskiitmiseks mõõdistustöö aruanne.

Lisatavas **lõikes 4²** sätestatakse seni kehtivas majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2002. a määruses nr 27 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemise kord“ esitatu, mille kohaselt võib avalikus navigatsiooniteabes kasutada üksnes heakskiidetud mõõdistustöö aruandes kajastatud mõõdistusandmeid.

Lõike 4³ kohaselt on navigatsioonimärgistuse rajamiseks, paigaldamiseks, muutmiseks ja eemaldamiseks vaja Veeteede Ameti luba. Kehtivas majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruses nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ on sätestatud navigatsioonimärgistuse rajamise ja rekonstrueerimise kooskõlastamise kohustus. Kuivõrd haldusmenetluse seaduse kohaselt ei saa kooskõlastus omada asutusevälist mõju ning seadusereservatsiooni printsiibist tulenevalt peavad isiku põhiõigusi piiravad kohustused tulenema seadusest, siis kehtestatakse määruses olev kooskõlastamise kohustus seaduses loakohustusena. Samuti on sätestatud alus, mille korral Veeteede Amet keeldub loa andmisest. Selliseks aluseks on asjaolu, kui navigatsioonimärgistuse projekteerimisel või eemaldamisel ei ole lähtunud ohutu meresõidu üldtunnustatud põhimõtetest ja tavadest. Seejuures täpsustatakse, et navigatsioonimärgistuse rajamise, paigaldamise, muutmise või eemaldamise nõuetele vastavust eeldatakse, kui projekteerimisel on lähtunud IMO, Rahvusvahelise Meremärkide ja Tuletornide Administratsioonide Assotsiatsiooni (IALA) ja teiste pädevate rahvusvaheliste organisatsioonide juhenditest ja soovitustest.

Lisatavas **lõikes 4⁴** sätestatakse seni majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruses nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ esitatu, mille kohaselt tuleb ametlikus navigatsiooniteabes avaldatav navigatsioonimärgistus pärast selle rajamist, paigaldamist või muutmist heaks kiita Veeteede Ameti poolt. Samuti sätestatakse kõnealuses sättes alus, mille esinemisel keeldub Veeteede Amet navigatsioonimärgistuse heakskiitmisest.

Lisatava **lõike 4⁵** kohaselt peab Veeteede Amet Hüdrograafia Infosüsteemi (HIS), milles töödeldakse hüdrograafilisi andmeid eesmärgiga tagada Veeteede Ametile seadustest ja teistest õigusaktidest tulenevate meresõiduohutuse ülesannete täitmiseks ning riikliku järelevalve teostamiseks vajalikud andmed. Hüdrograafiliste andmete näol on tegemist MSOS-i § 47 lõike 3 alusel avalikke ülesandeid täites kogutud ja dokumenteeritud teabega. Süsteemi kasutajateks on eelkõige Veeteede Ameti töötajad, kuid ka kõik teised isikud, kellel on vaja infot sügavuste

ja veealuste objektide kohta üle Eesti. Samuti sätestatakse lõikega 4⁵, et Veeteede Amet peab navigatsioonimärkide andmekogu. Andmekogu pidamise eesmärk on reglementeeritud navigatsioonimärkide, navigatsioonimärgistuse projektide ja laevateede üle arvestuse pidamine ning nendega seotud andmete haldamine. Andmekogu on avaliku veebiliidesega. Reglementeeritud navigatsioonimärk on majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ kohaselt üldkasutatavate veeteede, kaubandusliku meresõidu ülesannetega sadamate ja külalissadamate ning nende sissesõiduteede navigatsioonimärgistus. Reglementeeritud navigatsioonimärgistuse kohta koostatakse navigatsioonimärgistuse ja selle rekonstrueerimise projekt. Reglementeerimata navigatsioonimärgistuse hulka kuuluvad harrastusmeresõitjatele teenuseid osutavate paadisadamate ja laurite navigatsioonimärgid. Reglementeeritud navigatsioonimärkide andmeid haldab Veeteede Amet põhiaandmetena, mis tähendab, et need võetakse aluseks ka teistes registrites ja kaartidel, näiteks sadamaregistris, navigatsioonikaartidel, Eesti põhikaardil, navigatsiooniteabe väljaannetes. Andmekogu asutamine on 2012. a juulis kooskõlastatud riigi infosüsteemi haldussüsteemi kaudu asjaomaste asutustega. Andmekogu on registreerimisel riigi infosüsteemi haldussüsteemis.

Lisatava lõikega 4⁶ sätestatakse, et eelnimetatud infosüsteemide vastutavaks töötlejaks on Veeteede Amet. Muudatustega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna hüdrograafia infosüsteem ja navigatsioonimärkide andmekogu on juba loodud ja kasutuses.

MSOS-i § 47 lõikes 5 muudetakse volitusnormi ja seda täiendatakse selliselt, et minister kehtestab loakohustuslike hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ning mõõdistustöö aruande heakskiitmise korra ning nõuded mõõdistustööde tegemisele. Muudatus on seotud MSOS-i § 47 lõike 4¹ kehtestamisega.

MSOS-i § 47 lõikes 6 muudetakse volitusnormi ja selle sõnastusest jäetakse välja sõnad „kavandamise“ ja „järelevalve“. Kavandamine on hõlmatud juba rajamise protseduuridega ning järelevalve on reguleeritud seaduse tasandil MSOS § 15. peatükis. Riiklik järelevalve on ammendavalt reguleeritud seaduse tasandil ja täiendava regulatsiooni järgi vajadus puudub.

MSOS-i § 47 täiendatakse lõigetega 7 ja 8, milles esitatakse volitusnorm majandus- ja taristuministri määrustele, mis sätestavad hüdrograafia infosüsteemi ja navigatsioonimärkide andmekogu pidamise korrad. Määruste kavandid on esitatud seletuskirja lisa 2.

MSOS-i § 49¹ tekstis asendatakse nimi „Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituut“ nimega „Keskkonnaagentuur“ ja „Eesti Raadio“ „Eesti Rahvusringhäälinguga“. Keskkonnaagentuur on loodud Eesti Meteoroloogia- ja Hüdroloogia Instituudi ja Keskkonnateabe Keskuse tegevuse ümberkorraldamisel. Keskkonnaagentuur alustas tegevust 1. juunil 2013. a. Samuti ei eksisteeri enam Eesti Raadiot, kelle õigusjärglaseks on Eesti Rahvusringhäälingu seaduse kohaselt avalik-õiguslik juriidiline isik Eesti Rahvusringhääling.

MSOS-i § 50⁴ muudatusega jäetakse välja kõnealuse paragrahvi lõike 2 esimese lause lõpp, mille kohaselt koostab Veeteede Amet veeteetasu maksetealise laeva ülddeklaratsiooni või lootsikviitungi alusel. Praktikas saab Veeteede Amet laeva puudutavad andmed elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu, kuhu on vajaliku informatsiooni edastanud laeva reeder, laevaagent või laeva kapten. Arvestades, et MSOS-i § 50⁵ sätestab veeteetasu määrad ja selle arvestamise alused ning MSOS-i § 50¹⁰ veeteetasu määra vähendamise alused, ei oma sisulist tähtsust, millise konkreetse dokumendi alusel Veeteede Amet makseteatised koostab ning puudub vajadus nimetatut seaduse tasandil reguleerida.

MSOS-i § 50⁵ lõige 1 muudetakse ja selles sätestatakse, et veeteetasu arvestatakse laeva kogumahutavuse järgi, puksiirkoosseisu puhul laevade kogumahutavuse summa järgi, korrutades laeva või laevade kogumahutavuse summa ühikuhinnaga. Sättes sõnastatakse selgelt, et veeteetasu arvestus puksiirkoosseisu puhul toimub laevade kogumahutavuse summa järgi – teisisõnu arvestatakse nii vedurlaeva kui pukseeritava laeva kogumahutavust. Makseteatis esitatakse laevaagendile, keda agendifirma on elektroonilisse mereinfosüsteemi agendiks sisestanud. Veeteetasu arvestamine laevade kogumahutavuse summa järgi on praktikas rakendatav põhimõte. Lisaks rakendatakse samasugust põhimõtet puksiirkoosseisu lootsimisel, kus lootsimistasu arvestatakse lähtuvalt laevade kogumahutavuste summast. Muudatus viiakse sisse õigusselguse huvides, sest kehtivas seaduses ei ole see paraku sõnaselgelt välja toodud.

MSOS-i § 51 lõiget 2³ täiendatakse teise lausega, kus loeteletakse laevaliiklusteenused, milleks on info-, navigatsiooniabi- ja organiseerimisteenus. Teenuste sisu on avatud MSOS 51 lõike 3 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri 30.08.2019 määruses nr 55 „Laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonna piirid, liiklemise ning teadete ja informatsiooni edastamise kord“.¹⁴

MSOS-i § 52 lõige 1 muudetakse ja pannakse reisilaevale olenemata laeva pikkusest kohustus laevaliiklusteeninduse piirkonda sisenemisel teatada sellest laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile. Selline kohustus pannakse reisijate ohutuse suurendamiseks väiksematel reisilaevadel, et laevaliikluse korraldamise süsteemi (edaspidi VTS) operaatoril oleks liiklusest ülevaade. Paljud alla 24-meetrise kogupikkusega reisilaevade kaptenid teavitavad VTS-i operaatorit ka praegu, kuigi vastavat kohustust teavitamiseks seadusest ei tulene. Muudatuse mõju laevaomanikele on väheoluline. Reisilaev peab MSOS-i § 19 lõike 6 alusel kehtestatud määruse kohaselt omama raadiosidevahendeid – MSOS-i muudatusega tekib kohustus üksnes VTS-i operaatori teavitamiseks. Muudatusega kaasneb mõju halduskoormusele, mida on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 52 lõike 3 sõnastust muudetakse ja sätestatakse, et laevaliiklusteeninduse piirkonnas osutab laevaliikluse korraldamise süsteemi operaator laevadele laevaliiklusteenuseid. Muudatused viiakse sisse eelkõige õigusselguse huvides. MSOS-i § 51 lõikes 2³ ei ole täpsustatud laevaliiklusteenuseid, lisaks piirab MSOS-i § 52 lõige 3 laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatori osutatavaid teenuseid, piiritledes seda vaid kaptenile antava informatsiooniga navigatsioonilise olukorra kohta laevaliikluse korraldamise süsteemi tööpiirkonnas ja abi andmisega navigeerimisel kapteni soovil. Vastavalt IMO nõuetele ja Rahvusvahelise Tuletornide ja Meremärkide Administratsioonide Assotsiatsiooni (IALA) soovitudele on laevaliiklusteenused tunduvalt laiem valdkond, hõlmates IMO resolutsiooni A.852(20) kohaselt lisaks infoteenusele ka navigatsiooniabi- ja liikluskorralduse teenuseid. Navigatsiooniabiteenust osutatakse kas laevajuhi nõudmisel või kui operaator peab vajalikuks sekkuda, et abistada laevajuhti navigatsiooniliste otsuste tegemisel ning jälgida nende otsuste mõju. Organiseerimisteenus on laevade liikumise ette planeerimine ja korraldamine, et vältida ohtlike olukordade tekkimist ning tõhustada laevaliikluse sujuvust. See on asjakohane kõrge intensiivsusega liiklustiheduse puhul või kui eritranspordi liikumine võib häirida tavapärasest laevaliiklust. Meresõiduohutuse tagamiseks peab vajadusel olema võimalik osutada navigatsiooniabi ja liikluse organiseerimisteenust, selline vajadus võib tekkida laevade tavapärase liikluse ümbersuunamisega eriolukordades. Nii info-, navigatsiooniabi- kui ka organiseerimisteenus kuuluvad laevaliikluse korraldamise süsteemi põhiülesannete hulka, kuid MSOS-i § 52 lõike 3 kehtiv sõnastus viitab üksnes infoteenusele ning ei ole seetõttu täiesti

¹⁴ <https://www.riigiteataja.ee/akt/103092019001>

korrektne. Laevaliikluse korraldamise süsteem osutab kõiki teenuseid laevaliiklusteeninduse piirkonnas ka praegu, mistõttu ei too muudatus kaasa sisulisi mõjusid. Samuti jääb kehtima põhimõte, et info-, navigatsiooniabi- ja organiseerimisteenuse kasutamisel vastutab siiski tehtud otsuste eest kapten.

MSOS-i § 53¹ lõige 1 muudetakse ja täiendatakse viitega SOLAS konventsiooni V peatüki nõuetele tulenevalt direktiivi 2011/15/EL I lisa (direktiivi 2002/59/EÜ II lisa) II peatüki (rahvusvahelistel merereisidel kasutatavad laevad) ja III peatüki (riigisisestel reisidel kasutatavad laevad) lõike 1 sätetest, mille kohaselt nii rahvusvahelisi kui ka riigisiseseid reise teostavad reisilaevad sõltumata nende suurusest, ning kõik muud vähemalt 300-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemi seadmega (edaspidi *AIS-seade*). Viide SOLAS konventsiooni V peatüki nõuetele lisatakse selguse huvides, et reederil oleks teada, millistele nõuetele AIS-seade peab vastama.

MSOS-i § 53¹ lõiked 2 ja 3 muudetakse. Lõike 2 täiendusega võetakse üle direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, artikli 6a teine lõik, mille kohaselt erandjuhtudel, kui kalalaeva kapten peab oma laeva ohutuse või turvalisuse huvides vajalikuks, võib automaatne AIS-seade olla välja lülitatud. Üldjuhul on AIS-seadme seeshoidmine kohustuslik, välja arvatud juhtudel, kui välislepingud sätestavad navigatsiooniinfo kaitse. Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade tasemel, kuna SOLAS konventsiooniga on võimaldatud kalalaevadel sellist erandit ka hetkel kasutada. Lõikega 3 võetakse üle direktiiviga 2011/15/EL muudetud direktiivi 2002/59/EÜ I lisa (direktiivi 2002/59/EÜ II lisa) IV peatüki lõike 1 punkt b, mille kohaselt liikmesriigid võivad teha erandi käesolevas lisas sätestatud AIS-seadmega varustamise nõuetest vähemalt 300-se kuid alla 500-se kogumahutavusega laevade puhul, mis ei ole reisilaevad ja mis liiklevad üksnes liikmesriigi sisevetes ja väljaspool laevateid, mida tavaliselt kasutavad AIS-seadmega varustatud laevad. Euroopa Meresõiduohutuse Amet (*European Maritime Safety Agency*) ja Euroopa Komisjon on oma kontrollide käigus olnud seisukohal, et kõik direktiividega võimaldatud erandid ja vabastused tuleb siseriiklikku õigusesse üle võtta, et mitte panna ettevõtjaid erinevates liikmesriikides ebavõrdsesse olukorda. MSOS mõistes on tegemist kohaliku rannasõitu tegevate laevadega. Eestis praegusel hetkel selliseid 300–500-se kogumahutavusega kohaliku rannasõidu laevu (peamiselt vedurlaevad), mis sõidaksid väljaspool AIS-seadmetega laevade kasutatavaid laevateid, ei ole.

MSOS-i § 53² tekst muudetakse. Lõiget 1 täiendatakse viitega SOLAS konventsiooni V peatüki nõuetele tulenevalt direktiiviga 2011/15/EL muudetud direktiivi 2002/59/EÜ I lisa (direktiivi 2002/59/EÜ II lisa) II peatüki ja III peatüki lõike 2 punkti a sätetest, mille kohaselt reisilaevad sõltumata nende suurusest ning kõik muud vähemalt 3 000-se kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad rahvusvahelisi merereise ning külastavad mõne liikmesriigi sadamat, peavad olema varustatud SOLAS konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (*Voyage Data Recorder – VDR*).

Lõikega 2 võetakse üle direktiiviga 2011/15/EL muudetud direktiivi 2002/59/EÜ I lisa (direktiivi 2002/59/EÜ II lisa) II peatüki ja III peatüki lõike 2 punkt b, mille kohaselt enne 1. juulit 2002 ehitatud kaubalaevad võib varustada SOLAS konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava lihtsustatud reisiinfosalvestiga (*Simplified Voyage Data Recorder – S-VDR*).

Lõigetega 3 ja 4 võetakse üle direktiiviga 2011/15/EL muudetud direktiivi 2002/59/EÜ I lisa (direktiivi 2002/59/EÜ II lisa) IV peatüki lõike 2 punktid a ja b. Nimetatud sätete kohaselt

võivad liikmesriigid teha erandeid nõudest, mis käsitleb laeva varustamist reisiinfo salvestiga (VDR), järgmistel tingimustel:

a) reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest võib teha erandi ainult merel liiklevatele reisilaevadele, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ artiklis 4 osutatud A-klassi;

b) enne 1. juulit 2002 ehitatud laevadele, mis ei ole ro-ro-reisilaevad, võib teha erandi reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest, kui saab tõendada, et salvesti ühildamine olemasolevate laevaseadmetega on ebaotstarbekas ja ebapraktiline.

Kui nendele laevadele on tehtud erand reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest, peavad nad olema varustatud lihtsustatud reisiinfo salvestiga (S-VDR). Kõnealune nõue sätestatakse lõikena 5.

MSOS-i § 53⁴ (erandid sadamasse saabumise teate esitamisest) lõikest 1 jäetakse välja viide § 53³ lõikele 2, kuna 72 tunni eelteate esitamise kohustus tuleneb direktiivist 2009/16/EÜ, kus antud kohustusest vabastamise võimalust ei ole ette nähtud. Vabastamise võimalus on direktiivi 2002/59/EÜ kohaselt ette nähtud ainult 24 tunni eelteate esitamise kohustuse osas. Ka praktikas on Veeteede Amet vabastuste andmisel lähtunud direktiivi 2002/59/EÜ nõuetest.

MSOS-i § 54 lõikest 1 jäetakse välja lauseosa, mille kohaselt kohustuslik lootsimine toimub muuhulgas sadamate vahel. Nimetatud lauseosa tekitab ebaselgust. Tegelikult toimub kohustuslik lootsimine sadamate vahel ainult juhul, kui selle käigus ei väljuta kohustusliku lootsimise piirkonnast, mis on kehtestatud sadamate lähistel majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määrusega nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“. Sellisteks sadamateks, kus ühest teise sõites ei väljuta kohustusliku lootsimise piirkonnast, on näiteks Tallinna lahe sadamad, Kopli lahe sadamad ja Paldiski lahe sadamad. Kuid näiteks juhul, kui laev sõidab Kunda sadamast Muuga sadamasse, ei pea laeva kogu teekonna ulatuses lootsima, vaid seda peab tegema ainult vastavate sadamate lähistel asuvate lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohtadeni. Ka praktikas toimub lootsimine eelnimetatud põhimõtte alusel.

MSOS § 57 lõike 1 punkti 1 muudetakse ning lõike 1 loetelu täiendatakse punktiga 1¹. Lõike 1 punkti 1 kehtiva sõnastuse kohaselt on kohustuslikust lootsimisest vabastatud riigihaldusülesandeid täitvad laevad, laevad sadamateenuse osutamisel ning sadama akvatooriumilt väljuvad välisriigi lippu kandvad süvenduslaevastiku laevad. Hetkel on vastuolu § 57 lõike 1 punkti 1 ja sama paragrahvi lõike 5 vahel, kus esimesel juhul vabastatakse sadama akvatooriumilt väljuv välisriigi lippu kandev süvenduslaevastiku laev kohustuslikust lootsimisest, aga teisel juhul nõutakse vähemalt kümnet lootsimist. Hetkel on säte ebaproportsionaalne ka Eesti lippu kandvate süvenduslaevade suhtes, millele sellist vabastust ei ole antud. Lisaks näeb § 57 lõige 5 ette, et kohustuslikust lootsimisest on igal juhul vabastatud riigile teenust osutav jäämurdja ning riigile teenust osutav välisriigi lippu kandev laev. Jääb ebaselgeks, mismoodi on see loetelu erinev § 57 lõike 1 loetelust, mis sätestab kohustusliku lootsimise piirkonnast lootsimisest vabastatud laevad.

MSOS § 57 lõike 1 uus sõnastus hõlmab edaspidi kõiki laevu, mis on kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsimisest vabastatud ning mille vabastus ei ole seotud lisatingimustega. Lisaks on vajalik lõike 1 loetelu arusaadavuse huvides paremini liigendada. Nii annab § 57 lõike 1 punkt 1 lootsivabastuse riigihaldusülesandeid ning riigile teenust osutatavatele laevadele. Muudatuse puhul tuleb arvestada, et lootsimisest vabastamine riigile teenust osutava laeva näol teoreetiliselt vähendab ASi Eesti Loots tulu, kuid seejuures väheneb ka riigi kulu teenuse hankimisel (riik ei pea katma süvenduslaeva lootsimise kulusid). Muudatusega kaasneb majanduslik mõju, mis on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

Eelnõuga lisatava § 57 lõike 1 punktiga 1¹ antakse vabastus sadamateenust osutavatele laevadele¹⁵ (punkrilaev, vedurlaev, ujuvkraana) ning Eesti lippu kandvatele süvenduslaevastiku laevadele.

MSOS § 57 lõikes 1¹ asendatakse viide § 57 lõike 1 punktile 1 viitega § 57 lõike 1 punktile 1¹. Sätte kohaselt peab sadamateenuste osutamise seotud laeva reeder teatama vajalikud andmed Veeteede Ametile. Sadamateenuste osutamise seotud laevad on MSOS § 57 lõike 1 loetelust eelnõus üle viidud punkti 1¹.

MSOS § 57 lõiked 5 ja 6 muudetakse. Lõike 5 kehtiva sõnastuse kohaselt on kohustuslikust lootsimisest muuhulgas vabastatud riigile teenust osutav jäämurdja ning riigile teenust osutav välisriigi lippu kandev laev. Regulatsioon viiakse üle § 57 lõike 1 punkti 1, mille kohaselt vabastatakse kohustuslikust lootsimisest riigihaldusüksusi ning riigile teenust osutatavatele laevadele. Lõiget 5 ei muudeta süvendustööde ajal sadama akvatooriumilt väljuvate välisriigi lippu kandvate süvenduslaevastiku laevade osas, mis peavad vabastuse saamiseks tegema vähemalt kümme lootsimist.

Lõike 6 muudatusega lisatakse kemikaalitanкерitele ja veeldatud gaasi tankeritele sarnaselt naftatankeritega kogumahutavuse alampiir, millest alates nimetatud tankereid kohustuslikust lootsimisest ei vabastata. Koosmõjus § 57 lõike 1 punktiga 2, mille kohaselt on lootsimisest vabastatud laevad kogumahutavusega alla 500, kehtestatakse selleks piiriks 500. Hetkel ei ole üheselt arusaadav, kas nimetatud tankeritele kohaldub lõike 1 punktis 2 sätestatud alampiir või peavad kõik kemikaalitanкерid ja veeldatud gaasi tankerid olenemata kogumahutavusest lootsi võtma. Muudatusega kehtestatakse kõnealune nõue üheselt mõistetavalt. Siiski ei kohaldata lõike 6 regulatsiooni juhul, kui tanker osutab sadamateenust – sel juhul on tanker vabastatud kohustuslikust lootsimisest sõltumata kogumahutavusest. Praktikas ei ole siiski tõenäoline, et sadamateenust osutaks lõikes 6 sätestatud piirmääradest oluliselt suurema kogumahutavusega tanker.

MSOS-i § 57 täiendatakse lõikega 7, milles täpsustatakse puksiirkoosseisu kohustuslikust lootsimisest vabastamisele kohaldatavaid tingimusi. Puksiirkoosseisu puhul lähtutakse puksiirkoosseisu kuuluvate laevade kogumahutavuste summast ja vedurlaeva lipust. Näiteks on MSOS-i § 57 lõike 1 punkti 2 kohaselt kõik väikelaeval ja laevad kogumahutavusega alla 500 vabastatud kohustuslikust lootsimisest, kuna on leitud, et Eesti kohalikud olud ei ole niivõrd keerulised ja alla 500-se kogumahutavusega laevad ei ole niivõrd suured, et nendega oleks keeruline liigelda või kohustusliku lootsimise piirkonnas manööverdada. Kui aga välisriigi lipu all sõitev vedurlaev on alla 500-se kogumahutavusega ja ka pukseeritav pargas on alla 500-se kogumahutavusega, kuid puksiirkoosseisu kogumahutavus moodustab kokku üle 500, siis kehtiva seaduse alusel ei ole reguleeritud, kuidas ja kas vabastust kohaldada. Eelnõu sõnastuse kohaselt tuleb nimetatud vedurlaeva ja pargast pukseerimisoperatsiooni korral vaadelda ühtse koosseisuna, mille kogumahutavus on üle 500, kuna pargas iseseisvalt ei ole võimeline liikuma ega ka manööverdama. Seega on antud juhul selline koosseis kohustatud kasutama kohustusliku lootsimise piirkonnas lootsi teenust. Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna ka hetkel on puksiirkoosseisule lootsimisest vabastuse kohaldamisel lähtunud samast põhimõttest.

MSOS-i § 57¹ lõiget 1 muudetakse tulenevalt MSOS §-s 57 toodud muudatustest. Kehtiva MSOS § 57¹ lõike 1 teises lauses on toodud loetelu laevadest, mis ei pea omama lootsitasõidu luba viidates MSOS § 57 punktides 1, 2 ja 4–7 ning lõigetes 2 ja 5 nimetatud kohustuslikust

¹⁵ Sadamateenuste loetelu on sätestatud sadamaseaduse §-s 3. Eelnõuga täiendatakse loetelu punkerdamisega.

lootsimisest vabastatud laevadele. Kõnealust loetelu täiendatakse viitega MSOS § 57 lõikele 1¹.

MSOS-i § 57¹ täiendatakse lõikega 6¹, millega sätestatakse erisused lootsitasõidu loa taotlemisel rakendatavate nõuete kohaldamisest. Nimelt peab muudatuse jõustumisel lootsitasõidu loa taotlemisel sooritama üksnes eksami teoreetilise osa, kui taotletakse uut lootsitasõidu luba ja lootsitasõidu vaheaeg ei ole üle 12 kuu. Kui varem väljastatud lootsitasõidu loa kehtivusest on möödunud vähem kui 12 kuud, ei ole vajadust eksamil testida taotleja praktilisi oskusi, kuna 12 kuud on piisavalt lühike aeg, mille jooksul isik oma pädevust ei kaota – seega oht meresõiduohutusele puudub. Samuti puudub meresõiduohutuse seisukohast vajadus nõuda koos lootsiga praktiliste sõitude tegemist, kui varasemalt väljastatud lootsitasõidu luba on oma kehtivuse kaotanud kuni 24 kuu jooksul. Seetõttu tehakse välistus MSOS-i § 57¹ lõigete 3 ja 4 kohaldamisest juhul, kui varem välja antud lootsitasõidu loa kehtivusaja lõppemisest ei ole möödunud üle 24 kuu. Sellisel juhul tuleb sooritada lootsitasõidu eksami teoreetiline ja praktiline osa, kuid ei pea täiendavalt külastama sadamaid lootsi juhendamisel. Muudatuse tulemusel väheneb väikesel määral lootsitasõidu loa taotleja halduskoormus, kuna teatud tingimuste täitmisel ei pea isik enam sooritama lootsi juhendamisel sõite või sooritama praktilist eksamit – seega väheneb lootsitasõidu loa taotlemiseks kuluv ajakulu isikule.

MSOS-i § 57¹ lõikes 9 sätestatud volitusnormi sõnastust muudetakse, kuna lootsitasõidu loa vormi asemel on otstarbekas kehtestada loale kantavate andmete loetelu. Lootsitasõidu loa tunnistuse õigsust ja kontrolli teostab Veeteede Amet ise, mistõttu ametlikku vormi ei ole vajalik kehtestada ning saab piirduda üksnes andmete loeteluga. Tunnistuse täpse vormi kujundab Veeteede Amet. Samuti jäetakse volitusnormist välja lootsitasõidu loa pikendamise korra kehtestamine (MSOS-i § 57² kehtetuks tunnistamise tõttu) ning lisatakse eksamiküsimuste teemate loetelu kehtestamise võimalus. Muudatuse tulemusel vajab muutmist ka majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. septembri 2011. a määrus nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“. Määruse eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisa 2.

MSOS-i § 57¹ lõikest 10 jäetakse välja sõnad „ja pikendamise“. Kõnealune muudatus on seotud MSOS-i § 57² kehtetuks tunnistamisega. MSOS-i § 57¹ lõike 10 kohaselt tuleb lootsitasõidu eksami vastuvõtmise eest ning lootsitasõidu loa väljastamise ja pikendamise eest tasuda riigilõivu. MSOS-i muudatuste jõustumisel kaotatakse seadusest lootsitasõidu loa pikendamise regulatsioon, kuivõrd sisuliselt on praktikas seni tegemist olnud uue lootsitasõidu loa väljastamisega.

MSOS-i § 57² tunnistatakse kehtetuks. Kehtiva MSOS-i § 57² kohaselt tuleb lootsitasõidu loa kehtivusaja pikendamise taotlemisel loa kehtivusaja pikendamiseks sooritada lootsitasõidu eksami teoreetiline osa. Arvestades, et MSOS-i lootsitasõidu loa sätete kohaselt ning MSOS-i § 57¹ lõike 9 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. septembri 2011. a määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ § 4 lõikes 3 sätestatud lähtuvalt väljastatakse lootsitasõidu loa pikendamisel uus lootsitasõidu luba, on sisuliselt tegemist uue lootsitasõidu loa taotlemisega, mitte kehtiva loa pikendamise taotlemisega. Eelkirjeldatud õigusaktidest tulenevalt väljastatakse teatud juhtudel lootsitasõidu luba lihtsustatud korras (vt sellega seonduvalt ka MSOS-i § 57¹ lõikega 6¹ täiendamise osa selgitusi) ning seni kehtinud MSOS-i § 57² sõnastuse kohaselt käsitleti seda kui lootsitasõidu loa pikendamist, kuigi sisuliselt oli tegemist uue lootsitasõidu loa taotlemisega. Muudatusega viiakse seaduses sätestatu sisuliselt vastavusse praktikas rakendatavaga.

MSOS-i § 57³ pealkiri muudetakse ning kehtivast sõnastusest (lootsitasõidu loa väljaandmisest ja selle kehtivusaja pikendamisest keeldumine ning loa kehtivuse peatamine ja kehtetuks tunnistamine) jäetakse välja sõnad „ja selle kehtivusaja pikendamisest“. Samasisuline muudatus tehakse ka kõnealuse paragrahvi lõikes 1. Vastav muudatus on seotud MSOS-i § 57² kehtetuks tunnistamisega, mille tulemusena kasutatakse seaduse sõnastuses lootsitasõidu loa kehtivusaja pikendamise taotlemise asemel lootsitasõidu loa taotlemise määratlust, mis sisuliselt vastab praktikas rakendatule.

MSOS-i § 57³ lõiget 4 täiendatakse teise lausega, mille kohaselt juhul, kui lootsitasõidu peatamise ajal lõpeb lootsitasõidu loa kehtivus, tuleb taotleda uus lootsitasõidu luba § 57¹ kohaselt. Antud muudatus vastab hetkel rakendatavale praktikale, millest tulenevalt ei kaasne muudatusega mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel.

MSOS-i § 58 lõike 1 muudatus tehakse seoses vajadusega välistada huvide konflikt lootsi ja sadamakapteni ametikohtade vahel, mis võib omakorda põhjustada laevaõnnetusi. Näitena võib tuua laevaõnnetuse, kus sadama akvatooriumil juhti madalikule lootsitav laev, mille loots oli samaaegselt antud sadama sadamakapten ning seetõttu huvitatud laeva paigutamisest navigatsioonianndmete põhjal laeva süvisele mittevastava veesügavusega kai äärde. Üldjuhul lootsid samaaegselt mitme isikuna (mitmes ametis) ei tegutse, mistõttu ei ole eelnõuga kehtestataval piirangul olulist mõju lootside töökorraldusele. Selgesõnalise piirangu kehtestamine võib aga potentsiaalselt ära hoida laevaõnnetusi. Muudatusega kaasneb majanduslik mõju, mis on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

MSOS-i § 58 lõike 2² punktis 2 esitatud merelootsi kvalifikatsiooniastme määratlusele lisatakse piirang, mille kohaselt mereloots võib lootsida kuni 100 000-se kogumahutavusega laevu (st maksimaalne laeva kogumahutavuse piirang võib olla kuni 100 000). Nimetatud piirang lisatakse tulenevalt vajadusest eristada merelootsi ja vanemmerelootsi kvalifikatsioone. Praegu ei ole üheselt selge, millised on merelootsi laeva kogumahutavuse piirangud ning mil moel erineb merelootsi kvalifikatsioon piiranguteta vanemmerelootsi kvalifikatsioonist. Praktikast on pärast paari aasta möödumist lootsiteenuse osutaja taotlenud merelootsidelt laeva kogumahutavuse piirangu kaotamist, misjärel merelootsi kvalifikatsioon muutub sisuliselt samaväärseks vanemmerelootsi kvalifikatsiooniga. Selliselt kaotab aga vanemmerelootsi kutse mõtte. Muudatuse tulemusel tekib merelootsil, kes soovib kogumahutavuse piirangu kaotamist, vajadus taotleda kogumahutavuse piirangu muutmise asemel hoopis vanemmerelootsi kutset.

Suurima võimaliku kogumahutavuse piirangu valikul on arvestatud lootsitavate laevade kogumahutavuse kasvuga viimastel aastatel. Näiteks kui 2013. a oli Vanasadamas lootsitavate laevade keskmine kogumahutavus 58 000, siis 2018. a on keskmine kogumahutavus tõusnud 68 000-ni.

MSOS-i § 58¹ lõike 1 punktis 3 tehakse redaktsiooniline muudatus ja sätestatakse, et lootsikandidaat peab olema läbinud automaatradaarmärkuri (*Automatic Radar Plotting Aid*; ARPA) kasutamise kursuse, mis on kursuse korrektne nimetus. Lisaks pannakse lootsi kutsetunnistuse saamiseks kohustus läbida elektronkaartide kuva- ja informatsioonisüsteemi (*Electronic Chart Display and Information Systems*; ECDIS) kasutamise kursus, kuna tänapäevastel laevadel on ECDIS laialdaselt kasutuses.

Tulenevalt SOLAS konventsiooni V peatüki reeglist 19.2.10 peab ECDIS olema järgmistel rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel:

- 1) 500-se ja suurema kogumahutavusega reisilaevadel, mis on ehitatud 1. juulil 2012 või hiljem;
- 2) 3000-se ja suurema kogumahutavusega tankerid, mis on ehitatud 1. juulil 2012 või hiljem;

- 3) 10 000-se ja suurema kogumahutavusega kaubalaevad, välja arvatud tankerid, mis on ehitatud 1. juulil 2013 või hiljem;
- 4) 3000-se ja suurema, kuid alla 10 000-se kogumahutavusega kaubalaevad, välja arvatud tankerid, mis on ehitatud 1. juulil 2014 või hiljem;
- 5) 500-se ja suurema kogumahutavusega reisilaevad, mis on ehitatud enne 1. juulit 2012, hiljemalt pärast 1. juulit 2014 toimuvaks esimeseks ülevaatuseks;
- 6) 3000-se ja suurema kogumahutavusega tankerid, mis on ehitatud enne 1. juulit 2012, hiljemalt pärast 1. juulit 2015 toimuvaks esimeseks ülevaatuseks;
- 7) 50 000-se ja suurema kogumahutavusega kaubalaevad, välja arvatud tankerid, mis on ehitatud enne 1. juulit 2013, hiljemalt pärast 1. juulit 2016 toimuvaks esimeseks ülevaatuseks;
- 8) 20 000-se ja suurema, kuid alla 50 000-se kogumahutavusega kaubalaevad, välja arvatud tankerid, mis on ehitatud enne 1. juulit 2013, hiljemalt pärast 1. juulit 2017 toimuvaks esimeseks ülevaatuseks; ja
- 9) 10 000-se ja suurema, kuid alla 20 000-se kogumahutavusega kaubalaevad, välja arvatud tankerid, mis on ehitatud enne 1. juulit 2013, hiljemalt pärast 1. juulit 2018 toimuvaks esimeseks ülevaatuseks.

Nii ARPA kui ECDIS kasutamise kursused kuuluvad hetkel juba laevajuhtide õppeprogrammi hulka, kuid võib leiduda veel laevajuhte, kes on lõpetanud mereõppeasutuse enne nimetatud kursuste kohustuslikuks muutumist ning kes seni on sõitnud laevadel, kus nimetatud seadmeid ei ole, mistõttu tuleb neil nimetatud kursused eraldi läbida.

MSOS-i § 58¹ lõikes 3 täpsustatakse, mida peetakse küllaldaseks kogemuseks praktilisel laevade lootsimisel, mis on nõutav sadamalootsi poolt merelootsi kutse taotlemisel. Muudatuse kohaselt on selleks vähemalt 75 praktilist lootsimist merelootsi või vanemmerelootsi juhendamisel. Eelnõu kohane täpsustus ei too kaasa olulisi sisulisi muutuseid lootsikandidaatidele, kuna Veeteede Amet on merelootsi kutse andmisel ka seni võtnud aluseks 75 lootsimise kohustuse, mida saab pidada küllaldaseks kogemuseks. Samas suurendab muudatus õigusselgust ning tagab kõigile huvitatud isikutele üheselt mõistetava piirmäära, millega merelootsi kutse taotlemisel arvestada.

MSOS-i § 58¹ lõikes 4 muudetakse vanemmerelootsi kutse taotlemise eeldusi. Kui kehtiva seaduse kohaselt peab mereloots olema töötanud lootsimispiirkonnas merelootsina vähemalt viis aastat või teostanud vähemalt 1800 lootsimist, siis eelnõus vähendatakse töötamise nõuet nelja aastani ja lootsimiste arvu 1000-ni, mis on Eesti Lootsi hinnangul piisav vanemmerelootsi kvalifikatsiooni omandamiseks. Lähtutud on põhimõttest, et mereloots omandab töö käigus kogemused, mis võimaldavad tal kõigepealt tõsta kogumahutavuse piirangut merelootsi kutsetunnistusel ning seejärel taotleda vanemmerelootsi kutset. Lisaks on praegused piirmäärad liigselt piiravad – eelkõige 1800 lootsimise nõue lootsi kohta, mis ei ole viie aastaga realistlikult saavutatav, arvestades ka lähiaastate lootsimisstatistikat.

Muudatus ei avalda negatiivset mõju meresõiduohutusele, kuna endiselt jääb kehtima nõue, et merelootsina töötamise aja jooksul ei ole lootsi süül esinenud laevaõnnetust, ohtlikku juhtumit ega lootsimisega seotud meresõiduohutuse nõuete rikkumist. Lisaks näeb MSOS § 58¹ lõige 6 ette, et lootsi kvalifikatsiooniastme tõstmiseks tuleb sooritada kvalifikatsioonieksam, milles kontrollitakse lootsi teadmisi ja oskusi. Seda korraldab Veeteede Amet.

MSOS-i § 58¹ lõikes 7 muudetakse ja täpsustatakse kehtiva lõike 7 teises lauses kirjeldatud, mille kohaselt käsitletakse lootsimispiirkondade, sadamate piiranguid ja muid lootsi ettevalmistuse tasemest sõltuvaid lootsimise piiranguid kutsetunnistusele kantavate tingimustena, millele viitab ka kehtiva seaduse §-s 58² sätestatu. Ühtlasi täpsustatakse tervikuna, et lootsi kutsetunnistusele kantavad lootsimise piirangud sõltuvad lootsi

ettevalmistusest, mitte üksnes lootsimispiirkonda puudutav, nagu on sätestatud kehtiva § 58¹ lõike 7 kolmandas lauses. Selliseks piiranguks on nt lootsitavate laevade kogumahutavus, mis sõltub lootsi varasematest kogemustest. Eelnevalt lähtuvalt jäetakse eelnõus sätestatud sõnastusest välja kehtiva § 58¹ lõike 7 kolmas lause. Seni on Veeteede Amet samuti lähtunud lootsimise piirangute seadmisel lootsi ettevalmistusest ja varasematest kogemustest, kuid seaduses ei olnud kõrvaltingimuste seadmise kaalutlusnorm piisavalt täpselt sätestatud.

MSOS 58¹ täiendatakse lõikega 7¹. Selle kohaselt kantakse merelootsi kutsetunnistuse saamisel sellele piirang mitte suurema kui 50 000-se kogumahutavusega laeva lootsimiseks.

Seni oli piirangute kandmine merelootsi kutsetunnistusele reguleerimata. Senise praktika kohaselt määrati üldjuhul lootsiteenuse osutaja ettepanekul merelootsi kutsetunnistusel esmaseks lootsitava laeva kogumahutavuse piiranguks määratud kuni 16 000 või mõnel juhul ka kuni 25 000. Samas on Tallinna lahte sisenevate kruisilaevade kogumahutavus on viimastel aastatel oluliselt kasvanud, mistõttu ei ole võimalik 1–2 aastase tööstaažiga lootse paljudele laevadele suunata, mis muutis vahiteenistuse korraldamise Tallinna lootsimispiirkonnas ebaefektiivseks. Tuleb ka arvestada, et kruisilaevade (kogumahutavusega 25 000–50 000) lootsimise protseduur on kogumahutavusest sõltumata analoogne ja ei eelda pikaajalist lootsimise praktikat, mistõttu ei vähenda see muudatus meresõiduohutust lootsimispiirkonnas.

Lootsi kutse saamisel kantakse kutsetunnistusele edaspidi piirang, mille kohaselt võib lootsida kuni 50 000-se kogumahutavusega laeva. Pärast kaheaastast tööd merelootsina või teatud lootsimiste arvu järel on lootsil võimalik oma kvalifikatsiooni tõsta kuni merelootsile seatud maksimumpiiranguni, pärast kvalifikatsiooni tõstmist on tal võimalik lootsida kuni 100 000-se kogumahutavusega laevu.

MSOS-i § 58¹ lõikes 8 esitatud volitusnormis tehakse terminoloogiline täpsustus. Korreksem on kasutada mõistet „eksamiküsimuste teemade loetelu“, mitte „lootsieriala õppekava“, sest lootsiks ei õpita õppeasutuses. Volitusnormist jäetakse välja lootsi kutsetunnistuse muutmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise kord, kuna see on juba piisavalt reguleeritud seadusega (MSOS-i § 58⁴). Määruse kavand on esitatud seletuskirja lisa 2.

MSOS-i § 58² lõike 1 muudatusega täpsustatakse lootsi kutsetunnistuse tingimuste muutmiseks taotluse esitamise kohustust. Senise umbisikulise sõnastuse asemel sätestatakse konkreetselt isik, kes võib taotluse esitada. Vastavalt sätte sõnastusele esitab taotluse loots.

MSOS-i § 58² lõige 3 muudetakse seoses merelootsi kvalifikatsiooniasemele 100 000-se kogumahutavusega lootsitava laeva piirangu kehtestamisega. Kogumahutavuse piirangut ei ole enam võimalik ära kaotada. Võimalik on kogumahutavuse piirangut muuta, seejuures on võimalik muuta piirangut ainult kuni 100 000-se kogumahutavuseni. Kehtestatud laevade kogumahutavuse piirangu muutmiseks peab mereloots töötama lootsimispiirkonnas lootsina vähemalt kaks aastat või tegema vähemalt 500 lootsimist ning selle aja kestel ei tohi tema süül olla esinenud laevaõnnetust, ohtlikku juhtumit ega lootsimisega seotud meresõiduohutuse nõuete rikkumist. 100 000-se kogumahutavuse piirangu kaotamiseks peab mereloots taotlema vanemmerelootsi kutset. See tagab ühelt poolt õigusselguse ning teiselt poolt merelootsi piisava kvalifikatsiooni suuremate, st kuni 100 000-se kogumahutavusega laevade lootsimiseks.

Lõikes 4 täpsustatakse, et merelootsile kehtestatud sadamate piirangut on võimalik nii muuta kui ka täielikult kehtetuks tunnistada.

MSOS-i § 58⁴ lõigete 1 ja 2 muudatuste puhul on tegemist redaktsiooniliste muudatustega. Lõikes 1 asendatakse sõna „taotleja“ sõnadega „lootsikandidaadi“ ja täiendatakse lõiget punktiga 3, kus nimetatakse eraldi, millal lootsile keeldutakse kutsetunnistuse väljastamisest. MSOS-i § 58¹ kohaselt nimetatakse lootsi kutset taotlevat isikut MSOS-s edaspidi lootsikandidaadiks, keda on ühtlasi silmas peetud ka MSOS-i § 58⁴ lõike 1 punktides 1 ja 2. Kutsetunnistuse väljastamiseks ei tohi lootsikandidaat olla viimase 12 kuu jooksul põhjustanud laevaõnnetust ega ohtlikku juhtumit. Lisaks lootsikandidaadile on võimalik kutsetunnistust taotleda ka lootsil, kes soovib taotleda muud kvalifikatsiooniaset (nt mereloots soovib taotleda vanemmerelootsi kutset) – nimetatud juhul ei tohi kõrgema kutsetunnistuse väljastamiseks loots olla viimase 12 kuu jooksul rikkunud lootsimisega seotud meresõiduohutuse nõudeid. Lõikes 2 asendatakse sõna „taotleja“ sõnaga „loots“. Lõikes 2 käsitletakse lootsi kutsetunnistuse pikendamist, mida saab taotleda üksnes loots.

MSOS-i § 59 lõikes 6 tehakse redaktsioonilise muudatus, millega võetakse mõiste „puksiir“ asemel kasutusele eestipärasem mõiste „vedurlaev“, mis on kasutusel ka MSOS-i alamaktides. Mõiste „puksiir“ ei ole laevatüübina kasutatav eestikeelne sõna, vaid seda kasutatakse muuhulgas puksiirseadme tähistamiseks, mistõttu võib antud mõiste kasutamine tekitada segadust.

MSOS-i § 60 reguleerib laeva lootsimist eritingimustes ehk halbade ilmastikutingimuste tõttu või mõnel muul põhjusel, näiteks erikonstruktsioonilisel laeval (allveelaev). Sättest jäetakse välja, et eritingimustes tehakse lootsimist „lootsitava laeva minimaalses ohutus kauguses sõitvalt“ lootsilaevalt. Minimaalset ohutuskaugust ei ole võimalik kuidagi määratleda ja on igal konkreetsel puhul erinev ja ka erinevalt tõlgendatav. Lootsikaatritel on Veeteede Ameti väljastatud piirangud maksimaalsele lainekõrgusele (enamasti 2,5 meetrit). Lootsikaatri ja seal olevate inimeste ohutuse eest vastutab lootsikaatri kapten ja kapten valib kõige optimaalsemalt, kui kiiresti, kui kaugele, mis kurssidega jms ta suudab oma laeva (lootsikaatri) ohutult juhtida. Kui loots peab talitama eritingimustele vastavalt, siis ta lootsib laeva kogu kohustuslikus lootsimise piirkonnas viibimise vältel ja teeb seda kõiki abivahendeid kasutades. Muudatusega viiakse regulatsioon kooskõlla tegeliku olukorraga.

MSOS-i § 61 pealkirja muudetakse, et sättesse lisatava lõike tõttu vastaks pealkiri paragrahvi sisule.

MSOS §-i 61 täiendatakse lõikega 1 (senine lõige 1 loetakse lõikeks 1¹), mis sätestab, mis hetkest algab lootsimine. Kuna lootsil on lootsimise ajal teatud õigused ja kohustused ja vastutus, siis on vaja ka selgust lootsimise ajast, selle algusest ja lõpust. Lootsi pardal viibimise aeg ei ole alati võrdeline lootsimise ajaga. Teatud juhtudel ei ole lootsil võimalik laevale minna ning loots korraldab laeva lootsimist mujalt. Samuti on ajaline määratlus selguse huvides oluline, sest lootsimine võib alata:

- a) kui laev ei ole kohustusliku lootsimise piirkonnas. Sel juhul on oluline, et laev on alustanud manööverdämist vastavalt lootsi nõuannetele.
- b) kui laev on jõudnud kohustusliku lootsimise piirkonda. Sel juhul on oluline kohustusliku lootsimise piirkonda jõudmise asjaolu, sest sellest ajahetkest on loots kohustatud osutama laevale lootsiteenust.

MSOS-i § 61 lõige 4, milles on nimetatud andmed, mida kapten märgib lootsikviitungile pärast lootsimise lõpetamist, tunnistatakse kehtetuks. Kõnealune muudatus on seotud MSOS-i § 67 muutmisega. Arvestades, et MSOS-i muudatuste jõustumise tulemusena ei kannu lootsimise andmeid lootsikviitungile kapten, vaid lootsimise teenust osutanud loots, samuti asjaolu, et kehtivas § 61 lõikes 4 on kajastatud andmete loetelu, mis on kohustuslik lootsikviitungile kanda

ning mis tulenevalt eelnõu § 67 lõikes 2 sätestatust kehtestab edaspidi majandus- ja taristuminister, tunnistatakse § 61 lõikes 4 kajastatu kehtetuks.

MSOS-i § 62 lõike 2 punktide 1 ja 3 sõnastust muudetakse ja täpsustatakse lootsi kohustustega seonduvat. Üldjuhul peab loots teavitama tuvastatud asjaoludest nii oma tööandjat kui ka Veeteede Ametit ja sadamakaptenit. Esimesel juhul (MSOS-i § 62 lõige 2 punkt 1), kui loots tuvastab visuaalselt, et laeva süvisega on probleeme või laev on ülelaaditud, peab ta teavitama Veeteede Ametit. Teisel juhul (MSOS-i § 62 lõige 2 punkt 3), kui tuvastatakse erinevused laeva kontroll-lehe sissekannete ja laeva tegeliku seisundi vahel, peab ta kehtiva seaduse kohaselt teavitama oma tööandjat, kes edastab teavituse Veeteede Ametile. Kuna nii lootsiteenindus, sadam kui Veeteede Amet peavad neist olukordadest teada saada samaaegselt, siis laiendatakse lootsi teavitamiskohustust ja loots teavitab üheaegselt nii oma tööandjat, Veeteede Ametit kui ka sadamakaptenit.

MSOS-i § 63 punkt 3 tunnistatakse seoses MSOS-i §-s 67 tehtavate muudatustega kehtetuks. Kehtiva regulatsiooni kohaselt on lootsil muuhulgas õigus kontrollida lootsikviitungi täitmise õigsust. Arvestades, et MSOS-i muudatuste (eelkõige eelnõuga MSOS-i §-s 67 tehtavate muudatuste) jõustumise tulemusena ei kanna lootsimise andmeid lootsikviitungile kapten, vaid vajalikud andmed kajastab lootsimise teenust osutanud loots, kaob vajadus MSOS-i § 63 punktis 3 sätestatud kontrolli teostamiseks.

MSOS-i § 64 pealkirja muutmise viiakse pealkiri kooskõlla paragrahvi sisuga. Tegemist on paragrahviga, mis kehtestab alused laeva lootsimisest keeldumiseks. Seejuures on esitatud nii alused, mille puhul on lootsil õigus lootsimisest keelduda, kui ka alused, mille korral on lootsil kohustus lootsimisest keelduda.

MSOS-i § 64 täiendatakse lõikega 1¹, milles pannakse lootsile kohustus keelduda laeva sadamasse või ankrualasse lootsimisest, kui laeval on sadamasse sisenemise keeld, arvestades § 79³ lõikes 2 sätestatud vääramatu jõu tingimust või remonti suundumise erisusi. Vastavasisulise informatsiooni saab loots Veeteede Ametilt (vt § 78 lõike 5 muudatuse selgitusi).

MSOS-i § 64 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks ja selles sisalduv regulatsioon viiakse üle §-i 66 lõikeks 2. Kehtivas seaduses asub säte, mis reguleerib olukorda, kui kapten on keeldunud lootsi teenusest, ebaõigesti paragrahvis, mis sätestab õiguslikud alused lootsile lootsimisest keeldumiseks. Sätte õige asukoht on aga §-s 66, mis näeb ette alused, millal on kaptenil õigus keelduda lootsi teenusest. Kui kapten on kohustusliku lootsimise piirkonnas keeldunud lootsi teenuse kasutamisest, peab loots kuni uue lootis saabumiseni jääma laeval. Muudatus suurendab õigusselgust.

MSOS-i § 67 lõikeid 1 ja 2 muudetakse. Hetkel kehtiva MSOS-i § 67 lõike 1 kohaselt on laevale saabunud loots kohustatud esitama kaptenile täitmiseks lootsikviitungi, mille kapten täidab ja kinnitab oma allkirjaga. Tegemist on iganenud sättega ning praktikas puudub vajadus selleks, et kapten täidaks lootsikviitungi laevas. Tuleb arvestada, et MSOS-i § 55 lõike 2 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“ § 1 lõike 2 kohaselt tellib lootsi laevale Eestis tegevusluba omav laevaagent elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu lootsiteenust osutavalt äriühingult. Eesti riigilippu kandva laeva puhul võib lootsi tellida ka reeder. Kõnealune tellimus koos laeva andmetega kantakse elektroonilisse mereinfosüsteemi ning vastavaid andmed saab omakorda automaatselt kanda lootsikviitungile. Samuti salvestavad laevade jälgimise ja tuvastamise elektroonilised süsteemid (VTS) laevadele lootsi pealemineku ja laevalt mahatuleku (lootsikaatri liikumise kaudu), mistõttu ei ole praktikas vaja

loositava laeva kapteni allkirjastatud lootsikviitungi tõendiks lootsiteenuse osutamise kohta, mis oli peamiseks tõendiks aastakümneid tagasi. Muudatuse tulemusena vormistab lootsiteenuse osutamise kohta lootsimise teavet kajastava lootsikviitungi laevale saabunud loots.

Kehtiva MSOS-i § 67 lõike 2 kohaselt kehtestab valdkonna eest vastutav minister lootsikviitungi vormi. Arvestades, et rahvusvahelisest õigusest ei tulene lootsikviitungile kohustuslikku vorminõuet ning puudub ka riigisisene vajadus konkreetse vormi kehtestamiseks, kehtestab MSOS-i muudatuste jõustumisel valdkonna eest vastutav minister lootsikviitungile kantavate andmete loetelu. Muudatuse tulemusena vajab muutmist ka majandus- ja taristuministri 3. detsembri 2014. a määrus nr 105 „Lootsikviitungi vorm“. Määruse eelnõu kavand on esitatud seletuskirja lisa 2.

MSOS-i § 69¹ lõiget 2 muudetakse. Sätte sissejuhatavas osas jäetakse raskest laevaõnnetuse määratlusest välja laevaõnnetus, millega kaasneb raske trauma. MSOS 14. peatüki „Laevaõnnetuste ja ohtlike juhtumite juurdlus ja ohutusjuurdlus“ regulatsioon põhineb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivil nr 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted ning muudetakse nõukogu direktiivi 1999/35/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ (ELT L 131, 28.5.2009, lk 114–127), ning IMO meresõiduohutuse komitee 16. mai 2008 resolutsiooniga MSC.255(84) vastu võetud laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksil. Direktiivi artikkel 3 punkti 3 järgi kohaldatakse mõiste „raske laevaõnnetus“ puhul IMO meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee 18. detsembri 2008. aasta ringkirjas MSC-MEPC.3/Circ.3 esitatud ajakohastatud määratlust. Nimetatud ringkirjas esitatud „raske laevaõnnetuse“ määratlus ei hõlma rasket traumasid. Raske trauma kuulub direktiivi artikkel 3 punkti 2 ja laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi punkti 2.9.1 kohaselt laevaõnnetuse määratlusse ning sisaldub juba ka MSOS § 69 lõike 1 punktis 2 laevaõnnetuse definitsioonis mõistena „tervisekahjustus“. Kõik juhtumid, mis ei ole direktiivis käsitletud kui rasked või väga rasked laevaõnnetused, on kerged laevaõnnetused. Seega tuleb ka raske trauma raske laevaõnnetuse määratlusest välja jätta.

MSOS § 69¹ lõike 2 punktis 3 asendatakse raske laevaõnnetuse määratluses mõiste „laeva vigastused“ mõistega „laeva rikked“. Ringkirjas MSC-MEPC.3/Circ.3 kasutatakse vastavas kohas inglise keelset mõistet „breakdown“, mille tähendus on seotud laeva tehnilise rikkega, mitte mehhaanilise vigastusega.

MSOS-i § 76 lõige 1³ tunnistatakse kehtetuks. Hetkel viitab lõike 1³ sõnastus asjaolule, et volitatud klassifikatsiooniühingu ning volitatud turvalisusorganisatsiooni tegevuse üle teostab riiklikku järelevalvet Veeteede Amet. Arusaadavalt teostavad aga volitatud klassifikatsiooniühing ning volitatud turvalisusorganisatsioon haldusülesandeid (MSOS-i § 11¹³ lõige 4, § 6 lõiked 2¹–2² ja § 11¹ lõige 5), mistõttu ei ole kohane nende üle ka riiklikku järelevalvet teostamine (korraaitseaduse § 1 lõige 7). Veeteede Amet teeb nimetatud asutuste üle haldusjärelevalvet MSOS-i § 6 lõike 2² ja MSOS-i § 11¹ lõike 5¹ alusel.

MSOS-i § 76 täiendatakse lõikega 1⁴ ja selles kehtestatakse varasemalt MSOS-i § 20 lõikes 5 esitatud, kuna tegemist on riikliku järelevalvet määratlemisega, mis temaatiliselt kuulub § 76 alla. Võrreldes kehtiva MSOS-i § 20 lõikega 5 jäetakse välja tekstiosa „tunnustamist ja“. Vastavalt §-le 7 ei kasutata enam terminit „tunnustamine“, vaid terminit „tegevusluba“. Samas on viide tunnustamisele MSOS-i §-st 7 tuleneva kohustuse kordamine, mistõttu jäetakse nimetatud viide muudatusega lõikest välja.

MSOS-i § 76 lõige 2¹ tunnistatakse kehtetuks, kuna laevaremondi üle järelevalve teostamist ei pea eraldi sätestama ning sisuliselt on tegemist § 76 lõike 2 kordamisega. Laeva remontimise nõuded ja selle üle järelevalve teostamise sätted lisatakse eelnõuga temaatiliselt paremini sobivasse § 19, kuna see juba reguleerib laeva projekteerimise, ehitamise ja seadistamise nõudeid.

MSOS-i § 77 lõike 2 punkti 11 muudetakse ja täiendatakse viitega teavitamiskohustustega tegevusaladele. Kõnealune muudatus on seotud MSOS § 7 muutmisega. Kuna pärast eelnõu jõustumist ei ole tegevusluba teatud tegevusaladel tegutsemiseks nõutav, kuid on vaja esitada majandustegevusteade, on oluline, et kõnealused tegevusalad oleksid ka riikliku järelevalve teostamise regulatsiooni all kajastatud.

MSOS-i § 78 lõike 5 muudatusega lisatakse Veeteede Ametile kohustus teatada laeva sadamast väljumise keelust lisaks politseiasutusele ja sadamakaptenile ka lootsiteenuse osutajale. Muudatus on seotud MSOS-i § 64 lõike 1¹ muudatusega, mille kohaselt peab loots keelduma laeva sadamast välja lootsimisest juhul, kui laeval on sadamast väljumise keeld. Selleks, et loots saaks laeva lootsimisest keelduda, on vajalik tagada, et lootsil on olemas info sadamast väljumise keelu kohta.

MSOS-i § 79 lõiget 2 täiendatakse tulenevalt 1. juulil 2014. a jõustunud Paris MOU laevakontrolli juhenditest, mille kohaselt tuleb laevakontrolli käigus avastatud puuduste kõrvaldamiseks tehtavates ettekirjutustes viidata igal juhul õigusakti nõuetele, mida rikuti. Seni oli viitamine õigusakti nõuetele vajalik ainult laeva kinnipidamise korral. Samuti lisatakse viide laeva tehnilise ülevaatuse aktile, kuna Eesti riigilippu kandva laeva kontrollimise käigus avastatud puudused vormistatakse tehnilise ülevaatuse aktis. Alates 1. juulist 2014. a on Veeteede Amet kohaldanud Paris MOU laevakontrolli juhendeid, mistõttu muudatusega reguleeritakse seni kohaldatud regulatsiooni.

MSOS-i § 79 lõige 6 tunnistatakse kehtetuks, kuna eraldi Eesti riigilippu kandva laeva laevakontrolli akti vormi järgi puudub vajadus. Eesti riigilippu kandva laeva pistelise kontrolli kohta vormistatakse tehnilise ülevaatuse akti haldusmenetluse seaduse kohase haldusaktina.

MSOS-i § 79³ lõikes 5 asendatakse viide raskeid naftasaadusi vedavate ühekordse põhjaga tankeritele Eesti sadamatesse sisenemisele ja sadamast väljumisele kohaldatavale õigusaktile. Euroopa Parlamendi ja EL Nõukogu määrus 417/2002/EÜ on asendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 530/2012 toeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul.

MSOS-i § 86 ja lõiget 1 muudetakse seonduvalt MSOS § 48 lõike 4³ lisamisega. Sättes täpsustatakse vääртеokoosseisu objektiivseid tunnuseid, karistumäära ei muudeta.

MSOS-i § 94²⁰ pealkiri ja lõige 1 muudetakse. Lõikesse 1 on lisatud vastutus veeliiklust takistava või ohustava loata tegevuse eest laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas. Hetkel kehtiva MSOS-i kohaselt on vaja Veeteede Ameti luba veeliiklust takistavaks tegevuseks üksnes laevateel. Kõnealusest sättest tulenevalt ei ole vahetult laevateel kõrval toimuvaks tegevuseks luba vaja, mis aga praktikas on kaasa toonud ohtlikke olukordi tiheda laevaliiklusega piirkonnas. Seetõttu on uues § 45 lõike 9 teises lauses sätestatud, et kui veeliiklust takistav tegevus toimub laevateel või laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas, on taoliseks tegevuseks vaja Veeteede Ameti luba. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ja avaliku sektori kuludele ja tuludele ei ole oluline, kuna loa väljastamise eest ei võeta riigilõivu ning loa kohustusega mereala laiendamine ei too

asutusele kaasa märkimisväärset töökoormuse kasvu. Juba praegu küsitakse luba enamiku tegevuste osas laevaliiklusteeninduse piirkonnas vabatahtlikult, kuigi vastavat nõuet sätestatud ei ole, mistõttu pole halduskoormuse tõus märkimisväärne ka eraisikutele.

MSOS-i § 94²⁶ lõikest 4 jäetakse välja viide §-le 90⁵, kuna MSOS-i alusel laevadelt merereostuse vältimise nõuete rikkumise menetlemine on Veeteede Ameti pädevuses, välja arvatud merereostuse põhjustamisest ja avastatud merereostusest teavitamata jätmise osas. Sellest tulenevalt viiakse politseiasutuse menetluspädevus § 90⁵ rikkumiste osas § 94²⁶ lõikesse 4¹.

MSOS-i § 94²⁶ lõikega 4¹ antakse politseiasutusele MSOS-i §-s 93 sätestatud väärteo kohtuvälise menetleja õigus lisaks senisele pädevusele ka alla 12-meetrise kogupikkusega laevade osas, kuna antud laevu võib juhtida väikelaevajuhi tunnistusega ja neile kohaldatakse üldjuhul väikelaevadele kehtestatud nõudeid. Paljud alla 12-meetrise kogupikkusega laevad tegelevad kalapüügi rannikulähedastes vetes, kus politseiasutus juba teeb järelevalvet väikelaevade ja jettide üle. Sellest tulenevalt on otstarbekas võimaldada politseiasutusel kontrollida ja menetleda ka alla 12-meetrise kogupikkusega laevadega seotud rikkumisi. Muudatusega kaasneb mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas. Samuti antakse politseiasutusele menetlusõigus §-s 90⁵ sätestatud rikkumise osas, mis hõlmab merereostuse põhjustamisest ja avastatud merereostusest teavitamata jätmist. Rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioonist (MARPOL konventsioon) tulenevate laevadele kehtestatud nõuete rikkumiste menetlemise pädevus on ainult Veeteede Ametil, politseiasutusel on pädevus ainult § 44¹ lõikes 2 sätestatud merereostuse põhjustamisest ja avastamisest teavitamata jätmise osas.

MSOS-i § 95 lõige 15 muudetakse, kuna kehtiva regulatsiooni kohaselt ei arvestata enne 2011. aastat soetatud politseiasutuste laevade laevapere liikmete suhtes senist meresõidupraktikat diplomi või kutsetunnistuse saamisel kvalifikatsiooniks vajaliku meresõidupraktika hulka. MSOS-i § 20 lõikes 1 sätestatud nõude kohaselt peab laev olema mehitatud spetsialistidega, kes vastavad laevapere liikmete kohta kehtestatud kvalifikatsiooninõuetele, omavad nõuetekohaseid diplomeid ja kutsetunnistusi ning on kantud munsterrolli. MSOS-i § 95 lõige 15 seab kitsendused, mis muudavad seaduse täitmise keeruliseks. Meresõidupraktika mitteamestamine enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud laevadel teenides välistab politseiasutusel võimaluse panna laevade laevapere liikmed tööle pärast 2011. aasta 1. jaanuari soetatud laevale. See võimalus on üksnes nende laevapere liikmete puhul, kelle praegune kvalifikatsioon tuleneb väljaspool politseiasutuste teenistust (peamiselt uued töötajad). Kehtiv regulatsioon ei ole rahuldav ega mõistlik lahendus, sest meresõidupraktika mitteamestamine enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud laevadel teenides seab ohtu meremeeste kvalifikatsiooni tulevikus, sealjuures ka neil, kellel see täna olemas on. MSOS-i § 95 lõige 15 seab kitsendused, mis raskendavad seaduse täitmist ehk laevade nõuetekohast mehitamist kvalifitseeritud spetsialistidega. Tekkinud on olukord, kus meremees ei saa oma kvalifikatsiooni tõsta ega ka säilitada, mistõttu on piiratud teenivate meremeeste motiveerimine teenistuses jätkamiseks. Eelnevast tulenevalt täiendatakse MSOS-i § 95 lõiget 15 lausega, mille kohaselt politseiasutuse otsusel võib jätta enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud laevadele eelnimetatud erisused kohaldamata. Seega on politseiasutusel ise õigus otsustada, kas enne 1. jaanuari 2011. aastat soetatud laevadele rakendada erisusi või mitte. Erisuste mitterakendamisel peab laev vastama kõigile riigihaldusülesandeid täitvate laevade nõuetele ning laevadel rakendatakse ka kõiki õigusi ja võimalusi, mida MSOS riigihaldusülesandeid täitvatele laevadele rakendab (sh praktika arvestamine, kvalifikatsiooninõuded jms).

Muudatusega ühildatakse kehtiva MSOS-i § 95 lõigetes 16 ja 18 esitatud regulatsioon üheks lõikeks 16. Kehtiva MSOS-i lõigetest 16–18 jäetakse välja kitsendavad tingimused, mille kohaselt ei kohaldata registreerimisest keeldumise sätteid ainult nõuetekohaste dokumentideta väikelaevale, mis on Eestis kasutusele võetud enne lõigetes 16–18 nimetatud kuupäevi. Samas tuuakse Eestisse näiteks Soomest ja Rootsist just vanemaid väikelaevu, mis on selles riigis kasutusele võetud enne direktiivi 94/25/EÜ jõustumist ning millel puuduvad seetõttu identifitseerimisnumber, CE-vastavusmärk ja vastavusdeklaratsioon, kuid nende suhtes kohaldatakse registreerimisest keeldumise sätteid olenemata väikelaeva kasutusele võtmise ajast. See on aga vastuolus kaupade vaba liikumise tagamise kohustusega siseturul ning põhimõttega, mille kohaselt direktiiv ei sisalda sätteid, millega piiratakse väikelaevade kasutamist pärast nende kasutuselevõttu. Sellest tulenevalt jäetakse lõigete sõnastusest välja viited konkreetsetele kuupäevadele ja riigile ning kasutatakse üldisemat sõnastust, mille kohaselt võimaldatakse registreerimisest keeldumise sätteid mitte kohaldada kasutusele võetud väikelaevale, millele ei kohaldu direktiivi 94/25/EÜ asendava direktiivi 2013/53/EL nõuded. Sellega võimaldatakse Eestis registreerida ka Euroopa Liidu liikmesriigis või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigis kasutusele võetud väikelaevu, mis tulenevalt väikelaeva kasutuselevõtmise ajast ei pea vastama direktiivi 2013/53/EL nõuetele.

MSOS-i § 95 lõige 18 tunnistatakse kehtetuks tulenevalt asjaolust, et nimetatud regulatsioon on ühildatud MSOS-i § 95 lõikega 16. Tegemist on seega redaktsioonilise muudatusega.

MSOS-i täiendatakse §-ga 95⁴, mis sisaldab rakendussätteid seonduvalt tegevuslubade regulatsioonis tehtavate muudatustega.

Lõikes 1 toodud rakendussäte näeb ette, et isikul, kellel on enne 2020. aasta 1. juulit väljastatud kehtiv MSOS § 7 punkti 4 kohane tegevusluba, on sama tegevusloa alusel õigus alates 2020. aasta 1. juulist tegutseda MSOS § 7 punktides 4 ja 4¹ märgitud tegevusaladel. Laeva raadiosideseadmete, navigatsiooni-, pääste- ja tuletõrjevahendite ning tulekaitsekonstruktsioonide valmistamise, remontimise, kontrollimise ja katsetamise ning raadiosideseadmete kaldahoolduse tegevusalal tegutsemiseks on välja antud 27 tegevusluba.

Lõikes 2 toodud rakendussäte kohaselt on isikul, kellel on enne 2020. aasta 1. juulit väljastatud kehtiv MSOS § 7 punkti 9 kohane väikelaevade ehitamise, remontimise, katsetamise ja tehnilise ülevaatuse tegevusluba, on edaspidi õigus tegutseda väikelaevade ehitamise tegevusalal. Ülejäänud tegevuste puhul ei ole tegevusluba enam nõutav. Väikelaevade ehitamise, remontimise, katsetamise ja tehnilise ülevaatuse tegevusalal on kokku välja antud 77 tegevusluba.

Lõikes 3 toodud rakendussäte kohaselt on isikul, kellel on enne 2020. aasta 1. juulit väljastatud kehtiv MSOS § 7 punkti 11 kohane tasemeõppe ning täienduskoolituse tegevusluba, edaspidi õigus tegutseda laevapere liikme erialase ettevalmistamise tegevusalal. MSOS § 7 punkti 11 kohaselt on välja antud 7 tegevusluba.

Lõikes 4 toodud rakendussäte kohaselt on isikul, kellel on enne 2020. aasta 1. juulit väljastatud kehtiv MSOS § 7 punkti 14 kohane reederi ning laeva, sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusluba, õigus edaspidi tegutseda reederi turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusalal (samuti sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusalal, mis on esitatud SadS § 60¹ lõike 2 rakendussättes). MSOS § 7 punkti 14 alusel on välja antud 2 tegevusluba.

Lõikes 5 on toodud rakendussäte tegevusalade kohta, mis kehtiva seaduse kohaselt on loakohustusega, kuid eelnõus toodud regulatsioonist tulenevalt edaspidi

teavitamiskohustusega. Kuna kemikaalitankerite lastioperatsioonide ülevaatuse või laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks ettenähtud tegevusloa nõue asendatakse teavituskohutusega, siis loetakse teatamiskohustus täidetuks, kui ettevõtjal on kehtiv tegevusluba. See tähendab, et majandustegevuse registris teeb registripidaja ettevõtja eest ise vastavad muudatused. Kemikaalitankerite lastioperatsioonide ülevaatuse tegevusalal tegutsemiseks ei ole ühtegi kehtivat tegevusluba ja laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks on välja antud 122 tegevusluba.

MSOS-i normitehnilist märkust täiendatakse viitega komisjoni direktiividele 2011/15/EL ja 2014/100/EL, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem. Direktiivid võetakse täielikult üle MSOS-iga. Direktiivid on juba osaliselt üle võetud MSOS-iga ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 20. juuli 2011. a määrusega nr 81 „Laeva saabumisest teatamisel esitatavate andmete loetelu“ ja majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määrusega nr 74 „Ohtlikust lastist teavitamise kord“.

Kuna direktiiv 2014/100/EL on eelnõu jõustumisel kajastatud direktiivi 2002/59/EÜ muudatusena, kustutatakse kehtivas seaduses eraldiseisev viide direktiivile 2014/100/EL ning täiendatakse normitehnilist märkust Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EL. Kõnealune direktiiv on üle võetud MSOS-i ning majandus- ja kommunikatsiooniministri 28.09.2004 määrusega nr 183 „Laevade ohutusvarustusele esitatavad nõuded, ohutusvarustuse nõuetele vastavuse tõendamise ja märgistusega varustamise kord, vastavusmärgi vorm, ohutusvarustuse katsetamise ja laevale paigaldamise kord ning laeva ohutusvarustuse tunnistuse vorm ja selle väljastamise kord“. Senini puudus MSOS-is vastavasisuline normitehniline märkus.

Paragrahv 2 – kaubandusliku meresõidu seaduse muutmine

KMSS § 59 lõikest 6 jäetakse välja tingimus, mille kohaselt regulaarse reisijateveo või merematke korraldamisega võib tegeleda ainult reeder, keda tunnustatud klassifikatsiooniühing on tunnistanud vastavaks rahvusvahelise ohutu juhtimise koodeksi (ehk ISM koodeksi) nõuetele. Nimetatud tingimust ei ole vaja antud seaduses reisijateveo õiguse andmise kontekstis kehtestada, kuna ISM süsteemi loomise ja kasutamise kohustus ning tingimused tulenevad otsekohaldavast Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusest (EÜ) nr 336/2006 ja ISM koodeksist, mille sätted on rakendatud MSOS-iga. Reeder ja tema laeva meresõiduohutuslast auditeerimist korraldab Veeteede Amet ning selle edukalt läbinud reederile ja tema laevale väljastatakse MSOS § 6 lõikes 1² nimetatud tunnistused.

KMSS § 60 lõiget 2 täiendatakse pärast sõna „tunnistust“ sõnadega „või muud reisijateveo õigust tõendavat tunnistust“. KMSS-i § 60 lõike 2 kehtiv sõnastus näeb ette, et vedaja laeval peab olema reisijateveo tunnistus. See ei ole kooskõlas eelnõuga lisatava MSOS-i § 17² lõikega 2, mille kohaselt laevale ei väljastata reisijateveo tunnistust, kui Veeteede Amet on laevale väljastatud SOLAS konventsiooniga ettenähtud reisilaeva ohutuse tunnistuse, kohalikus rannasõidus sõitva reisilaeva ohutuse tunnistuse või ajaloolise laeva tunnistuse. Muudatusega vastuolu likvideeritakse.

Paragrahv 3 – riigilõivuseaduse muutmine

RLS-i § 182 lõike 1 muudatusega lisatakse kehtivasse sättesse riigilõivumäär jети tehnilise ülevaatuse teostamise eest. Eeldatavalt teeb Veeteede Amet umbes 10 jети registreerimiseelset ülevaatus aastas, seda eelkõige kasutatud ja kolmandatest riikidest imporditud jettidele juhul,

kui Maanteeameti tehtaval ülevaatusel ei ole võimalik esitatavatest dokumentidest tuvastada kõiki registrisse kantavaid andmeid. Varasemalt ei ole RLS-is sätestatud jети tehnilise ülevaatus eest riigilõivumäär ja ning kulutusi on kaetud RLS § 218 lõike 3 alusel jettide registreerimise eest võetavast riigilõivumäärast. Muudatus on seotud MSOS § 36 lõike 5 punkti 4 ning § 36 lg 11 muutmisega.

RLS-i § 186 muudatusega täpsustatakse MSOS-is reguleeritud tegevusloa taotluse läbivaatamise eest võetava riigilõivu suurust. Kehtiv RLS-i § 186 määratleb riigilõivu suuruse vahemiku MSOS-i tegevusloa taotluste läbivaatamise eest sõltuvalt sellele kulunud ajast. Veeteede Ameti järelevalveametniku ühe töötunni eest tuleb tasuda 130 eurot, kuid kokku mitte üle 2000 euro. Praktik as kulub tegevusloa taotlusega esitatud dokumentide läbivaatamiseks ja tegevusloa andmise või sellest keeldumise otsuse tegemiseks umbes 2–2,5 töötundi, mistõttu tuleb eelnõu kohaselt taotluse läbivaatamise eest edaspidi tasuda 300 eurot. Nimetatud muudatus annab tegevusloa taotlejale juba enne loa taotlemist võimaluse hinnata sellega seonduvaid kulusid. Samuti võimaldab konkreetse riigilõivusumma kehtestamine oluliselt lihtsustada loataotluse menetlust majandustegevuse registris (MTR). Praegu sõltub riigilõivu suurus Veeteede Ameti järelevalveametniku töötundide arvust ning pärast taotluse läbivaatamist teavitab Veeteede Amet taotlejat tasutava riigilõivu summast. Konkreetse riigilõivusumma kehtestamine võimaldab taotlejal tasuda MTR-i kaudu riigilõivu kohe koos loataotluse esitamisega. See omakorda lihtsustab oluliselt loataotluse protsessi nii taotlejale kui ka Veeteede Ameti järelevalveametnikule, samuti võimaldab see esitada senisest rohkem loataotlusi MTR-i teel.

RLS-i § 187 täiendatakse lõikega 3¹. Muudatus on seotud MSOS-i § 57¹ täiendamisega lõikega 6¹, mille kohaselt piisab lootsitasõidu loa saamiseks eksami teoreetilise osa sooritamisest, kui lootsitasõidu vaheaeg ei ole üle 12 kuu. RLS-i § 187 lõige 3 reguleerib eksami vastuvõtmist täies mahus, st nii teoreetilist kui praktilist eksamit. Kui isik peab loa saamiseks sooritama ainult ühe osa eksamist (teooria), ei ole riigilõivu tasumine täismahus proportsionaalne lõivustatud toimingu sooritamiseks tehtud kulutustega. Uue lõike 3¹ kohaselt tuleb sel juhul tasuda riigilõivu 200 eurot ehk pool lootsitasõidu eksami vastuvõtmise eest kehtestatud lõivumäärast. Muudatusel on positiivne mõju reederitele, kes taotlevad oma laeva kaptenitele või vahitüürimeestele lootsitasõidu luba. Hetkel on lootsitasõidu luba 48 meremehel. Kui lähtuda eeldusest, et kõik loa omanikud soovivad luba pikendada, väheneks riigilõivudest laekuv tulu 9600 euro võrra. Samas on täpset suurusjärku raske prognoosida – arvestada tuleb näiteks ka võimalusega, et mõne isiku lootsitasõidu luba ei uuendatagi (nt laeva suunamisel teisele liinile).

RLS-i § 189 muudatusega täiendatakse paragrahvi pealkirja, laiendades seda reederile väljastatavatele tunnistustele. Lõike 1 muudatusega lisatakse sarnaselt teistele Veeteede Ameti väljastatavatele tunnistustele riigilõiv reederile vastavuse tunnistuse, ajutise vastavuse tunnistuse, meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse, ajutise meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse, turvatunnistuse, ajutise turvatunnistuse, ohutu mehitatuse tunnistuse ja ajaloolise laeva tunnistuse väljastamise eest. Riigilõivu määr jääb võrreldes teiste Veeteede Ameti väljastatavate tunnistustega samaks. Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna ka hetkel võetakse nimetatud tunnistuste väljastamise eest samas määras riigilõivu.

RLS-i § 190 tekstist jäetakse välja lauseosa „läbivaatamise ja“. Kõnealune muudatus on seotud MSOS § 14 lõigete 1 ja 4 muutmisega. Kuna kooskõlastamise protsess juba hõlmab endast dokumentatsiooni läbivaatamist piisab, kui sättes viidatakse üknes dokumentatsiooni kooskõlastamisele.

RLS-i § 196 muudatusega viiakse RLS vastavusse SadS-i § 24 lõikega 13. Turvalisuse tunnistuse väljastamiseks või sellele märke tegemiseks viiakse läbi turvaalase olukorra ülevaatus (turvaülevaatus), mille käigus teostatakse sadamarajatise turvasüsteemi ülevaatamine ja kontrollimine, turvalisust tagavate seadmete ja varustuse kontrollimine ning tegeliku olukorra vastavuse hindamine sadamarajatise turvaplaanis sätestatule. Juhul, kui sadamarajatise turvaalane olukord vastab kehtestatud nõuetele, väljastatakse turvatunnistus või tehakse tunnistusele märge selle kehtivuse kohta. Juhul kui tuvastatakse asjaolu, et sadamarajatise turvaalane olukord ei vasta kehtestatud nõuetele, tunnistust ei väljastata. RLS-i § 196 eesmärgiks on lõivustada Veeteede Ameti tehtavad toimingud sadamarajatise turvaalase olukorra hindamiseks (st ülevaatus teostamine), mitte aga tunnistuste väljastamine või sellele märke tegemine. Riigilõiv turvaülevaatus teostamise eest tasutakse nii juhul, kui otsus sadamarajatise turvaalase olukorra hindamisel on positiivne (mille tõenduseks väljastatakse turvatunnistus või tehakse tunnistusele märge selle kehtivuse kohta), kui ka juhul, kui otsus on negatiivne (tunnistust ei väljastata ega tehta ka märget). Muudatusega ei kaasne mõjusid peamiste mõjuvaldkondade ja alavaldkondade tasemel, kuna ka hetkel võetakse samas määras ja põhimõttel riigilõivu.

RLS-i § 198 muudatusega jäetakse sättest välja viide sadama ja sadamarajatise turvaülevaate atesteerimisele. Seda tehakse seoses SadS-i §-s 22 sätestatud sadama ja sadamarajatise turvaülevaate atesteerimise nõude kehtetuks tunnistamisega. Atesteerimise eest tasutava riigilõivu suurus on 75 eurot. 2017. a toimus kokku kaks sadama ja sadamarajatise turvaülevaate atesteerimist. Seega on toimingu eest viimastel aastatel laekunud riigilõivu vahemikus 150–300 eurot aastas.

RLS-i täiendatakse §-ga 198¹, mille kohaselt tuleb tasuda riigilõiv sadama ja sadamarajatise turvaülevaate väljaõppe korraldamise tegevusloa taotluse läbivaatamise eest. Varasemalt oli see hõlmatud RLS-i §-ga 186 (tegevusloa taotluste läbivaatamine), kuid arvestades, et kõnealust tegevusloa reguleerib MSOS-i asemel edaspidi SadS, tuleb teha vastav täiendus RLS-i 8. peatüki 5. jao 3. jaotisse (SadS-i alusel tehtavad toimingud). Sarnaselt RLS-i § 186 muudatusele lähtutakse vastava tegevusloa puhul arvestusest, mille kohaselt kulub taotluse läbivaatamiseks ja otsuse tegemiseks umbes 2–2,5 töötundi. Turvaülevaate väljaõppe korraldamise tegevusloa menetlemine toimub iga ettevõtja puhul ühetaoliselt ning kontrollitakse nõudeid samas mahus, mistõttu puudub vajadus tunnipõhise riigilõivu kehtestamiseks. Kuivõrd järelevalveametniku ühe töötundi eest tasutakse tegevuslubade puhul riigilõivu seni kehtinud korra alusel 130 eurot, on riigilõivu suurus 300 eurot.

RLS-i §-s 199 asendatakse sõna „tunnustamise“ sõnaga „tegevusloa“. RLS-i § 199 kehtiv sõnastus viitab turvaettevõtja tunnustamisele. Majandustegevuse seadustiku üldosa seaduse jõustumisega 1. juulist 2014. a asendati tunnustamise nõue tegevusloa kohustusega. Tegemist on redaktsioonilise muudatusega, millega viiakse RLS-i § 199 sõnastus vastavusse sätte aluseks oleva SadS-i §-ga 18, mille kohaselt peab turvaettevõtjal olema tegevusloa.

RLS-i § 219 lõikesse 5 lisatakse, et jetile teiseldatava registreerimismärgi kirjega „PROOV“ väljastamise eest tuleb tasuda riigilõiv. Muudatus on seotud MSOS-i § 35² lõigete 2 ja 3 muutmisega, mille kohaselt on ka jettide müüjatele ja tootjatele võimalik väljastada teiseldatavat registreerimismärki, mis võimaldaks sooritada jetiga müügieelset proovi- või katsesõitu.

Paragrahv 4 – sadamaseaduse muutmise

SadS-i § 1 lõike 2 punkti 2 muudatusega jäetakse SadS-i kohaldamise erisuste hulgast välja 2. peatüki § 4 lõiked 5 ja 8, kuna neis viidatud MSOS § 48 lõike 2 alusel kehtestatud

ehitustegevuse korda ning MSOS § 47 lõike 6 alusel kehtestatud sadama navigatsioonimärgistuse rajamise, paigaldamise, muutmise ja märgistusest teavitamise nõudeid ja korda peab tasulisi sadamateenuseid mitteosutav väikesadam MSOS-i alusel täitma. Praegune sõnastus on mõnevõrra eksitav, kuna SadS vabastab isiku MSOS-is sätestatud tegevustest, kuid MSOS ise vastavat vabastust ette ei näe. Oluline on tagada, et juhul kui sadamas asuvad navigatsioonimärgistused, vastavad need nõuetele ja on seeläbi ka avalikes andmebaasides korrektselt kajastatud.

SadS-i § 1 lõiget 2 täiendatakse punktiga 5 tulenevalt riigikaitseseaduses (edaspidi RiKS) sätestatud regulatsioonist. RiKS 6. peatükk sätestab riigikaitseobjekti ja selle kaitse regulatsiooni ning RiKS § 87 lõike 1 alusel on kehtestatud riigikaitseobjekti kaitse kord. Arvestades, et sadamad võivad olla alaliselt või ajutiselt määratud riigikaitseobjektideks, kohalduvad neile RiKS-is sätestatud erisused, sh näiteks riskianalüüsi või turvaplaani koostamisel ning turvaõppuste korraldamisel. Arusaadavuse huvides sätestatakse SadS-is erisäte olukorraks, mil sadam on alaliselt või ajutiselt riigikaitseobjektiks määratud.

SadS-i § 2 punktis 15 sätestatud sadama sissesõidutee mõiste viiakse kooskõlla MSOS-i laevatee mõistega, et tagada seaduste ühene tõlgendamine. Sadama sissesõidutee peab olema selline, mis on veeliikluseks sobivaim ning ka vastavalt märgistatud ja navigatsiooniteabes avaldatud. Mõiste sõnastuse muutmine on redaktsiooniline, mitte sisuline.

SadS-i § 2 punktis 18 sätestatud väikesadama mõistet täpsustatakse. SadS-i mõistes on piiritletud väikesadam, kui alla 24-meetrise kogupikkusega veesõidukeid teenindav sadam. Seega on senine SadS-i mõiste olnud piiravam, jättes väikesadama definitsiooni puhul välja juhtumid, kus sadam teenindab kuni 24-meetrise kogupikkusega veesõidukeid. Samas võib MSOS sõnastuse kohaselt kuni 24-meetrise kogupikkusega veesõiduk olla nii väikelaev kui ka kalalaev, mida kasutatakse majandustegevuseks (MSOS-i kohaselt laev) ning puudub põhjendus, miks väikesadam ei võiks kõnealuseid laevu teenindada. Tegemist on eelkõige redaktsioonilise muudatusega, et vältida võimalikke probleeme kuni 24-meetriste laevade teenindamisel väikesadamates.

SadS § 3 lõikes 1 toodud sadamateenuste loetelu täiendatakse veesõidukite punkerdamisega (laeva varustamine kütusega). Nimetatud teenus on sadamates osutatav üldlevinud teenus, mis kehtivas loetelus puudub.

SadS-i § 4 lõike 1 sõnastust muudetakse ja jäetakse akvatooriumi määramise kohustuse juures välja viide ohutu veeliikluse korraldamisele. SadS-i § 2 punktist 2 tulenevalt on akvatooriumi eesmärk oluliselt laiem ohutu veeliikluse korraldamisest, hõlmates lisaks nii turvalisuse kui keskkonnakaitse nõudeid.

SadS-i § 4 lõike 8 sõnastust muudetakse tulenevalt MSOS §-s 47 tehtavate muudatustega. Eelnõu jõustumisel on MSOS kohaselt navigatsioonimärgistuse rajamiseks, paigaldamiseks, muutmiseks ja eemaldamiseks vaja Veeteede Ameti luba ning ühtlasi sätestab MSOS nõuded ka navigatsioonimärgistusest teavitamisele. SadS § 4 lõike 8 muutmiselega ühtlustatakse sätte sõnastust vastavalt MSOS-is toodule.

SadS-i § 5 lõike 1, § 7 lõike 2, § 8 punkti 2 ja § 9 lõike 2 osas viiakse sisse muudatused sadama akvatooriumi määramise korda. Praegu määrab akvatooriumi Vabariigi Valitsus, kellele esitab vastava korralduse eelnõu majandus- ja taristuminister. Praktikas toimub akvatooriumi määramise taotluse, sh SadS-i § 6 lõike 5 alusel esitatud dokumentide sisuline kontroll, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeriumis. Teiseks pädevaks asutuseks on Veeteede Amet, kes vaatab läbi taotluses esitatud akvatooriumi piiripunktide koordinaadid ning annab

vastava kooskõlastuse. Sisuliselt on akvatooriumi määramise puhul tegemist küsimusega, mis jääb üksnes Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ning selle haldusalasse kuuluva Veeteede Ameti pädevusse. Muud asutused ei oma akvatooriumitaotluste läbivaatamisega puutumust. Eeltoodust tulenevalt ei ole nimetatud küsimuse lahendamise Vabariigi Valitsuse tasandil sisuliselt otstarbekas, mistõttu viiakse otsustuspädevus valdkonna eest vastutava ministri (hetkel majandus- ja taristuminister) tasandile. Muudatus vähendab vähesel määral Riigikantselei ja Vabariigi Valitsuse töökoormust.

SadS § 6 lõike 5 punktis 7, § 8 punktis 7 ja § 9 lõike 6 punktide 4 sõnastust muudetakse. Kõnealused sätted reguleerivad sadamaga piirneva kinnistu või maatüki omaniku nõusolekut, kui see on vajalik akvatooriumi määramiseks. Praegu peab akvatooriumi määramise taotleja esitama piirneva kinnistu omaniku notariaalselt kinnitatud nõusoleku, kuid praktikas on tegemist vananenud regulatsiooniga, mille sisuline eesmärk on allkirja õigsuse kontroll. Seda saab teha ka digitaalallkirja abil, mis on mugavam nii taotluse esitajale kui ka piirneva kinnistu omanikule. Seega on edaspidi võimalik esitada piirneva kinnistu omaniku nõusolek nii notariaalselt kinnitatult kui digiallkirjastatuna.

SadS-i § 9 lõike 2 teine lause tunnistatakse kehtetuks. Nimetatud muudatus on seotud SadS § 5 lg 1, § 7 lg 2 ning § 8 punkti 2 toodud akvatooriumi määramise korra muutmisega. Hetkel kehtiv SadS § 9 lõige 2 sätestab, et kui akvatooriumi määrab Vabariigi Valitsus, siis võib akvatooriumi piiride muutmist või akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamist taotleda sadama pidaja, Veeteede Amet ja valla- või linnavolikogu. Taotlus esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile. Arvestades, et muudatuste jõustumisel määrab akvatooriumi valdkonna eest vastutav minister, puudub vajadus täpsustada, et taotlus esitatakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile.

SadS-i § 9 lõike 7 punkti 2 muudetakse. Väikesadamas tasuliste sadamateenuste mitteosutamisel ei ole vajalik võimaldada sadama pidajale akvatooriumi regulatsioonist tulenevaid õigusi riigi laevatatava veeala suhtes, samuti panna talle akvatooriumiga seonduvaid kohustusi. Muudatus on kooskõlas ka SadS-i § 1 lõike 2 punktiga 2, mille kohaselt ei kohaldata seaduse 2. peatükki väikesadamale, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid. Samuti on välja jäetud viieaastase perioodi arvestamine, mis on praktikas osutunud menetluslikult keerukaks ning mitmeti tõlgendatavaks sätteks – raske on määratleda täpset kuupäeva, mil osutati sadamas viimast korda tasulist teenust, seda eriti olukorras, kus sadam ise vastavat infot ei edasta.

SadS-i § 9 lõige 8, mille kohaselt akvatooriumi määramise kehtetuks tunnistamisel kustutatakse sadam sadamaregistrist, tunnistatakse kehtetuks. Sadamaregistrisse kantakse kõik sadamad, mitte ainult akvatooriumi omavad, ning seaduse 7. peatükki (sadamaregister) kohaldatakse ka sadamatele, mis ei pea seaduse kohaselt omama akvatooriumi (nt väikesadam, kus ei osutata tasulisi sadamateenuseid).

SadS-i § 10 lõike 3 sõnastust muudetakse ja jäetakse sadamakapteni atesteerimise taotluse sisu osas välja, et taotlus esitatakse Veeteede Ameti peadirektorile, samuti ei ole edaspidi vajalik märkida sadamakapteni kavandatavat tööleasumise aega ning vastutuspiirkonda. Taotluses nõutud andmete hulka lisatakse sadama nimi tulenevalt asjaolust, et sadamapidaja võib omada mitut sadamat.

SadS-i § 10 lõike 4 ja § 21 lõike 2 sõnastust muudetakse. Kehtivas regulatsioonis on kõnealustes sätetes toodud eesti keele valdamise nõuded sadamakaptenile (§ 10 lg 4) ja sadama ja sadamarajamise turvaülemale (§ 21 lg 2). Sätetes on kasutatud sõnastust, mille kohaselt peavad kõnealused isikud valdama eesti keelt vähemalt B2- või sellele vastaval tasemel. Eelnõuga korrigeeritakse sätetes kasutatud sõnastust, viidates edaspidi üksnes B2-tasemele.

SadS-i § 11 lõike 5 punktides 1 ja 2 sätestatud sadamakapteni teavituskohustused laeva sadamasse mittelubamise ja laeva turvalisusega seotud põhjustel sadamast välja saatmise kohta on sisult ebavajalikud, mistõttu jäetakse need seadusest välja. Eestis on direktiivi 2009/16/EÜ artikli 25 mõttes pädevaks asutuseks, kes saab MSOS-i § 79³ alusel laeva sadamasse sisenemise keelata ning MSOS-i § 11⁴ alusel laeva turvalisuse kaalutlustel sadamast välja saata, Veeteede Amet. Sadamakaptenil vastav pädevus ja teave puudub, mistõttu ei saa sadamakaptenile määrata ka vastavat teavitamise kohustust.

SadS § 13 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks. MSOS-ist jäetakse välja kohalikus rannasõidus sõitvate laevade turvanõuete regulatsioon, kuna määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõike 3 alusel 2012. ja 2017. a Veeteede Ameti läbiviidud riskianalüüsi tulemusel ning teiste riikide kogemuse põhjal ei ole otstarbekas kohaldada turvalisuse nõudeid kohalikus rannasõidus sõitvatele laevadele. Arvestades, et turvanõuded sadamateenuse osutamisel tulenevad samuti määrusest (EÜ) nr 725/2004 ning on seotud laevadele kehtestatud turvalisuse nõuetega, tuleb sarnaselt MSOS-i muudatusega teha vastavad parandused ka SadS-is. Muudatuse tulemusel ei kohaldu määruse (EÜ) nr 725/2004 ja ISPS koodeksi nõuded enam sadamatele, mis teenindavad kohalikus rannasõidus sõitvaid laevu. Sellisteks sadamateks on riigisiseseid parvlaevaliine teenindavad sadamad. Ehkki neile sadamatele edaspidi ei kohaldu kõrgendatud nõuded, on nende ohutus ja turvalisus tagatud Veeteede Ameti läbiviidavate sadamaturvalisuse ja -ohutuse kontrollide kaudu. Rahvusvahelises meresõidus sõitvaid reisilaevu ning kaubalaevu teenindavatele sadamatele kohaldatakse kõrgendatud turvanõudeid tulenevalt SadS § 13 lõikest 1 endises mahus.

SadS § 13 lõike 4 ja § 24 lõike 1 sõnastusest jäetakse välja viide § 13 lõikele 2, mis tunnistatakse kehtetuks.

SadS-i § 16 lõige 12 tunnistatakse kehtetuks. Kõnealune muudatus on seotud SadS-i § 13 lõike 2 kehtetuks tunnistamisega. Kehtiva SadS-i § 16 lõike 12 kohaselt ei pea SadS-i § 13 lõikes 2 nimetatud laevu teenindava sadamarajatise turvaplaan lähtuvalt riskianalüüsi tulemustest sisaldama kõiki § 16 lõikes 11 loetletud elemente. Tulenevalt määruse (EÜ) nr 725/2004 artikli 3 lõikest 2 peavad liikmesriigid riigisisese meresõidu osas kohaldama 1. juuliks 2005. a SOLAS konventsiooni meresõiduturvalisuse tugevdamise erimeetmeid ja ISPS koodeksi A osa riigisiseseid teenuseid osutavate A-klassi reisilaevade suhtes nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ artikli 4¹⁶ tähenduses, SOLAS konventsiooni reeglis nr IX-1 määratletud, kõnealuste laevade ühingute suhtes ja neid teenindavate sadamarajatiste suhtes. SadS § 13 lõike 2 kehtetuks tunnistamisega ei kohaldata määruse (EÜ) nr 725/2004 ja ISPS koodeksist tulenevaid kõrgendatud turvanõudeid enam kohalikus rannasõidus sõitvaid laevu teenindavatele sadamatele.

SadS-i § 16 lõikest 14 jäetakse välja kaks viimast lauset, mis reguleerivad riigilõivu tasumise tähtaega ja riigilõivu tasumata jätmise tagajärge. Kehtima jääb säte, mille kohaselt sadama ja sadamarajatise turvaplaanide ning nendes tehtud muudatuste läbivaatamise eest tuleb tasuda riigilõiv. Säte seondub § 16 lõikega 6, mille kohaselt tuleb sadama ja sadamarajatise turvaplaanid ning nendes tehtud muudatused esitada kooskõlastamiseks Veeteede Ametile enne nende rakendamist. Riigilõivu tasumist puudutatava eriregulatsiooni kehtetuks tunnistamisel kohaldub RLS-i üldregulatsioon, mille kohaselt tasutakse riigilõiv enne toimingute tegemise taotlemist (RLS-i § 9 lõige 1). Eriregulatsiooni järele puudub vajadus.

¹⁶ Nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiiv 98/18/EÜ on kehtetuks tunnistatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (Uuesti sõnastatud). Vastavalt direktiivi 2009/45/EÜ V lisas olevale vastavustabelile vastab direktiivi 98/18/EÜ artiklile 4 direktiivi 2009/45/EÜ artikkel 4.

SadS-i § 17 lõiget 5 muudetakse. Määruse (EÜ) nr 725/2004 ja direktiivi 2005/65/EÜ eestikeelsetes tõlgetes kasutatakse sisuliselt sama mõiste kirjeldamiseks vastanduvaid termineid, kuigi ingliskeelne tekst on praktiliselt identne. SadS-is kasutatakse harjutuste mõistet teises kontekstis, kui seda on kasutatud määruses (EÜ) nr 725/2004. Direktiivi 2005/65/EÜ III lisa kasutab terminit „*training exercises*“ ja määruses (EÜ) nr 725/2004 kasutatakse terminit „*exercises*“ – seega terminoloogilise selguse huvides on eelnõus kasutusele võetud direktiivi kohase mõiste sisustamisel eestikeelne vaste „õppeharjutused“. Samuti lisatakse muudatusega nõue, mille kohaselt õppeharjutuste vahele ei tohi jääda rohkem kui 18 kuud. Tegemist on direktiivi 2005/65/EÜ III lisast tuleneva ajalise piirangu täpsustusega.

SadS-i § 18 lõige 2, mille kohaselt kehtib sadama turvaettevõtja tegevusluba viis aastat, tunnistatakse kehtetuks. Edaspidi kehtib tegevusluba tähtajatult, mis vastab ka MsÜS üldpõhimõttele. Tegevusloa muutumine tähtjatuks on turvaettevõtjale vähemkoormav, kuna jätkuva tegevuse puhul kaob vajadus iga viie aasta järel läbi teha sama menetlus tegevuse jätkamiseks. Veeteede Amet teostab kõigi turvaettevõtjate üle järelevalvet ning minimaalselt iga kahe aasta järel korraldab ülevaatusi jätkuva pädevuse hindamiseks, omades seega regulaarset ülevaadet turvaettevõtja tegevusest, mistõttu puudub ka sisuline vajadus tähtjaliste tegevuslubade järele. Kui järelevalve tulemusel selgub, et tegevusloa saanud ettevõtja ei vasta enam nõuetele, võib Veeteede Amet selle kehtetuks tunnistada või ettevõtja sellest ise loobuda. Kehtiv sadama turvaettevõtja tegevusluba on kuuel ettevõtjal. Nendele väljastatud load muutuvad eelnõu vastuvõtmisel tähtjatuks.

SadS-i täiendatakse §-ga 20¹, mis reguleerib sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamist. Praegu on norm esitatud MSOS-i § 7 punktis 14, kuid arvestades, et sadama ja sadamarajatise turvaülevaade regulatsioon on kirjas SadS-is, on otstarbekas viia vastav säte üle SadS-i. Lõike 1 kohaselt peab sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamiseks olema tegevusluba. Samasisuline nõue on olemas ka MSOS-i § 7 punktis 14, st tegemist on tehnilise muudatusega ning uut tegevusluba ei kehtestata. Tegevusluba antakse välja tähtajatult kooskõlas MsÜS-i § 24 lõike 1 üldnormiga. MSOS-i § 7 punkti 14 kohaselt välja antud tegevusluba jääb kehtima ning seda ümber vahetama ei pea. Reederi ning laeva, sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusluba on väljastatud ühele ettevõtjale.

Lõike 2 kohaselt lahendab tegevusloa taotluse Veeteede Amet, kes annab tegevusloa välja või keeldub selle andmisest MsÜS-i § 20 lõikes 1 sätestatud korras – 30 päeva jooksul taotluse esitamise päevast arvates.

Lõige 3 reguleerib tegevusloa taotluse dokumentide esitamist. Lisaks MsÜS-i § 19 lõike 2 punktis 1 viidatud andmetele tuleb taotlejal esitada järgmised dokumendid:

1) sadamarajatise turvaülevaade kursuse õppekava, mis hõlmab rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel ning selle alusel kehtestatud rahvusvahelises laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeksis esitatud sadamarajatise turvaülevaade pädevuse nõudeid. IMO meresõiduohutuse komitee 22. mai 2006. a ringkirjaga MSC.1/Circ.1188, millega kehtestati suunised sadamarajatise turvaohvitseri (Port Facility Security Officer – PFSO) väljaõppeks ja sertifitseerimiseks, on kehtestatud IMO mudelkursus 3.21. Ringkirja punkti 4 kohaselt loetakse, et vastava kursuse läbinud isik vastab sadamarajatise turvaohvitseri väljaõppe nõuetele.

2) koolitajate nimekiri ja nende kvalifikatsiooni tõendavate dokumentide koopiad.

Lõike 4 kohaselt tuleb tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tasuda riigilõivu. Riigilõivu määraks on käesoleva eelnõuga riigilõivuseadusesse lisatava §-s 198¹ kohaselt 300 eurot.

SadS-i § 21 lõikes 1 viiakse sisse sõnastuslik muudatus, mis on seotud SadS-i § 22 kehtetuks tunnistamisega. Praegune § 21 lõige 1 määratleb, kellel on õigus saada sadama ja sadamarajatise turvaülemaks. Seejuures toimub tööks vajalike teadmiste kontroll turvaülema kandidaadi atesteerimise käigus, mis toimub SadS-i §-s 22 sätestatud korras. Praktikas on sisuliselt tegemist topelthindamisega – turvaülema kandidaat läbib üldjuhul koolituse tegevusloa saanud ettevõtja juures ning seejärel peab ta turvaülemaks saamiseks läbima Veeteede Ameti atesteerimise. On olnud ka juhtumeid, kus isik on koolituse läbimise asemel omandanud vastava materjali iseseisvalt, kuid neid on üksikult.

SadS-i § 22 tunnistatakse kehtetuks ja seadusest jäetakse välja sadama turvaülema ja sadamarajatise turvaülema atesteerimise nõue. Nagu SadS-i § 21 lõike 1 muudatuse juures selgitatud, läbib isik turvaülemaks saamiseks sisuliselt kaks etappi – koolituse ning atesteerimise. Praktikas ei ole eraldi atesteerimine reaalselt vajalik – turvaülema kandidaadi atesteerimisel kontrollitakse isiku teadmisi valdkondades, mis on koolituse käigus eelnevalt juba läbitud ja koolituse lõpus ka teadmiste omandamist kontrollitud. Uue regulatsiooni kohaselt piisab turvaülemaks saamiseks Veeteede Ametile dokumendi, mis tõendab vastava väljaõppe läbimist tegevusloa saanud ettevõtja juures, esitamisest. Muudatusel on soodustav mõju sadama ja sadamarajatise turvaülema kandidaatidele, kuivõrd protsessi formaalne pool muutub oluliselt lihtsamaks. Veeteede Ameti atesteerimise juba läbinud turvaülematele muudatusi ega täiendavaid nõudeid ei kaasne.

SadS-i § 23 lõige 2 tunnistatakse kehtetuks. Hetkel on sätestatud SadS-i § 23 lõikes 2 sadamarajatise turvaülema kohustus teavitada viivitamata toimunud turvaintsidentist Veeteede Ametit. Määruse (EÜ) nr 725/2004 lisa II reegel 17 sätestab sadamarajatise turvaülemat puudutava regulatsiooni. Tulenevalt kõnealuse reegli punktist 17.1 määratakse igale sadamarajatisele sadamarajatise turvaülem. Punktis 17.2 on kehtestatud sadamarajatise turvaülema kohustused, milles on muuhulgas nõue (punkt 17.1.8), et sadamarajatise turvaülem on kohustatud teavitama sadamarajatise turvalisust ohustavatest juhtudest asjaomastele asutustele ja need dokumenteerima. Arvestades et nimetatud teavitamiskohustus on turvateabe edastamise ja vastuvõtmise korra osaks ning nimetatud korra kehtestamise volitus on SadS-i § 23 lõikest 3 tulenevalt antud Vabariigi Valitsusele, tunnistatakse vastav säte SadS-is kehtetuks.

SadS-i § 23 lõikega 4 määratakse ISPS koodeksi A-osa punkti 5.6 nõude täitmiseks sadamarajatises turvalisuse deklaratsioonide säilitamise tähtaeg. ISPS koodeksi A-osa punkti 5.6 kohaselt peavad konventsiooniosalised valitsused reegli nr XI-2/9.2.3 sätteid silmas pidades määrama minimaalse aja, mille jooksul nende territooriumil asuvate sadamarajatiste kohta turvalisuse deklaratsioon tuleb säilitada. Nimetatud tähtaeg 3 aastat tuleneb Vabariigi Valitsuse protokollilise otsuse „Riikliku mereturvalisuse programmi“ punktist 8.1. Kuna seni on samuti kohaldatud „Riikliku mereturvalisuse programmi“, siis ei oma muudatus sisulist mõju.

SadS-i § 24 muudatusega asendatakse pealkirjas ja paragrahvi tekstis sõnad „turvalisuse tunnistus“ läbivalt sõnaga „turvatunnistus“. Tegemist on sõnastuse keelelise korrigeerimisega lähtuvalt asjaolust, et MSOS kasutab samuti määratlust „turvatunnistus“ määratluse „turvalisuse tunnistus“ asemel.

SadS-i § 24 lõike 6 muudatusega asendatakse senine nõue teostada sadamarajatise ülevaatus kord 12 kuu jooksul nõudega teostada ülevaatus kord 5 aasta jooksul. Iga-aastase korralise turvaülevaatus läbiviimine ei ole Eesti oludes nii vajalik, kui näiteks ohutusnõuete täitmise kontrollimine, ning niigi piiratud järelevalveressurss tuleks pigem suunata mujale. Eriti arvestades, et turvanõuded hakkasid kehtima juba üle 10 aasta tagasi ning nüüdseks on vajalikud süsteemid jms sadamates juurutatud. Sadamarajatiste ülevaatuste arvu vähendamine

mõjutab vähesel määral Veeteede Ameti töökoormust. Muudatusega kaasneb ka majanduslik mõju. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

SadS-i § 24 lõiget 13 muudetakse. Kehtivas seaduses on sätestatud kohustus maksta riigilõivu sadamarajatise ülevaatuse tegemise eest 10 päeva jooksul pärast ülevaatuse läbiviimist. Samas on tegemist RLS-i §-s 196 sätestatud konkreetse summaga (130 eurot), mis ei sõltu ülevaatusele kulunud ajast, mistõttu on otstarbekas sätestada riigilõivu tasumine enne toimingute teostamist.

SadS-i § 27 lõiget 5 muudetakse. Sätte praeguse sõnastuse kohaselt on sadama pidajal kohustus esitada EMDE kaudu laevaheitmete vastuvõtmise akt. Praktikas on aga osadele sadamatele info kohene edastamine raskendatud ning reaalset saavad nad jäätmekäitlejalt kõik vajalikud andmed kätte alles siis, kui laev on sadamast juba lahkunud. Samuti tuleb arvestada, et sadama pidaja edastab jäätmeseaduse alusel niikuinii iga-aastaselt vastava aruande Keskkonnaametile, mistõttu saab öelda, et tegemist on sisuliselt dubleeriva ning mõnedele sadamapidajatele liigselt koormava tegevusega. Ka Keskkonnainspeksioon pädeva järelevalveorganina ei kontrolli lastijäätmete vastuvõtmise akti iga laevakülastuse järel ning neil on võimalik vastavaid andmeid saada ka muul viisil. Teisalt on AS-i Tallinna Sadam hinnangul laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise akti edastamise võimalus EMDE-s kindlasti vajalik ning see lihtsustab oluliselt nende tööd. Seetõttu on optimaalseimaks lahenduseks SadS-i § 27 lõike 5 sõnastuse muutmine selliselt, et info edastamine elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu ei muutuks sadama pidajale enam kohustuslikuks. Muudatuse mõju on kajastatud seletuskirja mõjude osas.

SadS-i § 30 lõikeid 1 ja 2 muudetakse. Lõike 1 sõnastuses tehakse redaktsiooniline muudatus, rõhutades kohustust tagada sadamates reostuse viivitamatu lokaliseerimine ja likvideerimine asjakohaste tehniliste vahenditega. Oluline on märkida, et reostuse kõrvaldamiseks ja lokaliseerimiseks vajalikud vahendid, sh varustus, ei pea olema tingimata sadamas, vaid need võivad asuda ka sadama pidaja või sadamaoperaatori valduses oleval muul territooriumil. Sadamateenust osutav sadamaoperaator võib asuda sadamaga piirneval alal väljaspool sadamat, kuid samas vastavalt kokkuleppele ja õigusaktide nõuetele omab ta reostuskorje ja lokaliseerimise vahendeid sadamas või oma territooriumil vajalikus valmisolekus. Vahendid võivad asuda ka kohaliku omavalitsuse üksuse haldusterritooriumil sadama läheduses, kui sadam kuulub kohalikele omavalitsusele, või teise lepingulise ettevõtja territooriumil, kus varustust kasutatakse vajadusel vastava kokkuleppe alusel. Teisisõnu on vajalikku varustust mõningatel juhtudel otstarbekas hoida valmisolekus väljaspool sadamat. Praktiliselt selgitatakse see küsimus reostustõrjeplaani koostamisega. Reostustõrje vahendite asukoha valikul peab igal juhul lähtuma printsiibist, et sadamas tuleb tagada valmisolek ja tehniliste vahendite olemasolu, et reostust oleks võimalik viivitamatult lokaliseerida või likvideerida.

Lõiget 2 täiendatakse selliselt, et reostuse avastamise ja likvideerimise kohustus on lisaks sadama pidajale ka sadamaoperaatoril. Sadama pidaja kohustub korraldama sadamas reostuse avastamist ja likvideerimist, kuid see võib toimuda ka operaatoreid kaasates. Sadama pidaja ja operaatorite vahelised kohustused ja täpne koostöökind on võimalik sätestada koostöölepingutega ning vastavalt sellele sätestada ka reostustõrje plaanis. Nii nagu ka riiklikus reostustõrje kavast on sätestatud reostuse likvideerimise võimekus vastavalt reostuse hulga ning on määratletud, et teatud reostuse hulga korral kaasatakse võimalik muu abi, tuleb samadest põhimõtetest lähtuda ka sadamas. Sadama pidaja ja sadamaoperaator ei suuda eraldi likvideerida ulatuslikku merereostust, mis võib olla põhjustatud näiteks laevalt. Seepärast on õige sätestada, et sadamas tuleb likvideerimistöödega alustada koheselt ning teavitada juhtunust pädevatele asutustele, mis läbi on riiklikel asutustel võimalik vajadusel reostuse likvideerimisega ühineda. Selline lähenemine on praktiline ning oleks analoogne ka muude avariivaldkondadega (nt tuletõrje, esmaabi).

Reostuse avastamisest informeerimise korras täpsustatakse, et sadama pidaja peab teavitama reostuse avastamisest üksnes Häirekeskust, kes teate vastu võtab ja edastab selle reageerimiseks Keskkonnainspeksioonile, Politsei- ja Piirivalveametile ning Veeteede Ametile. Juhul kui sadamas on toimunud reostus kemikaali käitlemisest, rakendub ühtlasi ka kemikaaliseaduse § 10, mille kohaselt kemikaali käitleja teavitab viivitamata Häirekeskust kemikaali käitlemisega kaasnenud keskkonnareostusest või muust õnnetusest. Häirekeskus edastab saadud teabe õnnetusega kaasnenud keskkonnahäiringu puhul esimesel võimalusel Keskkonnainspeksioonile, ja kui õnnetus toimus ohtlikus ettevõttes või suurõnnetuse ohuga ettevõttes, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile. On mõistlik eeldada, et piisama peaks, kui isik teavitab riiki ühe korra, teavet vastu võttev asutus peab ise hea seisma selle teabe edastamise eest vajalikele riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutustele. Sellist info liikumist on tänapäeval võimalik tagada ka infotehnoloogiliste vahendite abil. Muudatus omab soodsat mõju eelkõige sadama pidajatele, kelle teavituskohustus piirdub üksnes ühe asutusega (Häirekeskusele) varasema nelja asutuse asemel ning kes saab keskenduda reostuse lokaliseerimisele ja esmasele likvideerimisele.

SadS-i § 30 lõige 4. SadS-i § 30 lõikes 6 sätestatud volitusnormi kohaselt kehtestab täpsemad nõuded sadama reostustõrje plaani sisule ja reostustõrje tehnikale Vabariigi Valitsus. Volituse sisu ja piirid on kehtestatud SadS § 30 lõikes 4, kus on toodud kohustuslik loetelu asjaoludest, mida reostustõrje plaan vähemalt sisaldama peab.

SadS-i § 32 lõikes 2 täpsustatakse viiteid kvaliteedijuhtimise süsteemile kohalduvatele standarditele. Sättes viidatud standard ISO 10011:1991 on asendatud standardiga ISO 19011, mille puhul on korrektne tähistus „EVS-EN ISO 19011“. Samasugust viitamist kasutatakse ka teise standardi puhul (EVS-EN ISO 9001). Samuti jäetakse välja viide aastaarvule, mis tagab selle, et järgida tuleb standardi viimast kehtivat versiooni koos kõigi hilisemate muudatustega. Muudatuse vajalikkusele juhtis tähelepanu MTÜ Eesti Standardikeskus, kes tegi vastava ettepaneku Euroopa Liidu määruse rakendamiseks koostatud sadamaseaduse täiendamise seaduse eelnõu kooskõlastamise käigus (EIS eelnõu toimiku number 18-0775)¹⁷. Kuna ettepanek ei olnud otseselt seotud nimetatud eelnõuga, siis esitatakse täpsustus käesolevas eelnõus.

SadS-i § 38 lõike 1 punkti 7 muudetakse. Kehtiva seaduse punktis 7 esitatu (andmed hüdrotehniliste rajatiste kohta) kuulub olemuselt punktis 6 esitatud ehitiste ja rajatiste hulka, mistõttu selle eraldi nimetamine seaduses ei ole vajalik. Punkti 7 lisatakse andmed sadama ja sadamarajatise turvasüsteemi kohta. Sadamaregistri põhimäärus sätestab küll nimetatud andmete kandmise registrisse, kuid seaduses ei ole neid andmeid registri sätete juures eraldi välja toodud.

SadS-i § 41 lõike 1 punktid 1 ja 3 tunnistatakse kehtetuks. Paragrahv 41 reguleerib sadama kustutamist sadamaregistrist, punkti 1 kohaselt tehakse seda sadama pidaja taotluse alusel. Sätte olemasolu ei ole sisuliselt vajalik, sest alus sadama kustutamiseks sadamaregistrist ei ole taotlus, vaid faktiline asjaolu, et tegemist ei ole SadS-i kohaldamisalasse kuuluva sadamaga. Ei oma tähendust, mismoodi registripidaja sellest teada saab. Enne sadama registrist kustutamist viiakse läbi tavapärase haldusmenetlus, mille käigus saab sadama pidaja teostada enda ärakuulamisõigust. Punkt 3 tunnistatakse kehtetuks seoses SadS-i § 9 lõike 8 kehtetuks tunnistamisega, mida on eespool selgitatud. Sadamaregistrisse kantakse ka need sadamad, millel ei pea olema akvatooriumi.

¹⁷ Kättesaadav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/b06b962e-01c9-491d-b43f-eddba24dd5b3>

SadS-i § 41 punkt 4 muudetakse ning jäetakse välja viide viieaastasele sadamateenuste osutamise ajavahemikule. Registri eesmärk on anda ülevaade toimivatest sadamatest – teisisõnu anda teavet, kus toimub realselt ühe või enama sadamateenuse osutamine. Vastasel juhul ei ole ka täidetud sadama definitsiooni faktiolustik ning sadam ei kuulu registreerimisele. Seetõttu sätestatakse sadama sadamaregistrist kustutamise alusena sadamas sadamateenuste osutamise lõpetamine. Muudatus on seotud ka SadS-i § 9 lõike 7 punkti 2 muutmisega.

SadS-i täiendatakse §-ga 60¹, mis sisaldab rakendussätteid. Lõige 1 on seotud SadS-i § 18 lõige 2 kehtetuks tunnistamisega ja sadama turvaettevõtja tegevusloa tähtajatuks muutumisega. Rakendussäte näeb ette, et kehtivad tähtajalised sadama turvaettevõtja tegevusload muutuvad seaduse jõustumisel tähtajatuteks. Kehtiv sadama turvaettevõtja tegevusluba on kuuel ettevõtjal.

Lõike 2 rakendussätte kohaselt on isikul, kellel on enne 2020. aasta 1. juulit väljastatud kehtiv MSOS § 7 punkti 14 kohane reederi ning laeva, sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusluba, õigus edaspidi tegutseda sadama ja sadamarajatise turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusalal (samuti reederi turvaülevaade väljaõppe korraldamise tegevusalal, mis on esitatud MSOS § 95⁴ lõikes 4). MSOS § 7 punkti 14 alusel on välja antud 2 tegevusluba.

Paragrahv 5 – seaduse jõustumine

Paragrahvis 5 sätestatakse seaduse jõustumise kuupäevaks 2020. aasta 1. juuli, mis annab seaduse adressaatidele piisava aja uute nõuetega tutvumiseks ja nendega oma tegevuses arvestamiseks.

3. Eelnõu terminoloogia

Eelnõus kasutatakse mõisteid samas tähenduses, nagu need on defineeritud eelnõuga muudetavates seadustes. Uute mõistetena on MSOS-i mõistete osasse toodud kohustusliku lootsimise piirkonna, õppelaeva ja ankruala mõisted. Eelnõuga täpsustatakse väikelaeva, kiirreisilaeva ja ajaloolise laeva mõisteid. Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusel kasutatava terminoloogiaga.

4. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele

Eelnõu on kooskõlas Euroopa Liidu õigusaktidega.

Eelnõuga viiakse kiir-laeva mõiste vastavusse direktiiviga 2009/45/EÜ, mida on muudetud direktiiviga 2010/36/EL, reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta.

Eelnõuga täpsustatakse määrusest (EÜ) nr 782/2003 tinaorgaaniliste ühendite keelamise kohta laevadel tulenevalt vähemalt 24-meetri pikkuse ja alla 400-se kogumahutavusega laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni deklaratsiooni olemasolu kohustust.

Eelnõuga täpsustatakse automaatse identifitseerimissüsteemi omamise nõuet reisilaevadel ja üle 300-se kogumahutavusega kaubalaevadel tulenevalt komisjoni direktiivist 2011/15/EL.

Eelnõuga täpsustatakse 72 tunni eelteate esitamise kohustust tulenevat direktiivist 2009/16/EÜ.

Eelnõuga asendatakse senine viide kehtetule Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele 417/2002/EÜ topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul uue viitega Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 530/2012, topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul.

Eelnõuga täiendatakse MSOS-i normitehnilist märkust viitega komisjoni direktiividele 2011/15/EL ja 2014/100/EL, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ.

Eelnõu koostamisel arvestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 2008/106/EÜ, 2009/17/EÜ ja 2005/65/EÜ ning komisjoni direktiivi 2011/15/EL võrdlustabel on seletuskirja lisas 1.

5. Seaduse mõjud

Seadusel puudub oluline sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju. Samuti puudub oluline mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele, elu- ja looduskeskkonnale, regionaalarengule ning riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse korraldusele.

Seadusest tulenevad mõjud on peamiselt majanduslikud.

MSOS-i muudatused

1. Kavandatav muudatus: *Vaba aja veetmiseks kasutatavatele üle 24-meetrise kogupikkusega laevadele MSOS-i nõuete kohaldamise erisuste sätestamine (MSOS §-i 1 täiendamine lõikega 5¹)*

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: vaba aja veetmiseks kasutatavate üle 24-meetrise kogupikkusega laevade omanikud ja käitajad.

Mõju kirjeldus: vaba aja veetmiseks kasutatavatel üle 24-meetrise kogupikkusega laevadel võimaldatakse sõita ilma meresõiduohutuse korraldamise süsteemi nõudeid ja turvanõudeid täitmata ning ilma vastavaid tunnistusi ja reisijateveo tunnistust omamata, kui isikuid ei veeta tasu eest ärilisel eesmärgil. Samas ei vabasta muudatus laeva meresõiduohutuse nõuete täitmisest, mistõttu laeva ohutus ja turvalisus on tagatud.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Võttes arvesse, et kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi eeldatavalt ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks, on mõju ulatus on väike. Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna sihtrühma kokkupuude mõjuga (reisijateveo tunnistuse asemel merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistuse väljastamine) ei ole reeglipärane. Vaba aja veetmiseks kasutatavate üle 24-meetrise kogupikkusega laevade omanike ja käitajate puhul on tegemist kitsa sihtrühmaga (kuni viis Eestis registreeritud vaba aja veetmiseks kasutatavat laeva) võrreldes Eestis Maanteeametis registreeritud väikelaevade koguarvuga, milleks on 2017. aasta augusti seisuga 28698¹⁸. Sisuliselt on tegemist adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd muudatus vähendab nende halduskoormust ning võimaldab sõita ilma kolme hetkel selliselt laevalt nõutava tunnistuseta.

Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

¹⁸ Maanteeameti statistika: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/soidukite-statistika#tab-1> (27.02.2018)

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab vaba aja veetmiseks kasutatavale üle 24-meetrise kogupikkusega laevale meresõiduohutust tõendavaid tunnistusi.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus jääb seoses tunnistuste väljastamise korraldusega ilmselt samaks, sest tihti kasutatakse üle 24-meetrise kogupikkusega vaba aja veetmiseks kasutatavaid laevu aeg-ajalt ka reisijateveoks, mistõttu on laeval nii reisijate veoks kui vaba aja veetmiseks vajalikud tunnistused. Samas võimaldab muudatus laevaomanikul teatud tunnistusi mitte taotleda, mille tulemusel võib väheneda Veeteede Ametil marginaalselt töökoormus nimetatud tunnistuste mitteväljastamisest. Muudatus ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike ja avaldub harva, kuivõrd vaba aja veetmiseks kasutatavate üle 24-meetrise kogupikkusega laevade hulk on väike (kuni 5 laeva), lisaks antakse merekõlblikkuse või sõidukõlblikkuse tunnistused välja mitmeks aastaks. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike, kuivõrd vaba aja veetmiseks kasutatavatele üle 24-meetrise kogupikkusega laevadele tunnistuste väljastamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

2. Kavandatav muudatus: *Riigilõivu kohaldamine välisriigi lippu kandvatele laevadele tunnistuste ja tõendite väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamise eest ja meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamise eest (MSOS §-i 3 täiendamine lõikega 9)*

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes vaatab läbi välisriigi lippu kandvatele laevadele tunnistuste ja tõendite väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni ja väljastab meresõiduohutust tõendavad tunnistused, kui seda taotleb reeder või lipuriik.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus suureneb vähesel määral seoses välisriigi lippu kandvatele laevadele tunnistuste väljastamise ja nende väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamise eest võetava riigilõivu võtmise võimaldamisega, kuid see ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa muutusi igapäevases töös. Eeldatavalt ei väljastata välislaevadele aastas üle ühe meresõiduohutust tõendava tunnistuse, mille eest laekub riigilõivu 136 eurot, arvestades, et tunnistuse väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamisele kulub üks töötund.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Välisriigi lippu kandvatele laevadele väljastatavate tunnistuste arv on väike, lisaks antakse nimetatud tunnistused välja mitmeks aastaks. Välisriigi lippu kandvad laevad taotleavad Veeteede Ametilt teise lipuriigi tunnistusi ainult erandjuhtudel, kui lipuriik ei ole võimeline omapoolseid tunnistusi väljastama, mistõttu on eeldatav taotluse esitajate arv väike. Nagu eespool selgitatud, ei too välisriigi lippu kandvatele laevadele tunnistuste väljastamine Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

3. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine a) laevaehituse ja -remondi ning laevade ümberehituse; b) laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamise, kontrollimise, remontimise ning katsetamise tegevusaladel tegutsemiseks (MSOS § 7 punktide 1 ja 2 kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: laevaehituse ja -remondi ning laevaseadmete jm mehhanismide valmistamise, kontrollimise, remontimise ja katsetamise valdkondades kaotatakse loakohustus. Ettevõtja, kes

soovib alustada majandustegevust nimetatud tegevusalal, ei pea edaspidi esitama Veeteede Ametile taotlust tegevusloa saamiseks.

Loakohustus jäetakse seadusest välja, kuna sisuliselt on tegemist dubleeriva tegevusega. Veeteede Amet või volitatud klassifikatsiooniühing teostavad pidevat järelevalvet laeva projekteerimise, ehitamise ja seadistamise etappides, järgides asjaomaste rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid. Laev kontrollitakse üle enne selle kasutusele võtmist ning nõuetele mittevastamisel ei väljastata sellele meresõiduks vajalikke tunnistusi. Ka hiljem tehakse laevadele korrapäraseid ülevaatusi, mille puhul ei ole sisuliselt oluline, kas laeva ehitatud või remontitud või laevaseadmed valmistatud ettevõtjal on vastav tegevusluba olemas.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 52 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 9 luba) laevaehituse ja -remondi ning laevade ümberehituse tegevusalal tegutsemiseks. Laevaseadmete, -mehhanismide ja -süsteemide valmistamise, kontrollimise, remontimise ning katsetamise tegevusalal tegutsemiseks on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 60 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 10 luba). Arvestades, et mõlemal tegevusalal on tegevusluba tähtajatu ning uusi tegevusloa taotlejaid antud tegevusalal on ca 3–5 aastas, on saamatajääv tulu riigilõivudest ligikaudu 780–1300 eurot.¹⁹

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatult, keskmiselt väljastab Veeteede Amet 3–5 tegevusluba aastas. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Loakohustuse kaotamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Seejuures ei kaasne mõjuga riski järelevalve tõhususele, kuna laevade ja laevaseadmete kontroll on osa Veeteede Ameti läbiviidavast laeva tehnilisest järelevalvest. Mõju riigi tulude vähenemisele on väike.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: ettevõtjad, kellel on tegevusluba MSOS-i § 7 punktides 1 ja 2 nimetatud tegevusaladel tegutsemiseks, või ettevõtjad, kes kavatsesid alustada majandustegevust.

Mõju kirjeldus: MSOS-i § 7 punktide 1 ja 2 tegevusvaldkondades kaotatakse loakohustus, kuna laevade ja laevaseadmete kontroll toimub Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühingu tehnilise järelevalve käigus. Seega puudub vajadus eraldi hinnata isiku vastavust laevade ehitamiseks või laevaseadmete valmistamiseks jne. Ettevõtete halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud aladel tegutseda soovivad uued ettevõtted ei pea taotlema tegevusluba. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtetele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike, kuna senise praktika kohaselt oli uute tegevusloa taotlejate arv jääb vahemikku 3–5 aastas. Hetkeseisuga on väljastatud 112 kehtivat tegevusluba või tunnustamisotsust, mistõttu antud tegevusalal tegutsevate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga on marginaalne. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Vastavatel tegevusaladel majandustegevusega alustavad ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu ettevõtjatele on muudatus väheneva halduskoormuse tõttu positiivse mõjuga.

Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

¹⁹ Eeldusel, et ühe tegevusloa taotluse läbivaatamise eest tasutakse riigilõivu 260 eurot.

4. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamise ja laevade katsetamise tegevusalal tegutsemiseks (MSOS § 7 punkti 5 kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: laeva tehnilise dokumentatsiooni ja laeva katsetamise valdkonnas kaotatakse loakohustus. Ettevõtja, kes soovib alustada majandustegevust nimetatud tegevusalal, ei pea edaspidi esitama Veeteede Ametile taotlust tegevusloa saamiseks. Laeva tehniline dokumentatsioon tuleb MSOS-i kohaselt esitada Veeteede Ametile läbivaatamiseks või kooskõlastamiseks laeva ehitamise käigus. Täpsemate dokumentide loetelu on sätestatud MSOS-i § 14 lõike 3 alusel kehtestatud majandus- ja taristuministri määruses „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu ja dokumentide esitamise kord“. Tehnilise dokumentatsiooni esitamise ja kooskõlastamise puhul ei ole sisuliselt oluline, kas ettevõtjal on vastav tegevusluba või mitte.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 29 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) laevade tehnilise dokumentatsiooni väljatöötamise ja laevade katsetamise tegevusalal tegutsemiseks. Arvestades, et tegevusluba on tähtajatu ning reaalselt võib uusi tegevusloa taotlejaid antud tegevusalal olla kaks, on saamatajääv tulu riigilõivudest kuni 520 eurot aastas.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatult, keskmiselt väljastab Veeteede Amet 2 tegevusluba aastas. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Loakohustuse kaotamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Seejuures ei kaasne mõjuga riski järelevalvetõhususele, kuna seadusest tulenevalt vaatab Veeteede Amet üle laeva tehnilise dokumentatsiooni laeva ehitamise käigus. Mõju riigi tulude vähenemisele on väike.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: ettevõtjad, kellel on tegevusluba MSOS-i § 7 punktis 5 nimetatud tegevusaladel tegutsemiseks, või ettevõtjad, kes kavatsevad alustada majandustegevust.

Mõju kirjeldus: MSOS-i § 7 punktide 1 ja 2 tegevusvaldkondades kaotatakse loakohustus, kuna laevade ja laevaseadmete kontroll toimub Veeteede Ameti või volitatud klassifikatsiooniühingu tehnilise järelevalve käigus. Seega puudub vajadus eraldi hinnata isiku vastavust laevade ehitamiseks või laevaseadmete valmistamiseks jne. Ettevõtete halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud aladel tegutseda soovivad uued ettevõtted ei pea taotlema tegevusluba. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtetele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus on väike. Veeteede Amet väljastab keskmiselt 2 tegevusluba aastas. Sihtrühma suurus on väike. Tegevusalal on väljastatud tegevusluba või tehtud tunnustamisotsus kokku 29 ettevõtjale, mistõttu on tegevusaladel tegutsevate ettevõtjate arv võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga marginaalne. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: väike. Vastavatel tegevusaladel majandustegevusega alustavad ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu ettevõtjatele on muudatus väheneva halduskoormuse tõttu positiivse mõjuga. Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine hüdrograafiliste mõõdistustööde tegevusalal tegutsemiseks (MSOS § 7 punkti 7 kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: hüdrograafilise mõõdistamise tegevusvaldkonnas kaotatakse loakohustus, kuna puuduvad nõuded, millele peab mõõdistamist teostav isik vastama. Arvestades, et hüdrograafilised mõõdistustööd tuleb Veeteede Ametiga kooskõlastada ning ametlikus navigatsiooniteabes võib kasutada ainult Veeteede Ameti heakskiidetud mõõdistustööde andmeid, siis sellega on tagatud hüdrograafiliste mõõdistustööde vastavus ning puudub vajadus eraldi hinnata tunnustamise menetluse käigus isiku vastavust mõõdistustööde tegemiseks. Veeteede Ameti töökoormus loakohustuse kaotamisel väheneb ning ei too kaasa vajadust asutuse ümberkorraldusteks. Hüdrograafilise mõõdistamise tegevusvaldkonnas on väljastatud seitse kehtivat tegevusluba (väljastatud aastatel 2003-2004). Saamatajääv tulu riigilõivudest on suurusjärgus 0 eurot, arvestades, et tegevusluba on tähtajatu ning et tegevusluba viimase 13 aasta jooksul ei ole väljastatud.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatu ja seni on väljastatud seitse tegevusluba. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too loakohustuse kaotamine Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemise tegevusluba omavad ettevõtjad.

Mõju kirjeldus: hüdrograafilise mõõdistamise tegevusvaldkonnas kaotatakse loakohustus, kuna puuduvad nõuded, millele peab mõõdistamist teostav isik vastama. Arvestades, et hüdrograafilised mõõdistustööde tegemiseks tuleb Veeteede Ametilt taotleda luba ning ametlikus navigatsiooniteabes võib kasutada ainult Veeteede Ameti heakskiidetud mõõdistustööde andmeid, siis sellega on tagatud hüdrograafiliste mõõdistustööde vastavus ning puudub vajadus eraldi hinnata tunnustamise menetluse käigus isiku vastavust mõõdistustööde tegemiseks. Ettevõtete halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud alal tegutseda soovivad uued ettevõtja ei pea taotlema tegevusluba. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtetele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Võib eeldada, et uusi tegevusloa taotlejaid oleks üksikud paljude aastate jooksul. Sihtrühma suurus on väike. Hetkeseisuga on hüdrograafilise mõõdistamise tegevusvaldkonnas väljastatud seitse tegevusluba, mistõttu antud tegevusalal tegutsevate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Hüdrograafiliste mõõdistustööde teostamisega alustavad ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu ettevõtjale on muudatus positiivse mõjuga (väheneb halduskoormus). Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

6. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine väikelaevade remontimise ja katsetamise tegevusalal tegutsemiseks (MSOS-i § 7 punkti 9 muutmise)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: väikelaeva remontimine on tegevus, mis ei eelda olemuslikult tegevusluba. Praegu peab taotleja esitama majandustegevuse registri kaudu Veeteede Ametile taotluse, milles esitab oma nime, isikukoodi ja aadressi. Samas puuduvad reaalsed kriteeriumid ja nõuded, mille järgi oleks võimalik väikelaeva remontimise pädevust hinnata – erinevalt nt väikelaeva ehitamisest, kus kehtib ühtlustatud õigusakt Euroopa Liidu tasandil. Kui tegemist ei ole veesõiduki olulise ümberehitamisega (mida loetakse väikelaeva ehitamiseks), vaid lihtsamate remonditöödega, siis sel juhul Euroopa Liidu väikelaevadirektiiv ei kohaldu ja tegevusloa kohustust ei eelda. Tuleb ka arvestada, et väikelaevade kasutamise eesmärk on vaba

aja veetmine. Väikelaeva katsetamine on väikelaeva ehitaja või tootja kohustus enne toote turule laskmist ja seega saab olla seotud üksnes väikelaevade ehitamise tegevusloaga.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 77 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 13 tegevusluba) väikelaevade ehitamise, remontimise, katsetamise ja tehnilise ülevaatuse tegevusalal tegutsemiseks. Kuna tegemist on tegevusloaga mitmel tegevusalal tegutsemiseks, siis ei ole võimalik välja tuua, kui palju ettevõtjaid tegutseb vaid remontimisega. Võib eeldada, et tegevusalale lisandub lähiaastatel vaid mõni üksik ettevõtja.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatult, vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 on Veeteede Amet väljastanud 13 tegevusluba. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Loakohustuse kaotamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Ka ei kaasne muudatusega ohtu meresõiduohutusele, sest Veeteede Amet kontrollib väikelaeva ja selle varustuse nõuete täitmist ka pärast loakohustuse kaotamist. Mõju riigi tulude vähenemisele on väike.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: väikelaeva remontimise ja katsetamise tegevusluba omavad ettevõtjad või ettevõtjad, kes kavatsevad alustada majandustegevust sellel tegevusalal.

Mõju kirjeldus: isikute halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud aladel tegutseda soovivad uued ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba. Ka nt isikud, kes soovivad teha oma väikelaevale väikesemahulisi remonditöid, saavad seda teha iseseisvalt. Siinkohal tuleb lähtuda põhimõttest, et väikelaevu kasutatakse peamiselt vaba aja veetmiseks ning selle mere- ja sõidukõlblikkuse ning tehnilise korrasoleku eest vastutab väikelaeva omanik ise. Veeteede Amet teeb väikelaevale, kas registreerimisele või tehnilise ülevaatuse, mis on väikelaeva registreerimise üheks kohustuslikuks eelduseks. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtetele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba on tähtjatu. Sihtrühma suurus on väike. Tegevusalal tegutsemiseks on tegevusluba väljastatud kokku 77 ettevõtjale, mistõttu on tegevusaladel tegutsevate ettevõtjate arv võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Vastavatel tegevusaladel majandustegevusega alustavad ettevõtjad või eraisikud ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu on muudatus väheneva halduskoormuse tõttu positiivse mõjuga. Mõju ettevõtete majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

7. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine laevade turvavarustuse paigaldamise ja hoolduse tegevusalal tegutsemiseks (MSOS-i § 7 punkti 13 kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: loakohustus jäetakse seadusest välja. Veeteede Ameti kohustus kontrollida turvalisust tagavaid seadmeid ja varustust tuleneb MSOS-i § 11¹ lõikest 2 sõltumata sellest, kas turvavarustuse paigaldanud või hooldaval ettevõtjal on tegevusluba olemas. Saamatajääv tulu riigilõivudest on marginaalne, arvestades, et tegevusluba on tähtjatu ning uusi tegevusloa taotlejaid antud tegevusalal lisandub väga vähe.

Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 7 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 ühe loa) laevade turvavarustuse paigaldamise ja hoolduse tegevusalal tegutsemiseks.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatult. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Loakohustuse kaotamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju riigi tulude vähenemisele on väike. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: laevade turvavarustuse paigaldamise ja hoolduse tegevusloaga ettevõtjad või ettevõtjad, kes kavatsevad alustada majandustegevust sellel tegevusalal.

Mõju kirjeldus: nagu eespool selgitatud, kontrollib Veeteede Amet laevade turvavarustust olenemata sellest, kas selle on paigaldanud või seda hooldab tegevusloaga isik, mistõttu ei taga tegevusloa olemasolu turvavarustuse vastavust. Ettevõtete halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud aladel tegutseda soovivad uued ettevõtted ei pea taotlema tegevusluba. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtetele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba on tähtjatu. Sihtrühma suurus on väike. Veeteede Amet on teinud tunnustamisotsuse viiele ettevõtjale ja väljastanud kaks tegevusluba. Tegevusalal tegutsevate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Vastavatel tegevusaladel majandustegevusega alustavad ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu ettevõtjatele on muudatus väheneva halduskoormuse tõttu positiivse mõjuga.

Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

8. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiskes (MSOS-i § 7 punkti 15 kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: loakohustus jäetakse seadusest välja. Vaatamata tegevusloa kohustusele ei ole agentidele praktikas kehtestatud kvalifikatsiooni tõendavaid erinõudeid, näiteks erialase koolituse või eksami läbimise nõuet. Kuivõrd agent esindab oma tegevuses laeva reederit, annab sisulise hinnangu agendi tegevusele laeva reeder – teisisõnu on tegemist küsimusega, mida ei ole tarvis riiklikul tasandil õigusaktiga reguleerida.

Suurem osa laevade agenteerimisega tegelevatest ettevõtetest tegutseb enne 01.07.2014. a antud tunnustamisotsuse alusel. Majandustegevuse registri kohaselt on Veeteede Amet 2019. aasta 1. oktoobri seisuga väljastanud 122 tegevusluba (sh vahemikus 01.01.2018-01.10.2019 11 tegevusluba) laevade agenteerimise tegevusalal tegutsemiseks. Seega võib öelda, et laevade agenteerimise puhul on pea kõik reaalset tegutsevad ettevõtjad tegevusloa juba saanud ning lähiaastatel võib lisanduda ainult mõni üksik ettevõtja. Reaalset võib arvestada 1–2 tegevusloaga aastas, mistõttu on eeldatav saamatajääv tulu riigilõivudest vahemikus 260–520 eurot aastas.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatult, viimastel aastatel on välja antud mõni üksik tegevusluba. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Loakohustuse kaotamine ei too Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Seejuures tuleb täpsustada, et järelevalve agentide tegevuse üle ei kao, vaid seda teostatakse elektroonilise mereinfosüsteemi (EMDE) toimingute analüüsi kaudu. Kui selgub, et agent ei täida EMDE-t korrektselt, siis on võimalik agendiga ühendust võtta, selgitada kohustuslikke nõudeid ning vajadusel viia läbi koolitusi. Mõju riigi tulude vähenemisele on väike. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on lähtuvalt neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: laevade agenteerimise tegevusluba omavad ettevõtjad või ettevõtjad, kes kavatsevad alustada majandustegevust sellel tegevusalal.

Mõju kirjeldus: praktikas ei ole agentidele kehtestatud kvalifikatsiooni tõendavaid erinõudeid, näiteks erialase koolituse või eksami läbimise nõuet. Veeteede Amet väljastab tegevusloa taotluse põhjal, millele on lisatud ettevõtja nimi ja kontaktandmed. Ettevõtete halduskoormus loakohustuse kaotamisel väheneb, kuna nimetatud aladel tegutseda soovivad uued ettevõtjad ei pea taotlema tegevusluba. Juba hetkel tegevusluba omavatele ettevõtjatele muudatus mõju ei avalda.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba on tähtajatu. Sihtrühma suurus on väike. Veeteede Amet on väljastanud tunnustamisotsuse või tegevusloa 122 ettevõtjale. Tegevusalal tegutsevate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Vastavatel tegevusaladel majandustegevusega alustavad ettevõtted ei pea taotlema tegevusluba, mistõttu ettevõtetele on muudatus väheneva halduskoormuse tõttu positiivse mõjuga. Mõju ettevõtete majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

9. Kavandatav muudatus: *Loakohustusest loobumine väikelaevade tehnilise ülevaatus* tegevusalal tegutsemiseks ning väikelaevade tehnilise ülevaatus tegemise edasivolitamise õigusest loobumine (MSOS-i § 7 punkti 9 kehtetuks tunnistamine ja § 36 lõike 5 punktide 1 ja 2 muutmine)

Mõju valdkond I: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab tegevuslubasid.

Mõju kirjeldus: loakohustusega tegevusalade hulgast jäetakse välja väikelaevade tehniline ülevaatus, kuna tegemist on riikliku järelevalve objektiga, mis on vajalik turujärelevalve tagamiseks. Samuti loobutakse eelnõuga õigusest volitata väikelaevade tehnilise ülevaatus tegemine eraõiguslikele isikutele. Edaspidi saab väikelaeva tehnilist ülevaatus teha ainult Veeteede Amet. Veeteede Ameti töökoormus loakohustuse kaotamisel oluliselt ei muutu ning ei too kaasa vajadust asutuse ümberkorraldusteks. Hetkeseisuga on väikelaevade tehnilise ülevaatus tegevusvaldkonnas 2 kehtivat tegevusluba, mida omavad ettevõtjad on teinud mõned üksikud väikelaevade tehnilised ülevaatused aastas. Saamata jääv tulu riigilõivudest on suurusjärgus null eurot, arvestades, et tegevusluba on tähtajatu ning uusi tegevusloa taotlejaid antud tegevusalal lisandub väga vähe.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Tegevusluba väljastatakse tähtajatu. Hetkeseisuga on väljastatud kaks kehtivat tegevusluba. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too loakohustuse kaotamine Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on lähtuvalt neljast mõju olulisuse tuvastamise kriteeriumist väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: väikelaevade tehnilise ülevaatus tegevusluba omavad ettevõtjad.

Mõju kirjeldus: loakohustusega tegevusalade hulgast jäetakse välja väikelaevade tehniline ülevaatus, kuna tegemist on riikliku järelevalve objektiga, mis on vajalik turujärelevalve tagamiseks. Väikelaevade tehnilise ülevaatus tegemise õigus on edaspidi vaid Veeteede Ametil. Hetkeseisuga on väikelaevade tehnilise ülevaatus tegevusvaldkonnas kaks kehtivat tegevusluba, mida omavad ettevõtted on teinud mõned üksikud väikelaevade tehnilised ülevaatused aastas. Kuna nimetatud ettevõtjate põhitegevuseks on väikelaevade müük, ei oma tehniliste ülevaatusete volitamise lõpetamine neile olulist mõju.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Eraõiguslikud isikud on teinud mõned üksikud tehnilised ülevaatused aastas. Sihtrühma suurus on väike.

Hetkeseisuga on väljastatud kaks kehtivat tegevusluba, mistõttu antud tegevusalal tegutsevate ettevõtjate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Väikelaevade tehnilise ülevaatuse tegemine ei ole peamiselt väikelaevade müügiga tegelevate ettevõtjate põhitegevuseks, mistõttu ei kaasne tehniliste ülevaatuste volitamise lõpetamisega neile olulist mõju. Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

10. Kavandatav muudatus: *Kohalikus rannasõidus sõitvate laevade turvanõuete regulatsiooni kehtetuks tunnistamine (MSOS-i §-de 11⁸–11¹² kehtetuks tunnistamine)*

Mõju valdkond nr 1: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: kohalikus rannasõidus sõitvate üle 500-se kogumahutavusega laevade ja alla 500-se kogumahutavusega laevade, mis veavad üle 250 reisija, ning A-klassi reisilaevaga või SOLAS konventsiooni nõuetele vastava laevaga liidestuvate laevade reederid.

Mõju kirjeldus: kohalikus rannasõidus sõitvatelt laevadelt ei nõuta turvaülevaatuste läbimist, reederid ja laeva turvaülevaama ametikohti, laeva turvaplaani ja turvajuhendi koostamist ning nende Veeteede Ametiga kooskõlastamist ja turvaõppuste ning turvaharjutuste korraldamist. Reederid halduskoormus (ja nende nõuete täitmisest tekkiv võimalik kulu) seoses turvanõuete kaotamisega väheneb tulenevalt eelloetletud nõuete likvideerimisest. Potentsiaalselt väheneb reederid kulu riigilõivu võrra, mis kaasneb turvaplaanide ja turvajuhendite kooskõlastamisega Veeteede Ametiga. Samas kuna Veeteede Amet kooskõlastab turvaplaanid ja -juhendid tähtajatult, siis väheneb kulu riigilõivust üksnes nendele laevadele, kellel hetkel veel pole turvaplaane või -juhendeid kooskõlastatud.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses olulisi muutusi eeldatavalt ei toimu. Väheneb eelkõige reederid halduskoormus turvaülevaatuste läbiviimise, turvaülevaama ametikoha hoidmise ja turvaharjutuste korraldamise osas, mida muudatuste tulemusel enam ei nõuta. Kuna turvaplaanid ja -juhendid on üldjuhul laevadel olemas ja need on Veeteede Ameti poolt kooskõlastatud tähtajatult, siis nimetatud dokumentide ja nende kooskõlastamise nõude likvideerimine reedereid ei mõjuta. Puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks.

Mõju avaldumise sagedus on väike. Kokkupuude mõjuga (turvanõuete kaotamine) ei ole reeglipärane. Laeva iga-aastase ülevaatuse käigus tehti iga 12 kuu jooksul laeval turvaülevaatus ning vaadati läbi turvaplaani ja turvajuhendi muudatused. Lisaks korraldati laeval turvaõppuseid iga kolme kuu tagant. Turvaharjutusi kohalikus rannasõidus ei ole läbi viidud.

Sihtrühma suurus on väike. Kohalikus rannasõidus sõitvate üle 500-se kogumahutavusega laevade ja alla 500-se kogumahutavusega laevade, mis veavad üle 250 reisija, ning A-klassi reisilaevaga või SOLAS konventsiooni nõuetele vastava laevaga liidestuvate laevade reederite puhul on tegemist kitsa sihtrühmaga. Muudatus mõjutab kuni 30 laeva võrrelduna Eesti laevaregistrisse kantud laevade koguarvuga, milleks on 1. jaanuari 2018. aasta seisuga 469²⁰.

Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: väike. Sisuliselt on tegemist adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende halduskoormust ja tööjõukulusid.

Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes viib läbi turvaülevaatusi ja kooskõlastab turvaplaane ja turvajuhendeid.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus seoses turvanõuete kaotamisega väheneb peamiselt seoses turvaplaanide ja turvajuhendite kooskõlastamisega. Kohaliku rannasõidu laevade turvaülevaatused viiakse läbi tehniliste ülevaatuste käigus, mille arv jääb samaks ning mille kestus oluliselt turvaülevaatuse kadumisega seoses ei vähene. Turvanõuete kaotamine ei

²⁰ Veeteede Amet: https://veeteedeamet.ee/sites/default/files/content-editors/statistikatabelid_eeesti_laevaregistrid_01.01.2018.pdf (01.12.2018).

tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi. Saamatajääv tulu riigilõivudest tuleneb peamiselt turvaplaanide ja turvajuhendite kooskõlastamisest, mida näiteks 2013. a tehti kohaliku rannasõidu laevadele kahel korral. Saamatajäävate lõivude suurus on umbes 260 eurot, arvestades, et kooskõlastamisele kulub umbes üks töötund ning olemasolevate laevade turvaplaanid ja -juhendid on juba kooskõlastatud ning uusi kooskõlastusi lisandub ainult uute registreeritavate laevade korral või turvaplaanide ja -juhendite muudatuste korral.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatu ja avaldumise sagedus on väike. Kohalikus rannasõidus sõitvate üle 500-se kogumahutavusega laevade ja alla 500-se kogumahutavusega laevade, mis veavad üle 250 reisija, ning A-klassi reisilaevaga või SOLAS konventsiooni nõuetele vastava laevaga liidestuvate laevade hulk on väike, lisaks väljastatakse kooskõlastused tähtajatult. Nimetatud muudatus mõjutab kuni 30 laeva võrrelduna Eesti laevaregistrisse kantud laevade koguarvuga, milleks on 1. jaanuari 2018. aasta seisuga 469²¹. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too turvanõuete kaotamine Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

11. Kavandatav muudatus: Ajalooliste laevade tunnistuste väljastamine ja selle eest võetav riigilõiv (MSOS § 17³)

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: ajalooliste laevade omanikud ja käitajad.

Mõju kirjeldus: enne 1965. aastat projekteeritud laevadele võimaldatakse taotleda ajaloolise laeva tunnistust, mis kehtib sõitmiseks liikmesriikide kohalikus rannasõidus. Sel juhul ei ole muud tunnistused, nt mere- ja sõidukõlblikkuse ning reisijateveo tunnistus, vajalikud.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi eeldatavalt ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Ajaloolise laeva tunnistus ei muuda tehnilisi ega muid nõudeid ajaloolisele laevale, vaid üksnes annab õiguse asendada kohalikus rannasõidus mere- ja sõidukõlblikkuse või reisijateveotunnistus ajaloolise laeva tunnistusega. Mitme tunnistuse omamise asemel ühe ajaloolise laeva tunnistuse omamine vähendab reederi halduskoormust. Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna uute tunnistuste väljastamine ei ole reeglipärane. Ajalooliste laevade omanike ja käitajate puhul on tegemist kitsa sihtrühmaga. Eelduslikult väljastab Veeteede Amet aastas kuni viis ajaloolise laeva tunnistust. Potentsiaalseid ajaloolisi laevu, mille ehitusaasta on 1965 või varasem, on Eesti laevaregistris 46, neist 20 kogumahutavusega 100 või enam ja 26 kogumahutavusega alla 100. Sisuliselt on tegemist adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende halduskoormust ning võimaldab sõita kohalikus rannasõidus ühe tunnistuse alusel, aidates seeläbi kaasa ka Eesti merepärandi säilimisele. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes väljastab ajaloolise laeva tunnistusi.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus suureneb uute tunnistuste väljastamise kohustusega vähesel määral, kuid see ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi. Eeldatavalt väljastab Veeteede Amet umbes 5 ajaloolise laeva tunnistust aastas. Eelnõu kohaselt laekuks aastas riigilõivu eeldatavalt 30 eurot, arvestades, et tunnistus on üheleheküljeline ja lõivu suuruseks on 6 eurot/lk.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Ajalooliste laevade hulk, millele võib tunnistust väljastada, on väike, lisaks antakse tunnistus välja mitmeks aastaks. Nagu eespool selgitatud, ei too ajalooliste laevade tunnistuste väljastamine Veeteede

²¹ Veeteede Amet: https://veeteedeamet.ee/sites/default/files/content-editors/statistikatabelid_eeesti_laevaregistrid_01.01.2018.pdf (01.12.2018).

Ametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

12. Kavandatav muudatus: *Õppelaevana kasutatavale laevale samaaegselt muu majandustegevusega tegelemise keelu kehtestamine (MSOS-i § 17⁴ lõike 2 kehtestamine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: õppelaevade omanikud ja käitajad.

Mõju kirjeldus: õppelaeval keelatakse õppetegevusega samal ajal tegeleda muu majandustegevusega, mis ei ole otseselt seotud õppetegevusega.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi eeldatavalt ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Mõju avaldumise sagedus on suur, kuna kõigil õppelaevana kasutatavatel laevadel on keelatud tegeleda majandustegevusega, mis ei ole seotud õppetegevuse läbiviimisega. Hetkel ei ole Eestis ühtegi õppelaeva. Lähtuvalt Veeteede Ameti hinnangust on potentsiaalselt Eesti õppelaevade arv kuni kolm. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Õppelaev võib tegeleda majandustegevusega eeldusel, et see on seotud õppetöö läbiviimisega. Juhul kui laev teostab majandustegevust, mis ei ole seotud õppetööga, ei saa laev tegutseda ka õppelaevana. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

13. Kavandatav muudatus: *Klassitunnistuse nõue ehitatavale ja ümberehitatavale laevale, mille kogupikkus on 12 meetrit ja enam (MSOS § 19 lõige 2)*

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: ehitatavate ja ümberehitatavate laevade, mille kogupikkus on 12 meetrit ja enam ning mille kogumahutavus on alla 500, reederid.

Mõju kirjeldus: 12-meetrise ja suurema kogupikkusega ning alla 500-se kogumahutavusega ehitatavale ja ümberehitatavale laevale pannakse volitatud klassifikatsiooniühingu väljastatud klassitunnistuse olemasolu nõue, mis muudab sellised uusehitused ja ümberehitused eeldatavalt umbes 10 protsenti kallimaks.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses võivad kaasneda muudatused seoses laeva ehituse ja ümberehituse kallinemisega, kuid sellega ei kaasne eeldatavalt kohanemiskursi. Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna kokkupuude mõjuga (uute laevade ehitamine ja ümberehitamine) ei ole reeglipärane. 12-meetrise ja suurema kogupikkusega ning alla 500-se kogumahutavusega laevade reederite puhul on võrreldes Eesti ettevõtete arvuga tegemist kitsa sihtrühmaga. Selliseid laevu on Eesti laevaregistrites 249. Eelduslikult on Eestis ehitatavaid või oluliselt ümberehitatavaid laevu aastas kuni kolm. Viimase viie aasta jooksul on Eestis ehitatud 19 sellistele kriteeriumitele vastavat laeva, mis kuuluvad viiele omanikule (AS Eesti Loots, Eesti Vabariik, Tartu Ülikool, Saarte Liinid AS ja Veecotehno OÜ). Negatiivse iseloomuga mõjud on vähesed. Uusehituste ja ümberehituste kallimaks muutumine võib suunata reedereid ehitama laevu teiste riikide lipu all, et vältida klassitunnistuse nõuet. Positiivse iseloomuga mõjuks on eeldatavalt laevade ohutustaseme tõus, kuna volitatud klassifikatsiooniühingul on ehitusjärelevalve teostamiseks kasutada suurem ressurss. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes seni on teinud osadele ehitatavatele või ümberehitatavatele laevadele ehitusjärelevalvet.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus väheneb vähesel määral, kuna klassitunnistuse nõudega läheb ehitusjärelevalve kohustus 12-meetrise ja suurema kogupikkusega ning alla 500-se kogumahutavusega laevade ehitamisel või ümberehitamisel volitatud klassifikatsiooniühingutele, kuid see ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too

kaasa erilisi muutusi, kuna laevade hilisema tehnilise järelevalve kohustus jääb Veeteede Ametile edasi. Eeldatavalt jääb Veeteede Ametil tegemata umbes üks laeva ehitusjärelevalve aastas.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Veeteede Ameti järelevalve all ehitatud laevade hulk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too muudatus Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi.

Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

14. Kavandatav muudatus: *Väikelaeva juhtimisõigust tõendava dokumendi tunnustamine (MSOS-i § 37 lõike 6 muudatus)*

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: Eesti kodanikud või Eestis elamisloa saanud isikud, kellele on Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi volitusel välja antud väikelaevajuhi tunnistus või väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistus või piirangutega raadiosideoperaatori tunnistus või raadiosideoperaatori tunnistus.

Mõju kirjeldus: muudatusega tunnustatakse väikelaeva juhtimisõigust tõendava dokumendina või meresidevahendi kasutamise õigust tõendava dokumendina lisaks Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi välja antud väikelaevajuhi tunnistusele ka nende volitusel välja antud väikelaevajuhi tunnistusi ning väikelaeva raadiosideoperaatori tunnistusi või piirangutega raadiosideoperaatori tunnistusi või raadiosideoperaatori tunnistusi. Sellest tulenevalt ei ole vajalik Eestis nimetatud tunnistusi uuesti taotleda, vaid võib sõita olemasoleva välisriigi tunnistusega.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi eeldatavalt ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Kokkupuude mõjuga (olemasolevate tunnistuste tunnustamine) ei ole reeglipärane. Üldjuhul Eesti kodanikud või Eestis elamisloa saanud isikud läbivad väikelaevajuhi kursused ja saavad tunnistuse Eestis, mistõttu tunnistuste tunnustamise järgi suur vajadus puudub. Muudatus puudutab umbes 100 väikelaevajuhti (võrdluseks – 2016. aasta statistika kohaselt on väljastatud 18 572²² väikelaevajuhi tunnistust). Eelkõige on tegemist välisriigis töötanud Eesti kodanikega, kes on välisriigis saanud väikelaevajuhi või raadiosideoperaatori tunnistused. Potentsiaalselt selliste inimeste arv kasvab, kuid tegemist on siiski kitsa sihtrühmaga. Sisuliselt on tegemist adreessaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende uute tunnistuste taotlemise kulusid. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Maanteeamet, kes väljastab väikelaevajuhi tunnistusi, ja Veeteede Amet, kes väljastab väikelaeva raadiosideoperaatorite ja raadiosideoperaatorite tunnistusi.

Mõju kirjeldus: seoses Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi välja antud tunnistuste tunnustamisega väheneb veidi Maanteeameti ja Veeteede Ameti töökoormus. Välisriigis väljaantud tunnistuste tunnustamine ei tekita vajadust asutuste ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi. Saamatajääv tulu riigilõivudest on umbes 1832 eurot aastas, arvestades, et väljastamata jääb 90 väikelaeva juhtimisõigust tõendavat dokumenti ja 10 raadiosideoperaatori tunnistust.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike, kuna väljastamata jäävate tunnistuste hulk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too tunnistuste tunnustamine Maanteeametile ega Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju Maanteeameti ja Veeteede

²² Maanteeameti kodulehel kajastatud statistika: <https://www.mnt.ee/et/ametist/statistika/juhiload> (01.02.2018).

Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

15. Kavandatav muudatus: *Veeliiklust takistava tegevuse kooskõlastamine Veeteede Ametiga (§ 45 lõike 9 muutmise ja § 45 lõigetega 9¹ ja 9² täiendamine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas veeliiklust takistavat tegevust läbiviivad isikud.

Mõju kirjeldus: eelnõu jõustudes on lisaks laevateel toimuvale veeliiklust takistavale tegevusele vaja Veeteede Ametiga kooskõlastada laevaliiklusteeninduse ja Soome lahe laevaettekannete süsteemi piirkonnas toimuv veeliiklust takistav tegevus. Veeteede Amet ei anna kooskõlastust, kui kavandatav tegevus ohustab meresõiduohutust.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses võivad kaasned muudatused seoses vajadusega taotleda Veeteede Ameti kooskõlastust, kuid nendega ei kaasne eeldatavalt kohanemiskulusi. Kooskõlastamise eest ei võeta riigilõivu. Juba praegu kooskõlastatakse Veeteede Ametiga enamik tegevusi laevaliiklusteeninduse piirkonnas vabatahtlikult, kuigi hetkel sellist nõuet õigusaktis pole, mistõttu pole halduskoormuse tõus märkimisväärne ka eraisikutele. Kokkupuude mõjuga (kooskõlastuse taotlemine) on ebaregulaarne, kuna veeliiklust takistavaid tegevusi viiakse üldjuhul läbi harva ning olukordi, kus selliseid tegevusi korraldatakse Veeteede Ameti teadmata, praktikas ei teki. Eelnevatel aastatel on Veeteede Ametilt küsitud kooskõlastust veeliiklust takistavaks tegevuseks keskmiselt 15 korral aastas. Eeldada võib, et nimetatud arv jääb ka tulevikus sarnaseks. Täpne kooskõlastuste arv sõltub asjaolust, kui palju toimub erinevaid üritusi merel, palju teostatakse uuringuid jms.

Sihtrühma suurus on väike. Veeliiklust takistavaid tegevusi viib läbi väike arv ettevõtjaid ja isikuid võrreldes kogu Eesti ettevõtjate ja elanike arvuga. Eelduslikult menetletakse keskmiselt 15 kooskõlastust aastas. Negatiivse iseloomuga mõjud on vähesed, kuna kooskõlastuse taotlemisega ei kaasne olulisi kulusid (üksnes aeg, mis kulub elektroonilise taotluse esitamisele). Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

16. Kavandatav muudatus: *Reisilaevadele olenemata pikkusest kohustuse panemine laevaliiklusteeninduse piirkonda sisenemisel teatada sellest laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile (MSOS § 52 lõike 1 muutmise)*

Mõju valdkond: mõju majandusele

Mõju sihtrühm: laevaliiklusteeninduse piirkonnas sõitvate alla 24-meetrise kogupikkusega reisilaevade kaptenid ja reederid.

Mõju kirjeldus: reisilaevadele pannakse olenemata laeva pikkusest reisijate ohutuse suurendamiseks ning selleks, et laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatoril oleks ka väikeste reisilaevade liiklusest ülevaade, kohustus laevaliiklusteeninduse piirkonda sisenemisel teatada sellest laevaliikluse korraldamise süsteemi operaatorile. Paljud alla 24-meetrise kogupikkusega reisilaevade kaptenid teavitavad VTS operaatorit sisenemisest ka praegu, kuigi vastavat kohustust teavitamiseks seadusest ei tulene.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna teavituskohustus ei ole kapteni muude kohustustega võrreldes koormav ning sellega ei kaasne eeldatavalt kohanemiskulusi. Halduskoormus suureneb vähesel määral. Mõju avaldumise sagedus on väike. Kokkupuude mõjuga on laevaliiklusteeninduse piirkonda sisenemiste arvust ja reisilaeva sõidupiiirkonnast. Alla 24-meetrise kogupikkusega reisilaevade kaptenid on võrreldes kõikide kaptenitega väike sihtrühm. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Kuna kõigil reisilaevadel peavad raadiosidevahendeid, siis muudatus ei põhjusta kulutuste tegemist. Lisandub üksnes VTS-i operaatori teavitamise kohustus. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

17. Kavandatav muudatus: *Kõigi riigile teenust osutavate laevade kohustuslikust lootsimisest vabastamine (MSOS § 57 lõike 1 punkti 1 muutmine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: riigile teenust osutavate Eesti riigilippu kandvate laevade reederid.

Mõju kirjeldus: kohustuslikust lootsimisest vabastatakse kõik riigile teenust osutavad laevad. Kuigi lootsimisest vabastamine vähendab AS-i Eesti Loots tulu, puudub vastavas osas proportsionaalselt ka kulu lootsiteenuse osutamiseks. Muudatusega ei kaasne mõju riigile teenust osutava jäämurdja ja riigile teenust osutava välisriigi lippu kandva laeva jaoks.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on keskmine, kuid see on sihtrühmale positiivne, kuna annab vabastuse kohustuslikust lootsimisest. Puudub vajadus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Kokkupuude mõjuga ei ole reeglipärane. Sihtrühma suurus on väike. Riigile teenust osutavate Eesti riigilippu kandvate laevade reederid on võrreldes Eesti ettevõtjate koguarvuga kitsa sihtrühm. Sisuliselt on tegemist muudatuse adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende kulusid. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

18. Kavandatav muudatus: *Lootsi tegevuse piiramine sadamas, kus loots on sadamakapteniks (MSOS § 58 lõike 1 muutmine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: lootsiteenust osutav AS Eesti Loots ja sama lootsimispiirkonna sadamas sadamakaptenina töötav loots.

Mõju kirjeldus: AS Eesti Loots ei saa kasutada lootsi sadamates, kus sama loots on sadamakapteniks. Loots ei saa laevu lootsida sadamasse, kus ta samal ajal sadamakapten on.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna hetkel töötab samas lootsimispiirkonna sadamas lootsina teadaolevalt vaid üks sadamakapten. Puudub vajadus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Mõju avaldumise sagedus on väike. Kokkupuude mõjuga ei ole reeglipärane. AS Eesti Loots saab korraldada töö selliselt, et loots ei pea lootsima laevu sadamasse, kus ta on samal ajal sadamakapten. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk: väike. Piisab AS-i Eesti Loots sisemisest töö korraldamisest selliselt, et loots ei pea lootsima laevu sadamasse, kus ta samal ajal sadamakapten on. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

19. Kavandatav muudatus: *Merelootsi lootsimistegevusele piirangute seadmine (MSOS § 58 lõike 2² punkti 2 muutmine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: merelootsi kvalifikatsiooniaset omav loots, AS Eesti Loots.

Mõju kirjeldus: eelnõuga lisatakse merelootsi tegevusel piirang, mille kohaselt mereloots võib lootsida kuni 70 000-se kogumahutavusega laevu (st maksimaalne laeva kogumahutavuse piirang võib olla kuni 70 000). Muudatus on seotud vajadusega eristada piiranguteta merelootsi ja vanemmerelootsi kvalifikatsioone, et tegemist ei oleks sisult samaväärsete kvalifikatsioonidega, vastasel juhul kaotaks vanemmerelootsi kutse mõtte.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, samas sihtrühma edasises tegevuses võivad kaasneda mõningased muudatused. Merelootsi kvalifikatsiooni omav loots peab 70 000-se kogumahutavuse piirangu kaotamiseks taotlema vanemmerelootsi kutset. AS Eesti Lootsil võib tekkida suurenenud vajadus vanemmerelootsi kvalifikatsiooni omavate lootside järele juhul, kui suureneb oluliselt lootsitavate laevade arv, mille kogumahutavus on üle 70 000. Mõju avaldumise sagedus on väike. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium on nimetatud muudatust arutanud huvigrupiga (AS Eesti Loots) ning nende hinnangul ei oma muudatus lähituleviku vaates (10–15 aastat) olulist mõju. Kehtivaid ehk viimase 5 aasta jooksul (2014–2018) väljastatud piirangutega merelootsi tunnistusi on Veeteede Amet väljastatud 10, piiranguteta merelootsi tunnistusi 1. Kehtivaid vanemmerelootsi tunnistusi on samal ajal

väljastatud 36. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Negatiivse iseloomuga mõjud on vähesed, kuna eelnõu jõustumisega ei kaasne sisulisi muudatusi.

Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

20. Kavandatav muudatus: *Politseiasutusele kohtuvälise menetleja õiguse andmine alla 12-meetrise kogupikkusega laevade osas (MSOS § 94²⁶ lõige 4¹ muudatus)*

Mõju valdkond: mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Politsei- ja Piirivalveamet, kellele antakse kohtuvälise menetleja õigus alla 12-meetrise kogupikkusega laevade (lisaks jettide ja väikelaevade) registreerimise ning kasutamise nõuete rikkumiste osas.

Mõju kirjeldus: politseiasutuse töökoormus suureneb alla 12-meetrise kogupikkusega laevade järelevalve kohustusega vähesel määral, kuid see ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi. Paljud alla 12-meetrise kogupikkusega laevad tegelevad kalapüügiga rannikulähedastes vetes, kus politseiasutus juba teeb järelevalvet väikelaevade ja jettide üle. Sellest tulenevalt on otstarbekas võimaldada politseiasutusel kontrollida ja menetleda ka alla 12-meetrise kogupikkusega laevadega seotud rikkumisi.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja mõju avaldumise sagedus on väike. Alla 12-meetrise kogupikkusega laevade hulk on võrreldes väikelaevadega väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too alla 12-meetrise kogupikkusega laevade järelevalve ja kohtuvälise menetleja kohustuse panemine Politsei- ja Piirivalveametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju politseiasutuse töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

SadS-i muudatused

1. Kavandatav muudatus: *Sadamakaptenina uue atesteerimise läbimine (SadS § 10¹ lõige 2)*

Mõju valdkond I: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: sadamakaptenid, kes ei ole enam kui viie aasta jooksul töötanud sadamakaptenina.

Mõju kirjeldus: sadamakaptenid, kes ei ole enam kui viie aasta jooksul töötanud sadamakaptenina, peavad läbima Veeteede Ametil uue atesteerimise, mille eest tuleb tasuda riigilõivu 75 eurot.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses erilisi muutusi eeldatavalt ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Mõju avaldumise sagedus on väike. Kokkupuude mõjuga (uute atesteerimise läbimine) ei ole reeglipärane. Sihtrühma suurus on väike. Sadamakaptenite puhul kes ei ole enam kui viie aasta jooksul töötanud sadamakaptenina, on tegemist kitsa sihtrühmaga. Eelduslikult peavad uue atesteerimise läbima aastas 2–4 sadamakaptenit. Atesteeritud sadamakapteneid on hetkel kokku 48 sadamas. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Negatiivse iseloomuga mõjud on vähesed, kuna uue atesteerimisega kaasnevad kulud on väikesed. Majanduslik mõju sihtrühmale on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: mõju riigiasutuste korraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele

Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes viib läbi sadamakaptenite atesteerimist.

Mõju kirjeldus: Veeteede Ameti töökoormus suureneb uue atesteerimise kohustusega vähesel määral, kuid see ei tekita vajadust asutuse ümberkorraldusteks ega too kaasa erilisi muutusi. Eeldatavalt väljastab Veeteede Amet täiendavalt umbes kaks sadamakapteni atesteerimisotsust

aastas Sellest tulenevalt laekuks aastas riigilõivu eeldatavalt 150 eurot, arvestades, et ühe atesteerimise eest ettenähtud lõivu suuruseks on 75 eurot.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Sadamakaptenite täiendavate atesteerimiste arv on eeldatavalt väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

2. Kavandatav muudatus: *Nõuete leevendamine seoses sadamarajatise korralise ülevaatuseteostamisega (SadS § 24 lõike 6 muutmise)*

Mõju valdkond 1: mõju riigiasutuste töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele
Mõju sihtrühm: Veeteede Amet, kes teostab sadamarajatiste ülevaatusi ning väljastab selle põhjal sadamarajatise turvatunnistuse või teeb sellele kinnitusemärke.

Mõju kirjeldus: senine nõue teostada sadamarajatise ülevaatusi kord 12 kuu jooksul asendatakse nõudega teostada ülevaatusi kord viie aasta jooksul. Sellega seoses väheneb Veeteede Ameti töökoormus 5-aastaselt perioodil poole võrra, kuid see ei too kaasa vajadust asutuse töö ümberkorraldusteks. Vabanevat järelevalveressurssi saab Veeteede Amet suunata mujale. Samuti väheneb poole võrra sadamarajatise turvatunnistuse või turvatunnistusele kinnitusemärke tegemise eest võetav riigilõiv, mille suurus iga tunnistuse või kinnituse eest on 130 eurot.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja avaldumise sagedus on väike. Mõju avaldub edaspidi 3 korda 5 aasta jooksul senise 6 korra asemel. Sadamarajatiste valdajate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Nagu eespool selgitatud, ei too sadamarajatiste ülevaatusi sageduse vähenemine Veeteede Ametile kaasa ümberkorraldusi. Mõju Veeteede Ameti töökorraldusele ning avaliku sektori kuludele ja tuludele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

Mõju valdkond II: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: sadamarajatiste valdajad.

Mõju kirjeldus: sadamarajatiste valdajatele vähenevad sadamarajatiste ülevaatusi seotud kulud poole võrra.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus ja sagedus on keskmine, kuid sellega ei kaasne kohanemiskulusi. Mõju avaldub edaspidi kolm korda viie aasta jooksul senise kuue korra asemel. Sadamarajatiste valdajate arv on võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga väike. Ebasoovitavate mõjude kaasnemise risk on väike. Sadamarajatiste ülevaatusi sageduse vähenemine on sadamarajatiste valdajatele positiivse mõjuga (väheneb halduskoormus ja kaasnevad kulud). Mõju ettevõtjate majandustegevusele on väheoluline. Vajadus põhjalikumaks mõjuanalüüsiks seega puudub.

3. Kavandatav muudatus: *Laevaheitmete vastuvõtmise akti esitamise nõuete leevendamine (SadS § 27 lõike 5 muutmise)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju

Mõju sihtrühm: sadama pidajad.

Mõju kirjeldus: SadS-i § 27 lõike 5 sõnastuse muutmise selliselt, et info edastamine elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu ei ole sadama pidajale enam kohustuslik. SadS-i § 27 lõike 5 praeguse sõnastuse kohaselt on sadama pidajal kohustus esitada elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu laevaheitmete vastuvõtmise akt. Praktikas on aga osadel sadamatel info kohene edastamine raskendatud ning realselt saavad nad jäätmekäitlejalt kõik vajalikud andmed kätte alles siis, kui laev on sadamast juba lahkunud. Samuti tuleb arvestada, et sadama pidaja on niikuinii jäätmeseaduse alusel kohustatud edastama iga-aastaselt vastava aruande Keskkonnaametile, mistõttu saab öelda, et praegu on sisuliselt tegemist dubleeriva ning mõnedele sadamapidajatele liigselt koormava nõudega, mille leevendamine on mõistlik ega avalda negatiivset mõju keskkonnale. Ka Keskkonnaamet pädeva järelevalveorganina ei

kontrolli lastijäätmete vastuvõtmise akti iga laevakülastuse järel ning neil on võimalik vastavaid andmeid saada ka muul viisil. Samas on mõnede sadama pidajate (nt Tallinna Sadam) hinnangul sellise võimaluse olemasolu kindlasti vajalik.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses olulisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Sadamatel likvideeritakse kohustus peale igat jäätmete vastuvõtmist edastada akt mereinfosüsteemi – samas on soovi korral selline võimalus jätkuvalt olemas. Mõjuna saab käsitleda seega halduskoormuse vähest vähenemist sadamatele. Mõju avaldumise sagedus on väike, kuna kokkupuude mõjuga ei ole reeglipärane. Muudatus mõjutab sadama pidajaid, kellel on kohustus edastada andmed laevaheitmete vastuvõtmise kohta elektroonilise mereinfosüsteemi kaudu. Sadamaregistrisse on 20. septembri 2018. a seisuga kantud 220 sadamat, eeldatavalt on sadama pidajate arv sadamate arvust väiksem. Sadama pidajate arv võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga on väike. Sisuliselt on tegemist on adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende halduskoormust.

4. Kavandatav muudatus: *Sadama reostuse avastamise informeerimise korra muutmine (SadS § 30 lõike 2 muutmine)*

Mõju valdkond: majanduslik mõju, mõju sadama pidaja halduskoormusele

Mõju sihtrühm: sadama pidajad.

Mõju kirjeldus: reostuse avastamisest informeerimise korras täpsustatakse, et sadama pidaja peab teavitama reostuse avastamisest üksnes Häirekeskust, kes teate vastu võtab ja edastab selle reageerimiseks Keskkonnainspeksioonile, Politsei- ja Piirivalveametile ning Veeteede Ametile. Juhul kui sadamas on toimunud reostus kemikaali käitlemisest, rakendub ühtlasi ka kemikaaliseaduse § 10, mille kohaselt kemikaali käitleja teavitab viivitamata Häirekeskust kemikaali käitlemisega kaasnenud keskkonnareostusest või muust õnnetusest. Häirekeskus edastab saadud teabe õnnetusega kaasnenud keskkonnahäiringu puhul esimesel võimalusel Keskkonnainspeksioonile, ja kui õnnetus toimus ohtlikus ettevõttes või suurõnnetuse ohuga ettevõttes, siis ka Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile. Piisab, kui isik teavitab riiki ühe korra, teavet vastu võttev asutus peab ise hea seisma selle teabe edastamise eest vajalikele riigi- ja kohaliku omavalitsuse asutustele. Sellist info liikumist on tänapäeval võimalik tagada ka infotehnoloogiliste vahendite abil.

Järeldus mõju olulisuse kohta: Mõju ulatus on väike, kuna sihtrühma edasises tegevuses olulisi muutusi ei toimu ning puudub tarvidus muutustega kohanemisele suunatud tegevuseks. Sadamatel likvideeritakse kohustus teavitada reostusjuhtumitest mitmeid asutusi ja jääb kohustus teavitada vaid Häirekeskust. Mõjuna saab käsitleda seega halduskoormuse vähest vähenemist sadamatele reostusjuhtumi toimumise korral. Mõju avaldumise sagedus on väike. Kokkupuude mõjuga ei ole reeglipärane ja toimub vaid reostusjuhtumi korral sadamas. Mõjutab sadama pidajaid, kelle sadamates on võimalik reostusjuhtumi aset leidmine (eelkõige naftat jms aineid käitlevad sadamad). Sadama pidajate arv võrreldes kogu Eesti ettevõtjate arvuga on väike. Sisuliselt on tegemist on adressaatidele positiivse mõjuga, kuivõrd vähendab nende halduskoormust.

6. Seaduse rakendamiseks vajalikud kulutused ja seaduse rakendamise eeldatavad tulud

Seaduse vastuvõtmisel on vajalik tõlkida seaduse terviktekst ja selle alamaktid inglise keelde tulenevalt vajadusest teha need kättesaadavaks volitatud klassifikatsiooniühingutele. Seaduse tõlke kulu kajastub Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarves ning alamaktide tõlkimise kulu Veeteede Ameti eelarves. Tõlke eeldatav kulu on ca 20 eurot/lk.

Tegevuslubade regulatsiooni muudatustega seonduvalt kaasnevad Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile kulud majandustegevuse registri arendustöödega seoses.

Hinnanguliselt on vastavaks kuluks 2000 eurot. Kulud kantakse Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eelarvest.

Seaduse rakendamisega ei kaasne riigile täiendavaid tulusid. Riigilõivude kehtestamisel on lähtunud RLS § 4 lõikes 1 toodud kulupõhimõttest, mistõttu olulist tulu ei teki, vaid kaetud saavad menetluste toimingute läbiviimise kulud. Ettevõtjatele kaasnevad täiendavaid kulud tulenevalt uutest riigilõivudest:

- välisriigi lippu kandvatele laevadele tunnistuste ja tõendite väljastamise aluseks oleva dokumentatsiooni läbivaatamise eest ja meresõiduohutust tõendavate tunnistuste väljastamise eest laekub eeldatavalt riigilõivu 136 eurot aastas;
- reederi vastavuse tunnistuse, ajutise vastavuse tunnistuse, meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse ja ajutise meresõiduohutuse korraldamise tunnistuse väljastamise eest laekub eeldatavalt riigilõivu 186 eurot aastas;
- tegevusloa taotluste läbivaatamise eest laekub eeldatavalt riigilõivu 6000 eurot aastas;
- laeva turvatunnistuste ja ajutiste turvatunnistuste väljastamise eest laekub riigilõivu eeldatavalt 168 eurot aastas;
- ajaloolise laeva tunnistuste väljastamise eest laekub eeldatavalt riigilõivu 30 eurot aastas;
- ohutu mehitatuse tunnistuse väljastamise eest laekub eeldatavalt riigilõivu 576 eurot aastas.

Tervisekontrolli asutusele kaasnevad täiendavad kulud kvaliteedisüsteemi loomiseks ja välisauditi läbiviimiseks. Kvaliteedisüsteemi loomise kulud olenevad tervisekontrolliga tegelevast ettevõttest, kas tehakse ise või ostetakse teenusena sisse, ja välisauditi läbiviimise kulud auditeerijaga saavutatud kokkuleppest.

7. Rakendusaktid

Rakendusaktide kavandid on seletuskirja lisa 2.

Eelnõu jõustumine seadusena tingib järgmiste õigusaktide väljatöötamise:

- 1) majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. veebruari 2003. a määruse nr 29 „Alla 24-meetrise pikkusega laevadele mõõtekirja väljastamise tingimused“ muutmine – MSOS-i § 3 lõike 3 alusel (kavand nr 1);
- 2) majandus- ja taristuministri määruse „Laeva turvaülevaatuse tegemise kord“ kehtestamine – MSOS-i § 11¹ lõike 8 alusel (kavand nr 2); majandus- ja kommunikatsiooniministri 25. aprilli 2006. a määrus nr 40 „Laeva turvaülevaatuse läbiviimise kord ja laeva turvalisuse tunnistuse vorm“ kehtetuks tunnistamine;
- 3) majandus- ja taristuministri määruse „Laevade infosüsteemi põhimäärus“ kehtestamine – MSOS § 12¹ lõike 4 alusel (kavand nr 3).
- 4) majandus- ja taristuministri 14. augusti 2014. a määruse nr 65 „Veeteede Ametile esitatavate laeva tehniliste dokumentide loetelu ja dokumentide esitamise kord“ muutmine – MSOS-i § 14 lõike 3 alusel (kavand nr 4);
- 5) majandus- ja taristuministri määruse „Reisijateveo tunnistusele kantavate andmete loetelu“ kehtestamine – MSOS-i § 17² lõike 8 alusel (kavand 5); majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. detsembri 2002. aasta määruse nr 37 „Reisijateveo tunnistuse vorm“ kehtetuks tunnistamine;
- 6) majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. augusti 2005. a määruse nr 90 „Reisiparvlaevade eipüstuvusnõuded“ muutmine – MSOS-i § 17² lõike 7 alusel (kavand nr 6);
- 7) majandus- ja taristuministri määruse „Ajaloolise laeva tunnistusele kantavate andmete loetelu“ kehtestamine – MSOS-i § 17³ lõike 5 alusel (kavand nr 7);
- 8) majandus- ja taristuministri määruse „24-meetrise ja suurema pikkusega kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“ kehtestamine – MSOS-i § 19 lõigete 5 ja 6 alusel (kavand nr 8); majandus-

- ja kommunikatsiooniministri 29. detsembri 2004. a määruse nr 222 „Kalalaevade ohutusnõuded, sõidupiirkonnad ning vastavuse tunnistuse, vabastuse tunnistuse ja varustuse nimekirja vormid“ kehtetuks tunnistamine;
- 9) majandus- ja taristuministri määruse „Laeva ohutusnõuded“ kehtestamine – MSOS-i § 19 lõike 6 alusel (kavand nr 9);
- 10) majandus- ja kommunikatsiooniministri 9. märtsi 2005. a määruse nr 30 „Kohalikus rannasõidus sõitvate reisilaevade klassid, sõidupiirkonnad, ohutusnõuded ja ohutuse tunnistuse vorm“ muutmine – MSOS-i § 19 lõike 7 alusel (kavand nr 10);
- 11) majandus- ja taristuministri määruse „Sõjalaeva ja enne 2011. aasta 1. jaanuari soetatud politseiasutuse laeva side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded“ kehtestamine – MSOS-i § 19 lõike 8 alusel (kavand nr 11); majandus- ja kommunikatsiooniministri 29. jaanuari 2004. a määruse nr 24 „Sõja- ja piirivalvelaevade ning muude riigihaldusülesandeid täitvate laevade side- ja navigatsioonivahenditega seadistamise ja varustamise nõuded“ kehtetuks tunnistamine;
- 12) majandus- ja taristuministri määruse „Meremeeste registri põhimäärus“ kehtestamine – MSOS § 29 lõike 2 alusel (kavand nr 12); majandus- ja kommunikatsiooniministri 10. jaanuari 2003. a määruse nr 1 „Meremeeste registri asutamise, pidamise ja likvideerimise kord“ kehtetuks tunnistamine;
- 13) majandus- ja taristuministri määruse „Väikelaevajuhi teadmiste ja oskuste ning väljaõppe nõuded, eksamineerimise, tunnistuse taotlemise ja väljastamise kord ning tunnistuse vorm“ kehtestamine MSOS-i § 39 lõike 2 alusel (kavand nr 13); Vabariigi Valitsuse 29. augusti 2005. a määruse nr 225 „Väikelaevajuhi teadmiste, oskuste ja väljaõppe nõuded ning tunnistuste vormid“ kehtetuks tunnistamine;
- 14) majandus- ja kommunikatsiooniministri 31. jaanuari 2006. a määruse nr 11 „Jeti ohutu kasutamise ja jetijuhi ettevalmistamise nõuded ning jetijuhi tunnistuse vorm“ muutmine – MSOS-i § 39¹ lõike 2 alusel (kavand 14);
- 15) majandus- ja taristuministri määruse „Loakohustuslike hüdrograafiliste mõõdistustööde loetelu, loa andmise ja mõõdistustöö aruande heakskiitmise kord ning nõuded mõõdistustöö tegemisele“ kehtestamine – MSOS-i § 47 lõike 5 alusel (kavand nr 15); majandus- ja kommunikatsiooniministri 6. detsembri 2002. a määruse nr 27 „Hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemise kord“ kehtetuks tunnistamine;
- 16) majandus- ja taristuministri määruse „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, paigaldamise, muutmise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ kehtestamine – MSOS-i § 47 lõike 6 alusel (kavand nr 16); majandus- ja kommunikatsiooniministri 2. detsembri 2002. a määruse nr 18 „Navigatsioonimärgistuse kavandamise, rajamise, rekonstrueerimise, paigaldamise, järelevalve ja märgistusest teavitamise nõuded ning kord“ kehtetuks tunnistamine;
- 17) majandus- ja taristuministri määruse „Hüdrograafia infosüsteemi põhimäärus“ kehtestamine – MSOS-i § 47 lõike 7 alusel (kavand nr 17);
- 18) majandus- ja taristuministri määruse „Navigatsioonimärkide andmekogu põhimäärus“ kehtestamine – MSOS-i § 47 lõike 8 alusel (kavand nr 18);
- 19) majandus- ja kommunikatsiooniministri 23. septembri 2011. a määruse nr 93 „Lootsitasõidu loa väljaandmise, kehtivusaja pikendamise, kehtivuse peatamise ja kehtetuks tunnistamise ning kapteni ja vanemtüürimehe eksamineerimise kord ja loa vorm“ muutmine – MSOS-i § 57¹ lõike 9 alusel (kavand nr 19);
- 20) majandus- ja kommunikatsiooniministri 11. jaanuari 2012. a määruse nr 4 „Lootsi kvalifikatsiooniastme taotlemise, lootsi kutsetunnistuse väljaandmise ja lootsikandidaadi ja lootsi eksamineerimise kord ning lootsieriala õppekava“ muutmine – MSOS-i § 58¹ lõike 8 alusel (kavand nr 20);
- 21) majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määruse nr 75 „Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord“ muutmine – MSOS-i § 53³ lõike 7 ja § 76 lõike 6 alusel (kavand nr 21);

22) majandus- ja taristuministri määruse „Lootsikviitungile kantavate andmete loetelu“ kehtestamine – MSOS-i § 67 lõike 2 alusel (kavand nr 22); majandus- ja kommunikatsiooniministri 3. detsembri 2014. a määruse nr 105 „Lootsikviitungi vorm“ kehtetuks tunnistamine;

23) majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määruse nr 39 „Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus“ muutmine – MSOS-i § 75¹ lõike 9 alusel (kavand nr 23).

MSOS-i § 7 punkt 15 kehtetuks tunnistamise tõttu tuleb majandus- ja kommunikatsiooniministri 28. novembri 2002. a määruse nr 15 „Lootsimise kord ning lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohad“ § 1 lõikest 2 välja jätta viide Eestis tegevusluba omavale laevaagendile.

8. Seaduse jõustumine

Seaduse jõustumise kuupäevaks on planeeritud 1. juuli 2020. a, mis annab seaduse adressaatidele piisava aja uute nõuetega tutvumiseks.

9. Eelnõu kooskõlastamine

Eelnõu esitati kooskõlastamiseks eelnõude infosüsteemis EIS (eelnõu toimiku number 15-1379²³). Eelnõu kooskõlastasid märkustega Keskkonnaministeerium, Siseministeerium ja Maaeluministeerium. Sotsiaalministeerium eelnõu ei kooskõlastanud. Eelnõule esitasid märkuseid Veeteede Amet, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing ja TTÜ Eesti Mereakadeemia. Eelnõu esitati arvamuse avaldamiseks ka Eesti Merekoolile, Eesti Laevajuhtide Liidule, Eesti Väikesadamate Liidule, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioonile, AS Eesti Lootsile, Eesti Sadamate Liidule, Eesti Ajalooliste Laevade Seltsile ning Eesti Kaugpüüdjate Liidule, kes eelnõule märkuseid ei esitanud. Justiitsministeerium kooskõlastas eelnõu märkustega. Märkustega arvestamise tabel on esitatud eelnõu lisa 3.

Kuigi eelnõu on ministeeriumidega juba eelnevalt kooskõlastatud, esitab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium eelnõu enne Vabariigi Valitsusele esitamist ministeeriumidele kooskõlastamiseks ja merendussektoriga seotud asutustele, esindusorganisatsioonidele ja ettevõtjatele uuesti tutvumiseks ja arvamuse avaldamiseks, kuna eelnõu on pärast kooskõlastamist täiendatud uute sätetega.

²³Kättesaadav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/bb3752ce-7083-405f-b587-7690f49c223c>

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ, meremeeste väljaõppe
miinimumtaseme kohta, võrdlustabel**

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaar
		Paragrahv, lõige, punkt	Pealkiri	
Art 10 lg 1 p a	Jah	MSOS-i § 26 ¹ lõiked 5 ¹ –5 ⁴		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.

Komisjoni direktiivi 2011/15/EL, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, võrdlustabel

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaar
		Paragrahv, lõige, punkt	Pealkiri	
I lisa II peatükk	Jah	MSOS-i § 53 ¹ lõige 1, MSOS-i § 53 ² lõige 1, MSOS-i § 53 ² lõige 2		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.
I lisa III peatükk lg 1	Jah	MSOS-i § 53 ¹ lõige 1		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.
I lisa III peatüki lg 2 p a	Jah	MSOS-i § 53 ² lõige 1		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.
I lisa III peatüki lg 2 p b	Jah	MSOS-i § 53 ² lõige 2		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.
I lisa IV peatüki lg 1 p b	Jah	MSOS-i § 53 ¹ lõige 3		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.
I lisa IV peatüki lg 2 p a ja b	Jah	MSOS-i § 53 ² lõiked 3 ja 4		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/17/EÜ, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, võrdlustabel

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaar
		Paragrahv, lõige, punkt	Pealkiri	
Art 1 p 3) (direktiivi 2002/59/EÜ Art 6a (II lõik))	Jah	MSOS-i § 53 ² lõige 2		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/65/EÜ, sadamate turvalisuse tugevdamise kohta, võrdlustabel

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti normi ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti normi sisuliseks rakendamiseks kehtestatavad riigisisised õigusaktid		Kommentaar
		Paragrahv, lõige, punkt	Pealkiri	
III lisa (1. lause)	Jah	SadS-i § 17 lõike 5		Vastab pärast eelnõu vastuvõtmist.