



Mereõiguse revisjon
Tegevuskava
2021-2022

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium
Meremajandusosakond

Sisukord

Sissejuhatus	3
1. Revisjon 2021. aasta seisuga.....	4
2. Revisjoni objekt ja eelarve	7
3. Revisjoni tegevused ja ajakava.....	8
4. Revisjoni üldine juhtimine.....	10
5. Kaasamiskava	11
6. Koostöö Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga	12
7. Koostöö komisjoniga.....	13
8. Lisad.....	14

Sissejuhatus

Mereõiguse revisjon viiakse läbi riigisekretäri 19.12.2014 käskkirjas nr 42 „Toetuse andmine rakendusasutuse tegevusteks prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetme 12.2 „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“ tulemuste saavutamiseks“ ja selle seletuskirjas kirjeldatud tingimustele. Revisjoni rahastatakse Euroopa Liidu struktuurivahenditest (Euroopa Sotsiaalfond) ja Rahandusministeeriumi eelarvest.

Mereõiguse revisjoni ettevalmistavate tegevustega alustati juba 2014. aastal ning selle tulemusena valmis mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. 2016. a läbi viidud riigihanke¹ alusel moodustati mereõiguse revisjoni töörühm, kelle töö tulemusena valmisid järgmised väljatöötamiskavatsused (edaspidi **VTK**):

- merendusseadustiku üldosa seaduse eelnõu VTK;
- laeva asjaõiguse ja laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduseelnõu VTK;
- kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu VTK;
- meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu VTK;
- sadamaseaduse muutmise seaduse eelnõu VTK.²

Nimetatud riigihanke alusel sõlmitud lepingud töörühma liikmetega lõppesid 2019. aastal ning revisjoni tegevused peatusid. 2021. aasta kevadel viidi Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumis läbi struktuurimuudatus, mille tulemusena tekkis eraldi meremajanduse osakond ning senine personal vahetus suures osas välja, sh lisandus meremajanduse asekanseleri ametikoht.

14.07.-09.08.2021 viis Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium läbi turu-uuringu³ mereõiguse revisjoni teemal, selgitamaks välja revisjoniga jätkamise võimalused, sh ajalise mahu ja maksumuse kolme VTK (LARS/LAÕS/LaevaRS, KMSS, SadS) alusel. Turu-uuringus esitas tagasiside kolm huvitatud isikut ning tulemused näitasid, et revisjoni eelarvet ja ajalist piiri arvestades oleks võimalik jätkata revisjoni maksimaalselt vaid ühe VTK-ga.

Kuivõrd mereõiguse revisjon on vahepealsel ajal olnud sisuliselt peatunud ja revisjoni edasise teemadekäsitluse võimalused on täpsustunud, on otstarbekas ja vajalik koostada revisjoni läbiviimist kajastav uus tegevuskava.

Pärast töörühma leidmiseks läbi viidud hankemenetluse tulemusena hankelepingute sõlmimist ajakohastatakse ja täpsustatakse ka käesolevat tegevuskava nii ajakava kui ka töörühma liikmete tööde täpse jaotuse ja eelduslike töötundide osas.

¹ Riigihange „Mereõiguse revisjoni läbiviimine“ (viitenumber 176195, 2019. a seisuga hankelepingud lõppenud), kättesaadav: <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/703778/general-info> 21.06.2021;

² VTK-d on kättesaadavad eelnõude infosüsteemis: <https://eelvoud.valitsus.ee/main/mount/docList/c3c71ce6-4e7b-44cb-b704-ec905f3019c6> 21.06.2021.

³ Turu-uuringu dokumendid: <https://riigihanked.riik.ee/rhr-web/#/procurement/3461336/general-info>

1. Revisjon 2021. aasta seisuga

10.11.2020 toimunud kohtumisel otsustas ARVAK, et mereõiguse revisjoni raames jätkatakse järgnevate eelnõude koostamisega:

- laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse muutmise seadus;
- meresõiduohutuse seaduse muutmise seadus;
- sadamaseaduse muutmise seadus.

ARVAK oli seisukohal, et tegemist on eelnõudega, mille koostamiseks on olemas MKM-il ja Veeteede Ametil (tänapäeval Transpordiametil) endal kõige suurem sisuline ekspertiis, mis võimaldab revisjoni eesmärgid täita.

Revisjoni käigus koostatud VTK-des tõstatatud küsimused on osaliselt juba lahenduse leidnud järgmistes eelnõudes või seadusemuudatustes:

- laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse ning teiste seaduste muutmise seadus (RT I, 04.03.2019, 1), vastu võetud 18.02.2020;
- meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seadus (RT I, 31.05.2021, 1), vastu võetud 11.05.2021;
- sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seadus⁴, esitatud Riigikogule 12.08.2021.

Käesoleva tegevuskava koostamise hetkel on ilmne, et arvestades revisjoni tähtaega (31.12.2022), revisjoni järelejäänud eelarvet (ca 81 000 eurot) ning turu-uuringu tulemusi, saab revisjoni jätkata maksimaalselt ühe VTK alusel. Võrreldes ARVAKu 10.11.2020 tehtud otsuse ajahetkega on asjaolud muutunud ning tänaste turutingimuste ja MKM-i võimaluste⁵ juures on kõige mõistlikum jätkata mereõiguse revisjoni KMSS VTK alusel (vähendatud mahus⁶) ja mitte jätkata revisjoni LARS/LAÕS/LaevaRS VTK, MSOS VTK ja SadS VTK alusel järgnevatel põhjustel:

KMSS

Revisjoni raames koostatud KMSS eelnõu väljatöötamiskavatsuse ettepanekud on vähesel määral juba arvestatud ja seadusemuudatustena vastu võetud. Näiteks on laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduses⁷ osaliselt lahendatud tsarterveolepingu ja reisiprahilepingu küsimused. Nimetatud küsimused moodustavad aga väikese osa KMSS VTK-s tõstatatud probleemidest. KMSS ja paralleelselt kehtiv KMSK tekitavad merealase kaubandusega tegelevates ettevõtetes segadust ega taga õigusselgust, mitmed küsimused on tänaseni vajalikul määral reguleerimata. Turu-uuringus osalenud ühe mereõiguse eksperdi hinnangul on KMSS-i eelnõuga tegelemine prioriteetsem, kui võrd KMSS mõjutab oluliselt merealast kaubandust, millel on selgelt majanduslikud mõjud. 18.08.2021 toimunud revisjonikomisjoni kohtumisel toetas komisjon samuti KMSS VTK alusel revisjoni jätkamist.

⁴ Eelnõu on koostatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2019/883, milles käsitletakse sadama vastuvõtuseadmeid laevajäätmete üleandmiseks ja muudetakse direktiivi 2010/65/EL ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2000/59/EÜ, Eesti õigusesse ülevõtmiseks. <https://eelnoud.valitsus.ee/main/mount/docList/bde691d2-defe-41d8-9efe-80a447d8909b>

⁵ MKM-i võimalusi mõjutavaks teguriks on muu hulgas MKM-i 2021. a struktuurimuudatus, mille tulemusena tekkis eraldi meremajandusosakond, mille personal on suures osas vahetunud: 2021. aastal tuli osakonda 3 uut inimest, lisaks asus tööle meremajanduse asekancler. 31.08.2021 seisuga on osakonnas täitmata üks tähtajaline õigusnõuniku koht.

⁶ Eelnõust jääksid välja laevaagentide osa ning mõningate konventsioonidega liitumine.

⁷ <https://www.riigiteataja.ee/akt/128022020002>

LARS/LAÕS/LaevaRS

Eelnõu VTK kohaselt oli üheks kavandatavaks muudatuseks laevakinnistusraamatu viimine kohtu juurest Veeteede Ameti (tänapäevase Transpordiameti) juurde. Vabariigi Valitsuse majandusarengu komisjon 28.01.2020 seda lähenemist ei toetanud ja toetas põhimõtteliselt justiitsministri ettepanekut jätta laevakinnistusraamat Justiitsministeeriumi haldusalasse kohtulikaks registriks, kuid leidis, et tuleks arendada seotud e-teenuseid ja klienditeenindust. Sellest tulenevalt ei ole LARS eelnõu koostamine algselt planeeritud mahus asjakohane ja edasise revisjoni käigus sellega ei tegeleta. Laevakinnistusraamatu teenuse arendamisega tegeleb Justiitsministeerium.

VTK-s välja toodud probleemide lahendamine laeva arestimise ja täitemenetluse temaatika osas eeldab mahukat tööd ja põhimõttelisi õiguspoliitilisi otsuseid, sh TMS, TsMS ja võimalik, et ka PankrS muudatusi. Nt on VTK-s ettepanek, et laeva asjaõiguse, laeva aresti ning laevaregistrite teemasid tuleks reguleerida ühes seaduses, ühendades sinna nii eraõiguslikke kui avalik-õiguslikke materiaalõiguse norme kui ka menetlusõiguslikke norme. Vastav eelnõu koos vajaliku eeltööga (analüüsid, konsultatsioonid, ministeeriumite vaheline koostöö) ei mahuks revisjoni tänastesse ajalistesse ega eelarvelistesse piiridesse. MKM-i meremajandusosakond plaanib jätkata välja jäänud teemadega vastavalt võimekusele 2023. aastal.

MSOS

Revisjoni raames koostatud MSOS-i eelnõu väljatöötamiskavatsuse ettepanekud olid juba teatud osas hõlmatud meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõuga, mis võeti vastu 11.05.2021. Eelnõuga lahendati nt MSOS §-s 67 toodud lootsikviitungi vormistamise probleem ja MSOS §-s 14 ehitatava või ümberehitatava laeva tehnilise dokumentatsiooni esitamise probleem, mis vähendas nimetatud toimingute keerukust ja bürokraatiat. Samuti on MSOS § 44¹ lg-s 1 olemas viide piirkondlikele kokkulepetele (nende hulgas on ka HELCOM), mille puudumist VTK-s ette heideti. VTK-s tehtud ettepanekut viia merereostuse vältimist puudutavad normid MSOS-ist välja, ei saa arvestada, sest hetkel puudub vastav merekeskkonna kaitset puudutav seadus või selle ettevalmistamine ei ole sellises valmiduses, et MSOS-i vastav muudatus sisse viia.

Mitmed ettepanekud MSOS-i osas puudutavad normitehnilisi ja õigusloome alaseid tähelepanekuid (mõisted, konventsioonide lühendid, viitamine jmt), samuti tähelepanekuid, mis tuleb jätta arvestamata seoses MerSÜS-i ja täiesti uue MSOS-i mittekehtestamisega.

Kuivõrd VTK-s kirjeldatud veel lahendamata probleemide osas on MSOS-i eelnõu koostamisel MKM-il ja Transpordiametil endal suurem ekspertiis, tegeletakse MSOS-i eelnõuga MKM-is revisjoniväliselt edasi. MKM-i meremajandusosakond plaanib jätkata välja jäänud teemadega vastavalt võimekusele 2023. aastal.

SadS

Revisjoni raames koostatud SadS väljatöötamiskavatsus oli osaliselt aluseks sadamaseaduse muudatuste tegemisel meresõiduohutuse seaduse ja teiste seaduste muutmise seadusele. Nimetatud eelnõuga lahendati SadS § 6 lg 5 p 7 ja § 8 p 7 ettenähtud toimingute liigne keerukus notariaalselt kinnitatud nõusolekuga seonduvalt, lisades digitaalselt allkirjastatud nõusoleku esitamise võimaluse. VTK-s toodud SadS § 27 lg 3 nimetatud teatise koopia säilitamise kohustus tuleneb direktiivist 2019/883, mistõttu VTK-s toodud seisukohta, et koopia säilitamine ei ole põhjendatud, ei saa arvestada. Lisaks on SadS § 27 uus sõnastus on toodud sadamaseaduse, meresõiduohutuse seaduse ja riigilõivuseaduse muutmise seaduse eelnõus, mis on esitatud Riigikogule 12.08.2021.

Väljatöötamiskavatsuses esitatud ettepanekud laeva arestimisega seonduvalt tuleb lahendada koos LAÕS, TMS, TsMS, aga võimalik, et ka PankrS laeva arestimist ja menetlust puudutavate muudatustega. Mitmed ettepanekud SadS osas puudutavad normitehnilisi ja õigusloome alaseid

tähelepanekuid (konventsioonide lühendid, mõisted, viitamine) või tähelepanekuid, mis tuleb jätta arvestamata seoses MerSÜS-i mittekehtestamisega.

Kuivõrd VTK-s kirjeldatud probleemid on osaliselt teiste seadusemuudatustega lahendatud, tegeletakse VTK-s kirjeldatud üksikute probleemide lahendamiseks SadS eelnõuga MKM-is revisjoniväliselt edasi 2023. aastal.

SadS on revisjoni raames analüüsitud seadustest üks hilisemaid ja suuri probleeme või takistusi tänases praktikas seaduse rakendajatele ei tekita.

MerSÜS

Kuigi MerSÜS eelnõuga otsustati revisjoni raames mitte edasi liikuda juba varasemalt, soovib MKM mereõiguse korrastamisega laiemas plaanis tulevikus jätkata.

2. Revisjoni objekt ja eelarve

Revisjoni edasiseks objektiks on kaubandusliku meresõidu seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmine ning kaubandusliku meresõidu koodeksi kehtetuks tunnistamine, jaotades kaubandusliku meresõidu koodeksis asuvad õigusnormid teistesse sobivatesse õigusaktidesse, vastavalt kaubandusliku meresõidu seaduse VTK-le. Revisjoni objekti täpsem kirjeldus on toodud tegevuskava lisas 1.

Revisjoni teostab töörühm, mis koosneb töörühma juhust, kes korraldab töörühma liikmete tööd, ning kahest töörühma teisest liikmest. Kuivõrd revisjoni objektiks on kaubandusliku meresõidu õigus, tegeleb töörühm revisjoni objektiga koostöös, töörühma juhi juhtimisel ja tema poolt antud ülesannetele vastavalt.

Revisjoni esialgne eelarve oli 162 000 eurot. Revisjoni tegevuskava ettevalmistamise ja analüüsi ning VTK-de etapiga hõlmati eelarvest 81 232,11 eurot. Seega on revisjoni järelejäänud eelarve tegevuskava koostamise hetke seisuga ca 81 000 eurot.

Eelarve jaotub töörühma liikmete vahel vastavalt nende poolt teostatud töö mahule järgmiselt:

Töörühma juht – kuni 28 000 eurot, mis jaguneb järgnevalt:

- eelnõu ja seletuskirja koostamine moodustab kuni 70% nimetatud piirmäärast;
- eelnõu menetlemisel (sh kooskõlastamisel) osalemine moodustab kuni 30% nimetatud piirmäärast.

Töörühma liige – kuni 23 500 eurot

- eelnõu ja seletuskirja koostamine moodustab kuni 70% nimetatud piirmäärast;
- eelnõu menetlemisel (sh kooskõlastamisel) osalemine moodustab kuni 30% nimetatud piirmäärast.

Töörühma liige – kuni 23 500 eurot

- eelnõu ja seletuskirja koostamine moodustab kuni 70% nimetatud piirmäärast;
- eelnõu menetlemisel (sh kooskõlastamisel) osalemine moodustab kuni 30% nimetatud piirmäärast.

3. Revisjoni tegevused ja ajakava

3.1. Eelnõu ja seletuskirja koostamise ning MKM-iga kooskõlastamise etapp

Tegevused: vajadusel väljatöötamiskavatsusele esitatud märkuste täiendav läbitöötamine, eelnõu ja seletuskirja koostamine, mõjude hindamine, arvamuse avaldamiseks komisjonile esitamine, heakskiit MKM-ilt, eelnõu ja seletuskirja keeleline ja normitehnika kontroll, avalik konsultatsioon ning laekunud kommentaaride läbitöötamine.

Eesmärk: seaduse muudatuste struktuuri väljatöötamine, parima praktika väljaselgitamine ja regulatsioonide ning seaduseelnõude või seaduste muutmise seaduseelnõude välja pakkumine ja esitamine komisjonile ja MKM-le, mõjude hindamine, eelnõu ja seletuskirja keelelise ja normitehnilise korrektsuse saavutamine, avaliku arutelu läbiviimine ja selle tulemuste arvestamine enne projektide lõplikku ametlikku heakskiitmist MKM poolt.

Tulemus: välja on töötatud kaubandusliku meresõidu seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise eelnõu ja seletuskirjad, mõjud on hinnatud, eelnõu ja seletuskirja keeleline ja normitehniline korrektsus on tagatud, avalik arutelu on läbi viidud ja selle tulemusena saadud ettepanekud on võimalikus ulatuses arvesse võetud ning MKM on ametlikult kinnitanud töö tulemused.

Ajakava:

Seaduse (sh seletuskirja) teksti koostamine ja I kooskõlastusring:

1. Seaduse teksti koostamine – vähemalt 8 nädalat.
2. Seaduse teksti kooskõlastamine osakondadega ministeeriumis – vähemalt 2 nädalat.
3. Seaduse teksti kooskõlastamine komisjoniga – vähemalt 2 nädalat.
4. Seaduse teksti kooskõlastamine MKM õigusosakonnaga – 4 nädalat.
5. Seaduse teksti avalik arutelu – vähemalt 4 nädalat.
6. Vajadusel muudatuste tegemine vastavalt avalikul arutelul esitatud ettepanekutele või nendega mitteamestamise põhjendamise – vähemalt 2 nädalat.
7. MKM lõplik heakskiit – 2 nädalat.

Etapi pikkus kokku: vähemalt 6 kuud.

3.2. Eelnõu menetlemise etapp

Eesmärk: kaubandusliku meresõidu seaduse ja sellega seonduvate õigusaktide muutmise seaduse eelnõude esitamine ametlikuks kooskõlastamiseks ja Vabariigi Valitsusele heakskiitmiseks. Vajadusel üleskerkinud küsimuste lahendamine töögrupi juhi ja liikmete poolt.

Tulemus: kaubandusliku meresõidu seaduse ja sellega seonduvate õigusaktide muutmise seaduse eelnõud on ametlikult kooskõlastatud ja heaks kiidetud Vabariigi Valitsuses ja nende osas on alanud vastuvõtmise menetlus Riigikogus.

Ajakava:

Seaduse eelnõu kooskõlastamine ministeeriumidega (va JUM) – 3 nädalat (15 tööpäeva).

Kooskõlastusringilt saabunud märkuste läbitöötamine ja eelnõu saatmine II kooskõlastusringile:

1. Eelnõu korrigeerimine – vähemalt 1 kuu.
2. Eelnõu kooskõlastamine osakondadega ministeeriumis – vähemalt 2 nädalat
3. Eelnõu kooskõlastamine MKM-i õigusosakonnaga – 4 nädalat.
4. Seaduse eelnõu kooskõlastamine Justiitsministeeriumis – 4 nädalat

JUMi märkuste läbitöötamine ning eelnõu saatmine Vabariigi Valitsusse:

1. Eelnõu korrigeerimine – vähemalt 1 kuu.
2. Eelnõu kooskõlastamine MKM-i õigusosakonnaga – 4 nädalat.
3. Eelnõu esitamine valitsuse istungile – vähemalt nädal (praktiliselt kujuneb pikemaks).

Etapi pikkus kokku: vähemalt 6 kuud.

Kogu revisjoni tähtaeg: ca 12 kuud, s.o 2022. a oktoobri lõpp.

4. Revisjoni üldine juhtimine

Mereõiguse revisjoni tegevuskava täitmisel töögrupi ja revisjoniga seotud isikute eesmärgid:

- 1) mereõiguse revisjoni eesmärkide kvaliteetne täitmine (eelnõu ja seletuskirja teksti valmimine) ning ajakava järgimise tagamine;
- 2) kvaliteedijuhtimine ning protsessi sujuva ja tõrgeteta toimimise tagamine, võimalike riskide maandamine;
- 3) strateegiliste otsuste tegemine koostöös Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi (MKM), revisjonikomisjoni (komisjon) ja töörühma liikmetega. Otsused on läbipaistvad ning lähtuvad revisjoni parimatest huvidest;
- 4) töörühma liikmete, komisjoni ja MKM revisjoni alase koostöö ja tegevuste toetamine;
- 5) konfliktide juhtimine ning tõusetuvate probleemidega kiire ja efektiivne tegelemine;
- 6) MKM-iga tiheda koostöö tagamine ning pideva info jagamine töörühma liikmetele revisjoni protsessi käigus, võimaldada töörühma liikmetele arutelud ja konsultatsioonid ministeeriumide ja ametite pädevate töötajatega ja vajadusel konsultatsioonid juhtivate siseriiklike ja rahvusvaheliste ekspertidega;
- 7) töörühma sisese ja välise suhtluse edendamine ja hästi toimiv infovahetus töörühma, komisjoni ja MKM vahel.

Tulemused:

- 1) kvaliteetne ning kaasaegne kaubandusliku meresõidu alane õiguslik raamistik, mis lähtub kaasaegsetest kaubandusliku mereõiguse üldpõhimõtetest, mis on sätestatud viimase aja rahvusvahelistes konventsioonides ja/või deklaratsioonides;
- 2) võimalikult suurel määral on arvestatud huvigruppide seisukohtadega;
- 3) tähtaegadest on kinni peetud ning riskid ja konfliktid on tulemuslikult juhitud;
- 4) töörühma sisene ja koostöö MKM-i ning komisjoniga on olnud tulemuslik;
- 5) infovahetus on olnud toimiv.

Ajakava:

Revisjoni üldine juhtimine käesolevas tegevuskavas kirjeldatud tegevuste läbiviimiseks algab pärast riigihanke tulemusena töövõtulepingute sõlmimist töörühma liikmetega (eeldatavasti 2021. a oktoobris/novembris) ja kestab maksimaalselt kuni 31. detsembrini 2022. a (revisjoni periood).

5. Kaasamiskava

Sihtrühm: Merenduse ja laevandusega ning vastavate valdkondade õigusliku regulatsiooniga kokku puutuvad ametnikud (MKM, TRAM, KKM, JUM), ettevõtted ning huvigrupid (Eesti reederid, laevajuhid, sadamad ja muud kaubandusliku meresõidu huvigrupid, mida kaasatakse läbi eriala liitude ja ühingute), eelkõige kaasatakse revisjoni töö tulemuste avalikku arutellu Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Sadamate Liit, Merendusnõukoda, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, Eesti Kaugpüüdjate Liit, Eesti Kohtunike Ühing, TTÜ Eesti Mereakadeemia, meremeeste ameti- ja kutseühingud (EMSA, Eesti Meremeeste Liit, Laevajuhtide Liit, Laevamehaanikute Liit) jt.

Huvigrupid kaasatakse revisjoni 2 tasandil:

1. Teatud MKM poolt kutsutud suuremate huvigruppide esindajad kaasatakse koos ametnikega komisjoni (vt ptk 6) töösse, kus toimub töögrupi poolt esitatud tööde arutelu ja kus saab esitada arvamusi ja teha ettepanekuid töögrupi poolt ette valmistatud analüüsidesest lähtuvalt seaduste eelnõude projektidesse nende algusjärgus;
2. Laiemalt kaasatakse kõik huvigrupid revisjoni töö erinevates etappides väljatöötatud dokumentide projektide avalikku arutellu, kus saavad kõik huvigrupid avaldada arvamusi ja esitada ettepanekuid.

Tulemus: Avaliku arutelu läbinud ja heakskiidu saavutanud seaduseelnõud, mille tegemise protsess on olnud pidevalt huvigruppide avaliku tähelepanu ja kontrolli all, mis peaks võimaldama väljatöötatud seaduseelnõude võimalikult tõhusa menetluse Vabariigi Valitsuses ja Riigikogus.

Ajakava: Kaasamine kestab kogu revisjoni perioodi, sh toimub kaasamine revisjoni eelmises etapis, ja töö komisjonis on teatud peamiste huvigruppide esindajate jaoks pidev, kuid laiema üldsuse kaasamine toimub seaduseelnõu(de) ja/või seaduse muutmise seaduseelnõu(de) esitamisega avalikule arutelule.

6. Koostöö Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga

Eesmärk:

- revisjoni töörühma töö tulemuste ja vajadusel vaheetappide esitamine ja selgitamine MKM-le ning MKM poolt nende heakskiitmine, et vältida asjatut ja sihipäratut tööd töörühmas, mis ei pruugi saada lõpuks MKM heakskiitu.
- vajadusel ja MKM-i poolse võimalusel on töörühmal võimalik kaasata seaduseelnõude ja nende seletuskirjade väljatöötamise MKM juriste, et tagada koostatavate dokumentide vastavus hea õigusloome ja normitehnika eeskirjale (HÕNTE).

Tulemus:

- töörühma töö tulemused on vaheetappide kaupa MKM poolt heaks kiidetud.
- mõjuanalüüsid, seaduseelnõud ja nende seletuskirjad vastavad töö käigus võimalikult palju algusest peale neile ettenähtud vormi- ja sisu nõuetele.

Ajakava: Kestab kogu revisjoni perioodi, sh toimus eelmises etapis, algab seaduseelnõu(de) ja/või seaduse muutmise seaduseelnõu(de) ettevalmistamise ja lõpeb esitamisega Vabariigi Valitsusele ja nende menetlemisega Riigikogus.

7. Koostöö komisjoniga

Eesmärk: Tagada tihe ja sisuline koostöö huvigruppide esindajatest ja valdkonnas tegevatest ametnikest koosneva komisjoniga.

Tulemus: Komisjoni soovitusel ja ettepanekud on ära kuulatud ja parimal võimalikul moel arvesse võetud.

Ajakava: Kestab kogu revisjoni perioodi, sh toimub revisjoni eelmises etapis, algab seaduseelnõu(de) ja/või seaduse muutmise seaduseelnõu(de) heakskiitmisega ning võimalikud on vahepealsed konsultatsioonid komisjoni ja töörühma vahel.

Töörühma liikmed: kolm õigusloome eksperti (selguvad MKM-i poolt läbi viidava riigihanke tulemusel).

Komisjoni liikmed:

1. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium – Jaak Viilipus (komisjoni esimees)
2. Justiitsministeerium – Heddi Lutterus, õiguspoliitika asekancler
3. Keskkonnaministeerium – Agni Kaldma, merekeskkonna osakond, peaspetsialist
4. Maaeluministeerium – Külli Aas, kalamajandusosakonna peaspetsialist
5. Siseministeerium – Janek Mägi/asendusliige Viljar Arak
6. Transpordiamet - Marek Rauk, ohutuse ja järelevalve teenistus, direktor
7. Eesti Laevaomanike Liit – Jaan Kalmus, nõunik
8. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing - Kaia Vask, jurist
9. Eesti Sadamate Liit – Viktor Palmet, tegevjuht

8. Lisad

Lisa 1 – KMSS VTK (vähendatud mahus)