

Kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse

eelnõu väljatöötamise kavatsuse lisa

Analüüs: laevaagendid¹

Mereõiguse revisjoni üldeesmärgiks on põhjalikult, sisuliselt ja süsteemselt analüüsida laevaagentide õiguslikku staatust, nende õigusi ja kohustusi puudutavaid regulatsioone. Käesolev analüüs puudutab eelkõige MSOS vastavaid sätteid, kuna praegu sätestab MSOS laevadega seoses mitmed reederi ja laevaagendi ühised kohustused (teavitamiskohustused jms). Samuti on MSOS-s volitused normid seaduse rakendusaktide väljatöötamiseks. Analüüsis käsitletakse ka VÕS-s sisalduvaid üldisi agentide kohta käivaid norme (eelkõige VÕS 38. ptk sätteid) ning nende sätete vastavust rahvusvahelisele praktikale. Küsimuseks on laevaagentide (*ship agent*, nimetatakse ka laevade sadamaagentideks – *port agent*, siin ei ole mõeldud laevaliiniagente, kellede töö sisu on erinev) osas kehtiva regulatsiooni vastavus rahvusvahelisele praktikale.

Laevaagentide rolli on viimastel aastatel laevade meresõidu- ja merekeskkonna ohutuseks vajaliku informatsiooni ning laevade andmete kogujana ja mereinfosüsteemi esitajana (nn teavitamisformaalsuste täitmine laevade osas) oluliselt suurenenud. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitamisformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ (*Reporting Formalities Directive* - RFD), eesmärgiks on laevade EL liikmesriikide sadamates käimisega seotud teavitamisformaalsuste lihtsamaks ja selgemaks tegemine ning sellega seotud haldusmenetluse lihtsustamine ja teabeedastuse muutmine elektrooniliseks. Selle direktiivi alusel loodi 1. juuliks 2015. a EL liikmesriikides teavitamisformaalsuste elektrooniliseks edastamiseks ühtsed liidesed (*single window*), milleks Eestis on elektrooniline mereinfosüsteem (MSOS ptk 14¹). Laevaagendil on oluline ja kandev roll laevade osas vajaliku informatsiooni edastamisel elektroonilisse mereinfosüsteemi (edaspidi "EMDE") ja RFD ning teiste EL õigusaktide järgi laevade osas vajalike teavitamisformaalsuste täitmisel. Sellest tulenevalt on vaja uuesti üle vaadata laevaagentide kompetents, õigused ja kohustused ning vajadusel ka vastutuse piirid, samuti õigusaktides laevaagendile pandud vastutuse õiguspärasus ja proportsionaalsus ning sellise vastutuse otstarbekus. On avaldatud arvamust, et laevaagentide roll teavitamisformaalsuste täitmisel peaks tulevikus vähenema, kuna EL-s on laiendamisel Euroopa mereinfo ühtne süsteem (*European Maritime Single Window*), mis peaks muutma informatsiooni liikumise EL liikmesriikide sadamate ja teiste asjakohaste institutsioonide vahel automaatseks ja kiireks, järgides andmete ühekordse esitamise põhimõtet. Siiski, kahjuks näitab praktika RFD kehtestamise ja rakendamise seoses (ja ka muudes taolistes projektides), et selline kõiki EL liikmesriike hõlmava ühtse hästi toimiva süsteemi rakendamine võtab aastaid aega. Sellest tulenevalt on laevaagentidel nii praegu kui ka tulevikus oluline roll laevade teavitamisformaalsuste täitmisel ja laevaomanike muul viisil teenindamisel ning laevade Eesti külastustega seotud kohustuste täitmisel.

¹ Käesolev analüüs on koostatud Euroopa Sotsiaalfondist rahastatava ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskava 2014–2020 prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetme 12.2 „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“ tegevuse „Õiguse revisjon“ raames.

Eksperdi arvates on laevaagentide tegevuse reguleerimiseks vaja muude tegevusvaldkondade agentidega võrreldes kehtestada eriregulatsioon. Selleks on vaja välja töötada ja kehtestada laevaagentide õigusi ja kohustusi, tegevusi ning kompetentsi reguleeriv õigusnormide kogum, mis võiks sisalduda nt KMSS-is. Samas on vaja muuta laevaagentide vastutus proportsionaalseks nende tegevuse ja kohustustega ning muuta tema vastutuse aluseid, mis tähendab MSOS vastavate sätete muutmist.

Laevaagendi õiguslik staatus, õigused ja kohustused kehtivas õiguses

MSOS § 2 p 17 järgi on laevaagent juriidiline või füüsiline isik, kes esindab reederit. See definitsioon ei ava aga piisavalt selle ettevõtja tegevuse õiguslikku sisu ega määratle selgelt sellesse ringi kuuluvaid isikuid. Laevaagendi kui ühe laevandusega seotud ettevõtja tegevuse õigusliku sisu välja selgitamisel peab arvesse võtma VÕS § 670 agendilepingu mõistet. Sellest ilmneb, et agent vahendab käsundiandja jaoks ja käsundiandja huvides iseseisvalt ja püsivalt lepinguid või sõlmib neid käsundiandja nimel ja arvel. Siiski peab siinjuures arvestama, et laevaagent (ingl "ship agent" või "port agent") (erinevalt VÕS-s sätestatud agendist ja ka laevaliini agendist) ei tegutse reederit kui käsundiandja huvides püsivalt, kuna mõne reederit laev satub Eestisse ainult ühe korra ja ei pruugi siia enam kunagi naasta. Lisaks on oluline välja tuua ka MSOS-s sisalduva laevaagendi ja VÕS-s sisalduva agendilepingu definitsioonides sisalduv agendi põhitegevuse erisus – MSOS järgi esindab laevaagent reederit üldiselt, kuid VÕS sätestab täpsemalt, et agent vahendab tehinguid või sõlmib neid käsundiandja nimel ja arvel. VÕS järgi on agendi üldised volitused VÕS § 676 alusel piiratud selle agendi vahendatud või sõlmitud tehingutega, st. agendil on õigus vastu võtta teateid käsundiandja eest (esindajana) ainult selle agendi kaudu tehtud tehingutega seoses sõltumata käsundiandja volitusest. Muidugi võib käsundiandja agendile antud volitusi laiendada ja kitsendada, kuid ta ei saa neid kitsendada kolmandate isikute ees rohkem kui VÕS sätestab. MSOS aga eeldab, et laevaagent esindab reederit kõigis selle reederit Eestisse tuleva laevaga seotud tehingutes (lootsi tellimine, laeva varustamine kütuse, proviandi ja muu vajalikuga) ja laeva riiki tulekuga seotud kõikvõimalikes teistes küsimustes, kaasa arvatud teenindatava laeva, selle meeskonna liikmete (munsterrolli andmed), reisijate ja kauba osas nõutud andmete edastamine sätestatud korras. Sellised kohustused on laevaagendile kui reederit kohalikule esindajale pandud MSOS erinevate sätetega. Laevaagendi kui reederit esindaja rolli on kaudselt kinnistanud ka MSOS § 5¹ (laevaagendi nime kandmine lootsikviitungile ja laeva ülddeklaratsioonile), mis nõuab, et kui laeval on laevaagent, siis märgib laeva kapten laevaagendi nime lootsikviitungile ja Veeteede Ametile (edaspidi VTA) esitatavale laeva ülddeklaratsioonile. Siiski MSOS, muu merendusvaldkonna seadus või seaduse alamakt ei reguleeri piisavalt laevaagendi õiguslikku staatust ning ainult VÕS sätetest ei piisa laevaagendi staatuse sisustamiseks. Seega on vaja analüüsida, kuidas on vaja reguleerida laevaagendi õiguslik staatus, sest erinevates õigusaktides on laevaagendile pandud väga palju kohustusi (võib väita, et isegi ebaproportsionaalselt palju). Rahvusvahelises kaubanduslikus meresõidus on levinud lähenemine, et laevaagendi poolt laevaomaniku, reederit või laeva prahtija esindamine ei too kaasa kohustusi laevaagendile endale, vaid ta tegutseb nende isikute nimel ja kulul samasuguse põhimõtte järgi nagu on sätestatud VÕS §-s 670. Erinevalt eeltoodust sätestab MSOS siiski teatud paragrahvides laevaagendi iseseisva vastutuse reederit ja kapteni kõrval, mis on ebaharilik. Eesti seaduste järgi on laevaagent tehtud vastutavaks laevaandmete esitamise ja

laeva võlgade eest, mis on seotud laeva Eestis käigul selle laevaagendi vahendatud teenuste või tegevustega (näiteks veeteetasude maksmine).

MSOS § 42 lg 5 järgi on Eesti sadamast lahkuva ohtliku lastiga laeva, välja arvatud kohalikus rannasõidus sõitva laeva, reeder, kapten või **laevaagent kohustatud** enne laeva lahkumist esitama VTA-le sama paragrahvi lõike 9 alusel kehtestatud korras teabe laeva ja ohtliku lasti kohta. MSOS § 42 lg 6 sätestab, et kui väljastpoolt Euroopa Liidu liikmesriigi sadamat saabuva ohtliku lastiga laeva sihtsadam või ankruala asub Eestis, peab reeder või kapten või **laevaagent** enne lahkumissadamast väljumist või kohe pärast sihtsadama või ankruala selgumist esitama VTA-le sama paragrahvi lõike 9 alusel kehtestatud korras teabe laeva ja ohtliku lasti kohta. MSOS § 42 lg 8 alusel peab **laevaagent** või tema puudumisel laeva kapten tagama teavitamisel edastatud lasti iseloomustava teabe õigsuse ja teabe õigeaegse edastamise.

Eespool viidatud MSOS § 42 lg 9 alusel on kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määrus nr 74 „Ohtlikust lastist teavitamise kord”. Selle määruse § 9 lõige 1 sätestab nõutud teabe laeva ja selle laeva pardal veetava ohtliku lasti kohta, mis sisaldab järgmist:

- lastiveoüksuse identifitseerimisnumber, mis ei ole laeva lastitank või trümm;
- iga ohtliku osalasti kogumass või kogumaht, eraldi tuleb välja tuua lõhkematerjali kogu netomass;
- laeva identifitseerimisandmed – laeva nimi, kutsung ja IMO identifitseerimisnumber või MMSI number;
- iga ohtliku osalasti asukoht laevas;
- sihtsadama nimi ja asukohariik;
- sadamast lahkuva laeva korral eeldatav lahkumisaeg (ETD) ja eeldatav sihtsadamasse saabumisaeg (ETA);
- väljastpoolt Euroopa Liitu saabuva laeva korral eeldatav sihtsadamasse saabumisaeg (ETA);
- reisijate arv pardal;
- aadress koos sidekanalite äranäitamisega, millelt võib saada täpsemat teavet laeval oleva ohtliku lasti kohta;
- andmed kõigi laevas olevate ohtlike osalaste kohta vastavalt lasti vedamise viisile.

MSOS § 44² lg 6 järgi, kui riikliku järelevalve raames laeva kattumisvastasest süsteemist võetud proovi analüüsi tulemuste kohaselt ei vasta laev AFS-konventsiooni või sama paragrahvi lõikes 5 nimetatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 782/2003 nõuetele, kannab proovi võtmise ja analüüsimise kulud reeder või **laevaagent**. Siinjuures tekib küsimus, miks pannakse selline laevaga seotud reederi kulude kandmise kohustus laevaagendile.

MSOS § 50⁶ lg 1 järgi on laevaagent (koos reederiga) kohustatud kandma veeteetasu makseteatisel näidatud pangakontole hiljemalt makseteatisel märgitud tähtpäevaks. MSOS § 50⁷ lg 1 järgi on laevaagent (koos reederiga) kohustatud maksma tähtpäevaks tasumata summalt viivist 0,05 protsenti päevas. MSOS § 50⁶ lg 2 sätestab koguni laevaagendi allutamise sundtäitmisele seitsme aasta jooksul tasumise tähtaja saabumisest arvates. Ilmselgelt on see ebaproportsionaalne kohustus laevaagendile, kes tegutseb reederi esindajana ja ei oma tavaliselt ei ise ega enda ettevõttes selliseid vahendeid, et tasuda reederi eest veeteetasu. Laevaagent ei tohiks olla juriidiliselt vastutav laevaga seotud kohustuste eest (veeteetasud, sadamatasud,

lootsitasud jm), sest laevaagent tellib teenused laevaomaniku, reederi või prahtija nimel ja arvel. Seega laevaagent tellib ja sõlmib vastavad lepingud laevaomaniku, reederi või prahtija jaoks, s.o isiku jaoks, kes esitas laevaagendile vastava tellimuse tema opereeritava laeva osas. Nende peamiste laevale vajalike teenuse osutajate tasud on tagatud merivõlaga laevale veeteetaste, sadamatasude ja lootsitasude eest, mis on rahvusvaheliselt tunnustatud ja kehtivad 1993. a merivõlgade ja laevahüpotekide rahvusvahelise konventsiooni (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages*) alusel. Seega veeteetaste ja muude merivõlgadega tagatud tasude maksmise eest vastutuse panemine laevaagendile on ülemäärane kohustus, seda enam, et enamasti laevaagent ei oma tavaliselt majanduslikku võimekust selliste kohustuste täitmiseks. Siinjuures on problemaatiline, et juhul kui laevaagent tasub võlad oma rahaliste vahendite arvelt ja ei saa hiljem vastavat hüvitust laevaomanikult, reederilt või prahtijalt, siis laevaagendi poolt ära makstud merinõude ületulek sellele agendile ja merivõla jätkuv kehtivus sellise laevaagendi suhtes nõude tagatisena on Eesti õiguses vaieldav. See erineb juriidiliselt olukorrast, kui VTA nõuab veeteetast laevaomanikult, kelle nõue on sellisel juhul kindlalt tagatud merivõlaga seadustest lähtuvalt. Laevaagent saab muidugi nõuda reederilt makstud tasude hüvitamist alusetu rikastumise sätete alusel, kuid see menetlus on keeruline ja merivõla kehtivus sellise nõude tagatisena on vähetõenäoline. Siinjuures tuleb märkida, et laevaagendi merinõuded laevaomaniku või reederi vastu (LAÕS § 78¹ p-de 11, 15 ja 17 alusel) ei ole tagatud merevõlaga ja seetõttu on neid nõudeid raske või teatud olukordades võimatu realiseerida.

MSOS § 53³ lg 1 järgi on **laevaagent** (teiste isikute hulgas) kohustatud edastama VTA-le laeva Eesti sadamasse saabumise teate asjakohaste andmetega 24 tundi enne laeva saabumist. Need laeva osas esitatavad andmed on majandus- ja kommunikatsiooniministri 20. juuli 2011. a määruse nr 81 „Laeva saabumisest teatamisel esitatavate andmete loetelu” §-s 1 sätestatud teave laeva saabumise kohta, mis sisaldab järgmist:

- laeva nimi, laeva kutsung, IMO number või MMSI number;
- laeva sihtsadam;
- sihtsadamasse või lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohta jõudmise eeldatav aeg;
- sihtsadamast või lootsi laevalemineku ja laevalt mahatuleku kohast lahkumise eeldatav aeg;
- pardal olevate isikute kogu arv;
- eelmine külustussadam ja sellest lahkumise aeg.

MSOS § 72 lg 1 järgi on Eesti merealadel ja laevatatavatel sisevetel toimunud laevaõnnetusest kapten, reeder **või laevaagent kohustatud** teatama viivitamata politseiasutusele ja kui õnnetusega kaasneb reostus või selle oht, ka Keskkonnainspektsioonile (edaspidi KKI).

Lisaks eespool märgitud teabele ja teavitustele tuleb laevaagendil erinevate õigusaktide alusel esitada palju muid dokumente ja andmeid. MSOS § 75 lg 9 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 12. juuni 2013. a määrus nr 39 “Elektroonilise mereinfosüsteemi põhimäärus” (EMDE põhimäärus) paneb laevaagendile ülesanded andmete andmekogusse esitamise osas. EMDE põhimääruse § 8 lg-d 1, 3, 4 ja 6 sätestavad andmed, mille andmekogusse esitamise pädevus on teiste hulgas ka laevaagendil. Need laevaagendi poolt EMDE-sse edastavad andmed on järgmised (EMDE põhimääruse § 4 alusel):

- 1) majandus- ja kommunikatsiooniministri 18. juuli 2011. a määruse nr 75 „Välisriigi lippu kandvate laevade kontrollimise kord” §-s 10 sätestatud laiendatud kontrolli alla kuuluva välisriigi lippu kandva laeva osas teave selle saabumise kohta, mis sisaldab järgmist:
 - laeva identifitseerimisandmed – nimi, kutsung, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni identifitseerimisnumber;
 - külastuse kavandatav kestus;
 - tankeri puhul: laeva konfiguratsioon – ühekordse põhjaga, ühekordse põhja ja eraldatud ballastitankidega, topeltpõhjaga; lasti- ja ballastimahutite seisund – täis, tühi, inertne; lasti kogus ja liik;
 - kavandatavad toimingud sihtsadamal või ankrualas – lastimine, lossimine, muud toimingud;
 - sihtsadamal viibimise ajal läbiviidavad kohustuslikud ülevaatuslikud kontrollid ja olulised hooldus- või remonditööd;
 - eelmise laiendatud kontrolli kuupäev Paris MOU liikmesriigis;
- 2) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 725/2004, laevade ja sadamarajatiste turvalisuse tugevdamise kohta (ELT L 129, 29.4.2004, lk 6–91), artiklis 6 nimetatud laeva saabumiseelne turvalisusalane teave, mis tuleneb 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS-konventsiooni) peatüki XI-2 reegli nr 9 lõikes 2.1 osutatud teave;
- 3) sisenemise ja väljumise ülddeklaratsiooni andmed komisjoni määruse (EMÜ) nr 2454/93, millega kehtestatakse rakendussätted nõukogu määrusele (EMÜ) nr 2913/92 (EÜT L 253, 11.10.1993, lk 1–766), lisa 30A ettenähtud mahus;
- 4) meresõiduohutuse seaduse § 59 lõikes 7 sätestatud lootsitasõidu loa teave - lootsitasõidu loa omaja nime, reisilaeval ka vanemtüürimehe nime;
- 5) meresõiduohutuse seaduse §-s 72 lõikes 12 sätestatud teave laevaõnnetusest või ohtlikust juhtumist või reostusohhtlikust olukorrast - teade peab sisaldama vähemalt laevaõnnetuse üksikasju, laeva nime, laeva asukohta, laeva lähte- ja sihtsadamat, laeva pardal olevate isikute arvu, kontaktandmeid, kust saab teavet pardal veetava ohtliku lasti või saastavate kaupade kohta, ja muud käesoleva seaduse § 42 lõike 9 alusel kehtestatud korras nimetatud teavet ohtliku lasti kohta;
- 6) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisa 1 sätestatud ülddeklaratsiooni andmed;
- 7) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisa 2 sätestatud munsterrolli andmed;
- 8) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisa 3 sätestatud reisijate nimekirja andmed;
- 9) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisa 5 sätestatud laeva varude deklaratsiooni andmed;
- 10) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisa 6 sätestatud lasti manifesti andmed;

- 11) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisas 7 sätestatud konossementi andmed;
- 12) Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” lisas 8 sätestatud laevapere vara deklaratsiooni andmed;
- 13) Vabariigi Valitsuse 27. novembri 2003. a määruse nr 298 „Eesti riigipiiril eriti ohtlike nakkushaiguste leviku tõkestamise kord ja tingimused” lisas 2 ning Vabariigi Valitsuse 19. mai 2004. a määruse nr 194 „Laevade ja väikelaevade sisemerre, sadamatesse ning piiriveekogude Eestile kuuluvatesse vetesse sisenemise ja neist väljumise kord” § 4 lõike 1 punktis 3 sätestatud tervisedeklaratsiooni andmed;
- 14) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks”² lisas 1 sätestatud Eestis mahalaaditava kauba manifesti andmed;
- 15) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” lisas 1 sätestatud mahalaaditavate kaupade loend;
- 16) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” lisas 3 sätestatud tollile esitatava laeva Eestisse saabumise teate andmed;
- 17) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” lisas 6 sätestatud Eestist välja toimetatavate kaupade loend;
- 18) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” §-s 26 sätestatud teade Eestist välja toimetatava kauba saabumisest väljumistolliasutusse - isik teavitab tolli kaupade saabumisest sadama või lennujaama piirkonnas asuvasse väljumistolliasutusse ühenduse tolliseadustiku rakendussätete artiklis 796c nimetatud teatega;
- 19) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” lisas 7 sätestatud kauba manifesti andmed;
- 20) rahandusministri 5. juuni 2009. a määruse nr 38 „Täiendavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks” §-s 30 sätestatud teade laeva Eesti territooriumilt lahkumise kohta (väljumisteade);
- 21) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 562/2009, millega kehtestatakse isikute üle piiri liikumist reguleerivad ühenduse eeskirjad (ELT L 105, 13.4.2006, lk 1–32), VI lisa punktis 3.2.4 sätestatud merematkelaeva reisijate nimekiri.

Enamus eespool märgitud andmeid ja dokumente saab õigusaktide järgi esitada ka reeder või laeva kapten, kuid praktikas on see laevaagendi teenuse osa, kuna kohalikul laevaagendil on kõige parem ülevaade kõigist riigisisestest nõuetest. See on ka rahvusvaheline praktika, et laevaagent teeb ära kõik vajalikud laeva vormistused asukohariigis. Esiteks, välismaa reeder ja laeva kapten ei tea, mis andmed ja mis kujul on nõutud Eestis ning kuhu need tuleb esitada. Teiseks, laevaagendil on juurdepääs EMDE-le ja andmekogusse võib andmeid ja dokumente sisestada ainult isik, kellel on vastavad õigused ja kelle isikusamasus on tuvastatud (autenditud)

² Määrus on asendatud rahandusministri 3. juuli 2017. a määrusega nr 57 „Täpsustavad juhised kauba sisenemis- ja väljumisformaalsuste teostamiseks“

(EMDE põhimääruse § 7 lg 1). Kohaliku laevaagendi autentimine on lihtne isikutunnistuse abil. Välismaa reeder ja laeva kapteni autentimine on võimalik paroolipõhiselt, kuid praktikas ei ole sellel tõenäoliselt eriti rakendust, sest see on keerulisem (lisaks isiku autentimisele on vaja teha enne isiku autoriseerimist vastava lepingu sõlmimisega) kui kasutada selleks tööks pädevat laevaagenti. Seega praktikas ei ole samaväärset alternatiivi laevaagendile, kes kõik laeva Eestisse tulekuga seotud nõuded täidaks.

Sellest saab järeldada, et laevaagent peab reederit esindama asudes võtma enda peale reederi laevade Eestisse tulekul rea õigusaktidest tulenevaid kohustusi ja ka sellega seotud vastutuse. Ühest küljest tundub nende kohustuste laevaagendile panemine ebaproportsionaalne ja ebanõistlik. Kehtestatud kujul laevagendile kohustuste ja vastutuse panemine tundub ebaproportsionaalne seetõttu, et laevaagent saab kõik laeva ning sellega veetavate reisijate ja kauba andmed kaptenilt või reederilt, kuid laevaagendil endal ei ole võimalik neid andmeid kontrollida ega ka kaptenit või reederit sundida õigeid andmeid esitama. Lõppkokkuvõttes saab andmete õigsuse ja täielikkuse eest vastutada reeder või laeva kapten, kellel on reaalne võimalus neid andmeid kontrollida. Laevaagendile kohustuste panemine on ebanõistlik seetõttu, et laevaagent võib osutada vastutavaks kellegi teise vigade või süü eest (näiteks kui laeva kapten edastab laevaagendile valed andmed ja agent edastab need ebaõiged andmed mereinfosüsteemi, kus eeldatakse õigete andmete esitamist). Selles osas peaks eespool märgitud kohustuste täitja olema reeder, kes sõlmib laevaagendiga lepingu, et laevaagent täidaks kohustused tema eest. Reederi kõrval on kohustuste täitjaks ka laeva kapten, kes on reederi ametlik esindaja laevas ja kes peab omama nõutud informatsiooni laeva, selle kauba ja reisijate osas, et tagada laeva meresõidu- ja keskkonnaohutus.

Teisest küljest võib olla arusaadav riigi püüe panna kohalikule laevaagendile kohustusi välismaa laevade osas, mille reederitele nad osutavad teenuseid ja keda laevaagendid esindavad, sest laevaagent on kõige otsesem kontaktisik reeder (ka laeva kapteni) ja riigi täitevvõimu ja kontrollorganite (VTA, KKI, Maksu- ja Tolliamet jms.) vahel. Välismaa reederit on andmete esitamise kohustuse ja nendega seotud puuduste ning vigade eest palju keerulisem vastutama panna kui kohalikku laevaagenti, eriti veel siis, kui laev on juba lahkunud Eesti jurisdiktsioonist.

Laevaagent saab oma õigused ja kohustused sätestada reederiga sõlmitavas eraõiguslikus lepingus. Kahjuks piirdub praktikas selline agendileping vaid laevaagendi nomineerimisega laeva saabumissadamas ning reederi esindamise tingimusi ei fikseerita, kuna tegemist on üldjuhul laeva ühekordse lühiajalise sadamakülastusega. Laevaagendi olukord on veelgi komplitseeritum juhul kui laevaagendi määrab reeder asemel laevaga saabuva lasti omanik. Sellises olukorras võib laevaagendil olla väga raske tõendada lepingut reederiga ja selle lepingu tingimusi, kuna kirjavahetus reederiga võib olla olematu või väga piiratud, kui lasti omanik on laevaagendi põhiliseks kontaktisikuks.

Arvestades laevaagendile erinevate õigusaktidega pandud kohustusi ja vastutust, on kehtivas Eesti õiguses laevaagendi staatus ja õigused reguleeritud ebapiisavalt. Laevaagendile on kehtiva õigusega pandud märkimisväärsed kohustused vaatamata sellele, et laevaagent on majanduslikult oluliselt nõrgem ja võimeline vastutama väiksemas ulatuses kui reeder. Näiteks MSOS § 90 lg-te 1 ja 2 koostoides ettenähtud rahatrahv 16 000 eurot juriidilisest isikust agendile lasti ohtlikkuse kohta käiva teabe edastamata jätmise, mitteõigeaegse edastamise või ebaõige teabe edastamise

eest võib viia enamuse Eesti laevaagente pankrotti. Samas on osa nõutud andmeid väga olulised ja võivad olla isegi kriitilise tähtsusega (näiteks teave laeval oleva ohtliku lasti iseloomu ja koguse kohta laevaavarii korral Eesti sadamas või kokkupõrkel reisilaevaga). MSOS § 90³ lg-te 1 ja 2 koostoimes ettenähtud rahatrahv 3200 eurot juriidilisest isikust agendile laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmise ning teabe ja ülddeklaratsiooni edastamata jätmise eest on samuti märkimisväärne karistus laevaagendile, kuid siin on vaja võtta arvesse olukorda, kui laevaagent ei saa ise vastavat teavet reederilt. Sellest tulenevalt ja lähtudes ka sellest, kellelt saab laevaagent nõutud andmed laeva ning selle lasti ja reisijate kohta, peab kaaluma kohustuste ja vastutuse panemist esmalt teabe primaarse valdajale ning vähendama laevaagendi kui vahendaja vastutust. Samas võiks kaaluda ka laevaagentide õiguste kaitsmist. VÕS-s sätestatud imperatiivsed normid agendilepingute kohta ei laiene laevaagentidele. VÕS § 691 sätestab erisused laevaagentide osas, et kui VÕS agendilepingu peatükis on otse sätestatud või sätte olemusest tuleneb, et seadusest kõrvalekaldumine ei ole lubatud, võib lepingupoolte kokkuleppel käesolevas peatükis sätestatust siiski kõrvale kalduda, kui agent vahendab või sõlmib lepinguid, mille esemeks on laevade prahtimine, sõiduks ettevalmistamine, varustamine või laevaga teostatav reisijavedu. Laeva sõiduks ettevalmistamine ja varustamine võiks VÕS § 691 mõttes olla eelpool märgitud laevaagendi kohustuste ühisnimetajaks, sest eespool loetletud andmete, teabe, dokumentide esitamine ja muude nõuete täitmine laevaagendi poolt on laeva Eesti vetes sõidu võimaldamise eelduseks.

MSOS § 7 p 15 järgi peab laevade agenteerimist tegeval ettevõtjal olema tegevusluba. Eespool märgitust tulenevalt peaks kaaluma laevaagentide tegevuslubade väljaandmise nõuete täiendamist, et kindlustada laevaagentide piisav kompetents.

Laevaagentide vastutuse õiguspärasus ja proportsionaalsus

Kehtivas õiguses sätestatud laevaagentide vastutusega seoses tõusetub küsimus, kuivõrd on põhjendatud laevaagendi osas kehtestatud sanktsioonid (rahatrahvid) ja nende suurus kõigi kehtivates õigusaktides sätestatud teadete ja andmete ebaõigsuse korral, kui laevaagent ei saa neid andmeid ise kontrollida ega kuskilt mujalt võtta, kui reeder või kapten neid talle ei edasta. Agendi tegevuse üldpõhimõtete järgi ei vastuta agent käsundiandja tegevuse ega tegevusetuse eest, st ka laevaagent ei peaks vastutama andmete, dokumentide ja muu teabe õigsuse ja korrektsuse eest, mida ta saab reederilt ametnikele ja andmebaasidesse esitamiseks. Laevaagendi vastutus on asjakohane, kui ta ekslikult edastab valeandmed vaatamata sellele, et talle on õiged andmed edastatud või kui laevaagent ei küsi reederilt või laeva kaptenilt vajalikke andmeid.

MSOS § 42 lg 5 alusel peab Eesti sadamast lahkuva ohtliku lastiga laeva reeder, kapten või laevaagent enne laeva lahkumist esitama VTA-le sama paragrahvi lõike 9 alusel kehtestatud korras teabe laeva ja ohtliku lasti kohta. MSOS § 42 lg 8 järgi peab aga laevaagent või tema puudumisel laeva kapten tagama teavitamisel edastatud lasti iseloomustava teabe õigsuse ja teabe õigeaegse edastamise. Selle sättega seoses tõusetub küsimus, kuidas laevaagent saab tagada ohtlikku lasti iseloomustava teabe õigsuse. Laevaagent saab lähtuda ainult temale lasti kohta edastatud dokumentides olevast informatsioonist, kuid kui see informatsioon on väär, siis agendil praktiliselt puudub võimalus kontrollida laeval oleva ohtliku lasti kogust ja selle ohtlikkuse iseloomu. MSOS § 42 lg 9 alusel kehtestatud majandus- ja kommunikatsiooniministri 14. juuli 2011. a määruse nr 74 „Ohtlikust lastist teavitamise kord“ § 9 lõikes 1 sätestatud teabe

osas on laevaagendil endal enamikel juhtudel praktiliselt võimatu tuvastada või kontrollida iga ohtliku osalasti kogumassi või kogumahtu, eraldi väljatoodavat lõhkematerjali koguse netomassi; iga ohtliku osalasti asukohta laevas; sihtsadama nime; andmeid kõigi laevas olevate ohtlike osalastide kohta vastavalt lasti vedamise viisile. Sellele vaatamata on laevaagendile pandud kohustus tagada ohtlikku lasti iseloomustava teabe õigsus. Märgitud teabe saab laevaagent, kas laeva kaptenilt, reederilt või vahel ka lasti saatjalt või nende poolt esitaud dokumentidest. Seega lähtub laevaagent MSOS § 42 lg 5 järgi nõutud ohtliku lasti teabe esitamisel teistelt isikutelt saadud andmetest ja dokumentidest. Küsimuseks jääb seega, kas ja kuidas saab laevaagent tagada selle ohtlikku lasti iseloomustava teabe õigsuse, nagu on nõutud MSOS § 42 lg-s 8. MSOS § 90 lg-d 1 ja 2 sätestavad lasti ohtlikkuse kohta ebaõige teabe edastamise eest küllaltki suured rahatrahvid. Nende näitega põhjal saab kahtluse alla seada laevaagendi vastutuse õiguspärasuse ja proportsionaalsuse, vähemalt selles konkreetnes olukorras. Sarnase küsimuse saab püstitada ka MSOS §-s 53³ (laeva saabumisest ja lahkumisest teatamine) sätestatud kohustuste ja § 90³ (laeva saabumisest ja lahkumisest teatamata jätmine ning teabe ja ülddeklaratsiooni edastamata jätmine) osas.

EMDE põhimääruse § 9 lg 1 sätestab andmete esitaja vastutuse, mis hõlmab ka laevaagente, kes peamiselt esitavad reederi nimel andmeid EMDE-sse. EMDE põhimäärusega ei saa kehtestada isikute vastutust. Laevaagentide vastutuse õiguspärasus ja proportsionaalsus seoses nende kohustuste täitmisega laevade agenteerimisel ei ole kehtiva õiguse järgi tasakaalus. See on probleemiks eelkõige olukordades, kus laevaagendi kohustuse korrektne täitmine sõltub vältimatult teistest isikutest, s.o laevaomanikust, reederist või laeva prahtijast. Laevaagentide vastutuse sätteid tuleb muuta selliselt, et nende õigused ja kohustused ning vastutus oleksid adekvaatsed ja proportsionaalsed.

TsÜS 8 ptk. sätestab esindamise põhimõtted. TsÜS § 116 lõike 1 järgi *võib esindaja tehingu teha otseselt esindatava nimel, samuti võib tehingu tegemine esindatava nimel tuleneda tehingu tegemisega seotud asjaoludest*. Selle sätte üks oluline mõte on see, et kui esindaja teeb teadlikult tehingu esindatava nimel, siis esindaja ei ole selle tehingu osapool ja ei vastuta selle tehinguga tekkinud kohustuste eest. Paragrahv sätestab reegli, mille kohaselt hakkab esindaja poolt esindatava huvides tehtud tehing esindatava suhtes kehtima üksnes juhul, kui esindaja on tehingu tegemisel tegutsenud esindatava nimel. Kui tehingu tegemisel ei ole esindaja tahe siduda oma tegudega kolmandat isikut (e esindatavat) väliselt äratuntav, saab tehingupooleks esindaja isiklikult ning tehingust tulenevad õiguslikud tagajärjed seovad esindajat, mitte esindatavat.³

Esindatava nimel tegutsemine eeldab, et esindajal on vastav esindusõigus. Laevaagentide puhul ei ole kahtlust, et nad tegutsevad laevaomaniku või reederi esindajana, sest laevaagendil endal ei ole vaja lootsiteenust või sadamateenust, vaid seda on vaja laevale, mis on Eestisse tulemas ja millega seoses osutab laevaagent laeva omanikule või reederile kohapeal vajalikke teenuseid. Tehingu tegemiseks teise isiku nimel ei ole vältimatult vajalik, et tehingu tegemiseks oleks isik, kelle nimel tehing esindaja poolt tehakse, tehingu teisele poolele (nimeliselt) teada. Piisav on see, kui teine pool teab, et tehing tehakse mõne teise isiku nimel. Tehingu teine pool võib seega nõustuda tegema tehingu teise isikuga, kelle nimi ja identiteet ei ole talle tehingu tegemisel teada. Tahe tegutseda tehingu tegemisel teise isiku nimel ei pea olema väljendatud otsese

³ I. Kull jt, Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Kommenteeritud väljaanne, Tallinn 2010, lk.349.

tahteavaldusega, vaid võib tuleneda ka tehingu tegemisega seotud asjaoludest ja olla väljendatud kaudse tahteavaldusega (vt. ka RKTko. 3-2-1-117-07 p.14).⁴

See põhimõte on sätestatud TsÜS § 118 lg-s 2 järgmiselt: *Kui esindajana tegutseva isiku avaldused või käitumine mõjutavad teist isikut mõistlikult uskuma, et esindajana tegutsevale isikule on antud volitus tehingu tegemiseks, ning esindatav teab või peab teadma, et isik tegutseb tema nimel esindajana ja talub selle isiku sellist tegevust, siis loetakse, et esindatav on volituse andnud.*

Seega laevaagendi kui laevaomaniku või reederi esindajana tegutsemist peavad laevale teenuseid osutavad kolmandad isikud eeldama. Seda toetab ka MSOS laevaagendi definitsioon (MSOS § 2 p 17), mille järgi on laevaagent juriidiline või füüsiline isik, kes esindab reederit. Sellest omakorda tuleneb esindamise üldpõhimõtete järgi (TsÜS 8. ptk.), et laevaagent kui esindaja ei vastuta esindatava laevaomaniku või reederi kohustuste eest, mis tekivad selle esinduse käigus.

TsÜS 8. peatükis sisalduvad sätted ei ole dispositiivsed ning nendest kõrvalekalduvate kokkulepete sõlmimine on lubatud üksnes ulatuses, milles 8. peatükis sisalduvad õigusnormid seadusest kõrvalekalduvate kokkulepete sõlmimist otseselt lubavad.⁵

Samas on laevaagent TsÜS-i esinduse üldpõhimõtetega vastuolus tehtud MSOS järgi (MSOS § 44² lg 6, MSOS § 50⁶ lg. 1) vastutavaks reederi kohustuste ja võlgade eest. Selline ebakõla ja kohati vastuolu ei soodusta õigusselgust ja ühetaolist arusaamist laevaagendi õigustest, kohustustest ja vastutusest. Seetõttu on vaja vastav regulatsioon kriitiliselt üle vaadata ja laevaagendi õigusliku staatuse suhtes vajalikud muudatused sisse viia.

Laevaagentide, ja üldse agentide, esindusõiguse puhul vaja teha vahet välissuhtel ja sisesuhtel, millede osas kohaldub erinev õiguslik regulatsioon. Sisesuhe on esindaja ja esindatava vaheline sisemine suhe, mida sageli reguleeritakse volituse ja/või lepinguga. Esindamise välissuhe on esindaja ja esindatava suhe kolmandate isikutega. TsÜS 8. peatükk reguleerib esindamisel tekkivat nn. välist suhet (*external relationship, Außenverhältnis*). Välise suhte all mõistetakse esindamise puhul esindatava ja kolmanda isiku, kellega või kelle suhtes esindaja vahendusel tehingut tehakse, ning esindaja ja nimetatud kolmanda isiku vahelisi suhteid.⁶

Laevaagendi kui esindaja välisesuhte reguleerimisele lisaks võiks kaaluda laevaagendi kui esindaja ning laevaomaniku või reederite kui esindatava vahelise sisesuhte reguleerimise vajadust. Põhjus seisneb selles, et laevaagendi ühekordne määramine laevaomaniku või reederi esindajaks on enamasti kiireloomuline ning vajalikud korrektsed volitused ja lepingud jäävad laevaagendi ja reederi vahel enamasti sõlmimata. Teiseks põhjuseks on see, et laevaagent esitab erinevate õigusaktide alusel väga palju olulist informatsiooni laeva, laevapere ja kauba kohta pädevatele ametitele, kuid vastava informatsiooni saab laevaagent, kas laevaomanikult, reederilt

⁴ I. Kull jt, Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Kommenteeritud väljaanne, Tallinn 2010, lk.350.

⁵ I. Kull jt, Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Kommenteeritud väljaanne, Tallinn 2010, lk.344.

⁶ I. Kull jt, Tsiviilseadustiku üldosa seadus. Kommenteeritud väljaanne, Tallinn 2010, lk.347.

või kaptenilt. Selle informatsiooni ebakorrektsuse eest võib kaasneda vastutus ja see on vajalik asjassepuutuvate isikute osas õigusaktidega ära reguleerida.

Euroopa Liidu ja teiste riikide õigus agentide osas

Direktiiv 86/653/EMÜ

Euroopa Liidu tasandil kehtib juba 18. detsembril 1986. vastu võetud Euroopa Ühenduste Nõukogu direktiiv 86/653/EMÜ füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate kaubandusagentide tegevust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (edaspidi “Kaubandusagentide direktiiv”)⁷.

Kaubandusagentide direktiivi art 1 lg 2 järgi on kaubandusagent direktiivi tähenduses “füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsev vahendaja, kellel on püsiv volitus pidada läbirääkimisi kaupade müügi või ostu üle teise isiku nimel, edaspidi “tööandja”, või pidada läbirääkimisi niisuguste tehingute üle või neid sõlmida selle tööandja nimel.”

“Füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsev” ei tähenda Kaubandusagentide direktiivi kontekstis selle kohaldamise piiramist Eestis tuntud “füüsilise isiku” ettevõtlusvormi suhtes (äriseadustiku § 3), vaid see tähendab, et vahendajana tegutsev agent peab olema tuvastatav kui *self-employed commercial agent* Kaubandusagentide direktiivi ingliskeelse versiooni art 1 lg 2 tähenduses. See tähendab, et agent peab vahendajana oma ülesannete täitmisel tegutsema iseseisvalt, eelkõige saama ise otsustada, mis viisil ja millal vahendamiseks sõlmitud lepingust tulenevaid kohustusi täita.

Seda kinnitab ka Kaubandusagentide direktiivi art 3, mis ütleb:

“3. Kaubandusagentiks ei loeta käesolevas direktiivis:

- isikut, kellel on õigus ametiisikuna võtta äriühingule või ühingule siduvaid kohustusi,*
- osanikku, kellel on seaduslik õigus võtta oma partneritele siduvaid kohustusi,*
- hoidjat, hoidjat/haldajat, likvideerijat või pankrotihaldurit.”*

Seega on direktiivi kohaldamisalast välistatud sellised vahendamise tegelevad isikud, kelle jaoks on vahendamine mingist muust õigus- või alluvussuhtest (nt töösuhe) tulenev kohustus või ülesanne.

Teise isiku, kelle nimel on kaubandusagentil püsiv volitus pidada läbirääkimisi kaupade müügi või ostu üle, Kaubandusagentide direktiivi eestikeelses versioonis “tööandjaks” nimetamine on veidi ebaõnnestunud, kuna võib tekitada segadust seoses Eesti siseriiklikus õiguses kehtiva alluvusliku töösuhte regulatsioonidega olukorras, kus Kaubandusagentide direktiiv kohaldub

⁷ Euroopa Ühenduste Nõukogu 18. detsember 1986 direktiiv füüsilisest isikust ettevõtjana tegutsevate kaubandusagentide tegevust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta (86/653/EMÜ), EÜT L 382, 31.12.1986, lk 17—21, eestikeelne eriväljaanne: Peatükk 06 Köide 001 Lk 177 – 181.

iseseisva ettevõtjana tegutseva kaubandusagendi suhtes. “Tööandjat” Kaubandusagentide direktiivi mõttes tuleks seega mõista kui “esindatavat” (kasutatud ka Kaubandusagentide direktiivi muudes artiklites, nt art 3 lg 1, art 4 lg 1 jj) või “käsundiandjat” Eesti õiguse kontekstis.

Teise olulise eeldusena Kaubandusagentide direktiivi kohaldamiseks tuleb tuvastada, et kaubandusagendil on püsiv volitus (ingl *continuing authority*) kaupade müügi või ostu üle teise isiku nimel läbirääkimiste pidamiseks. See eeldab, et kaubandusagendi ja esindatava suhe on kestav ja eelduslikult pikaajaline. Püsiva volituse sisu seletab ka art-s 2 kasutatud mitmuste vorm: “pidada läbirääkimisi niisuguste **tehingute** üle või **neid** sõlmida” ja art 3 lg-s 1 sätestatud kohustus: “Oma ülesandeid täites peab kaubandusagent hoolitsema esindatava huvide eest ning tegutsema kohusetundlikult ja heauskselt”.

Kaubandusagentide direktiivi kohaldamise kolmandaks põhitingimuseks on direktiivi kohaselt see, et kaubandusagent tegutseks vahendamisega, mis on seotud kaupade müügi või ostuga. Samas on Euroopa Kohus leidnud⁸, et teatud tingimustel võib Kaubandusagentide direktiiv olla kohaldatav ka selliste kaubandusagentide suhtes, kes peavad esindatava nimel läbirääkimisi või sõlmivad lepinguid, mis on seotud teenuste osutamisega. Selleks peab liikmesriik olema Kaubandusagentide direktiivi siseriiklikusse õigusesse üle võtnud selliselt, et seda on laiendatud ka teenuste osutamist vahendatavate kaubandusagentide suhtes. Kaubandusagentide direktiiv ei piira liikmesriigi õigust selliseid meetmeid teenuste osutamist vahendatavate kaubandusagentide kaitseks kasutada⁹ ning kui liikmesriik on Kaubandusagentide direktiivi kohaldamist laiendanud ka sellistele agentidele, kaitseb Kaubandusagentide direktiiv nende õigusi täpselt samamoodi nagu art 1 lg-s 2 nimetatud kaubaagentidel. Mitmed liikmesriigid on seda võimalust ka kasutanud, nt Holland, Saksamaa, Austria, Itaalia, Portugal, Hispaania, Prantsusmaa¹⁰. Samas on riike, kes on Kaubandusagentide direktiivi kohaldanud üksnes kaupade müüki ja ostmist vahendavate kaubandusagentide suhtes, nt Belgia, Kreeka, Luksemburg, Ühendkuningriik (Inglismaa, Šotimaa, Wales), Põhja-Iirimaa, Iirimaa, samuti Põhjamaad.¹¹ Seega tuleb arvestada, et kui liikmesriik on Kaubandusagentide direktiivi laiendanud ka teenuste vahendamise suhtes, peab kaubandusagendi ja esindatava õigussuhte hindamisel lähtuma ka Kaubandusagentide direktiivist.

Muus osas ühtlustab Kaubandusagentide direktiiv agendilepingu poolte õiguste ja kohustuste põhimõtteid, kaubaagendi tasu arvestamise aluseid, agendilepingu sõlmimise ja lõpetamise aluseid, sh hüvitise ja kompensatsiooni arvestamise korda agendilepingu lõppemise puhul.

Oluline on rõhutada, et Kaubandusagentide direktiiv käsitleb üksnes kaubandusagendi ja esindatava sisesuhtet ning ei käsitle küsimusi, mis jäävad nende omavahelisest suhtest

⁸ Case C-3/04 POSEIDON V. MARIANNE ZEESCHIP. ECLI:EU:C:2006:176. ECR 2006 I-02505.

⁹ EVALUATION OF THE COUNCIL DIRECTIVE ON THE COORDINATION OF THE LAWS OF THE MEMBER STATES RELATING TO SELF-EMPLOYED COMMERCIAL AGENTS (Directive 86/653/EEC) / REFIT EVALUATION. SWD(2015) 146 final, lk 7. Arvutivõrgus kättesaadav: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/11482/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>

¹⁰ Dr. Juris Ellen Eftestøl-Wilhelmsson, EC agency law and intermediaries in shipping, Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2006 (Part VII), lk 168. Arvutivõrgus kättesaadav: www.helsinki.fi/katti/english/EE-W_Publications/EE-W_SIMPLE_2006.pdf

¹¹ Samas, lk 169-170.

väljapoole¹². Agendile ei ole Kaubandusagentide direktiiviga pandud kohustust vastutada tema esindatava kohustuste eest, mis on tekkinud tehingutest, mida agent on läbi rääkinud või esindatava nimel sõlminud, ega kohustuste eest, mis tekivad esindataval seaduse alusel. Agendil on üksnes kohustus oma ülesandeid täites hoolitseda esindatava huvide eest ning tegutseda kohusetundlikult ja heauskselt (art 3 lg 1) ning “a) tegema asjakohaseid jõupingutusi tehingute läbirääkimiseks ja vajaduse korral tehingute tegemiseks, mis on talle antud ülesandeks teha; b) edastama oma esindatavale kogu tema valduses oleva vajaliku informatsiooni; c) täitma kõiki esindatava antud põhjendatud juhiseid” (art 3 lg 2). Võib väita, et kaubaagendile muude, agendilepingu väliste kohustuste panemine ei oleks Kaubaagentide direktiivi eesmärki arvestades põhjendatud, sest agendi esmane ülesanne ja roll on üksnes lepingute vahendamine ning talle ei saa tulla kohustusi sellistest õigussuhetest, mille pooleks ta ise ei ole. Agendi kohustused saavad olla ainult temaga agendilepingu sõlminud esindatava ees ja suhtes.

Direktiivi 86/653/EMÜ kohaldamine laevaagentidele

Laevandusvaldkonnas kohtab erinevaid vahendustegevusi, mis puudutavad laevade ostmist-müümist, laevade prahtimist, kaubavedu, laevade agenteerimist sadamates jne. Käesoleva analüüsi seisukohalt on asjakohane analüüsida Kaubandusagentide direktiivi võimalikku kohaldamist laevaagentide suhtes (*ship agent*, nimetatakse ka laevade sadamaagentideks – *port agent*, siin ei ole mõeldud laevaliiniagente, vt ülal ega ka laevade ostmise-müümise ja prahtimise maaklereid (nn. *shipbrokers*)).

Laevaomanik või reeder (teatud juhtudel ka kaubaomanik) valib endale laevaagendi, kelle ülesandeks on laeva “teenindada”, st tegeleda esindatava nimel laeva sadamasse saabumise, seal viibimise ning sadamast lahkumisega seotud erinevate tegevustega (lootsi tellimine, laeva varustamine kütuse, proviandi ja muu vajalikuga, meeskonnaliikmete, reisijate ja kauba osas nõutud andmete edastamine ehk nn teavitusformaalsuste täitmisega jms).

Üldiselt võib öelda, et kui laevaagendi kohustuste hulka kuulub kauba müügi ja ostmise vahendamine (nt laevale kütuse ja proviandi hankimine), võiks selline laevaagent selles osas vastata kaubaagendi mõistele Kaubaagendi direktiivi mõttes, kuna on selge, et laevaagendid on oma tegevuses iseseisvad. Laevaga seotud teenuste (nt lootsi tellimine, sadamateenused, laevaremont, teavitusformaalsuste täitmine) osas saaks Kaubaagentide direktiivi kohaldada juhul, kui liikmesriik on otsustanud Kaubaagentide direktiivi laiendada ka teenuste vahendamisele.

Siiski on vaja tuvastada Kaubaagentide direktiivi kohaldamise eeldus, mis ütleb, et kaubandusagendil peab olema püsiv volitus (ingl *continuing authority*) teise isiku nimel läbirääkimiste pidamiseks ja lepingute vahendamiseks (direktiivi art 1 lg 2). Näiteks laevaliini agendi puhul, kes on üldjuhul seotud mingi konkreetse laevaliini opereerijaga ja kes sisuliselt otsib kaupa ja kaubasaatjaid ning sõlmib laevaliini opereeriija nimel nendega kaubaveolepinguid, võiks tunnistada tema püsiva volituse olemasolu. Laevaagent ei tegutse aga laevaomaniku või reederi huvides püsivalt, kuna mõne reederi laev satub sadamasse ainult ühe korra ja ei pruugi sinna enam kunagi naasta või kui naaseb, siis sellise aja järel, mida ei ole võimalik pikalt ette ennustada. Sadamasse saabuval laeval on võimalik valida mitmete laevaagentide vahel ning

¹² Samas, lk 142-143.

reeglina on laeva agenteerimine oma olemuselt nõ ühekordne teenus, mis kestab laeva Eesti sisemerre ja sadamasse saabumisest laeva sadamast ja Eesti sisemerest lahkumiseni (kui laeva lootsimine lõpeb). Laevaagendil ei teki selle perioodi jooksul, isegi kui laev jääb mingil põhjusel sadamasse kauemaks kui on vajalik kauba laadimiseks-lossimiseks, püsivat volitust Kaubaagentide direktiivi mõttes ning sel põhjusel ei ole Kaubaagentide direktiivi kohaldamine laevaagentide (*ship agent, port agent*) suhtes sobiv, vähemalt mitte terves ulatuses.

Samas, kuna Kaubaagentide direktiiv on Euroopa Liidu tasandil peamine kommertsagentlust reguleeriv õigusakt, võiks direktiivi kohaldamisalast välja jäävate agendisuhete osas siiski järgida Kaubaagentide direktiivist tulenevat üldist agendilepingu olemust väljendavat põhimõtet, et agendile ei saa tulla kohustusi sellistest õigussuhetest, mille pooleks ta ise ei ole ning ta vastutab oma kohustuste täitmisel üksnes esindatava ees.

Ühendkuningriigi *The Commercial Agents (Council Directive) Regulations 1993*

Ühendkuningriigis jõustus 1. jaanuaril 1994. a kaubaagente puudutav õigusakt *The Commercial Agents (Council Directive) Regulations 1993*¹³ (edaspidi "UK Regulatsioon"), millega võeti siseriiklikusse õigusesse üle Kaubaagentide direktiiv. Ka UK Regulatsioon sätestab agendilepingu poolte õiguste ja kohustuste põhimõtted, kaubaagendi tasu arvestamise alused, agendilepingu sõlmimise ja lõpetamise alused, sh hüvitise ja kompensatsiooni arvestamise korra agendilepingu lõppemise puhul, jms.

Oluline on rõhutada, et UK Regulatsioon, nagu Kaubaagentide direktiivgi, käsitleb üksnes kaubandusagendi ja esindatava sisesuhet ning ei käsitle küsimusi, mis jäävad nende omavahelisest suhtest väljapoole. Agendile ei ole sellega pandud kohustusi vastutada tema esindatava kohustuste eest, mis on tekkinud tehingutest, mida agent on läbi rääkinud või esindatava nimel sõlminud, ega kohustuste eest, mis tekivad esindataval seaduse alusel. See on kooskõlas Kaubaagentide direktiiviga ning Ühendkuningriik on jätnud agentide vastutuse laiendamata.

Kuna laevaagentide tegevus on otseselt seotud laevade teenindamisega kaubandusliku meresõidu käigus ning selle kaudu kaubandusliku meresõiduga, siis sellest tulenevalt on sobilik laevaagentide õiguslikku staatust reguleerida KMSS-s. Eksperdi arvates tuleb laevaagentide õigused ja kohustused sätestada tasakaalus ja proportsionaalselt. Laevaagentidele tuleb tagada selgelt seaduse alusel merivõlgade üleminek, juhul kui laeva agent maksab reederile eest veeteetasud, lootsitasud ja sadamatasud, mis omavad merivõla staatust. Praegu kehtivate seaduste järgi on laevaagendi nõue reederile ja tema teenindatud laeva vastu tõlgendatav ainult merinõudena, mille tagatus merivõlga on küsitav ja vaieldav. Laevaagendile merivõlgade staatuse üleminek veeteetasude, lootsitasude ja sadamatasude maksmisel on põhjalikumalt käsitletud mereõiguse revisjoni laeva asjaõigusseaduse analüüsid ja vastavate seaduste väljatöötamise kavatsustes.

Koostaja: Indra Kaunis

¹³ The Commercial Agents (Council Directive) Regulations 1993, vastu võetud 07.12.1993, Arvutivõrgus, kättesaadav: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1993/3053/made>