

Kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus¹

Sisukord

- I. Probleem, sihtrühm ja eesmärk
- II. Hetkeolukord, uuringud ja analüüsid
- III. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused
- IV. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused
- V. Regulatiivsete võimaluste mõjude eelanalüüs ja mõju olulisus
- VI. Kavandatav õiguslik regulatsioon ja selle väljatöötamise tegevuskava

Sissejuhatus

Esmalt esitatakse käesolevas kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuses kasutatud konventsioonide, seaduste, rahvusvaheliste organisatsioonide ja erialaste terminite ning nende lühendite loetelu (tähestikulises järjekorras),:

- 1) BIMCO – Balti ja Rahvusvaheline Kaubandusliku Meresõidu Konverents (*The Baltic and International Maritime Conference*) kui organisatsioon, mis töötab välja ise või koostöös teiste rahvusvaheliste organisatsioonide või assotsiatsioonidega standardseid konossemente lastiveoks ja laeva kasutuslepinguid ehk prahilepinguid ning soovitab neid meretranspordis lepingupõhjadena kasutada (näidiseid vt : Documents used in Shipping. Nordisk Institut for Sjørett, Oslo, 2003, pp 300).
- 2) BUNKER 2001 - PUNKRIKÜTUSEREOSTUSEST PÕHJUSTATUD KAHJU EEST KANTAVA TSIVIILVASTUTUSE 2001. aasta rahvusvahelise konventsioon, jõustus Eesti suhtes 21. novembril 2008. a (RT II 2006, 14, 38);
- 3) CLC – 1992 – Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokoll (RT II 2004, 25, 103) ning vastavalt Protokollile artiklile 11 lg 2 loetakse konventsiooni aastaks 1992 (*IMO Protocol of 1992 to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969*; Eesti suhtes jõustus 6. augustil 2005. a;
- 4) CMR – Rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*) koos 5. juulil 1978. a võetud SDR protokolliga, Eesti ühines Vabariigi Valitsuse 9. märtsi 1993. a määrusega nr 61 (RT II 1993, 9, 8), jõustus Eesti suhtes 1. augustil 1993. a;
- 5) EMSA – Euroopa Meresõiduohutuse Amet (*European Maritime Safety Agency*);
- 6) Määrus nr 336/2006 – 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;
- 7) Määrus nr 392/2009 – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 392/2009 reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite kohta (määrusega kehtestatakse otsekohalduvaks 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsioon (koos IMO reservatsiooniga));
- 8) Määrus nr 1177/2010 – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004;

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

- 9) HR – Hamburgi reeglid 1978. a. ÜRO konventsioon kaupade veo kohta meritsi (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*), jõustunud 1. novembril 1992. a, osalisriike 34, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_rules.html
- 10) HVR – Haag-Visby reeglid, 1924. a. rahvusvaheline konventsioon mõnede konossementi puudutavate reeglite ühtlustamise kohta (*the International Convention on Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*), jõustunud 2. juunil 1931. a, Protokollid 1968 ja 1979 (<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>);
- 11) IMO – Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (ingl *International Maritime Organization*) Londonis, Eesti asutavas konventsioonis osalisriik alates 31. jaanuarist 1992. a (RT II 1992, 6, 85);
- 12) ISM Koodeks – meresõiduohutuse korraldamise rahvusvahelise koodeksi koos muudatustega (viimane versioon kehtib 1. jaanuarist 2015. a - ingl *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention; ISM Code*), mille kehtimist EL-i piires sätestab (EÜ) määrus nr 336/2006;
- 13) „Kaubanduslik meresõit“ – tegevus, mis on seotud laevade kasutamisega lasti-, reisijate-, pagasi- ja postiveoks, mere elus- ja muude ressursside ning merepõhja all asuva maapõue varade uurimiseks ja ammutamiseks, jäämurde-, pukseerimis- ja päästeoperatsioonideks ning teistel õiguspärastel eesmärkidel (KMSS-i § 2, RT I 2002, 55, 345);
- 14) KMSK – kaubandusliku meresõidu koodeks;
- 15) KMSS – kaubandusliku meresõidu seadus;
- 16) LaevaRS – laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadus;
- 17) LAÕS – laeva asjaõigusseadus;
- 18) LLMC – merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsioon (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*), jõustunud 1. detsembril 1986. a koos seda muutva 1996. a protokolliga (RT II 2002, 20, 88 ja RT II 31.01.2011, 6) – edaspidi „LLMC - 1996“;
- 19) MKM – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium;
- 20) MSOS – meresõiduohutuse seadus;
- 21) MerSÜS – merendusseadustiku üldosa seadus (väljatöötamisel);
- 22) MTöös – meretöö seadus;
- 23) NMC – The Norwegian Maritime Code (24 June 1994 no. 39 with amendments including Act 7 June 2013 no. 30). *Marius*, nr. 435, Sjorettsfondet, Nordisk institutt for sjorett, Universitetet i Oslo;
- 24) Norra õpik - *Thor Falkanger, Hans Jacob Bull, Lasse Brautaset*. Scandinavian Maritime Law. The Norwegian Perspective. Univesitetsforlaget. Oslo, 2004;
- 25) PAL 1974 – Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsioon ja 1976. a SDR Protokoll (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*), jõustus Eesti suhtes 1. oktoobril 2002. a (RT II 2002, 21, 92);
- 26) „Reeder“ - *reeder on isik, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel ning on kantud vastavasse laevaregistrisse. Reederina käsitatakse ka isikut, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile (vt KMSS § 68); samas Norra kaubandusliku meresõidu koodeksi (edaspidi - NMC) ingliskeelse trükise eessõnas termin „reder“ või „rederi“, millel ekvivalentne ingl vaste puudub, tähistab vaid laeva omanikku või laevapereta prahtijat, mitte laeva valdajat ajaprahi- või reisiprahilepingu alusel;*
- 27) RES – rahvusvahelise eraõiguse seadus;
- 28) RR – Rotterdami reeglid, 2009. a. konventsioon lepingutest kaupade rahvusvaheliseks veoks täies ulatuses või osaliselt meritsi (*the Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*), hetkel ei ole jõustunud, http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/2008rotterdam_rules.html ;
- 29) SadS – sadamaseadus;
- 30) LLMC – merinõuete korral vastutuse piiramise 1976. aasta konventsioon (*Convention on*

Limitation of Liability for Maritime Claims), jõustunud 1. detsembril 1986. a koos seda muutva 1996. a Protokolliga (RT II 2002, 20, 88 ja RT II 31.01.2011, 6);

31) SALVAGE – [Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon, mis on sõlmitud 1989. a 28. aprillil Londonis \(International Convention on Salvage; RT II 2001, 19, 102\)](#), jõustus Eesti suhtes 31. juulil 2002. a;

32) KMSS seletuskiri – Seletuskiri kaubandusliku meresõidu seaduse eelnõu juurde ([file:///C:/Users/Sülearvuti/Desktop/kmss%20seaduse%20eelno%20koos%20seletuskirjaga%20algne%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Sülearvuti/Desktop/kmss%20seaduse%20eelno%20koos%20seletuskirjaga%20algne%20(1).pdf));

33) VTA – Veeteede Amet;

34) VÕS – võlaõigusseadus;

35) UNCITRAL – ÜRO Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjon (*United Nations Commission on International Trade Law*), vt www.uncitral.org;

36) UNCLOS – 1982. a ÜRO mereõiguse konventsioon (*United Nations Convention on the Law of the Sea*), jõustunud 16. novembril 1994. a, Eesti võttis ühinemisseaduse vastu 31. mail 2005. a, sai osalisriigiks 26. augustil 2005. a – RT II 2005, 16, 48 (mitteametlik tõlge);

I. Probleem, sihtrühm ja eesmärk

1. Probleemi kirjeldus ja selle tekke põhjus

Käesoleva mereõiguse revisjoni üldeesmärgiks on sisuliselt ja süsteemselt analüüsida kehtivat merenduse valdkonna seaduste süsteemi ning analüüsi tulemusena välja pakkuda muudatused ja täiendused selle valdkonna seaduste ja süsteemi osas, et vältida vastuolusid seadustes ja suurendada õigusselgust.

KMSS regulatsiooni osas võib välja tuua järgmised puudused:

1.1. Esimene probleem seisneb selles, et kaubandusliku meresõidu õigust on siiani reguleerimas kaks õigusallikat: a) kaubandusliku meresõidu seadus (edaspidi – KMSS), mis võeti vastu 2002. a 5. juunil ja jõustus 1. oktoobril 2002. a, samanimelisest koodeksist eraõiguslike normide eraldamise ja nende revisjoni teel ning b) kaubandusliku meresõidu koodeks (edaspidi -KMSK), mis võeti vastu 1991. a 9. detsembril ja jõustus 1. märtsil 1992. a) ja mille 372-st paragrahvist on eelnimetatud eraõiguslike normide eraldamisel alles jäänud 29 avaliku õiguse regulatsiooni sisaldavat paragrahvi. Pärast KMSS-i jõustumist 1. oktoobril 2002. a jäid osaliselt kehtima ning kehtivad tänapäevani KMSK peatükid 1, 2, 3, 6 ja 2. jaanuaril 2011. a lisandunud peatükk 24 „Vastutus“, kusjuures kehtima jäänud paragrahvidesse on 15 aasta jooksul 15 korda muudatusi sisse viidud. Loogiliselt pärast tsiviilõiguses oluliste aktide vastuvõtmist – VÕS võeti vastu 26. septembril 2001. a, TsÜS ja RES 27. märtsil 2002. a (kõik need jõustusid ühel ajal – 1. juulil 2002. a) võeti 5. juunil 2002. a vastu KMSS. KMSK-st eraõiguslike normide väljavõtmisega muutus see koodeks suures osas kasutuskõlbmatuks nii oma sisu (sest teatud hulk koodeksi sätteid jäi ajale ja kaasaegse mereõiguse õiguse nõuetele jalgu) kui ka suure hulga sisse viidud formaalsete paranduste pärast.

MKM-i korraldatud riigihanke nr 176195 „Mereõiguse revisjoni läbiviimine” tulemusel moodustatud mereõiguse revisjoni töögrupp koosseisus Indra Kaunis (juhataja), Heiki Lindpere ja Indrek Nuut on analüüsi tulemusena jõudnud arvamusele, et KMSK kuulub täielikult kehtetuks tunnistamisele ning kehtiva jäävad normid tuleb üle viia väljatöötamisele tulevas MerSÜS-s, KMSS-s või mõnes teises merenduse valdkonna seaduses. KMSS-i sätted tuleb aga üle vaadata ning õigusloome protsessis tekkinud lüngad ja ebatäpsused kõrvaldada ilma, et oleks vaja teha struktuurseid muudatusi kogu seaduses.

1.2. Teine lahendamist vajav probleem seisneb selles, et KMSS-i jõustumisest kuni tänaseni ja ka enne seda on Eesti ühinenud mitmete rahvusvaheliste konventsioonidega või neid muutvate

protokollidega, milledega võetud kohustused vastavalt põhiseaduse §-le 123 lg 2 kuuluvad kohaldamisele olenemata vastuolule mingi siseriikliku õigusaktiga. Sellisteks KMSS-ga seotud konventsioonideks on BUNKER 2001, CLC – 1992, PAL 1974, LLMC ja SALVAGE.

Käesoleva VTK alguses esitatud konventsioonide jm loetelus on ära toonud merenduses väga oluline ISM koodeksi, mida on KMSS-s kasutatud vaid ühel korral, §-s 68 seoses reederiga legaalseadusega. Seda muudeti kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadusega (vastu võetud 15.05.2013; jõustus 09.06.2013. a; RT I, 30.05.2013, 4), lisades definitsioonile alljärgneva: „*Reederina käsitatakse ka isikut, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusala korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile.*” Ekspertide analüüs on aga viinud seisukohale, et taoline „reeder” mõiste laiendamine 7. ptk §-s 68 vastutuse käsitlemisel ei ole asjakohane ning allpool on jõutud järeldusele, et „reeder” mõistet ei tuleks KMSS-s üldse kasutada. Seega puudub vajadus KMSS-s viidata ISM-koodeksile nagu ka määrusele nr 336/2006, sest õigeks tuleb pidada nende viitamist MSOS-s.

Need konventsioonid, nagu ka järgnevalt nimetatud kolm KMSS-ga seotud EL-i otsekohalduvat määrust, tuleb üheltpoolt õiguselguse saavutamiseks nimetada KMSS-i §-s 3 „Seaduse kohaldamine”. Teiselt poolt, seoses nende määruste otse kohaldamisega ja täpse nimetamisega üldsätetes (koos üldviitega reservatsioonidele, kui Eesti on neid teinud ja muutvatele protokollidele, millega Eesti on ühinenud või ratifitseerinud) puudub edaspidi seaduse tekstis vajadus määruse konkreetsete õigusnormide dubleerimiseks. Pärast Euroopa Liiduga ühinemist mais 2004. a on vastu võetud mitmeid asjasse puutuvaid kaubanduslikku meresõitu puudutavaid õigusakte, millede suhtes kahjuks ei leia KMSS-i kohaldamise §-s 3 ühtegi täpset viidet, mis on aga õiguselguse saavutamisel rahvusvaheliste kohustuste osas vajalik ning aitaks ära hoida nt EL määruse sätete dubleerimist seaduses. Need määrused on:

- Nõukogu määrus (EMÜ) nr 3577/92, 7. detsember 1992, teenuste osutamise vabaduse põhimõtte kohaldamise kohta merevedudel liikmesriikides (merekabotaaž), mis sätestati kehtetuks tunnistamisele kuuluvas KMSK §-s 3 alles 2011. a [RT I, 22.12.2010, 1 - jõust. 02.01.2011];
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1177/2010, 24. november 2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 392/2009, 23. aprill 2009, reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral.

Siin tõusetub kõrvalprobleemina PAL 1974 2002. a protokolliga ühinemise küsimus. Kuid mitte ainult, sest lahendamata on jäänud Eesti suhtumine EÜ määruse nr 392/2009 artiklis 2 „Reguleerimisala” antud liikmesriigi õigusesse, mis kõlab järgmiselt: „*Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada kõigi ühe liikmesriigi piires toimivate merevedude suhtes.*” Selle õiguse sätestamine tuleneb sellest, et nii PAL 1974 koos 2002. protokolliga kui ka määrus ise kohalduvad rahvusvaheliste reisijatevedude suhtes, jättes hõlmamata kabotaaži. Pakutud õiguste kasutamise suhtes tuleb võtta seisukoht.

1.3. Järgnevate probleemide ring tuuakse esile KMSS-i peatükkide kaupa ilma analüüsist tulenevate korrektuuri nõudvate pisivigade või terminoloogiliste ebatäpsuste väljatoomist järgnevalt:

1.3.1. Peatükis I „ÜLDSÄTTED” on revisjoni töögrupil lisaks eelpool toodud p-s 1.2 esitatud probleemiga tekkinud rida märkusi ja parandusettepanekuid nii § 3 kui ka § 2 osas, milledest §-s 2 sätestatud kaubandusliku meresõidu mõiste eelistatav määratlus võib kujuneda pärast VTK esimest avalikku arutelu.

Teiseks, KMSS-i § 3 lg 3, mis sätestab, et „*kaubandusliku meresõidu seadus ei laiene laeva asjaõiguslepingutele*”, tuleb kehtetuks tunnistada kui mittevajalik ja asendada revideeritud KMSK §-ga 3, mis puudutab õigusi kabotaažiks.

Kolmandaks, kui lugeda tähelepanelikult KMSK §-i 3 „*Vedu ja pukseerimine ning muude teenuste osutamine ainult Eesti Vabariigi (edaspidi Eesti) sadamate vahel või sadama akvatooriumil või väljumisega Eesti sadamast ja sisenemisega samasse sadamasse toimub Eesti ja Euroopa Liidu liikmesriigi ning Euroopa Majanduspiirkonna lepingu osalisriigi riigilipu all sõitvate laevadega,*” siis näitab analüüs määruse (EMÜ) nr 3577/1992 mõtte mittetäielikku sätestamist. Nimelt, viide reguleerimisalale „*ainult Eesti Vabariigi (edaspidi Eesti) sadamate vahel või sadama akvatooriumil või väljumisega Eesti sadamast ja sisenemisega samasse sadamasse*” on põhimõtteliselt korrektne, kuid ei teadvusta seda, et meretransporditeenus kabotaažis kõikides EL liikmesriikides on vaba kõikidele EL-i laevaomanikele (vt määruse artikkel 1 lg 1).

Neljandaks, ekspertidel on ettepanek kombineeritud vedude osas: KMSS § 3-s tuleb eraldi lõikes esitada kombineeritud lastivedude ja kombineeritud reisijateveo puhul, et meritsi veolõigu korral on KMSS-i suhtes VÕS-i 42. ptk-s sätestatu ülimuslik.

1.3.2. Peatükis 2 „LASTIVEDU” :

a) Tuleb jätkata senist praktikat, kus KMSS-i ptk 2 on üles ehitatud HVR põhiselt nii nagu enamikes mereriikides. Samas on analüüs toonud välja KMSS-s mitmeid kõrvalekaldeid HVR-st, mis vajab korrektuuri, nagu näiteks:

- KMSS-i §-s 26 nimetatud vastutusest vabastavate asjaolude loetelu ei ole täpne rahvusvahelise praktika järgimisel ja eriti tähtis on see § 26 lg 1 p 1 puhul, kui meretranspordile ainuomase ja HVR reeglites artiklis IV lg 2 „a” toodud inimliku eksituse sätestamisel. Esiteks, on puudulik isikute loetelu, kelle teod või eksimused on vastutusest vabastamise aluseks ning teiseks, nende teod või tegevusetus on seotud vaid laeva juhtimisega, mida mõistetakse tavaliselt navigeerimisena, kuid pole lisatud „laevasõidu korraldamist”. Teiste riikide praktikast võime tuua näitena mõningaid erandeid: esiteks, Norra, kus taoline vastutusest vabastamise alus ei kohaldu kabotaažis², või Saksamaa, kus viimase kaubandusliku mereõiguse reformi käigus 2013. a loobuti selle õigusliku aluse sätestamisest seaduses (vt Saksa kaubanduskoodeksi HGB 5. raamat § 512 lg 2³), kuid lastiveolepingu pooltel on jäetud vabadus individuaalselt sellises vabastuses ikkagi kokku leppida ja niiviisi konossementi ka sisse märkida;

- Mis puudutab vedaja tsiviilvastutust lasti hilinenud kohaletoimetamise eest, siis niisugusel juhul, kui vastutuse aluseks on ainult hilinemise fakt, peaks tegu olema leppetrahviga, mitte aga pelgalt vedaja vastutuse piirmäära kehtestamisega. Samas peab lepingupooltele jääma õigus kokku leppida kindlas veotähtajas ning vedaja vastutuses selle tähtaja rikkumise korral.

b) KMSS-i §-des 4, 6, 7, 8, 11 ja 13 esinevad üksikud väikesed puudused, millede puhul piisab nende osas sätete suhteliselt lihtsast täiendamisest või redigeerimisest. Nende osas tehtavad ettepanekud esitatakse VTK punktis 3.

² NMC § 276 sätestab lõigetes 1 ja 3 järgmist: **Section 276 Loss due to nautical fault and fire.**

(1) *The carrier¹ is not liable if the carrier can show that the loss resulted from: 1) fault or neglect in the navigation or management of the ship, on the part of the master, crew, pilot or tug or others performing work in the service of the ship, 2 or 2) fire, unless caused by the fault or neglect of the carrier¹ personally. ...*

(3) *The burden of proving that proper care was taken rests on the carrier. The present Section does not apply to contracts for carriage by sea in domestic trade in Norway.*

³ See säte lubab tegelikult HVR-st kõrvale kalduda järgmiselt: „(2) *Notwithstanding the provisions under paragraph (1), however, the pre-worded terms of contract may stipulate the following:*

1. That the carrier is not responsible for any fault or neglect on the part of its servants or of the ship's company, insofar as the corresponding damage was caused in the course of steering or otherwise operating the ship, or was caused by fire or explosion on board the ship and the measures taken were not predominantly for the benefit of the cargo.”

c) KMSS-i § 17 „Mere- ja lastiveokõlblikkus” sisaldab olulist viga HVR-i vastava sätte tõlkimisel. Nimelt, ingl *due diligence* on tõlgitud kui kohustus „hoolitseda”, mis on palju ebamäärasem kui reeglites kehtestatud nõue näidata üles „nõutavat hoolsust”, mis toob kriteeriumiks nii rahvusvaheliselt kehtestatud reeglid kui ka hea merepraktika.

d) KMSS-i § 18 „Lastimine tekile” on jäänud puudulikuks selles aspektis, et ei sisalda mingeid õiguslikke järelemeid juhtudel, kui vedaja on lastinud kauba tekile ilma selle omaniku nõusolekuta ja sellest on tekkinud kaubakahju. Kuigi HVR ei sisalda reeglit „*deck cargo*” kohta, siis nii Norra koodeks kui ka Saksamaa HGB 5. raamat näevad sellisel juhul lastiveo lepingut rikkudes ette esiteks, vedaja vastutuse kahju eest ja teiseks, et vedaja on kaotanud vastutuse piiramise õiguse.

e) Probleeme leiab ka KMSS-i § 23 „Kauba üleandmine” ja § 24 „Pandiõigus” lg 2 koostoimes, millest võib järeldada, et vedaja pandiõigus pole alati tagatud, sest on loogiline järeldada, et vedaja valdus kauba suhtes lõpeb, kui ta on, kas ladustanud kauba või andnud selle vastutavale hoiule sadamas. Segadust antud küsimuses süvendab ka § 24 lg 2 esimese ja teise lause sisuline konflikt, sest esimene lause väidab, et „*pandiõigus kestab seni, kuni kaup on vedaja valduses*”, kuid teine lause väidab eelnevale vastupidiselt: „*Pandiõigus kestab edasi ka pärast kauba üleandmist saajale, ..*”. Ilmselt on siin vajalik õigusselgus luua. Peale selle on ekspertide arvates liiga lühike 3-päevane tähtaeg hagi esitamiseks kohtusse selleks, et pandiõigus säiliks. Saksa koodeksi § 495 lg-s 3 on taoliseks tähtjaks sätestatud 10 päeva.

f) Seoses konossementidega saab välja tuua viis probleemi.

Lastiveo praktikas eristatakse kahte tüüpi konossemente: a) Norras, näiteks, NMC § 294 lg 1 ja 2: „vedamiseks kaup vastu võetud” (ingl *received for shipment*) ja b) „kaup lastitud” ja sisuliselt vedamiseks valmis (ingl *shipped*) ning Saksa HGB 5. raamatu § 513 lg 1: a) „*received for shipment*” ja b) „*on-board*” konossement, mis tuleneb praktilisest vajadusest. KMSS aga sisaldab § 38 lõikes 1 viidet sellele, et konossement tõendab kauba vastuvõtmist vedamiseks nagu ka § 39 „Konossementi väljastamine” lg 1 (*Vedaja peab pärast kauba vastuvõtmist väljastama saatja nõudel konossementi*) ning lg 3 sätestab, et „*Kui konossementis ei ole märgitud teisiti, tõendab konossement, et vedaja on konossementis nimetatud kauba vastu võtnud ja laevale lastinud.*” Siin on siiski tegemist teatud selgusetusega, sest ei saa aru, kas konossemente tuleb välja anda kaks korda, kui üks tähendab kauba vastuvõtmist ja teine lisaks ka laevale lastimist. See oleks äärmiselt ebaloogiline ja kulukas. Norra ja Saksamaa seadusandjad on küsimuse reguleerinud selliselt, et kui konossement on välja antud enne laevale lastimist, siis hiljem tehakse sellele annotatsioon (seletav märge), millal ja missugusele laevale on kaup vedamiseks lastitud. Lähtuvalt teiste riikide praktikast tuleb asjakohane õigusselgus luua ka KMSS-s.

KMSS-i § 41 analüüs näitab, et oluline osa regulatsioonist on puudu, sest vedaja esindaja kohustus teha konossementidele enne allakirjutamist vajalikke märkusi lasti ja selle pakendi seisukorra kohta on sätestatud pelgalt õigusena. Esiteks, peab vedaja kasutama mõistlikke vahendeid ja võimalusi, et kontrollida lasti ja selle konditsiooni ning tegema ka kahtlustuste korral vajalikud, teda võimalike pretensioonide eest kaitsvaid märkusi konossementil. Märkuste puudumisel kehtib presumpatsioon, et kaubad on nii nagu konossementil kirjas ja „heas konditsioonis”. Muidugi on saatjal soov, et vedaja väljastaks *puhta* konossementi, st ilma märkusteta (nt taara vigastuste või kauba konditsiooni ja reisi vältel eeldatava kestmise kohta), kuid vedaja peab seisma oma huvide eest ning need märkused aitavad tal saaja nõuete korral panna süü kaubakahju eest saatjale kasvõi osaliselt. Teiseks, arvestades taoliste märkuste olulisust ning kõiki võimalikke õiguslikke tagajärgi, ei saa nõustuda, et nende tegemise kohta §-i 41 lg 3 esimeses lauses kasutatakse terminit „võib” - õige on termin „peab” ja vastavalt tuleb seadust ka muuta. Ekspertide arvamus kontrollimiseks antud küsimuses võib vaadata ka Saksa HGB 5. raamatu §-i 517 „*Evidentiary effect of the bill of lading*” kahte lõiget.

KMSS-i § 44 „Läbiv konossement” on nii sisult puudulik kui ka ebaselge ja vajab revideerimist. Säte käsitleb lastivedu konossementi alusel, „milles on märgitud, et kaupade vedu viiakse läbi rohkem kui ühe vedaja poolt”. Kuid sellest ei selgu, kas kõik erinevad vedajad on vaid meritsi vedajad või ka teiste veoliikide vedajad. Läbiv konossement (ingl *through bill of lading*) väljastatakse sellisel juhul, kui teiseks või enamaks vedajateks on samuti laevad – seda peaks kajastama ka paragrahvi esimene lõige. Selline vedu võib ette tulla nt lastiveos, kus suur konteinerlaev toob konteinerid üle ookeani, näiteks New Yorgist või Shanghaist Rotterdami ning sealt väikse jaotuslaevaga (ingl *feeder ship*) jätkub veoteenus teise vedaja poolt Tallinnani. Just sellisena käsitletakse „läbivat konossementi” kui **lasti** vedu laevadega toimub meritsi mitme vedaja poolt. Teiseks, paragrahvi teise lõikesse tuleb lisada täiendav lause, mis lubab erinevatel meritsi vedajatel kokku leppida solidaarses vastutuses ning seda konossementis ka märkida, sest reeglina vastutab läbiva konossementi korral selle väljastaja kaubahuvi ees ainult kaubakahju eest, mis põhjustati kaubale tema valduses oleku ajal. Kui aga toimub kaupade vedu erinevate transpordiliikidega ühtse veolepingu alusel teostatud veona, siis ei ole enam VÕS-i kohaselt tegu lastiga, vaid **veosega** ja **kombineeritud veoga**, mille tõendamiseks antakse välja „*combined transport document*”.

Vaatamata sellele, et KMSS-i § 45 „Kauba üleandmine ja konossementi tagastamine” antud küsimust detailselt käsitleb, tuleb §-i 38 lg 1 lause viimane osa pärast koma sätestada alljärgnevalt: „kes esitab ja tagastab konossementi ning on vastavalt konossementidele õigustatud kaupa vastu võtma.” Lasti üleandmine just konossementi originaali vastu on üks selliseid kohustusi, mida vedaja peab igal juhul teadma ja selliselt käituma. Tegusõna „tagastab” lisamine on vajalik, et sätte mõte oleks täielik ning õigusselgus tagatud.

Peale selle puudub tänapäevane lähenemine konossementidele – st nende väljaandmine elektrooniliste dokumentidena. Üldiselt öeldes võib elektrooniliste transpordidokumentide laiem kasutamine võtta veel aastaid, sest põhiliseks probleemiks nende kasutamisel rahvusvahelise kaubanduse tarbeks on konossementi kui väärtpaberi replikatsioon, kaupade valdusega seotud probleemid ja pankade ignorantsus. Selles küsimuses edasiliikumiseks tuleb §-i 38 täiendada lg-ga 5, mis lubaks lastiveolepingu poolte otsesel nõusolekul vedajal väljastada ka elektrooniline konossement, mida võrdsustatakse kirjaliku ja allkirjastatud dokumendiga tingimusel, et kohaldatakse rahvusvaheliselt aktsepteeritud reegleid elektroonilise konossementi kohta, millega privaatsus ja dokumendi autentsus ning ülestähendatu puutumatus on igal ajal tagatud. Eeskuju võib siin võtta Saksamaal 2013. a kevadel toimunud kaubandusliku meresõidu õiguse reformist⁴ ja anda vastav volitusnorm nt Vabariigi Valitsusele.

1.3.3. Peatükis 3 „TŠARTERVEDU” :

a) on revisjoni töögrupp detailse analüüsi tulemusena jõudnud järeldusele, et nii selle ptk pealkiri kui ka §-s 49 sätestatud üheks reisiks mõeldud prahilepingu (s.o eestipärane termin laeva kasutusse andmise lepingu kohta) määratlus on ekslik ja ebaõnnestunud. KMSS-i eelnõu autorid pole aru saanud lastiveolepingu ja reisiprahilepingu erisusest ning on neid samastanud. See on kaasa toonud vajaduse ka kogu peatüki tõesises revideerimiseks, sest eelnevale ebaõigele käsitlusele lisaks on peaaegu kõigis sätetes, mis peaksid reguleerima reisiprahilepingu poolte vahelisi õigussuhteid, väärtalt õiguste ja kohustuste kandjateks esitatud isikuid, kes pole laeva reisiks kasutusse andmise

⁴

Section 516 „Bill of lading format; authorisation to issue statutory instruments”

(2) *An electronic record having the same functions as a bill of lading shall be deemed equivalent to a bill of lading, provided that the authenticity and integrity of the record are assured at all times (electronic bill of lading).*

(3) *The Federal Ministry of Justice is hereby empowered to determine by regulation, issued in agreement with the Federal Ministry of the Interior and not requiring the consent of the Federal Council (Bundesrat), the details of issuing, presenting, returning and transmitting an electronic bill of lading, as well as the particulars of the process of posting retroactive entries to an electronic bill of lading.*

lepingu osapoolteks. Niiviisi on laeva prahileandja asemel kasutatud terminit „vedaja” ning prahtija kui laeva kasutusse võtja asemel mõistet „saatja”.

Ebamäärane ja juriidiliselt kõlbmatu termin „tšarterveoleping” tuleb asendada mõistega „**reisiprahileping**”, mis on kirjalik prahileping, mille kohaselt prahileandja võimaldab laeva veoruumi kasutamise kaupade vedamiseks kas üheks või mitmeks kindlaks määratud reisiks konkreetse laevaga ja prahtija kohustub maksma prahiraha, mis lepatakse kokku reisipõhiselt.

Võib kindlalt väita, et KMSS-i eelnõu seletuskirjas p 4.3 ja 3. peatükis tehtud põhiveaks on lastiveolepingu samastamine reisiprahilepinguga. Seda vastuolulist ehk sisulist viga iseloomustab järgmine lõik seletuskirjast: „Oma põhitähenduselt tähistab tšarterleping/tšartervedu rahvusvahelises merendusterminoloogias veolepingut, mida tavalisest lastiveolepingust eristab asjaolu, et tšarterveo puhul pole vedaja kohustus määratud mitte üksikute kaupade vedamise kohustusega (tükiveoleping) vaid laeva veoruumi kasutusvõimaluse tagamisega. Ehki praktiliselt on valitsevamaks veolepingu liigiks tükiveoleping e lastiveoleping, sisaldavad paljude riikide kaubandusliku meresõidu alased seadused ka ruumveolepingute e tšartervedude regulatsiooni. Eelkõige kehtib see Skandinaavia riikide unifitseeritud merekoodeksite kohta, mille eeskujul on välja töötatud ka eelnõu tšarterveolepingu regulatsioon.”.

Laevu prahitakse, st antakse prahtijale (ingl *charterer*) kasutada praktikas kolmel viisil:

1) reisiprahileping (ingl *voyage charter party*), kus prahileandja kohustuseks ei ole lastivedu, vaid ta annab kindla veoruumi või kogu laeva kandevõime prahtijale kasutamiseks ühe või mitme reisi jaoks, kusjuures prahiraha maksmine toimub reisipõhise arvestusega ning prahileandja jaoks omandab erilise tähtsuse laeva seisuaeg lastimise ja lossimise ajal. Reisiprahilepingu teiseks pooleks on prahtija (lisaks prahileandjale), kes võib kuid ei pruugi olla lasti omanik, kohustub tooma veoks kohale kauba ning olenemata sellest, kas ta täidab selle kohustuse 100%-lt või mitte, maksab ta kokkulepitud prahiraha täies ulatuses (maha arvestamisele kuulub prahiraha, mille vedaja võib teenida vaba ruumi kasutades teiste isikute kauba veoks). Prahiraha vedamata kauba eest kutsutakse siinjuures „surnud prahiks” (ingl *dead freight*). Sealjuures laeva kasutamise ajaline risk lastimise ja lossimise ajal lasub prahtijal, mis tähendab, et kokku lepatakse kindlas seisuajas (ingl *laytime*) ning selle ületamisel tuleb reeglina prahtijal maksta kokkulepitud tariifi alusel üleseisuaaja eest (ingl *demurrage*) või kiiremal lastimisel või lossimisel prahileandjal preemiat prahtijale (ingl *despatch*) ajavõidu eest;

2) ajaprahileping (ingl *time charter party*) on selline laeva tähtajaline prahtimine, kus laeva omanik või laevapereta laeva prahtija kui prahileandja annab laeva kasutada prahtijale kindlaks määratud tähtajaks koos laevaperega ning prahiraha arvestus toimub kokkulepitud päevatariifi alusel, maksmine aga ettemaksuna reeglina kuu kaupa;

3) laevapereta laeva prahileping (ingl *bareboat charter party*), kus laeva omanik annab kindlaksmääratud tähtajaks ja paarikuulise deposiidi (tagatise) saamise korral laeva ilma laevapereta üle prahtijale (ingl ka *demise owner*), kes asub tegelikult täitma kõiki kohustusi ja kandma kõiki riske, mis kuuluvad laeva omanikule. Prahiraha arvestus käib samuti kui ajaprahilepingu puhul kokkulepitud päevatariifide alusel, maksmine samuti ettemaksuna reeglina kuu kaupa.

Tuleb märkida, et laevade prahtimisel nii reisiprahilepingu kui ka tähtajalise prahtimise lepingu alusel (vt KMSS-i ptk 5) puuduvad rahvusvahelised konventsioonid või reeglid ning reguleerimist vajavad küsimused on lepingupooltele tasakaalustatult sätestatud reeglina BIMCO poolt aktsepteeritud standardsetes lepingutes erinevate koodnimetustega. Reeglina on need tüüpprahilepingud läbiräägitavad ja dispositiivse iseloomuga (lepingupooltel on võimalus teisiti kokku leppida), v.a mõned imperatiivsed erandid, mis on sätestatud siseriiklikus õiguses.

Enimkasutatud reisiprahilepinguks üldkaupadele on BIMCO „GENCON” Charter (versioonid aastatest 1976 või 1994).

b) KMSS-i § 49 sõnastus ei ole mitte ainult sisulist ebakorrektnes, vaid põhjustab ka reisiprahilepingule lastiveolepinguna käsitlemise puhul käibemaksu lisamise kohustuse, samas kui kasutuslepingu puhul on käibemaksuseaduse § 16 lg 4 p 6 kohaselt käibemaksu suurus 0%. nimetatud sätte sõnasõnalise tõlgenduse puhul peaks reisiprahilepingu, mis KMSS § 49 järgi on lastiveoleping, tasule lisama käibemaksu, mille siis välismaine laeva prahtija peab kinni maksma. Seetõttu on Eesti reederitel olnud probleeme oma laevade väljaprahtimisel, sest tema prahitasu koos 20% käibemaksuga ei ole rahvusvahelisel laevandusturul konkurentsivõimeline. Lastiveolepingu tasu ja prahiraha maksustamine ei ole käesoleva analüüsi eesmärk ning seetõttu ekspert tasude maksustamise analüüsiga ei tegele. Siiski illustreerib see näide seda, et sisuliselt vale termini kasutamine ja tšarterveolepingu võrdsustamine lastiveolepinguga võib tekitada reederitele probleeme.

c) Kõigest eeltoodust lähtuvalt tuleb KMSS-i 3. ptk ja eriti §-i 49 kolmas lause, mis sätestab, et „Tšarterveolepingule kohaldatakse lisaks käesolevas peatükis sätestatud lastiveolepingu kohta sätestatud, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti” (ilma konkreetseid sätteid nimetamata) kehtetuks tunnistada. Selle asemel tuleb välja töötada lisasäte (§ 58¹), mis võiks olla pealkirjaga „Reisiks prahitud laeva kasutamisega seotud muud õigused ja kohustused”. Ekspertid peavad vajalikuks selles paragrahvis sätestada järgnevad normid.

1) küsimus laeva merekõlblikkusest, mida reguleerib KMSS-i § 17 sarnaselt HVR reeglitega, ning mis peab olema vajaliku hoolsusega vedaja poolt tagatud enne reisi alustamist, kuid mille säilimise eest reisi kestel vedaja reeglina ei vastuta (§ 26 lg 1 p 3). Norra õpikus (lk-del 352-354) on laeva merekõlblikkuse kohta reisiprahilepingu korral esitatud teistsugune käsitlus:

- esiteks, reisiprahilepingu kontekstis saavad lepingupooled merekõlblikkuse küsimuses tavatingimustes ise kokku leppida;
- teiseks, vedaja kohustus ja risk laeva merekõlbmatuse osas ei ole seotud ainult reisi algusega (ingl *initial seaworthiness*), vaid on kehtiv kogu reisi vältel, sest NMC § 276 lg-st 2 on märkus reisi alguse kohta välja jäetud. Nt, kui reisi kestel trümmiluugid saavad vigastatud ja laevapere ei võta kaubakahju riskide levendamiseks midagi ette ning tekib kahju, siis vastutab selle kahju eest vedaja;
- kolmandaks, laeva merekõlbmatuks muutumine reisi ajal võib osutada nii tõsiseks, et annab prahtijale õiguse (vt NMC § 349) reisiprahilepingu hilinemise või olulise rikkumise tõttu üles öelda.

2) Täiendavat reguleerimist vajab küsimus, kes on vedaja võlgnikuks prahiraha maksmise eest kauba üleandmisel. Reisiprahilepingu olemasolu korral on võlgnikke kaks: saaja ja prahtija, kui välja on antud ka konossement. Norra õpikus (lk-del 379-381) märgitakse, et alates 1994. a on NMC-s põhimõtteline regulatsioon sama mõlema võlgniku suhtes. NMC § 345 sätestab kolmes lõigus järgnevalt: (1) esimeseks vastutajaks on saaja, kuid ainult nende prahileandja nõuete osas, mis tulenevad konossementidest; (2) teiseks vastutajaks on prahtija, kellelt võib prahileandja makset nõuda igal juhul, olugi et prahileandja võib osa kaupa müüa, siis prahtijat see tema vastu esitatavast nõudest ei vabasta; (3) prahileandjal on ka kauba kinnipidamise õigus, kui eksisteerib nõue, mis ei ole rahuldatud. KMSS-s tuleb analoogselt lahendada prahiraha maksmise küsimus, kui võlgnikke on kaks.

3) Kui KMSS § 26 lg 1 p 5 ja HVR artikkel IV lg 2 p „e” näevad lastiveolepingu puhul ette vedaja vastutusest vabanemise, kui ta tõendab, et kahju tekkis sõja vms tagajärjel, siis reisiprahilepingu korral annab Norra koodeks (vt NMC § 358 „*War risk*”) mõlemale lepingupoolele prahilepingu ülesütlemise õiguse ilma mingisugusegi materiaalse vastutuseta juhul, kui pärast prahilepingu sõlmimist selgub, et reis sisaldab sõjategevuse, rahutuste, piraatluse või muude militaarsete

aktsioonide tõttu ohtu laevale, inimestele laeva pardal ja kaubale. See prahilepingu ülesütleamise õigus kehtib nii prahileandjale kui ka reisiprahtijale ka siis, kui reis on juba alanud (lg 1).

d) Omaette küsimuseks on nn „**mahuprahilepingud**” või „**koguselised prahilepingud**”, (ingl kas *volume contracts* või *quantity contracts*), mida KMSS ei käsitle. Norra koodeksis käsitletakse sellist laeva(de) kasutamise vormi reisiprahilepingute ptk-s 14 osas III §-des 362-371. NMC § 362 sätestab (eksperti vaba tõlge):

„(1) *Õigusnormid mahuprahilepingute puhul kohalduvad, kui laevaga veetakse kindlaks määratud kogus kaupu, mis on jagatud mitmeks reisiks kindla ajavahemiku jooksul.*

(2) *Kui on kokku lepitud, et reise sooritatakse üksteisele järgnevatena kindla laevaga, siis need õigusnormid ei kohaldu.*”

Norra õpikus (lk-1 426) kirjutavad autorid, **et mahuprahilepingud ja järjestikuste reiside prahilepingud on sisuliselt reisiprahilepingute erinevad variatsioonid**. Kui äriühingul on teatud pikema perioodi vältel vaja suuremahulisi koguseid transportida, võib ta lahendada probleemi ühe või mitme laeva ajaprahilepinguga või reisiprahilepingutega mitmeks järjestikuseks reisiks. Kuid tal on olemas ka kolmas alternatiiv – prahileping laevaomanikuga, mis näeb ette, et teatud kaubakogused veetakse sadamast A sadamasse B kindlatel tähtaegadel. Mahuprahilepingud, mis kõige rohkem sarnanevad reisiprahilepingutele, sisaldavad endas kokkulepitu täitmise osas suuremat vabadust laevaomanikule või prahtijale, sest veotähtajad ja kogused pole seotud konkreetse laevaga. Kuid see vabadus on seotud ka suurte riskidega, sest leppetrahvid veoks vajalike laevade (tonnaaži) mitteõigeaegse etteandmise puhuks on küllalt ranged. Mahuprahilepingud koostatakse tava kohaselt või kasutatakse ka standardseid reisiprahilepinguid, millele lisatakse täiendavad klauslid (ingl *rider clauses*). Üheks tüüpiliseks mahuprahilepinguks on BIMCO poolt puistlasti (vili, süsi või rauamaak jms) veoks laevade prahtimise leping koodnimetusega *Volcoa* (ingl *volume contract of affreightment*). Tankerite jaoks on aga Intertanko välja töötanud tüüpilingu koodnimetusega *Intercoa*.

Eeltulenevast on vajalik täiendada KMSS 3. ptk-i §-ga 58², kus oleks reguleeritud nende kahe reisiprahilepingu variatsioonidega seonduv.

1.3.4. Peatükk 4 „REISIJATE VEDU MEREL” :

Samasugune põhimõtteline ebaselgus kui lastiveolepingu osas suhetes VÕS-ga on ka mere-reisijateveolepingut käsitlevas KMSS-i 4. peatükis, ainult selle vahega, et KMSS-s puudub regulatsioon „kombineeritud reisijateveolepingu” osas, mis teostatakse erinevate transpordivahenditega merel, õhus ja maal (VÕS 42. ptk, 2 jagu, 3. jaotis). Samas on KMSS-i § 59 lg-s 1 tehtud viide VÕS-le järgmiselt:

„(1) *Mere-reisijaveoleping on veoleping, millega üks pool (vedaja) kohustub teise poole ees vedama meritsi sihtkohta ühe või mitu isikut (reisija) koos pagasiga või ilma selleta. Teine pool kohustub maksma selle eest tasu (reisitasu). Mere-reisijaveolepingule kohaldatakse võlaõigusseaduses reisijaveolepingu kohta sätestatud käesolevas peatükis sätestatud erisustega.*”

VÕS-i 42. ptk 2. jao „Reisijaveoleping” (§-d 824 – 846) § 824 lg 3 sätestab, et: „(3) *Reisijate vedamisele õhus või merel kohaldatakse käesolevas jaos sätestatud üksnes ulatuses, milles seda valdkonda ei ole seaduse või Eestile siduva rahvusvahelise konventsiooniga reguleeritud teisiti.*” Seega lõike 3 sõnastusest võib järeldada, et reisijate veo reguleerimisel merel on peamised järgmised õigusallikad:

- KMSS-i 4. ptk „Reisijate vedu merel” (§-d 59 – 61);

- KMSS-i § 60¹ „Reisijate õiguste kaitse” lg-s 1 nimetatud määrus nr 1177/2010 ja § 61 „Vedaja vastutuse piiramine” lg-s 1 nimetatud määrus nr 392/2009;

- PAL 1974, milles sätestatud vedaja vastutuse piirmäära suurendab oluliselt 2002. a protokoll (Eesti pole selle protokolliga ühinenud) ja
- LLMC (LLMC-1996), mille artikkel 7 sätestab vedaja vastutuse ja selle piirmäära reisija surma või talle kehavigastuse tekitamise korral reisijate veol.

Eeltoodule tuginevalt tuleb luua õiguselgus erinevate õigusallikate kohaldamise osas ja milleks on vaja teha järgmised muudatused:

- 1) KMSS-i 4. ptk peab sisaldama viidet VÕS-i kohaldamisel kombineeritud reisijaveolepingule;
- 2) Vedaja vastutus ja selle piirmäärad, mis täna on sätestatud mitmes erinevas paragrahvis ja isegi erinevates ptk-des (vt KMSS-i §-d 61, 77⁴), rahvusvahelistes konventsioonides (PAL 1974 ja LLMC-1996) ning määruses nr 392/2009 ning mis näevad ette erinevad vastutuse piirmäärad ja erinevad kahjud, vajavad õiguselguse saamiseks korrastamist. Seda ka seetõttu, et PAL 1974 ja määrus nr 392/2009 kohalduvad ainult reisijate rahvusvahelise veo korral, aga LLMC-1996 sellist piirangut ei oma, kuid ei käsitle samas vastutust reisija pagasi kahjustamise või kaotsimineku eest.
- 3) KMSS § 61 tuleb liita §-ga 77⁴ „Vastutuse piirmäär reisija surma, tervisekahjustuse ja kehavigastuse põhjustamise korral”, mis osaliselt juba dubleerib §-i 61, kuid asub ebaõiges ptk-s 7¹ „Laevaomaniku vastutuskindlustus merinõuete korral”. Mere-reisijateveo lepingust tulenev vastutus reisija ees on teisel lepingupoolel, st vedajal, kes võib, kuid ei pruugi olla laevaomanik.
- 4) Õigusloogika ütleb, et kõigepealt peab eksisteerima tsiviilvastutus ja alles siis saab sätestada vastutuse piiramist. Seega oleks KMSS-i § 61 kohasemaks pealkirjaks: „Vedaja vastutus õnnetusjuhtumite korral ja selle piiramine” ja selle lg-s 1 tuleb sõna „vedaja” järel lisada „vastutab ja”.
- 5) Eesti Vabariik peaks ühinema PAL 1974 2002. a protokolliga koos määruse nr 392/2007 lisas II sätestatud IMO reservatsiooniga. See pakub võimaluse rahvusvaheliste reisijavedude korral väljaspool Euroopa Liidu merealaid kohaldada samasuguseid vastutuse aluseid ja piirmäärasid ega tekita konflikti LLMC-1996 artikliga 7. LLMC-1996 artiklis 7 toodud piirmäär (175 000 SDR-i) reisija surma või temale tekitatud tervisekahjustuse korral kehtib täna Eestis kabotaažis. Väljaspool EL merealaid toimuvate reisijate veo korral oleneb aga vastutus ja selle piiramine mitte laeva lipuriigist, vaid jurisdiktsioonist, millele mere-reisijaveoleping on allutatud ning kehtib põhimõte suurema vastutuse piirmäära kohaldamisest regulaarsete reisijateveo korral (vt ka KMSS-i §-i 61 lg 2).

1.3.5. Peatükk 5 „LAEVADE PRAHTIMINE”

a) KMSS-i eelnõu seletuskirjas jätkub segadustekitav mõttekäik, milles tooni andvaks on erinevate lepingutüüpide: lastiveolepingu ja prahilepingu ning lisaks ka tähtajalise prahilepingu erisuste mittetäielik mõistmine. Olgugi, et saadakse aru 5. ptk, mis reguleerib tähtajalisi prahilepinguid, sisust, (seletuskirjas p 4.5) ei sisaldu see ometi KMSS-i 5. peatüki ega ka §-i 62 pealkirjas. Veelgi enam, see paragrahv ei kasuta merendustermi „ajaprahileping” (ingl *time charter party*), kui laev antakse prahtija kasutusse koos laevaperega, mis selgemini eristuks terminist „laeva laevapereta prahileping”. Mõlemal juhul on tegemist tähtajalise (mitte reisipõhise) prahilepinguga.

Kogu 5. ptk paragrahvid vajavad ümberstruktureerimist ja ka puuduva regulatsiooniga täiendamist. Nimetatud peatükis on ajaprahimise ja laevapereta laeva prahimise (mõlemad kehtivad tähtajaliselt) normid segamini – kui § 62 lg 1 käsitleb mõlemat tähtajalise prahimise lepingu liiki, siis lg-d 2 ja 3 ainult ajaprahilepingut. Samas järgmises sättes, §-s 63 käsitleb lg 1 esmalt mõlema tähtajalise prahilepingu liigi üksikküsimusi (puudu on samatähtis toiming – laeva tagastamine omanikule) ning lg-d 2 ja 3 laevapereta laeva prahilepinguga seonduvaid üksikküsimusi. Laeva üleandmisel ja tagastamisel (vt § 63 „Laeva üleandmine”) on mitmed olulised aspektid seadusest välja jäänud, nagu nt laeva ülevaatus (sh ka kuivdokis), laeva kütuse kogus ja maksed, meresõidu piirangud (ingl *trading limits*), millal on omanikul õigus laeva prahimist peatada remondiks või dokumentide pikendamiseks ülevaatuks määrata (ingl *off hire*) või millal omab ajaprahitaja õigust vähem prahiraha maksta, nt kui laev ei sõida enam kokkulepitud kiirusega või kütusekulu on

tavalisest suurem jms. Paragrahvis 65 „Tasu maksmise kohustus laevahuku korral” puudub prahiraha maksmise kord (kas päeva või kuutariifi alusel, kas kahe nädala või kuu kaupa ettemaksuna⁵). Oluline on siinjuures, et prahiraha maksmisega hilinemine mitte ainult ei too kaasa intressi saamise õigust (ingl *default interest*), vaid prahileandja annab prahtijale sellekohase teatise ühes uue kohustusliku tähtajaga⁶, millest mittekinnipidamisel on omanikul õigus tähtajaline prahileping lõpetada ja laev tagasi võtta. Puudu on ka pandiõiguse klausel laeva omanikule.

b) Kogu peatüki tuleks ümber struktureerida selliselt, et esimene paragrahv käsitleks üldiselt laevade tähtajalist prahtimist ning regulatsiooni, mis on ühine nii ajaprahilepingule kui ka laevapereta prahilepingule ja viitaks poolte lepinguvabadusele. Teine paragrahv käsitleks põhiküsimustes üldiselt ajaprahilepingut ühes poolte peamiste õiguste ja kohustustega; kolmas paragrahv aga üldiselt laevapereta prahilepinguga seonduvat ja reguleerimist väärivat, arvestades selle prahilepinguga pakutavaid muid võimalusi. Siinjuures peetakse silmas nii laevaregistri kui ka lipu vahetamise õigust prahtija valikul ning laeva kasutamise kõrval ka selle väljaostmises kokkuleppimist. Need paragrahvid hõlmavad ka prahiraha maksmist, prahtija poolt tagatise andmist prahilepingu korrektse täitmise osas ning mõlemale lepingupoolele kuuluvat pandiõigust (ingl *lien*). Neljas paragrahv käsitleks laeva üleandmise ja tagastamisega ning avastatud puuduste kõrvaldamisega seotud õigusprobleeme.

1.3.6. Peatükk 6 „PUKSEERIMINE”

KMSS-i 6. ptk-i analüüs näitas, et õiguslik regulatsioon on asjakohane ja piisav.

1.3.7. Peatükk 7 „REEDER, REEDERI VASTUTUS”

Selle peatüki analüüs näitab regulatsiooni süsteemitust, sest selles käsitletakse põhiliselt lepinguvälist, mitte lepingulist vastutust, ja kõige suuremaks probleemiks on püüd viia kõikvõimalikud vastutust kandvad ja seda piirata võivad isikud ühe mõiste – *reeder* – all.

a) Reederi mõiste sellisel kujul kasutamine KMSS-s (ptk 7 §-d 68 – 70, 75 ja 77) ja teistes seadustes (näiteks ka MSOS) tekitab mitmeid õigustatud küsimusi ning vajab veel analüüsi ja huvigruppidega arutamist, et kas KMSS-s on üldse õige kasutada reederi mõistet selliselt ja kui kasutada, siis mis on selle mõiste sisu. KMSS-ga seonduvalt on õigusliku reguleerimise aspektist olulised terminid laeva omanik ning vedaja ja prahtija. Kui §-s 68 „Reederi mõiste” piirduks vaid esimese lausega, mis sätestab, et „*reeder on isik, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel ning on kantud vastavasse laevaregistrisse*”, siis regulatsioonis oleks selge. Sellise piiratud sisuga reederi mõiste kasutamist pooldab ka revisjoni töögrupp ning sama väidab ka Norra koodeksi eessõna, öeldes, et mõistet „reeder” kasutatakse ühenduses laevandusfirmaga ja reederiks on füüsiline isik või juriidiline isik, kes on reeglina kas laevaomanik või laeva laevapereta prahtija, kuid laeva ajaprahitajat või reisiprahitajat ei loeta reederiks. Kui aga vaadata NMC osa IV, mis käsitleb lastiveo ja prahtimise lepinguid ja sellega seonduvat äritegevust, siis seal terminit „reeder” ei kasutata, vaid kasutatakse mõisteid *vedaja* (ingl *carrier*), *reisivedaja* (ingl *voyage carrier*) või *ajavedaja* (ingl *time carrier*). Saksa HGB 5. raamatu § 476 ütleb ühemõtteliselt, et reederiks on ainult laevaomanik ning samamoodi nagu Norra õiguses ei kasutata transpordilepingute kontekstis enam seda terminit.

Reederiks on esmajärjekorras laevaomanik, kuid reederiks võib lugeda ka laeva laevapereta prahtijat (ingl *demise owner*), kes võtab laevaomanikult üle kõik laeva omamisega ja kasutamisega, laeva korrashoiu ja käitamisega seotud kohustused, st. laeva laevapereta prahtija astub laevaomaniku asemele laeva osas kõigis suhetes kolmandate isikutega. Reederi mõiste laiendamine teistele isikutele peale laevaomaniku ja laeva laevapereta prahtija (nagu on see tehtud § 68 teises

⁵ Vt Saksa HGB 5. raamatu § 565 lg 1, mis sätestab, et teistsuguse kokkuleppe puudumisel makstakse omanikule prahiraha ettemaksuna ja kahenädalaste maksetena.

⁶ Vt Norra koodeksi § 391 lg 2, mis näeb teatisega võlgnikule antava uueks maksetähtajaks vaid 72 tundi, millest mittekinnipidamisel on omanikul õigus ajaprahileping lõpetada ning laev tagasi võtta.

lauses) ei ole põhimõtteliselt korrektne, sest laeva tehnilise korrashoiu ja mehitamise eest vastutavad isikud (s.o. laeva lepingulised *mänedžerid e käitajad, kes on võtnud laeva omanikult lepinguga kohustused ja vastutuse laeva meresõiduohutusosalase korraldamise ja tehnilise teenindamise eest vastavalt rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel alusel kehtestatud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelisele koodeksile*) ei ole sisuliselt võrdsustatavad reederiga. Need isikud ei võta enamasti laeva eest finantsvastutust ja tegutsevad sageli reederi esindajatena (BIMCO standardlepingute vormides „*Shipman*„ ja „*Crewman*“ agentidena – *as agent*), kuigi on võtnud laeva omanikult/reederilt lepinguga teatud kohustused ja osa vastutusest. Revisjoni käigus analüüsitakse reederi definitsiooni kõikehõlmavalt ja mitmekülgselt eri merendusvaldkonna seadusest lähtuvalt ja selle analüüsi ning arutelude käigus pakutakse üleüldine lahenduse reederi mõiste kasutamiseks, kui see osutub vajalikuks. Reederi mõiste kasutus KMSS-s, kui see üldse on vajalik, peab olema igal juhul kooskõlas teiste merendusvaldkonna seadustega, sest pole mõeldav, et iga merendusvaldkonna seadus sisustab mõistet „reeder“ erinevalt. Samuti on lubamatu, kui sätetes kasutatakse mõisteid „reeder“ ja „laeva omanik“ kõrvuti kui erinevaid isikuid, nagu nt KMSS-i § 80 lg 2 p-s 1, mis sätestab järgmist: „(2) *Jagamismenetluse algatamist võib taotleda: 1) laeva omanik, reeder või vedaja, samuti isik, kelle tegevuse eest laeva omanik, reeder või vedaja vastutab;*” sest see on vastuolus §-s 68 sätestatud reederi mõiste esimese lausega. Sama viga on ka § 77 lg-s 2.

b) Reederi mõiste kasutamise nii §-s 68 esitatud tähenduses kui ka analüüsitavas ptk-s üldiselt muudab ilmselgelt küsitavaks asjaolu, et erinevates konventsioonides sätestatud õigustatud ja/või kohustatud isikute ringid ei kattu ning peaaegu võimatu on asjaosalisi viia üldiselt kasutatavate terminite alla. Võrdleme siinjuures erinevaid asjakohaseid rahvusvahelisi konventsioone ja ka määrust nr 392/2009:

- LLMC 197/1996 artikkel 1 „Isikud, kellel on õigus vastutust piirata” kaks esimest punkti annavad õiguse merinõuete korral oma vastutust piirata järgmistele isikutele:

„1. *Laevaomanikud ja päästjad, nagu edaspidi määratletud, võivad konventsiooni kohaselt piirata oma vastutust artiklis 2 nimetatud nõuete suhtes. 2. Mõiste «laevaomanik» tähendab merelaeva omanikku, prahtijat, merelaeva majandamise korraldajat või operaatorit.*”

Siin kasutatakse võimalust konventsiooni teksti lihtsustamiseks sel moel, et mõiste „laevaomanik” alla paigutatuna teisi isikuid hiljem pole vaja tekstis korrata.

- BUNKER 2001 artikkel 6 kohaselt on kokku lepitud, et tsiviilvastutuse piirmäär kehtestatakse vastavalt LLMC-le, kuid sama konventsiooni artikkel 1 p-d 3 ja 4 annavad teistsuguse vastutuse piiramiseks õigustatud isikute loetelu: laevaomanik, k.a registreeritud omanik⁷, laeva laevapereta prahtijat, mänedžeri ja operaatorit. Reisi- või ajaprahtijat siin vastutuse piiramiseks õigustatud isikutena ei loetleta.

- CLC-1992 kohaselt vastutab reostuskahju hüvitamise eest ja omab õigust piirata oma vastutust **ainult** laeva omanik, välistades selgesõnaliselt teised võimalikud isikud. Artikkel 3 p 4 esimene lause kehtestab, et „*kõik nõuded reostuskahju eest hüvitise saamiseks tuleb esitada omanikule vastavalt käesolevale konventsioonile.*”

- määrus nr 392/2009, millega kehtestatakse otsekohaldavaks lisas 1 toodud 2002. aasta protokolliga muudetud reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsioon (koos IMO reservatsiooniga), mis näeb vastutajana kahju tekitamise eest, ühes õigusega piirata oma vastutust, ainult *vedajat* või ka *tegelikku vedajat*. Määruse nr 392/2009 käsitlust sellesse ptk-i tuua pole vaja, sest vastutuse ja selle piiramise küsimus on detailselt sätestatav KMSS-i 4. ptk „Reisijate vedu merel” §-s 61.

Peatüki §-d § 68 ja 69 tuleks tunnistada kehtetuks ning peatükk võiks alata ülevaatega kohaldamisele tulevatel rahvusvahelistel konventsioonidel (momendil § 70). Sättes tuleks esitada

⁷ Vt kui omanikuks on riik, käsitletakse laeva omanikuna vastavat riigifirmat.

konventsiooni nimetus koos Eesti poolt tehtud reservatsioonide(de)ga jm sätestamist vajavate põhimõtetega. BUNKER-2001-ga ühinemisel tehti viga, kui koos MSOS-ga muutmise täiendati 14.12.2011. a KMSS-i ptk-dega 7¹ ja 11¹ ja täpsustati § 70 lõikeid 1 ja 2 kohaldamisele tulevate konventsioonide osas. Kahjuks jäeti sättest välja neli aastat varem jõustunud kohustused seoses punkrikütuseereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsiooniga.

c) Kuid just nimetatud 4. ptk-ga seonduvalt on probleemiks vedajate vastutuse piirmäära küsimus, sest seda temaatikat reguleerivad õigusallikad on mitu ning nende kohaldumisala erinev. Nimelt, LLMC-1976/1996, mis jõustus Eesti suhtes 01.02.2003. a kehtestas ühe reisija kohta ühes õnnetuses piirmääraks 46 667 SDR-i ning selle muutmise 1996. a protokoll, mis jõustus Eesti suhtes 14.06.2011. a suurendas selle piirmäära kuni 175 000 SDR-i. Samas PAL 1974, mida on muudetud 2002. a protokolliga ja mille on Eestile kui EL-i liikmesriigile on teinud kohustuslikuks määrus nr 392/2009 näeb ette piirmääraks 250 000 SDR-i (koos IMO reservatsiooniga). Erinevalt LLMC-st kohalduvad viimati nimetatud õigusallikad vaid rahvusvaheliste reisijatevedude ja ristluste korral. Seega võib väita, et siseriikliku reisijateveo korral on piirmäär vastavalt LLMC-le.

d) Lisada tuleb uus § 69 pealkirjaga „Keelatud käitumise tagajärjed”, mis kordaks olulisi õigusprintsiipe, nagu näiteks:

- millal vastutav isik kaotab õiguse oma vastutust piirata;
- vastutava isiku vastutust ei saa kergendada ega selleks kehtestatud piirmäärasid ei saa leevendada, erandiks on juhtumid, kus kannatanul lasub kahju tekkimisel tõendatud osasüü;
- vastutust ei saa piirata kohtu- või vahekohtukulude hüvitamise nõuete suhtes.

Sellisel juhul arvestatakse ka § 70 lg-s 2 sätestatuga.

e) Lisada tuleb uus § 70 pealkirjaga „Merinõuete esitamise õigus”, milles käsitleks eraldi lõigetena kahte küsimust. Esiteks, lõikes 1 sätestatakse, et peatükis 7 käsitletud merinõudeid võib esitada ainult Eesti kohtutele, kui kahju tekitamine leidis aset Eesti merealadel või vastutuse piiramise fond on moodustatud Eesti kohtus või meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse tagamiseks tehtud hädavajalikud kulutused on tehtud Eesti riigiasutuste poolt. Teiseks; lõikes 2 sätestatakse, et vaatamata eelmisele lõikele, võib CLC-1992 ja BUNKER-2001 alusel vastutava isiku asemel esitada nõudeid otse laeva omanikule vastutuskindlustust pakkunud kindlustusandja vastu.

f) Kuna laevade kogumahutavuse iseloomustamisel tänapäeval numbrite kõrval tonne enam ei kasutata, siis tuleb vastav parandus sisse viia paragrahvidesse 71 ja 74.

g) Probleemiks on §-s 73 sätestatu: „*Sadamarajatiste ja veeteede kahjustamisest tulenevate nõuete eesõigus*” (1) *Nõuetel, mis tulenevad sadamarajatiste, sadamabasseini, veeteede ja navigatsiooniseadeldiste kahjustamisest, on eesõigus teiste merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni artikli 6 lõike 1 punktis b nimetatud nõuete ees.*(2) *Käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatu ei välista ega piira merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni artikli 6 lõikest 2 tulenevat õigust juhul, kui see seonduv surma põhjustamisest või kehavigastuse tekitamisest tulenevate nõuetega.*

Selle paragrahvi asukoht KMSS-s on problemaatiline kahel põhjusel. Esiteks, ei ole selle seaduse reguleerimisalaks nõuete ja merinõuete eesõiguse küsimus. Teiseks, on antud küsimus reguleeritud Genfi 1993. a merivõlgade jt pantide konventsiooniga ja selle artiklis 4 „Merivõlad” (ehk pandid laeva suhtes). §-s 73 kirjeldatud kvalifitseerub kahju konventsiooni artikkel 4 lg 1 p e alla, mis kehtestab merivõla ühe kategooria järgmiselt: „*e) laeva opereerimisest tingitud vara kaotuse või vigastuse tõttu tekkinud lepinguvälisel kahjul põhinev nõue, välja arvatud lasti, konteinerite ja reisijate vara kaotusest või vigastusest tulenev nõue.*” Seega on taolise merivõla ehk pandiga

tagatud merinõude eesõigus tagatud mitte ainult teiste merinõuete ees, vaid ka laevahüpotekide või registerpantide ees.

f) Kui jõutakse järeldusele, et mõistet „reeder” käesolevas ptk-s enam ei kasutata, siis vastavalt vajab korrigeerimist § 77 „Muude isikute õigus piirata vastutust”.

1.3.7¹. Peatükk 7¹ „LAEVAOMANIKU VASTUTUSKINDLUSTUS MERINÕUETE KORRAL”

See ptk on KMSS-i lisatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/20/EÜ 23. aprillist 2009. a laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral (ELT L 131, 28.05.2009, lk 128–131) rakendamiseks. Selles küsimuses näitab EL üles suuremat initsiatiivi kui IMO. Direktiivi ülevõtmisel 14.12.2011. a kaubandusliku meresõidu seaduse ja meresõiduohutuse seaduse muutmise seadusega (RT I, 30.12.2011, 1) on ekspertide analüüsi kohaselt mitmeid puudusi:

a) KMSS-i § 77⁴ „Vastutuse piirmäär reisija surma, tervisekahjustuse ja kehavigastuse põhjustamise korral” ei peaks asuma selles ptk-s, sest ei puuduta kohustusliku vastutuskindlustuse küsimust. Ekspertide arvates kuulub see säte KMSS 4. ptk-i ning tuleb ühendada §-ga 61.

b) Direktiivi 2009/20/EÜ artikkel 5 „Kontroll, nõuetele vastavus, sadamast väljasaatmine ja sadamasse sisenemise keelamine” annab liikmesriikidele teatud õigused, kuid sadamast väljasaatmise ja sadamasse sisenemise keelamise asemel on tegelikult sätestatud täiendav õigus mitte lubada sadamast väljasõitu laeval, millel nõuetekohane vastutuskindlustus või seda kinnitav tõend puudub või on aegunud. Direktiivi artikkel 5 näeb ette:

„1. Iga liikmesriik tagab, et tema jurisdiktsiooni all olevas sadamas viibiva laeva mis tahes kontrollimine vastavalt direktiivile 2009/16/EÜ hõlmab artiklis 6 osutatud tunnistuse olemasolu kontrolli laeva pardal.

2. Kui artiklis 6 osutatud tunnistus laeva pardal puudub ja ilma et see piiraks direktiivi 2009/16/EÜ kohaldamist, millega sätestatakse laevade kinnipidamine ohutusega seotud küsimuste korral, võib pädev asutus teha laeva väljasaatmise korralduse, millest teavitatakse komisjoni, teisi liikmesriike ja asjaomast lipuriiki. Sellise väljasaatmise korralduse põhjal keelab iga liikmesriik kõnealusel laeval siseneda oma mis tahes sadamasse, kuni laevaomanik ei ole esitanud artiklis 6 osutatud tunnistust.”

KMSS-s ja MSOS-s pole laeva sadamast väljasaatmist ega sadamasse sisenemise keeldu sätestatud. MSOS-i §-i 78 „Laeva sadamast väljumise keeld” on sadamariigi kontrolli raames teostatava laevade kontrollimisel antud inspektorile õigus pidada laev kinni täiendaval alusel:

„(1) Veeteede Ameti järelevalveametnik võib keelata Eesti riigilippu kandval laeval ja välisriigi lippu kandval laeval sadamast väljuda järgmistel juhtudel:

8¹) laeva kindlustuspoliis või tõend nõuetekohase vastutuskindlustuse või muu rahalise tagatise kohta puudub või on aegunud”.

Märgitud puuduvate õiguste sätestamine, nt sadamaseaduse §-s 11 „Sadamakapteni õigused ja kohustused” ei ole ekspertide arvates sobiv ja tõstatatud probleemi osas täiendada MSOS-i.

c) Ülevõetuna LLMC-1996 artiklist 2 „ Nõuded, mille suhtes on võimalik vastutust piirata” lg 1 p „a”, mis sisaldab tõlkeviga originaalist, on see kandunud ka KMSS-i § 77² loetelus p 1 järgnevalt: sätestatud on, et „1) nõuded ... *asja* hävimise, kaotsimise või kahjustumise tõttu, ...”, kuigi originaalis on kasutatud terminit *loss of or damage to property*? Ingl mõiste *property* korrektne tõlge on kas *omand* või *vara*, mis on sisuliselt palju laiem kui „asi”.

1.3.8. Peatükk 8 „VASTUTUSE PIIRAMISE FOND JA SELLE JAGAMINE”

Nimetatud fondi moodustamist ja tööd reguleeriv 8. ptk on väga mahukas, sisaldades 37 paragrahvi (LLMC-1996 konventsioonis reguleerib seda probleemi vaid 4 artiklit: artiklid 11-14) ja moodustab suure osa KMSS-st, samas ei ole seda regulatsiooni Eesti kohtutes teadaolevalt kordagi kohaldatud. See muidugi ei tähenda, et taolise fondi moodustamise vajadust Eestis pole.

Probleemid:

a) KMSS-s pole vajalikku tähelepanu pööratud merinõuete kohtuvälisele menetlemisele, mida laevandusettevõtted ja P&I kindlustusklubid eelistaksid kohtus toimuvatele hagiga ja hagita menetlustele. Eksperdid ei saa kahjuks nõustuda seaduse sellise lähenemisega, eriti § 78 lõikes 1 ja lõike 2 esimeses lauses sätestatuga. KMSS-i eelnõu seletuskirja autorid möönavad, et „Naftareostuskonventsiooni kohaselt on reederide vastutuse piirangute kasutamiseks obligatoorne moodustada vastutuse piiramise fond. Ka vastutuse piiramise konventsiooni loogika kohaselt peaks reederide vastutuse piiramine toimuma eelkõige fondimenetluse kaudu (Londoni vastutuse piiramise konventsioon ei näe fondimenetluse läbiviimist siiski ette vastutuse piiramise kohustusliku eeldusena, praktiliselt on võlausaldajate adekvaatne rahuldamine võimalik siiski üksnes fondimenetluses). Fondiga seonduvat reguleerivad vastutuse piiramise konventsiooni artiklid 11-14 ning naftareostuse konventsiooni artiklid 5 ja 6.” Seega tähendab, et vastutuse piiramise õiguslikku instituti vastavalt asjakohastele konventsioonidele on võimalik kasutada, kas vastutuse piiramise fondi asutamisega või ilma sellela. Valikuõigus, kas fondiga või fondita, kuulub nii vastutavale isikule kui ka temale vastutuskindlustust andnud kindlustusandjale.

KMSS eelnõu autorid on arvatavasti teadlikult jätnud lõikes 1 sätestamata, et LLMC-ga seonduvalt **võib** vastutus piirata ka ilma fondi moodustamiseta. Selle asemel öeldakse lg-s 1 nii CLC-1992 (§ 78 lg 1 viidatakse konventsiooni valele aastale) kui ka LLMC-1996 vastavatele artiklitele viidates, et fondi moodustamiseks (st jagamismenetluse algatamiseks) **tuleb** algatus teha kohtus. KMSS-i § 78 lg 1 sätestab: „*Merinõuete korral vastutuse piiramise konventsiooni artiklis 11 või rahvusvahelise konventsiooni tsiviilvastutusest naftareostuskahjude eest, 1969 artikli V lõikes 3 ettenähtud fondi rajamiseks ja selle vahendite jagamiseks tuleb algatada menetlus kohtus, kuhu on esitatud nõue fondi moodustamiseks õigustatud isiku vastu (jagamismenetlus).*” See säte ei näe ette, et õigustatud isik võib oma vastutust piirata ainult fondi moodustamise teel. Kuigi LLMC-1996 artikli 10 lg 1 sätestab: „*Vastutuse piiramise vastuväite võib esitada hoolimata sellest, et artiklis 11 nimetatud vastutuse piiramise fondi ei ole moodustatud. Osalisriik võib siiski siseriiklikus õiguses määrata, et kui selle riigi kohtusse on esitatud hagi sellise nõude täitmiseks, mille suhtes saab vastutust piirata, võib vastutav isik vastutuse piiramise õigust kasutada üksnes juhul, kui konventsiooni kohaselt on moodustatud vastutuse piiramise fond või kui vastutuse piiramise fond moodustatakse siis, kui vastutuse piiramise õigust kasutatakse.*”

Täiendav analüüs toob siin välja järgmised olulised momendid. Esiteks, on siin tegemist esimese lause halva tõlkega, sest originaalis kõlab see nii: „*Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted.*” Viidatud sättes on esitatud presumptsioon, et vastutust võib piirata hoolimata selles, kas fond on loodud või mitte. Segadust tekitab termin „vastuväide” Teiseks, sellest presumptsioonist järgmise lausega erandi tegemisega, kuna LLMC-1996 ise välistab CLC-1992 kohaldamise (vt LLMC-1996 artikkel 3 „b”), antakse riikidele võimalus ilma konflikti kahe rahvusvahelise konventsiooni vahel tekitamata, lugeda taoliseks erandiks CLC-1992.

Kuid see § 78 lg 1 formuleerimise püüe on veel kahes aspektis ikkagi ebaõnnestunud ja ei võimalda aduda kogu õigust oma nüanssides, sest konventsioonid reguleerivad küsimusi erinevalt. Esiteks, sõna **tuleb** on õige CLC-1992 puhul ja käib nii vastutuse piiramise kui ka fondi moodustamise kohta, samas kui LLMC-1996 korral vastutuse piiramise osas osutub see sõna valeks. Teiseks, aga pool valet sisaldub CLC-1992 osas ka väites, et „... *algatada menetlus kohtus, kuhu on esitatud*

nõue fondi moodustamiseks õigustatud isiku vastu (jagamismenetlus)“. Vale on see selles osas, et tagatisfondi moodustamine naftareostuse konventsioonis ei ole seotud üldsegi asjaoluga, kas merinõude omaja on selle juba kohtusse esitanud või mitte. Laevaomanikul ja kindlustusandjal on mõlemal õigus algatada tagatisfond selle rannikuriigi kohtus, kus merereostus aset leidis (või kus võeti tarvitusele preventiivseid meetmeid). Tähelepanuta on jäänud ka vastuolu § 78 lõike 1 ja lõike 2 esimese lause vahel, mis väljendub selles, et lg 1 näeb alati ette kohtus fondi moodustamise ja selle jagamise menetlemise, kui analüüsi eelmises lõigus toodud lg 2 esimene lause sätestab ka kohtuvälise menetlemise võimaluse.

Kuigi CLC-1992 artikkel V lg 3 nõuab reostuskahju hüvitamise piiramiseks fondi loomist⁸ ei ole riigid muudel juhtudel, mida tõendab ka LLMC-1996 ja sellele toetuvad BUNKER-2001 ja Ateena 1974/2002 konventsioonid, sellist kohustust riikidele ette näinud ning selline nõue või presumpstioon luua alati vastutuse piiramise õiguse saamiseks fond on ebamõistlik ja ebavajalik eriti väiksemate kahjusummade korral.⁹ Vastupidiselt seletuskirja autoritele, lahendatakse enamus kahju tekitamisest tulenenud probleeme koos vastutuse piiramisega just kohtuväliselt ja ärihuvisid silmas pidades. Muidugi võib vastutuse piiramise fondi moodustamine olla kõige ratsionaalsem käitumisvariant, kui tegu on tõsise kahju tekitamisega kümnete või sadade merinõude omajatega ning vastutuse prognooside järgi hüvitamisele tulevate kahjude suurusega summas, mis on lähedane vastutuse piirmäärale. Kuid selle valiku tegemise vabadus peab jääma vastutavale isikule ja temale vastutuskindlustust pakkunud kindlustusandjale.

Kogu 8. ptk ülesehituses on puudu süsteemsest lähenemisest eksisteerivate ja reguleerimist vajavate probleemide ringile, regulatsioon on loodud ainult kohtumenetluse tarbeks. Ainult asjatundja teab, et fondi kohustuslikule loomisele CLC-1992 alusel tuleb muudel juhtudel valikuvõimalusi otsida LLMC-1996 artiklist 10 „Vastutuse piiramine vastutuse piiramise fondi moodustamiseta” ja eriti selle lõikest 2, mis sätestab: „*Kui vastutuse piiramise õigust kasutatakse vastutuse piiramise fondi moodustamata, kohaldatakse artiklit 12.*”.

b) Regulatsiooni erisuse tõttu kahes nimetatud rahvusvahelises konventsioonis vajavad need KMSS-i 8. ptk-s omaette ja koos põhimõtetega süsteemset käsitlust §-s 78, mis võiks omada pealkirja „Merinõuete menetlemine vastutuse piiramise fondiga või ilma” järgmiste konventsioonide kohaldamist ja nende põhilisi erisusi selgitavate tingimustega:

- **CLC-1992**, mis nõuab alati vastutuse piiramise fondi loomist, kuid ei seo toimingute järjestust alati selliseks, et enne peab olema esitatud kohtusse merinõue ja seejärel saab alles vastutav laevaomanik või kindlustusandja fondi moodustada. CLC-1992 artikkel V lg 3 sätestab, et „... *asutab omanik tagatisfondi, ... kuhu nõue esitatakse vastavalt artiklile IX, või ... kus nõue võidakse esitada vastavalt artiklile IX.*” Konventsiooni artikkel IX lg 1 aga sätestab omakorda järgmist: „*Kui intsident on põhjustanud reostuskahju ühe või mitme osalisriigi territooriumil, sealhulgas territoriaalmeres või artiklis II viidatud alal, või kui on võetud kasutusele ennetavad meetmed reostuskahju ärahoidmiseks või vähendamiseks antud territooriumil, sealhulgas territoriaalmeres või artiklis II viidatud alal, võib hüvitusnõudeid esitada ainult läbi (selle) osalisriigi või (nende)*

⁸ See säte kehtestab: „Selleks et omanikule laieneks käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud vastutuse piiramise õigus, asutab omanik tema vastutuse piirmäärale vastava summa ulatuses tagatisfondi konventsiooniosalise kohtu või muu pädeva asutuse juures, kuhu nõue artikli IX kohaselt esitatakse. Tagatisfond luuakse vastava summa deponeerimisega või pangagarantii või mõne muu fondi asukohajärgses konventsiooniosalise riigis seadusega lubatud tagatise seadmisega, mille kohus või muu pädev asutus loeb piisavaks.”

⁹ LLMC-1996 artikkel 10 lg 1 esitab tegelikult vastupidise – presumpstiooni, et õigustatud isik võib oma vastutust piirata olenemata fondi moodustamisest. See sätestab: „Vastutuse piiramise **võib appi võtta** hoolimata sellest, et artiklis 11 nimetatud vastutuse piiramise fondi ei ole moodustatud. Osalisriik võib siiski siseriiklikus õiguses määrata, et kui selle riigi kohtusse on esitatud hagi sellise nõude täitmiseks, mille suhtes saab vastutust piirata, võib vastutav isik vastutuse piiramise õigust kasutada üksnes juhul, kui konventsiooni kohaselt on moodustatud vastutuse piiramise fond või kui vastutuse piiramise fond moodustatakse siis, kui vastutuse piiramise õigust kasutatakse. „(rõhutatult on toodud korrektne tõlge konventsioonist e ingl originaalist – HL).

osalisriikide kohtute.¹⁰ Teatis nõude esitamise kohta esitatakse kostjale.” Viidatud tekstis on VTK koostaja poolt lisatud sulgudes olevad sõnad. Konventsiooni tõlkes artikkel IX lõikest 1 on puudu sõnad *any such* ja see on oluline puudus, sest küsimuse all saab olla menetluse algatamine ainult nendes rannikuriikides, kelle merealal merereostus aset leidis või kus on vaja olnud reostuse ärahoidmiseks või vähendamiseks võtta ennetavaid meetmeid. Antud küsimuses mingit *forum shopping`ut* pole lubatud. Peale kõige eelöeldu annab CLC-1992 artikkel XII konventsioonile üliluslikkuse kõikide teiste rahvusvaheliste konventsioonide suhtes, „*kuid ainult sellises ulatuses, milles nimetatud konventsioonid on käesoleva konventsiooniga vastuolus*”.

- **LLMC-1996** ja sellele viitav **BUNKER-2001**, mille korral vastutuse piiramine on lubatud ka ilma fondi asutamata, kuid sisaldub LLMC-s oluline ja kostjale *forum shopping`ut* mitte võimaldav nõue – vastutav isik või temale vastutuskindlustuse andja saavad fondi moodustada alles siis ja seal ning kus ja millal merinõude esitamine kohtusse on toimunud. Selle artikkel 11 „Fondi moodustamine” lg 1 kehtestab: „*Iga vastutavaks peetav isik võib asutada kohtu või muu pädeva asutuse juurde fondi osalisriigis, kus on algatatud kohtumenetlus nõude kohta, mille suhtes saab vastutust piirata.*”

c) KMSS-i 8. ptk-i esimene säte - § 78 lg 2 kehtestab järgmist: „*Jagamismenetlus toimub kohtu- ja kohtuvälise menetlusena. Jagamismenetlusele kohaldatakse vastavalt tsiviilkohtumenetluse seadustikus hagita menetluse kohta sätestatud, kui käesolevast seadusest ei tulene teisiti.*” Sellega seoses kerkivad praktikas üles mitmed tõsised menetlusküsimused ja eriti seoses CLC-1992 konventsiooniga, mis on võimalik vaid kohtuliku menetlusena, ning kus laevaomanik või temale vastutuse kindlustusandja võib algatada jagamismenetluse kohtus ise ja ilma, et keegi oleks juba merinõude kohtusse esitanud. Analüüs näitab, et jagamismenetlus on 8. ptk-s kui *lex specialis* küllaltki suure detailsusega sätestatud, mistõttu esialgselt tundub puuduvat vajadus tsiviilkohtumenetluse seadustikus *hagita menetluse kohta sätestatud* kasutada.

Tekib küsimus, kas see on *kohtuvälise menetlusena* lubatud nii LLMC-1996 ja BUNKER-2001 kohaselt Esiteks, on jagamismenetlus kohandatud ainult kohtulikuks menetluseks ning teiseks, LLMC-1996 artikkel 10 kehtestab, et „*Kui vastutuse piiramise õigust kasutatakse vastutuse piiramise fondi moodustamata, kohaldatakse artiklit 12*”, mille pealkiri on „Fondi jagamine”. Konventsioon ei nõua või ei täpsusta, et fondi moodustamiseta peaks jagamismenetlus toimuma ainult kohtuvälisena, pigem saab eeldada *hagimenetlust* kohtus. Siit tõusetub küsimus, kas kohtuväliline menetlus peaks Eestis toimuma *hagita menetlusena* vastavalt TsMS-i 48. ptk-le.

Ent mõlema konventsiooni korral on merinõuet omaval isikul õigus esitada hagi vastutava isiku või ka laeva vastu, milleks taotletakse esmalt kohtult laeva arestimist. Kuidas toimub üleminek laeva arestimise korral (30 päeva jooksul tuleb esitada hagi) või kui hagi on juba esitatud *hagita menetlusele* TsMS-i 48. ptk alusel? Kahjuks ei sisaldu TsMS-i §-s 475 *hagita asjade loetelus* jagamismenetlust vastutuse piiramise fondi alusel vastavalt LLMC-1996 konventsioonile. Viimasena, paragrahvi p-s 17 toodud „*Muud seaduses hagita asjana sätestatud tsiviilasjad*” võiksid hõlmata ka analüüsitava jagamismenetlust, kuid TsMS-i 63. ptk-s „*Muud hagita menetlused*” seda konventsiooni ei käsitleta.

d) Arvestades jagamismenetluse küllaltki detailset käsitlust KMSS-i 8. ptk-s võib eeldada, et §-e 79–115 ei ole vaja muuta, v.a järgmised üksikud parandused:

- 1) § 80 lg 2 p 4 ja lg 4 – naftareostuse konventsiooni nime järel tuleb lisada õige aastaarv – **1992**;
- 2) § 83 lg 1 tuleb naftareostuse konventsiooni nime järel lisada õige aastaarv – **1992** ning artikkel V järel lisada õige lõige – **1**, mille alusel määratletakse arvutuslikult vastutuse piirmäär; lg 2 tuleb

¹⁰ Kuna 1969.a CLC sõlmimise ajal rannikuriigi eksklusiivse majandusvööndi instituuti veel ei tuntud, siis 1992.a protokoll lisab konventsiooni kohaldamise aladele artiklis II ka majandusvööndi.

täiendada võimalusega luua fond rahvusvaheliselt aktsepteeritud P&I kindlustusklubi garantiikirjaga või muu tagatisega, mida aktsepteerib kohus¹¹;

3) § 86 lg 7 – puudub täpsus (kas tuleb või võib?) laeva arestimise mõiste küsimuses. Viide LLMC-1996 artiklile 13 lg 2 on õige, kuid see ei käsitle täitemenetluse lõpetamist, vaid arestitud vara (ka laeva) vabastamist ning sõna „võib” asendada sõnaga **tuleb** (laeva arestimine ei ole täitemenetlus, vt Genfi 1999. a laevade arestimise konventsiooni artiklit 1 lg 2); mis puudutab viidet CLC-1992 artiklile VI lg 1 „b”, siis enne seda on vaja lisada **tuleb**¹² ning samasugune mittemõistmine, et laeva arest ei ole sundtäitmine, on vaja korrigeerida. Täitemenetlus ja sundtäitmine saavad toimuda kohtuotsuse alusel, laev aga arestitakse ja vabastatakse kohtu korralduse (ingl *order of the court*) ehk kohtumääruse alusel.

Analüüsi käigus on ekspert avastanud CLC 1992. a protokollil tõlkimisel menetlusõiguses tehtud olulise vea. Nimelt, kui 1992. a protokollil kohaselt kuulub artikkel III lg 4 asendamisele järgmise tekstiga: „*No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention*” ja edasi keelatakse punktides „a” - „f” nõuete esitamine teiste isikute vastu, siis eesti keeles loeme: „*Kõik nõuded reostuskahju eest hüvitise saamiseks tuleb esitada omanikule vastavalt käesolevale konventsioonile*” ning edasi keelatakse punktides „a”-“f” nimetatud isikute nõuete esitamine. Sõna *against* (eesti. k *vastu*) on jäetud välja, mis muudab adressaadi vääraks.

1.3.9. Peatükk 9 „KAPTENI ESINDUSÕIGUS”

KMSS-i eelnõu seletuskirjas on öeldud järgmist: „4.9. Eelnõu 9. peatükk - *Kapteni esindusõigus*. Kaks kapteni esindusõigust reguleerivat paragrahvi (§-d 116 ja 117) lisati töögrupi poolt eelnõusse pigem traditsiooni kui tegeliku vajaduse tõttu. Valdav enamus vanemaid merekoodekseid reguleerib kapteni esindusõigust suhteliselt detailselt. See oli aegadel, kus ei eksisteerinud kiireid ja usaldusväärseid kommunikatsioonivahendeid, ka kindlasti hädavajalik. Reeder, kes saatis kapteni laevaga merele, ei teadnud, mida kõike võib reisil juhtuda. Seega pidi reeder kaptenile andma ka ulatuslikud õigused tema nimel tehinguid teha. Sama käis ka saatja kohta kaubaveo puhul meritsi. Tänapäeva sidevahendite juures ei ole see probleem enam eriti aktuaalne. Eelnõus on seega ette nähtud kapteni seadusest tulenev nii reederi kui ka saatja ja saaja esindamise õigus suhteliselt üldise regulatsioonina. Esindusõigus on kolmandate isikute suhtes tehinguliselt piiratud juhul, kui kolmandad isikud sellest teavad või peavad esindusõiguse piiramisest teadma.”

Need kaks paragrahvi ei käsitle kapteni esindusõigust ammendavalt. Kui tegemist on ajaprahilepinguga, on kaptenil teatud õigused prahtija huvide eest seista ja saada tasu lasti- või reisijateveoga seotud ülesannete täitmise eest (v.a kui ajaprahija saab laevale *supercargo* kui oma esindaja). Samuti on kapteni lasti omaniku esindamise õigus päästelepingu sõlmimisel SALVAGE-sse sisse kirjutatud. Sellist esindusõigust omab kapten ka siis, kui ta laseb osa kaubast (nt tekilt) üldavarii korral merre heita (vt KMSS-i ptk 11), et päästa laev, kaup ning prahiraha neid ühiselt ähvardavast hädahust jms.

Kerkib küsimus, kas kapteni muid ülesandeid ja õigusi oleks KMSS-s vaja sätestada. Kui MSOS käsitleb detailselt ja ammendavalt kapteni kohustusi seoses navigeerimisega, meresõiduohutuse ja turvalisuse valdkonnas, meretöö seadus aga detailselt nt meretöösuheteid ja töökorraldust ning korda ja toimetulekut laeval, siis peale selle on kaptenil ka mitmeid avalik-õiguslikke funktsioone.

¹¹ Eesti on taolised kohustused võtnud nii CLC-1992 artikliga V lg 3 kui ka LLMC-1996 artikliga 11 lg 1.

¹² Vt CLC-1992 artikkel VI lg 1 „b” sõnastust: „(b) on kohus või konventsiooniosalise riigi muu pädev asutus **kohustatud** vabastama juhtumi asetleidmise tagajärjel tekkinud reostuskahju hüvitamise nõude tagamiseks arestitud laevad või omaniku muu vara ning tagastama muu kausjoni või tagatise, mis oli seatud aresti vältimiseks.”

Revisjoni töögrupil tuleb jõuda selgusele, mis ulatuses vajab kapteni institutsioon KMSS-s reguleerimist.

Teiseks, kuigi meretöö seaduse analüüs pole käesoleva revisjoni objektiks, siis tekib siiski vajadus võtta KMSK kehtetuks tunnistamisel seisukoht, mida teha selle 3. ptk-ga „Laevapere” (§-d 52-73, milledest on juba kehtetuks tunnistatud §-d 53-56, 61, 63 ja 64), kus on sätestatud kapteni tegevusega seonduvat.

Kolmandaks, kerkib küsimus, millisel määral peavad kapteni avalik-õiguslikud kohustused ja õigused olema reguleeritud MerSÜS-s, mis on momendil samuti väljatöötamisel.

Nendele töögrupi ees seisvatele tõsistele küsimustele püüab revisjoni töögrupp leida optimaalset lahendust järgnevas VTK avaliku arutelu järgses etapis, sest kapteni kui laeva peremehe staatus, kohustused ja õigused on niivõrd kompleksne ja mitmetahuline teema, mis ei saa olla lahendatud ammendavalt üheski revisjoni objektiks olevas seaduses eraldiseisvalt. Eksperdid võtavad püstitatud küsimuste lahendamisel aluseks Indrek Nuudi poolt koostatud analüüsi „Laeva kapteni õiguste, kohustuste ja staatuse analüüs nende sätestamiseks KMSS-s või muudes asjakohastes õigusaktides. KMSK sätestatud kapteniga seotud normide kehtivuse ja teistesse õigusaktidesse üleviimise vajaduse analüüs.”

Võib nõustuda Indrek Nuudi väidetega, et Termi „kapten“ legaalseaduslik definitsioon ei ole Eesti õiguses vajalik. Kapteni mõiste tuleneb STCW konventsioonist. Alternatiivselt võib formuleerida legaalseaduslik definitsiooni viitega STCW-le. Tänapäeval ei ole kapten kindlale staatusele viitav mõiste, nagu see oli ajaloo, vaid konkreetne diplomist tulenev ametinimetus”; ja

KMSK § 62 esimene lause, mis sõnastab kapteni kohustused kõige üldisemalt, on mõistlik sarnasena üle võtta KMSS kaptenit käsitlevasse peatükki. KMSK § 62 esimene lause: *Kaptenil lasub laeva üldjuhtimine, sealhulgas laeva navigeerimine, kõikide ohutu laevasõidu tagamiseks vajalike meetmete rakendamine, korra säilitamine laeval, kõige selle ärahoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile.*”

Mis puudutab KMSS-i, siis kaptenile sellest seadusest tulenevad kohustused on välja toodud vastavates peatükkides vajalikul määral ning neid kaptenit käsitlevasse omaette peatükki koondada ei ole otstarbekas (analoogselt KMSK 3. ptk-ga „Laevapere”). Erandina võiks aga siinjuures veel välja tuua §-i 67, mis sätestab järgnevalt: *„Kapten on kohustatud, kui ta saab seda teha ohustamata oma laevaperet ja reisijaid:*

1) abistama iga merehädalist;

2) minema nii kiiresti kui olukord võimaldab appi hädasolijatele, kui talle teatati, et need vajavad abi, ja kui sellist tegevust tema poolt võib reaalselt arvestada.

Käesolevas paragrahvis tähendatud kohustuste täitmata jätmise eest kannab kapten seadusega kehtestatud vastutust.”

Muidugi vajab ka see paragrahv revideerimist, sest hädasolijate abistamise vajadus ei pruugi alati ilmnedu teatamise tagajärjel, vaid võib ilmnedu ka nt laevakokkupõrgete korral. Antud paragrahv ei käsitle vara päästmise õiguslikke tagajärgi, nagu sätestab KMSS-i § 27 „Vastutusest vabanemine päästmise korral”: *„Vedaja ei vastuta lastiveolepingu rikkumise eest, kui see on põhjustatud isikute või vara päästmiseks vajalike meetmete rakendamisest merel.*” Õigusselguse huvides tuleks selgelt sätestada, et olenemata sellest, kas kedagi või midagi päästeti või osaleti päästeoperatsioonis, kuulub taolise meetmena arvestamisele iga kursist kõrvalekaldumine e deviatsioon, mille eesmärgiks oli hädalistele appi tõttamine.

Teise erandina tuleb KMSK-st üle tuua § 70, mis sätestab järgmist: „*Kui kapteni arvates ähvardab laeva paratamatu hukk, annab kapten pärast kõikide meetmete rakendamist reisijate päästmiseks laevaperele loa laevalt lahkuda. Kapten lahku laevalt viimasena, võttes tarvitusele kõik temast sõltuvad abinõud logiraamatu, masinapävaraamatu ja raadiopävaraamatu, antud merereisi kaartide, dokumentide ja väärtuste päästmiseks.*” See säte on KMSS-s vajalik mitte ainult õigusselguse pärast, vaid ka kinnitamaks merenduse eetikas kinnistunud traditsioone ja kaptenil lasuvaid erilisi moraalseid kohustusi. Meenutada võib siin kurioosset juhtumit itaalia reisilaevaga *CONCORDIA*, mille laevahuku korral kapten püüdis esimesena laevalt pageda ning lõppkokkuvõttes mõisteti süüdi ja karistati rohkem kui 20 aasta pikkuse vabadusekaotusega.

1.3.10. Peatükk 10 „PÄÄSTMINE”

a) KMSS-i § 118 „Päästmise mõiste” sätestab järgmist: „*Päästmine käesoleva seaduse tähenduses on merel või laevatatavates vetes ohus oleva laeva või muu vara päästmiseks läbiviidav toiming.*” Siin on esimeseks probleemiks see, et nii peatüki pealkiri kui ka definitsioon ei kajasta peatüki tegelikku sisu õigesti. Õige pealkiri oleks „Vara päästmine merel”.

Ka SALVAGE ei määratle teadlikult mõistet „päästmine”, vaid kasutab sellega seoses läbiviidava toiminguna terminit „päästeoperatsioon”.

Tegelikult on merel kahte tüüpi päästmist: a) inimeste päästmine, mis on kohustuslik kõigile, aga eriti kaptenitele, kes selle kohustuse eiramisega paneb toime kuriteo. Inimeste päästmise eest ei saa päästetasu nõuda; b) vara päästmine, s.o laeva, lasti jms päästmine, mille puhul tulemuslikuks osutunud päästmine annab õiguse päästetasule (ingl põhimõte *no cure – no pay*) ning olenemata päästeoperatsiooni edutusest vara päästmisel annab õiguse pea samaväärsele erikompensatsioonile, kui päästjal on õnnestunud vähendada või vältida merikeskkonnale ohtlikku keskkonnakahju. Õigus päästetasule või erihüvitisele peab sisalduma analüüsitava paragrahvis.

b) KMSS-i § 119 „Merepäästekonventsiooni kohaldamine” sätestab:

„*Laeva või vara päästmisest merel tulenevatele õigussuhetele kohaldatakse vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelist konventsiooni (RT II 2001, 19, 102).*”

Selle sättega tõusetuvad kaks tõsist probleemi. Esiteks, nii selle paragrahvi kui ka järgmise paragrahvi pealkirjas on väär kasutada terminit „merepäästekonventsioon”, sest selle ette tuleb paigutada sõna **vara**. Probleem on ka selles, et merepäästekonventsiooniks saab pidada rahvusvahelist mereotsingute ja -pääste 1979. a konventsiooni (SAR-1979), mis Eesti suhtes jõustus 30. mail 2001. a (RT II 2001, 11, 56). Teiseks, Londoni 1989. a vara merepääste konventsiooniga ühinemisel tegi Eesti vastavas seaduses (13.06.2001. a) ühe olulise avalduse sõja- ja riigilaevade osas ning kolm reservatsiooni, mis vajavad õigusselguse huvides sättes äranimetamist või vähemalt viitamist. Väljavõtte sellest seadusest sätestab:

„§ 2. *Konventsiooni artikli 4 lõike 1 alusel kohaldab Eesti Vabariik konventsiooni sõjalaeva ja riigile kuuluva või riigi käsutuses oleva muu laeva suhtes, millele rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete järgi on päästeoperatsiooni ajaks antud riiklik puutumatus.*

§ 3. *Konventsiooni artikli 30 lõike 1 alusel reserveerib Eesti Vabariik endale õiguse loobuda konventsiooni kohaldamisest, kui:*

1) *päästeoperatsioon toimub sisevetes ja kõik sellega seotud laevad on siseveelaevad;*

2) *päästeoperatsioon toimub sisevetes laevade osaluseta;*

3) *päästetav vara asub mere põhjas ja on tähtis merekuultuurilisest, ajaloolisest või arheoloogilisest seisukohast.*”

c) 10. peatükis ei ole sõnagi päästelepingust, kuigi Londoni 1989. a konventsiooni artikkel 6 lg 1 annab konventsiooni suhtes eesõiguse (lad *lex specialis*) päästelepingule, sätestades järgmist: „*Konventsiooni kohaldatakse kõigi päästeoperatsioonide suhtes, kui päästeleping ei näe ette teisiti.*” Siin on tõlkeviga, sest originaalis lubatakse päästelepingus ette näha teisiti kas otseselt või kaudselt (vt ingl *save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication*).

Siinjuures tuleb ära märkida, et päästeleping on eriline selles mõttes, et laevaga seotud hädaolukord võib olla selline, et läbirääkimisteks pole aega, ja päästja laeva saabudes tuleb kohe asuda päästeoperatsiooni läbi viima. Sellises situatsioonis loetakse leping sõlmituks, kui see on kokku lepitud suuliselt raadiotelefoni või tänapäeval ka mobiiltelefoni abil kindla koodnimetusega standardses päästelepingus. Enim kasutatud standardne päästeleping on LOF, nt aasta 2011 versioon (Lloyds` Open Form). Inglise õiguses võrdsustatakse selline suuline lepe kirjalikus vormis sõlmitava lepinguga, sest selle sisu tuleneb aastasadade pikkusest praktikast ning mis kõige tähtsam, sisaldab päästetud laevade jm varade omanike kaitseks vahekohtu klauslit vaidluste lahendamiseks Inglise seaduste alusel ja vahekohtus Londonis. Päästelepingu sõlmimise võimalikke erisusi arvestades on Londoni 1989. a konventsioonis sätestatud võimalus, kas lepingu tühistamiseks või muutmiseks järgnevalt: Artikkel 7. „Lepingu tühistamine ja muutmine”

„Lepingu või selle tingimuse võib tühistada või seda võib muuta, kui:

- (a) leping on sõlmitud õigustamata sunni või ohu mõjul ja lepingutingimused on ebaõiglased või
- (b) kui lepingus ettenähtud tasu ei ole osutatud teenusega võrdeline.”

Arvestades asjaoluga, et Eestis puudub standardne päästelepingu vorm, siis tuleks KMSS-s päästelepinguga seonduvat reguleerida ja sätestada lepingule kohanduv jurisdiktsioon ja vaidluste lahendamine, kui päästeoperatsioonid toimuvad Eesti merealadel. Teiste riikide laevade puhul võiks vara päästmisel kohaldada LOF-i või mõnd teist rahvusvaheliselt aktsepteeritud päästelepingu standardset vormi.

d) 10. ptk-s asuv § 120 sätestab tagatise vara merepääste lepingu alusel päästetasu või erihüvitise nõuet omavale isikule (päästjale) ja § 121 pandiõiguste rahuldamise eesõigust muude varade kui laev puhul. Kui esmapilgul arvas ekspert, et need asjaõiguslikud küsimused võivad olla lahendatud teistes seadustes, siis lähemal vaatlemisel võib väita, et need kaks paragrahvi ei vaja tõsist revideerimist. Samas oleks mõistlik § 120 lg-s 1, mis sätestab: „Vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooni artiklis 12 nimetatud päästetasunõuet omaval isikul ja artiklis 14 nimetatud erihüvitisenõuet omaval isikul on nõuete tagamiseks merivõlg päästetud laeva suhtes,” täpsustada, et see merivõlg on eriline – sel on eesõigus kõigi teiste merivõlgade ees (vt Genfi 1993. a merivõlgade jt pantide konventsiooni artiklit 5 lg 2 ja LAÕS-i §-i 78 lg 1).

Teiseks, kui Londoni 1989. a vara merepääste konventsiooni artikkel 21 „Tagatise esitamise kohustus” lg 3 sätestab: „Kui päästja nõude rahuldamiseks ei ole piisavat tagatist esitatud, ei või päästetud laeva ega muud vara päästja nõusolekuta teisaldada asukohast või sadamast, kuhu need on toodud pärast päästeoperatsiooni lõppemist,” mis on sisuliselt kinnipidamise õigus, siis KMSS-i § 120 lg 2 sätestab päästjale pandiõiguse muu vara kui laeva suhtes järgmiselt: „Muude päästetud asjade suhtes on vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooni artiklis 12 nimetatud päästetasunõuet omaval isikul ja artiklis 14 nimetatud erihüvitisenõuet omaval isikul pandiõigus. Reeder ja vedaja on kohustatud andma päästetasunõuet või erihüvitisenõuet omavale isikule teavet päästetud asjade omaniku kohta.” Arvestades päästjate huvia mitte muutuda päästetud lasti jm vara hoidjaks, tuleks kaaluda selle pandiõiguse kasutamiseks mingi mõistliku tähtaja kehtestamist ning võimaluse loomist panditud vara koheseks müügiks.

e) Veel üheks probleemiks on lõbusõidukaatrite ja -jahtide kui vara päästmine Eesti merealadel, kui kütuse lõppemise või ilmastikutingimuste tõttu on merel hätta sattunud inimesed. Tundub olevat vajalik anda volitusnormiga siseministrile õigus kehtestada määrusega kord, milles sätestatakse piirivalvevõli VTA laevade poolt lisaks inimeste päästmisele lõbusõidulaevade kui vara päästmine Eesti territoriaalmeres või sisemeres, võttes arvesse SALVAGE-1989 konventsiooni üldpõhimõtteid ja artiklit 5 lg.1.¹³

¹³ See lõige sätestab: „Artikkel 5. Riigi juhitud päästeoperatsioon”. „(1) Konventsiooniga ei ole vastuolus osalisriigi õigus kohaldada riigi juhitud päästeoperatsioonile selle kohta kehtestatud muud rahvusvahelist konventsiooni või siseriiklikku õigusakti.”

1.3.11. Peatükk 11 „ÜLDAVARIID“

Üldavariid näol on tegemist merelaevandusele kui transpordiliigile ainuomase õigusliku instituudiga, kus kaubaomanik olles kaubad üle andnud vedajale, peab osalema kontributsioonimaksete tegemises, nt üle parda heidetud tekilasti jm erakorraliste kulude katteks, mis moodustavad üldavariid kui kahju. Kehtib põhimõte, et hädaohut peab olema laevale, lastile ja prahirahale ühine ning võetud meetmed peavad olema põhjendatud (ingl *reasonable*).

Reegliks on, et üldavariid jm kulud kannab alguses laevaomanik/vedaja, kes tellib ka dispašši ning küsib lasti omanikelt tagatise nendepoolsete kontributsioonimaksete tegemiseks tulevikus, sest keerulisemate juhtude korral võib dokumendi koostamine võtta kuni kuus kuud. Laeva, lasti ja prahiraha väärtused kokku moodustavad nn „kontributsioonilise kapitali“, millest saab määrata iga osaleja osa. Dispašöör määrab kindlaks, millised erakorralised kulud on üldavariid kulude hulka arvatavad ning liidab need kokku. Seejärel kasutades osalusprotsente kontributsioonilises kapitalis, arvutatakse iga osaleja makse suurus, mida siis laevaomanik/vedaja nõuab sisse igalt teiselt üldavariid osalejalt. Sisuliselt ei tasu neid makseid mitte kaubaomanikud, vaid meritsiveoks kaupa kindlustanud kindlustusandjad juhul, kui poliis katab ka üldavariid kontributsioonimaksed.

York-Antwerpeni reeglid (edaspidi *YAR*) on erakordse ajalooa rahvusvahelised reeglid, mis esmakordselt võeti vastu 1877. a ja edasisi versioone on aastatest 1890, 1924, 1950, 1974 ja 1994. Kaasaegsem versioon, mis võeti vastu CMI konverentsil on aastast 2016 ning soovitatav on selguse mõttes lisada KMSS-i §-i 122 lg 2 sõna „reeglite“ järel ning lg 3 lõppu aastaarvu 2016. a.

Ekspertide ettepanek on, et *YAR* 2016 tuleb tõlkida eesti keelde ja avaldada koos revideeritud KMSS-ga. Selline kohustab tuleneb põhiseaduse § 3 lg-st 2.

1.3.11¹. Peatükk 11¹ „VASTUTUS“

Arvestades asjaoluga, et KMSS-s sätestatu rikkumisega kaasnev karistuspoliitika pole käesoleva revisjoni eesmärgiks, jätavad kaubandusliku meresõidu õiguse eksperdid antud peatüki suhtes oma seisukoha avaldamata.

1.4. Laevaagendid

Laevaagentide õiguste ja kohustuste proportsionaalsus on ekspertide poolt revisjoni töö käigus analüüsitud ja leitud, et see ei ole tasakaalus ja laevaagentide tegevust puudutab õiguslik regulatsioon on problemaatiline. Laevaagentide tegevust reguleerivad sätted sobivad KMSS-i kuna laevaagentide tegevus on tihedalt seotud kaubanduslikus meresõidus tegutsevate laevade teenindamisega.

Praegu kehtiva Eesti õiguse põhjal on laevaagendi staatus ja õigused reguleeritud ebapiisavalt lähtudes sellest, mis kohustused ja vastutus on laevaagendi peale pandud erinevate õigusaktidega (vt VTK lisas esitatud Indra Kaunise analüüsi laevaagentide osas).

Laevaagendile on kehtiva õigusega pandud märkimisväärsed kohustused vaatamata sellele, et laevaagent on majanduslikult oluliselt nõrgem ja vähem vastutusvõimeline kui reeder. Näiteks MSOS § 90 lg-tes 1 ja 2 ettenähtud rahatrahv 16 000 eurot juriidilisest isikust agendile lasti ohtlikkuse kohta käiva teabe edastamata jätmise või mitteõigeaegse edastamise või ebaõige teabe edastamise eest võib viia enamuse Eesti laevaagente pankrotti. Samas on teada, et osa neid andmeid on väga olulised ja võivad olla isegi kriitilise tähtsusega võimalikes ohuolukordades (näiteks teave laeval oleva ohtliku lasti iseloomu ja koguse kohta laeva-avariid 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 olukordi, kui laevaagent ei saa ise vastavat teavet reederilt. Sellest tulenevalt ja lähtudes ka sellest, kellelt tulevad nõutud andmed laeva ja selle lasti ning reisijate kohta, peab kaaluma kohustuste ja vastutuse esmase raskuskeskme viimise teabe primaarse valdaja peale ning laevaagendi kui vahendaja rolli vähendamist eelkõige vastutuse osas. 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 eesmärgiks on laevade prahtimine, sõiduks ettevalmistamine, varustamine või laevaga teostatav reisijavedu. Laeva sõiduks ettevalmistamine ja varustamine võiks olla eelpool märgitud laevaagendi kohustuste ühisnimetajaks selle VÕS § 691 osas, sest ees loetletud andmete, teabe, dokumentide ja muude nõuete täitmine laevaagendi poolt on laeva Eesti vetes sõidu võimaldamise eelduseks.

2. KMSK : analüüs, mida teha järelejäänud §-dega

1. märtsil 1992. a jõustunud KMSK (kokku 372 paragrahvi) tugines peamiselt oma eelkäija, NL-aegsele kaubandusliku meresõidu koodeksile, selle eelnõu koostajaks oli Veeteede Ameti juurde loodud valdavalt kaubandusliku meresõidu valdkonna spetsialistidest-praktikutest koosnenud töörühm. Kuigi KMSK järgis NSV Liidu kaubandusliku meresõidu koodeksi olulisi põhimõtteid, oli ta siiski oma kehtivuse algaastatel rahuldavalt terviklik ning süsteemne õigusakt, vastates esialgselt tolle aja Eesti merenduse nõuetele ning vajadustele. Sellegipoolest kritiseeriti 1995. aastal Justiitsministeeriumis valminud Eesti mereõiguse arengukontseptsioonis selle seaduse ülesehitust ja sisu, kuna Eestis õigusloomes oli võetud suund eraldada õigusaktides eraõiguslikud ja avalikõiguslikud normid.

Pärast tsiviilõiguses oluliste aktide vastuvõtmist – VÕS võeti 26. septembril 2001. a, TsÜS ja RES 27 märtsil 2002. a (kõik need jõustusid ühel ajal – 1. juulil 2002. a) saabus järjekord KMSS vastuvõtmiseks 5. juunil 2002. a¹⁴, (jõustus 1. oktoobril 2002. a). KMSK-st eraõiguslike normide väljavõtmisega muutus see koodeks suures osas kasutuskõlbmatuks nii oma sisu (sest teatud hulk koodeksi sätteid jäi ajale ja kaasaegse mereõiguse õiguse nõuetele jalgu) kui ka suure hulga sisse viidud formaalsete paranduste pärast. Seega jäi KMSS-i 375-st paragrahvist järele 29 avalikõiguslikku normi, millede kaasajastamisele kahjuks enne tänast revisjoni ei mõeldud. Peamiseks avalikõiguslikuks merendust reguleerivaks seaduseks sai MSOS.

KMSS-i ja KMSK-i analüüsi sissejuhatuses jõudsid eksperdid ühisele järeldusele, et KMSK tuleb mereõiguse revisjoni käigus kehtetuks tunnistada, mistõttu loobutakse koodeksi järelejäänud 29 paragrahvi ülevaatamisest ning käsitletakse nende normide revideeritud kujul ümberpaigutamist. VTK-s neid sätteid probleemidena ei käsitleta, kuid võetakse arvesse punktis 3 (Eesmärk ja saavutatava olukorra kirjeldus). Kui analüüsida KMSK-i kehtivaid õigusnorme, siis on neid võimalik jagada kolme järgmisesse rühma:

- § 3, mis reguleerib teenuse osutamise õigust merekaubanduses vastavalt (EMÜ) määrusele nr 3577/1992. Selles osas on ekspertide ettepanek viia säte revideeritud kujul üle KMSS-i § 3 lg 3 asemele;

- 3. peatükk „Laevapere” (§-d 52, 57–60, 62, 65–73), mis sisaldavad meretöö seadusega reguleeritud sätete kõrval ka mitmeid kaptenile õigusi andvaid ja kohustusi panevaid sätteid ja mida tuleb edaspidi kaaluda KMSS-i 9. peatükki „Kapteni esindusõigus” lisamiseks; ja

¹⁴ Samaaegselt võttis Riigikogu vastu ühinemisseadused LLMC 1976 ja PAL 1974 konventsioonidega.

- 6. peatükk „Merre uppunud vara” (§-d 110 – 118¹), mis oma sisu poolest kuuluksid revideeritud kujul MSOS-i üleviimisele.

2. Sihtrühm

Merenduse ja laevandusega ning vastavate valdkondade õigusliku regulatsiooniga kokku puutuvad ametnikud (MKM, VA, KKM, JUM) ja professionaalid, kohtunikud ja kohtutäiturid, ettevõtted ning huvigrupid (Eesti laevaomanikud, olenemata laevade lipust, kaptenid jt laevajuhid, sadamad ja muud kaubandusliku meresõidu huvigrupid, keda kaasatakse läbi eriala liitude ja ühingute), eelkõige kaasatakse Revisjoni töö tulemuste avalikku arutellu Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Sadamate Liit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, Eesti Kaugpüüdjate Liit, TTÜ Eesti Mereakadeemia, Eesti Turismifirmade Liit (ETFL).

3. Eesmärk ja saavutatava olukorra kirjeldus

Käesoleva mereõiguse revisjoni läbiviimise üldiseks eesmärgiks (ja KMSS-ga seondult) on jõuda kvaliteetse ning kaasaegse nii rahvusvahelise mereõiguse kui ka kaubandusliku meresõidu õiguse toimumise õigusliku raamistikuni. See peab lähtuma kaasaegsetest mereõiguse ja merepraktika edumeelsetest üldpõhimõtetest (mitte aegunud dogmadest), mis on sätestatud pädevate rahvusvaheliste organisatsioonide (IMO, EMSA, UNCITRAL, UNCTAD, ICC, BIMCO, CMI jt) töö tulemusena rahvusvahelistes konventsioonides või deklaratsioonides. Samas, peaks Eesti õigus olema veelgi edumeelsem, innovaatiline, paindlik, uuendusvalmis ja avatud muudatusteks, lähtudes uutest tehnoloogiast arengutest ja võimalustest merenduse ja laevanduse valdkonnas, näiteks digitaalsed lahendused merenduses (eManifest, elektrooniline konossement, autonoomsete ja mehitamata laevade rakendamise võimalus meretranspordis jms). Sealjuures, pidades silmas, et meretransport on olulisim osa rahvusvahelisest kaubandusest, arvestatakse Eestile rahvusvaheliste kohustuste võtmise soovitamisel suuremate mereriikide, eriti Põhjamaade jt naaberriikide ning peamiste kaubanduspartnerite praktikaga. Kuna Eesti on rahvusvahelises kaubanduses enamalt jaolt transiitriik, peab KMSS-s säilitama lepinguvabaduse põhimõtte (v.a kabotaaž) ja kohus või vahetõttu peab olema suuteline lahendada lepingupoolte vaidlust, kui kohaldub Eesti jurisdiktsioon seoses lossimisega Eesti sadamas.

Võimalikult suurel määral arvestatakse huvigruppide seisukohtadega, kahjustamata seejuures teiste kaubanduslikus meresõidus osalejate õigusi.

Teostatud analüüsi tulemusena välja selgitatud ja eelpool käsitletud probleemid lahendatakse järgnevalt :

1.1. Esimene probleem seisneb selles, et kaubandusliku meresõidu õigust on siiani reguleerimas kaks õigusallikat: KMSK ning KMSS. Ekspertide ühisel arvamusel, et KMSK kuulub antud mereõiguse revisjoni käigus tühistamisele täies ulatuses. Koodeksisse järelejäädud 29 paragrahvi vaadatakse üle ning need viiakse KMSS-i või mõnda teise asjakohasesse Eesti seadusesse.

Nii KMSK-s kui ka KMSS-i §-s 2 on sätestatud sarnane kaubandusliku meresõidu legaalse definitsioon. See määratlus, mis rajaneb merenduses kasutusel olevate funktsionaalsete tegevuste loetelul, vajab siiski teatud muudatust. Sätelõpus on definitsioon jäetud lahtiseks : „ning teistel õiguspärasel eesmärgidel.” Õiguspäraseks eesmärgiks on ka isikliku lõbusõidu korraldamine merel, mis aga ei ole KMSS-i reguleerimise objektiks. Ekspertide arvates, on lauseosa sätestada nt järgmiselt: „ning teistel äriilistel eesmärgidel.” See küsimus on otsustatud lahendada pärast esimest avalikku arutelu.

Osa KMSK normidest on aegunud. Kuid mõned neist, nagu näiteks 6. ptk „Merre uppunud vara” §-d 110-114, 117 ja 118¹ kuuluvad revideeritud kujul ja teise eksperdi valikul, kas üleviimiseks MSOS-i või MerSÜS-i kui avalik-õiguslikud normid. KMSS sisaldab uppunud vara suhtes ainult ühte sätet. Nimelt, vastavalt KMSS-i 7.¹ ptk-le peab Eesti laevaomanik laevaga kaubanduslikus meresõidus osalemiseks omama kehtivat vastutuskindlustust ning § 77² sätestab kohustusena, et kindlustuskate oleks võetud seitsme merinõuete osas. Esitame nendest siinjuures vaid 2, mis on järgmised:

„4) uppunud, avarii teinud, randunud või mahajäetud laeva koos kõigega, mis selle laeva pardal on või oli, ülestõstmise, kõrvaldamise, hävitamise või kahjutuks tegemise kulude hüvitamise nõuded; 6) nõuded, mis tulenevad laeva tekitatud keskkonna, rannajoone või nendega seotud huvide kahjustamisest või kahjustamise ohust; „

Seega, kuna KMSS pole koodeks, ei pea see sisaldama rannikumere haldamise avalik-õiguslikke probleeme.

1.2. Teine lahendamist vajav probleem seisneb selles, et KMSS-i jõustumisest kuni tänaseni ja ka enne seda on Eesti ühinenud mitmete rahvusvaheliste konventsioonidega või neid muutvate protokollidega, millede arvestamine KMSS-i kohaldamisel, kas pole üldse sätestatud või on toodud üksikutes ptk-des, vananenud aastale viidates ja ilma uute protokollideta. Kuna põhiseaduse § 121 p 2 alusel võetud kohustused vastavalt põhiseaduse §-le 123 lg 2 kuuluvad kohaldamisele olenemata vastuolule mingi siseriikliku õigusaktiga, siis tuleb õigusselguse tagamiseks lugeda vajalikuks KMSS-i §-s 3 „Seaduse kohaldamine” sätestada eraldi lõige kohaldatavatest rahvusvahelistest konventsioonidest ühes nende täpse nimetusega ja koos üldise märkega sõlmitud täiendavatest protokollidest ning Eesti poolt tehtud reservatsioonist mingi kohustuse täitmise või sellest loobumise osas. Sellega seoses tagatakse mitte ainult nende konventsioonide ja määruste kohaldumise osas õigusselgus juba üldsätetes, vaid edaspidi puudub seaduse tekstis vajadus määruse ja võimaluse korral ka konventsioonide konkreetsete õigusnormide dubleerimiseks KMSS-s.

Sellisteks KMSS-ga seotud konventsioonideks (esitame need siin koos rahvusvaheliselt tunnustatud koodnimetusega) on **BUNKER 2001, CLC – 1992, PAL 1974, LLMC, SALVAGE, York-ANTWERP Rules 2016** (ei ole eesti keelde tõlgitud ega RT-s avaldatud, see lünk tuleb revisjoni käigus likvideerida). Samasugust omaette lõiget vajavad ka Euroopa Liidu (EL) määrused, mis on Eestis kui liikmesriigis otsekohalduvad, milleks on määrus (EMÜ) nr 3577/92, määrus (EL) nr 1177/2010 ja määrus (EÜ) nr 392/2009. Määruse (EÜ) nr 392/2009 artikli 2 „Reguleerimisala” lõike 2 kohaselt: „Liikmesriigid võivad käesolevat määrust kohaldada kõigi ühe liikmesriigi piires toimuvate merevedude suhtes.” Selle õiguse sätestamine tuleneb sellest, et nii Ateena 1974/2002 konventsioon kui ka määrus ise kohalduvad rahvusvaheliste reisijatevedude suhtes, jättes hõlmamata kabotaaži. Nimetatud määruse kohaldamisala osas tuleb võtta seisukoht. Vastasel juhul kohaldub Eestis reisijate kabotaaživeol LLMC-1996 (merinõuete korral vastutuse piiramise konventsioon) artiklis 7 lg 1 kehtestatud väiksem piirmäär 175 000 SDR-i reisija surma või talle kehavigastuse tekitamise korral.

Ekspertid eelistavad seda varianti, et Eestis mere-reisijateveo korral kabotaažis kuulub kohaldamisele vedaja vastutuse kohta käiv regulatsioon (EÜ) määruse nr 392/2009 alusel samuti nagu rahvusvaheliste reisijatevedude puhul. See oleks igati mõistlik lähenemine võrdsustada reisijaid laeval olenemata, kas tegemist on riigisiseste või välisvedudega. Kujutame ette võimalikku laevade kokkupõrget Tallinna lähel, kus välisvedusid teostav parvlaev põrkab kokku mingi Eesti piires ristlust korraldava reisilaevaga – ja tulemuseks oleks erinevate laevade reisijate teistsugune kohtlemine. See mõjutaks küll reisilaevaga vedaja kohustusliku kindlustuse suurust ja kindlustuspreemiate mõningast lisandumist, kuid samas teeb laevafirmale lihtsamaks võimaluse kasutada oma laeva sujuvalt kabotaažis või välisvedudes.

EL-i direktiivid ei ole otsekohaldatavad, mistõttu nende ülevõtmisel kasutatakse õigusloomes kehtivat korda.

1.3 KMSS eelmärgitud probleemide osas on võimalikud järgmised lahendused:

1.3.1. Esiteks on vaja parandada või täiendada KMSS peatükis I „ÜLDSÄTTED” § 2 ja § 3 eeltoodud p-s 1.2 märgitud parandusettepanekutest lähtuvalt. KMSS §-s 2 sätestatud kaubandusliku meresõidu mõiste osas võiks kaaluda selle ümbersõnastust, et paremini kajastada kaasaegse kaubandusliku meresõidu sisu.

Teiseks, KMSS-s eksisteeriv § 2 lg 3 tuleb kehtetuks tunnistada ja see asendatakse revideeritud KMSK §-ga 3, mis puudutab õigusi kabotaažiks.

Kolmandaks, seoses KMSK kehtetuks tunnistamisega tuleb § 3 viia revideeritult KMSS-i, asendades sellega praeguse § 3 lg 3. Seejuures näitab analüüs määruse nr 3577/1992 mõtte mittetäielikku sätestamist. Nimelt, viide reguleerimisalale „*ainult Eesti Vabariigi (edaspidi Eesti) sadamate vahel või sadama akvatooriumil või väljumisega Eesti sadamast ja sisenemisega samasse sadamasse*” on põhimõtteliselt korrektne, kuid ei teadvusta seda, et meretranspordialane teenus kabotaažis kõikides EL liikmesriikides on vaba kõikidele EL-i laevaomanikele (vt määruse artikkel 1 lg 1). Seega tuleb sätte teksti redigeerida vastavalt.

Neljandaks, kombineeritud e multimodaalsed veod võiksid toimuda ühtse veodokumendi alusel: KMSS-i § 3 vajab eraldi lõiget kombineeritud lastivedude ja kombineeritud reisijateveo osas ja viidet, et meritsi veolõigu eksisteerimise korral on KMSS-i suhtes VÕS-i 42. ptk-s sätestatu ülimuslik.

Lisaks tõusetusid analüüsi põhjal kaks küsimust:

1) vajadus võtta seisukoht Ateena 1974. a konventsiooni 2002. a protokolliga ühinemise kohta (koos IMO soovitatud reservatsioonile suunistele, millele rajaneb ka /EÜ/ määrus nr 392/2009), mida eksperdid peavad vajalikuks ja on eelpool käsitletud probleemina punktis 1.3.4. alapunktis 5; ja

2) VÕS-i kombineeritud vedude §-d 818 ja 850 vajavad täpsustamist, sest niisuguse veo määratluses on küll sätestatud, et kui „... *veetakse ühtse veolepingu alusel erinevate sõidukitega merel, õhus või maal (kombineeritud veoleping)* ...”, on sisuliselt puudu oluline tunnus: nimelt, et vedu peab olema tehtud või tehtav erinevate transpordiliikidesse kuuluvate sõidukitega. Kui vedu on näiteks kahe erineva laevaga, siis kombineeritud vedu pole, vaid tegemist on lastiveoga *läbiva konossementi* alusel (vt KMSS § 44).

1.3.2. Peatükis 2 „LASTIVEDU” teevad eksperdid järgmised ettepanekud:

a) Eesti ei peaks ühinema ei Haag-Visby (HVR) või Hamburgi (HR) või veel jõustumata Rotterdami reeglitega (RR) piiriüleste lastiveolepingute reguleerimisel, vaid jätkama senist praktikat, kus KMSS-i ptk 2 on üles ehitatud HVR põhiselt nii nagu enamikes mereriikides, sh ka kõikides meie naaberriikides Läänemere ääres. Samas on analüüs toonud välja KMSS-s mitmeid kõrvalekaldeid HVR-st, mis vajab korrektuuri, nagu näiteks:

- KMSS-i §-s 26 nimetatud vastutusest vabastavate asjaolude loetelu peab olema erakordselt täpne rahvusvahelise praktika järgimisel. Eriti tähtis on see § 26 lg 1 p 1 puhul, kui meretranspordile ainuomase ja HVR reeglites artiklis IV lg 2 „a” toodud inimliku eksituse sätestamisel. Esiteks, on puudulik isikute loetelu, kelle teod või eksimused on vastutusest vabastamise argumendiks ning teiseks, nende teod või tegevusetus on ära toodud vaid laeva juhtimisel, mida mõistetakse tavaliselt navigeerimisena, kuid pole lisatud „laevasõidu korraldamist”.

- HVR-s puudub vedaja tsiviilvastutus, mis oleks seotud lasti hilinevad kohaletoimetamisega. Seda tuleb arvesse võtta KMSS-s seepärast, et naaberriikide koodeksites taoline vastutus puudub ning ka konossementides (kus „paramount clause” näeb veole ette HVR-i kohaldamise) seda küsimust ei reguleerita. Peale selle, näitab analüüs, et kauba hiline kohaletoimetamine on igati puudulikult

sätestatud, sest ei KMSS-i § 5 ega § 30 lg 3 ei seo lasti hilist kohalettoimetamist kahju tekkimisega saajale. Niisugusel juhul, kui vastutuse aluseks on ainult hilinelemise fakt, peaks tegu olema leppetrahviga, mitte aga pelgalt vedaja vastutuse piirmäärade kehtestamisega. Samas ei tähenda antud kriitika, et lastiveolepingu pooled ei võiks kokku leppida kindlas veotähtajas ning vedaja vastutuses selle tähtaja rikkumise korral.

Need kõrvalkaldeid tuleb revisjoni käigus likvideerida sätete formuleeringute muutmisega.

b) KMSS-i §-des 4, 6, 7, 8, 11 ja 13 esinevad üksikud väikesed puudused, millede puhul piisab nende osas sätete suhteliselt lihtsast täiendamisest või redigeerimisest. Nende osas tehtavad ettepanekud on järgmised:

- **KMSS-i § 4** „Lastiveoleping” sisaldab lõikes 1 määratlust, mille osas pakuvad eksperdid alustada terminitega „lastiveoleping on üldkauba veoleping” ühes pikema selgitusega merendusalaiste mõistete korrektsema kasutamise kohta (vt analüüsi lk 14-15), nt meritsi veetav „kaup” asendada merendustermiiniga *last*. Selles lõike 2. lause, mis kehtestab, et „*Saatja kohustub vedamise eest maksma veotasu*”. Õigusselguse jaoks on vaja täpsustada: **kokkulepitud veotasu**. Loogiliselt võttes on lg-s 2 pärast koma puudu sõna **ka** ja sõna „saajal”, sest vastasel juhul tekib küsimus, kas nimetatud mõlema isiku õigused ikkagi saavad kuuluda ühele ja samale isikule.

Tegelikult on õigusselguse jaoks aga vaja ka kolmandat lõiget antud paragrahvi või alternatiivina paigutada järgnev mõte lõikesse 1, milles sisaldub väide, et lastiveoleping toimub konossementi või mereveokirja kui transpordidokumentide alusel.

- **KMSS-i § 6** „Kaupade pakkimine ja valmispanek, lastimine”. Teine lg vajab täiendamist: toimingute eesmärk pole mitte ainult saavutada kauba lastimine laevale, vaid ka selle merekindlalt paigutamine ja kinnitamine trümmis või tekil ning probleemideta lossimine. Seepärast tuleb teise lause lõppu lisada „merekindlalt laeval kinnitada ja lastida”.

Kolmas lg on liigselt ühekülgne ega arvesta kaubanduspraktikas teiste võimalike variantidega. Saksa HGB 5. raamatu § 486 lg 215 algabki sellise arvestusega järgmiselt: „*Välja arvatud kui olukord või tavastandardid nõuavad teisiti, peab vedaja lastima kaubad laevale.*” Ekspertide arvamusel tuleb esiteks, lisada sättesse selline erandite lubamise võimalus ja teiseks, lisada lastimisele veel kohustus last merekindlalt laeval kinnitada. Kuna lossimise kohustuse kohta on KMSS-i §-s 18 pädev kohustus vedajale juba sätestatud, siis seda korrata antud lõigu puhul pole vaja.

- **KMSS § 7** „Kauba ülevaatamine”. Kuna kauba pakkimine ja konteineris kinnitamine on saatja ülesanne, mis kahjuks otseselt antud paragrahvist ei järeldu, on ekspertidel ettepanek lisada lõike 2 teises lauses sõnade „kõrvaldada abinõudega” vahele sõnad **saatja kulul**.

- **KMSS § 8** „Ohtlikud kaubad”. KMSS-i §-d 8 - 10 on KMSS-i eelnõu seletuskirja kohaselt seotud KMSS-i §-ga 6 „Kaupade pakkimine ja valmispanek, lastimine” ning sisuliselt analoogsed VÕS-i §-dele 777, 778 lõige 2 ja 780. Analüüs ei näita nende sätete hindamisel vigu, kuid toob esile vajaduse kaaluda kahte suhteliselt väikest täiendust KMSS §-s 8 lg 1:

1) NMC § 257 nimetab „vedaja” järel koos sidesõnaga „ja” veel „all-vedaja”, mis kuuluksid lisamisele mõlemas lauses; ja

2) Saksa HGB 5. raamatu § 483 nimetab „saatja” järel koos sidesõnaga „või” veel „tema poolt nimetatud kolmas isik, kes toimetab kaubad vedajale”, mis samuti kuuluksid lisamisele mõlemas lauses.

- **KMSS-i § 11** „Veotasu maksmine”. Esimene märkus ekspertidelt: § 11 lg 1 peab algama lausega „Kui ei ole kokku lepitud teisiti, tuleb prahiraha vedajale maksta kauba üleandmisel saajale.” Vastasel juhul on lastiveolepingu poolte lepinguvabadus ebaõigelt piiratud.

Teiseks, §-d 11 ja 12 reguleerivad prahiraha maksmist vedajale, ka vedamis- või üleandmistakistuse korral ning kauba kaotamineku korral. Vaatamata KMSS-i § 22 lg 2 toodud saaja õigusele (ka

¹⁵ See säte kehtestab järgmist: „*Unless the circumstances or customary standards require otherwise, the carrier must load the goods on board the ship, stow them there and secure them (loading and stowing), and must also discharge the goods from the ship.*”

saatjal) esitada nõudeid vedaja vastu¹⁶, ei korrespondeeru sellele vedaja prahiraha nõudmise õiguse kaotus sellele osale kaubast, mis osutus veo lõppedes rikutuks. Näiteks, NMC § 260 lg 2 sätestab: „*Kaupade eest, mis on veo lõppedes rikutud, pole vedajal õigus nõuda prahiraha maksmist, välja arvatud kui nende kogus on vähenenud kauba olemusest tingituna, ebaõigest pakkimisest saatja süül või hooletusest või on vedaja müüinud kaubad nende omaniku arvel või on lossinud need, muutnud kahjutuks või hävitanud vastavalt ohtlikke kaupu käsitlevale paragrahvile 291.*” Kuna see norm on adresseeritud vedajale, kuuluks see lisamisele omaette 4. lõikena §-i 11. Antud küsimuse lahendamise tekitab võimaluse teatud tasaarvelduste koheseks tegemiseks vedaja ja saaja vahel kauba üleandmise korraldamisel ja prahiraha ning kauba säilimise huvides tehtud õigustatud kulutuste hüvitamisel vedajale.

- **KMSS § 13** „Lastiveolepingu ülesütlemine saatja poolt”. Esimene märkus, millest leiame ka seletuskirjas lause, on selles, et antud sätte aluseks on võetud VÕS-i samanimeline § 782. Analüüsides selle paragrahvi lõigete 4 ja 5 koostoimet KMSS-i § 13 lg-ga 7 teevad eksperdid ettepaneku lisada KMSS-i § 13 lg 7 esimese lause lõppu järgmine oluline tekst: „milleks on vedaja kohustatud üksnes juhul, kui see on võimalik vedaja majandustegevust ning teiste saatjate või saajate veoseid kahjustamata.”

Teine küsimus, mis tuleneb NMC §-st 264 „Breach of contract by the carrier” analüüsist, milles nähakse ette saatjale kohustus viivitamatult vedajale teada anda vedaja poolt lastiveolepingu eeldatud olulisest rikkumisest (vt KMSS-i § 13 lg 7 viimane lause) teatisega, mis tuleb esitada sellest teada saamisest koheselt ilma lubamatu viivitamiseta. Vastasel juhul kaotab saatja õiguse lastiveolepingu tühistamiseks. Siinjuures on oluline märgata, et antud §-i 13 esimene lõige on saatja õigustesse palju liberaalsemalt suhtuv ning katab lastiveolepingu ülesütlemise ka vedajapoolse rikkumise korral, kuigi mõiste „igal ajal” omab mõningasi reservatsioone (tuleks asendada sõnaga *reeglina*). Seega vajab selle küsimuse otsustamine, kas tuleb sätte lg-sse 7 sisestada analoogiline täiendus, edasist arutamist analüüsi lõpustaadiumis ja otsustamist pärast avalikku arutelu.

c) KMSS-i § 17 „Mere- ja lastiveokõlblikkus” kahes lõikes sisaldab olulist viga HVR-i vastava sätte tõlkimisel. Nimelt, ingl *due diligence* on tõlgitud kui kohustus „hoolitseda”, mis on palju ebamäärasem kui reeglites kehtestatud nõue näidata üles „nõutavat hoolsust”. See vajab redigeerimist sättes.

d) KMSS-i § 18 „Lastimine tekile” on jäänud puudulikuks selles aspektis, et ei sisalda õiguslikke järelemeid juhtudel, kui vedaja on lastinud kauba tekile ilma selle omaniku nõusolekuta ja sellest on tekkinud kaubakahju. Kuigi HVR ei sisalda reeglit „deck cargo” kohta, siis nii Norra kui ka Saksamaa eeskujul sellisel juhul tuleb sätestada esiteks, vedaja vastutus kahju eest ja teiseks, et vedaja kaotab siis õiguse oma vastutust piirata. Mõistlik on niisugune täiendus antud sättesse sisse viia.

e) Probleeme leiavad eksperdid ka KMSS-i §-s 23 „Kauba üleandmine” ja §-s 24 „Pandiõigus” lg 2 koostoimes, millest võib järeldada, et vedaja pandiõigus pole alati tagatud, sest on loogiline järeldada, et vedaja valdus kauba suhtes lõpeb, kui ta on, kas kauba ladustanud või andnud selle vastutavale hoiule sadamas.

Seega on ekspertidel ettepanek: KMSS-s §-i 23 alguslauset tuleb täiendada ja sõnastada see järgmiselt: „*Kaup on saajale üle antud või loetakse vedaja kohustus kaup saajale üle anda täidetuks, kui:*”.

Mis puudutab pandiõiguse säilimist kauba ülesandmisega seonduvalt, siis esiteks, § 24 lg-s 2 on ilmselgelt vajalik õigusselgus luua lõike esimese ja teise lause sisulises vastuolus ning ettenähtud

¹⁶ See säte kehtestab järgmist: „(2) *Kauba kaotsimineku, kahjustumise või hilinenuvalt kohaletoimetamise korral võib saaja esitada oma nimel lepingust tulenevad nõuded vedaja vastu. Nõude esitamine saaja poolt ei välista saatja õigust esitada sama nõue.*”

kolmepäevane tähtaeg tundub olevat liiga lühike vedaja jaoks, mis tuleb mõelda selle võimaliku pikendamise peale 10 päevani.

Teiseks, puudub norm pandiõiguse kestmiseks erinevatel vedajatel, kui lastivedu toimub mitme laevaga järjestikku. Saksa koodeksi § 496 reguleerib sellist lastiveos võimalikku situatsiooni ning sätestab, et esimeste vedajate pandiõigus kehtib seni kuni kestab viimase vedaja pandiõigus.

Eksperdid leiavad, et taoline säte peaks olema lisatud KMSS-i §-i 24 4. lõiguna.

f) Seoses konossementidega toome välja viis probleemi.

Lastiveo praktikas eristatakse kahte tüüpi konossemente: a) „kaup vedamiseks vastu võetud” (ingl *received for shipment*) ja b) „kaup lastitud” ja sisuliselt vedamiseks valmis (ingl *shipped*). KMSS aga sisaldab §-i 38 lõikes 1 viidet sellele, et konossement tõendab kauba vastuvõtmist vedamiseks nagu ka § 39 „Konossementi väljastamine” lg 1 (*Vedaja peab pärast kauba vastuvõtmist väljastama saatja nõudel konossementi*) ning lg 3 sätestab, et „*Kui konossementis ei ole märgitud teisiti, tõendab konossement, et vedaja on konossementis nimetatud kauba vastu võtnud ja laevale lastinud.*” Siin on siiski tegemist teatud selgusetusega, sest ei saa aru, kas tuleb konossemente välja anda kaks korda, kui üks tähendab kauba vastuvõtmist ja teine lisaks ka laevale lastimist. See oleks äärmiselt ebaloogiline ja kulukas. Norra ja Saksamaa seadusandjad on küsimuse reguleerinud selliselt, et kui konossement on välja antud enne laevale lastimist, siis hiljem tehakse sellele annotatsioon (seletav märge), millal ja missugusele laevale on kaup vedamiseks lastitud. Asjakohane õiguselgus lähtuvalt teiste riikide praktikast tuleb KMSS-s luua.

KMSS-i § 41 analüüs näitab, et olulisi regulatsioone on puudu ja vedaja esindaja kohustus teha konossementidele enne allkirjutamist vajalikke märkusi lasti ja selle pakendi seisukorra kohta on sätestatud pelgalt õigusena. Arvestades taoliste märkuste olulisust ning kõiki võimalikke õiguslikke tagajärgi, ei saa nõustuda, et nende tegemise kohta §-i 41 lg 3 esimeses lauses kasutatakse terminit „võib” - õige sõna on **peab**, millega see sõna tuleb asendada.

KMSS-i § 44 „Läbiv konossement” on nii sisult puudulik kui ka ebaselge ja vajab revideerimist. Sätte lg 1 peab käsitlema lastivedu konossementi alusel, kui meritsi vedajaid on mitu. Sättesse tuleb lg 2 lisada täiendav lause, mis lubab erinevatel meritsi vedajatel kokku leppida solidaarses vastutuses ning seda konossementis ka märkida, sest reeglina vastutab läbiva konossementi korral selle väljastaja kaubahuvi ees ainult kaubakahju eest, mis põhjustati kaubale tema valduses oleku ajal.

Vaatamata sellele, et KMSS-i § 45 „Kauba üleandmine ja konossementi tagastamine” antud küsimust detailselt käsitleb, tuleb §-i 38 lg 1 lause viimane osa pärast koma sätestada alljärgnevalt: „kes esitab ja tagastab konossementi ning on vastavalt konossementidele õigustatud kaupa vastu võtma.” Lasti üleandmine just konossementi originaali vastu on üks selliseid kohustusi, mida vedaja peab igal juhul teadma ja selliselt käituma. Tegusõna „tagastab” lisamine on vajalik, et sätte mõte oleks täielik ning õiguselgus tagatud.

Peale selle puudub tänapäevane lähenemine konossementidele, st nende väljaandmine elektrooniliste dokumentidena. Üldiselt öeldes, võib elektrooniliste transpordidokumentide laiem kasutamine võtta veel aastaid, sest põhilisteks probleemideks just nende kasutamisel rahvusvahelise kaubanduse tarbeks on konossementi kui väärtpaberi replikatsioon, kaupade valdusega seotud probleemid ja pankade ignorantsus. Selles küsimuses edasiliikumiseks tuleb §-i 38 lisada lg 5, mis lubaks lastiveolepingu poolte otsesel nõusolekul vedajal väljastada ka elektrooniline konossement, mida võrdsustatakse kirjaliku ja allkirjastatud dokumendiga tingimusel, et kohaldatakse rahvusvaheliselt aktsepteeritud reegleid elektroonilise konossementi kohta, millega privaatsus ja dokumendi autentsus ning ülestähendatu puutumatus on tagatud igal ajal. Eeskuju võib siin võtta Saksamaal 2013. a kevadel toimunud kaubandusliku meresõidu õiguse reformist ja anda vastav volitusnorm nt Vabariigi Valitsusele.

1.3.3. Peatükis 3 „TŠARTERVEDU” :

a) ja b) Selle ptk kui ka §-i 49 pealkiri on ekslikud ja ebaõnnestunud, sest lastiveoleping ja reisiprahileping on erinevad lepingud, mistõttu neid ei saa samastada. See on kaasa toonud vajaduse ka kogu peatüki tõsiseks revideerimiseks, sest väärtalt on õiguste ja kohustuste kandjateks sätestatud isikuid, kes pole laeva reisiks kasutusse andmise lepingu osapoolteks. Laeva prahileandja asemel on kasutatud terminit „vedaja” ning prahtija kui laeva kasutusse võtja asemel mõistet „saatja”?! Need tuleb asendada õigete terminitega terves ptk-s.

Termin „tšarterveoleping” tuleb asendada eestipärase terminiga laeva kasutusse andmise lepingu kohta - mõistega „**reisiprahileping**” ning anda selle legaaldefiniitsioon järgmiselt: *reisiprahileping on kirjalik prahileping, mille kohaselt prahileandja võimaldab laeva veoruumi kasutamise kaupade vedamiseks kas üheks või mitmeks kindlaks määratud reisiks konkreetse laevaga ja prahtija kohustub maksma prahiraha, mis lepitakse kokku reisipõhiselt.*

c) Kõigest eeltoodust lähtuvalt KMSS-i 3. ptk ja eriti §-i 49 kohta tuleb viimati nimetatud sätte kolmas lause, mis sätestab, et „*Tšarterveolepingule kohaldatakse lisaks käesolevas peatükis sätestatud lastiveolepingu kohta sätestatud, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti*” (ilma mingeid konkreetseid §-e nimetamata) kindlasti kehtetuks tunnistada. Selle asemel tuleb välja töötada lisasäte (§ 58¹), mis võiks olla pealkirjaga „Reisiks prahitud laeva kasutamisega seotud muud õigused ja kohustused”. Ekspertid peavad vajalikuks selles §-s järgnevaid lõike, mis on probleemidena eespool leidnud põhjalikku käsitlemist:

1) küsimus laeva merekõlblikkusest, mida reguleerib KMSS-i § 17 ja mis antud juhul on kehtiv kogu reisi vältel. Merekõlbmatuse teke reisi ajal võib osutada nii tõsiseks, et annab prahtijale õiguse reisiprahileping olulise rikkumise tõttu üles öelda.

2) Täiendavat reguleerimist vajab küsimus, kes on vedaja võlgnikuks prahiraha maksmise eest kauba üleandmisel. KMSS-s tuleb selles küsimuses kahest võlgnikust prahiraha maksmise osas sätestada õigusnorm ligikaudu analoogselt Norrale (vt NMC § 345).

3) Kui KMSS § 26 lg 1 p 5 ja HVR artikkel IV lg 2 p „e” näevad lastiveolepingu puhul ette vedaja vastutusest vabanemise kaubahuvi ees siis, kui ta tõendab, et kahju tekkis sõja vms tagajärjel, siis reisiprahilepingu korral näeb Norra koodeks (vt NMC § 358 „War risk”) spetsiaalselt ette mõlemale lepingupoolele õiguse üles öelda prahileping ilma mingisugusegi materiaalse vastutusega juhul, kui pärast prahilepingu sõlmimist selgub, et reis sisaldab endas ohtu laevale, inimestele laeva pardal ja kaubale seoses sõjategevusega, rahutustega, piraatlusega või muude militaarsete aktsioonidega. See prahilepingu ülesütlemise õigus kehtib nii prahileandjale kui ka reisiprahitajale ka siis, kui reis on juba alanud (lg 1).

d) Omaette küsimuseks on nn „**mahuprahilepingud**” või „**koguselised prahilepingud**”, (ingl kas *volume contracts* või *quantity contracts*), mida KMSS kui praktikas tuntud võimalusi ei käsitle. Seega on mõistlik pühendada nendele kahele reisiprahilepingu variatsioonile kui võimalustele KMSS-i 3. ptk-s üks lisasäte - § 58².

1.3.4. Peatükk 4 „REISIJATE VEDU MEREL” :

Eeltoodule analüüsile ja probleemikäsitlemisele tuginevalt tuleb luua õigusselgus erinevate õigusallikate kohaldamise osas, milleks:

1) KMSS-i 4. ptk peab sisaldama viidet VÕS-i kohaldamisel kombineeritud reisijaveolepingule, vaatamata sellele, et eksperdid loevad vajalikuks KMSS-i § 3 „Seaduse kohaldamine” lõpus tuua lõige VÕS-i 42. ptk üliluslikkuse kohta kombineeritud lastiveo ja ka reisijateveo korral;

2) Vedaja vastutus ja selle piirmäärad, mis täna on sätestatud mitmes erinevas paragrahvis ja isegi erinevates ptk-des (vt KMSS-i § 61, 77⁴), kahes eelpool nimetatud rahvusvahelises konventsioonis (PAL e Ateena 1974. a ja LLMC-1996) ning EL-i määruses 392/2009 ning näevad ette erinevaid vastutuse piirmäärasid ja erinevaid kahjusid, vajavad õigusselguse saamiseks korrastamist. Seda ka

aspektist, et näiteks Ateena 1974. a konventsioon nagu ka EL-i määrus 392/2009 kohalduvad ainult reisijate rahvusvahelise veo korral, aga LLMC-1996 sellist piirangut ei oma, kuid ei käsitle vastutust reisija pagasi kahjustamise või kaotsimineku eest.

3) KMSS-i §-ga 61 vajab ühendamist §-ga 77⁴ „Vastutuse piirmäär reisija surma, tervisekahjustuse ja kehavigastuse põhjustamise korral”, mis osaliselt dubleerib § 61, kuid on leidnud endale koha millegipärast vales ptk-s – 7¹ „Laevaomaniku vastutuskindlustus merinõuete korral”. Mere-reisijateveo lepingust tulenev vastutus reisija ees on teisel lepingupoolel, st vedajal, kes võib, kuid ei pruugi olla laevaomanik? Selleks lisada §-i 61 lõikena 2 uus tekst:

„Arvesse võttes lõikes 1 toodud määruse artikkel 1 lg 1 ja 2 sätteid peab:

- rahvusvahelise reisijateveo puhul olema vastutuse piirmääraks vähemalt 250 000 SDRi. Sõjalise riski esinemisel reisijateveo kestel ei või vastutuse piirmäär juhtumi kohta ületada 250 000 SDRi reisija kohta või 340 miljonit SDRi laeva kohta, sõltuvalt sellest, kumb on madalam;

- riigisisese reisijateveo puhul kohaldatakse käesoleva paragrahvi lõikes 1 sätestatud piirmäärasid lähtudes laeva kohustuslikust sõidupiirkonnast järgmiselt:

1) laevale, mida kasutatakse reisijateveoks sõidupiirkonnas, kus on kohustuslik sõita vähemalt A-klassi reisilaevaga – alates 2017. aasta 1. jaanuarist;

2) laevale, mida kasutatakse reisijateveoks sõidupiirkonnas, kus on kohustuslik sõita vähemalt B-klassi reisilaevaga – alates 2019. aasta 1. jaanuarist.”

Peale selle, KMSS-i § 61 lõiked 2 ja 3 säilitavad oma sisu, kuid nende numeratsioon muutub ühe võrra suuremaks – vastavalt 3 ja 4 ning lisada tuleb ka lõige 5, mis sisaldab EL-i määruse nr 392/2009 I lisas toodud Reisijate ja nende pagasi mereveo 1974. aasta Ateena konventsiooni ja konventsiooni 2002. aasta protokollis konsolideeritud teksti artiklis 4a lg-s 10 esitatud mõtet, et reisija võib esitada hüvitusnõude otse kindlustusandjale.

4) Õigusloogika ütleb, et kõigepealt peab eksisteerima tsiviilvastutus ja alles siis saab sätestada vastutuse piiramist. Seega on KMSS-i § 61 õigeks pealkirjaks: „Vedaja vastutus õnnetusjuhtumite korral ja selle piiramine”. Samuti tuleb lg 1 alguses sõna „vedaja” järel lisada „vastutab ja”.

5) Terminite kasutamise aspektist on ekspertidel ettepanek asendada §-s 59 esiteks, „merematke” mõistega **ristlus**, mida EL-i määrus nr 1177/2010 24. novembrist 2010. a kasutab artiklis 3 p „t” ja teiseks, lg-s 6 mõiste „reeder” terminiga **vedaja**.

6) Eesti Vabariik peaks ühinema Ateena 1974. a konventsiooni 2002. a protokolliga koos EL-i määruse 392/2007 II lisas sätestatud IMO reservatsiooniga.

1.3.5. Peatükk 5 „LAEVADE PRAHTIMINE”

a) KMSS-i 5. peatüki ega ka §-i 62 pealkirjast ei selgu, et tegelikult on reguleerimise objektiks kaks erinevat tüüpi laeva tähtajalise prahtimise lepingut: 1) eesti keeles **ajaprahileping** (ingl *time charter party*), kui laev antakse prahtija kasutusse koos laevaperega ning b) laeva laevapereta prahtimise leping – need mõlemad eristuvad selgelt laeva reisipõhisest kasutuslepingust. Seega on esimeseks ettepanekuks ekspertidelt: ptk 5 õige pealkiri „LAEVADE TÄHTAJALINE PRAHTIMINE” tuleb kõigepealt sätestada nagu ka § 62 pealkiri „Laevade tähtajalise prahtimise leping”.

Kogu 5. ptk paragrahvid vajavad ümber struktureerimist ja ka puuduva, kuid vajaliku sisuga täiendamist, sest et antud peatükis on ajaprahimise ja laevapereta laeva prahtimise (mõlemad kehtivad tähtajaliselt) normid segamini, esitatud selliselt, et § 62 lg 1 käsitleb mõlemat sorti tähtajalise prahtimise lepinguid ning lg 2 ja 3 „hüpatakse üle” ainult ajaprahilepingu regulatsioonile ja vastupidi.

b) Siit segadusi sisaldavast regulatsioonist saab selguse ainult kogu peatüki restruktureerimisega sellisel moel, et esimene paragrahv käsitleks üldiselt laevade tähtajalist prahtimist ning neid probleeme, mis on ühised nii ajaprahilepingule kui ka laevapereta prahilepingule ja vajavad reguleerimist ning viitaks poolte lepinguvabadusele. Teine paragrahv käsitleks põhiküsimustes üldiselt ajaprahilepingut ühes poolte peamiste õiguste ja kohustustega; kolmas paragrahv aga üldiselt laeva laevapereta prahilepinguga seonduvat ja reguleerimist väärivat, arvestades selle prahilepinguga pakutavaid muid võimalusi. Peame siinjuures silmas nii laeva registri kui ka lipu

vahetamise õigust prahtija valikul ning laeva kasutamise kõrval ka selle väljaostmises kokku leppimist. Need paragrahvid hõlmavad ka prahiraha maksmist, prahtija poolt tagatise andmist prahilepingu korrektse täitmise osas ning mõlemale lepingupoolele kuuluvat pandiõigust (ingl *lien*). Viimase neljanda paragrahvi jätkaks laeva üleandmise ja tagastamisega ning avastatud puuduste kõrvaldamisega seotud õigusprobleemide käsitlemisele.

Kaalumise kohaks on avaliku arutelu järgselt tähtjaliste prahilepingute korral tüüplepingutes ette nähtud prahiraha ettemaksetena maksmise suurus (kui pooled ei ole teisiti kokku leppinud) ning võimalikud variandid on 15 päeva (Saksamaal) või 30 päeva (Norra).

1.3.6. Peatükk 6 „PUKSEERIMINE”

KMSS-i 6. ptk-i kahe paragrahvi analüüs seda, et õiguslik reguleerimine antud küsimuses on hea ja küllaldane.

1.3.7. Peatükk 7 „REEDER, REEDERI VASTUTUS”

Antud peatüki analüüs näitab regulatsiooni süsteemitust, sest käsitletakse põhiliselt lepinguvälist, mitte lepingulist vastutust, ja kõige suuremaks probleemiks selles on asjatu püüd viia kõikvõimalikud vastutust kandvad ja seda piirata võivad isikud ühe nimetaja alla mõistega *reeder*.

a) ja b) ja c) Mõistlik oleks selle ptk esimese paragrahvid § 68 ja 69 lugeda kehtetuks ning alata uue §-ga 68, milles kõigepealt sätestada kolm eraldi lõiget kohaldamisele tulevate rahvusvaheliste konventsioonide kohta (momendil § 70). Igas lõikes antakse ühe eeltoodud konventsiooni nimetus koos Eesti poolt tehtud reservatsiooni(de)ga jm sätestamist vajavate põhimõtetega. Puutuvalt lisamisele tulevat kolmandat konventsiooni BUNKER-2001, mis jõustus Eesti suhtes 21.11.2008. a, siis tehti viga, kui koos MSOS-ga muudeti 14.12.2011. a KMSS-i seoses ptk-de 7¹ ja 11¹ lisamisega ja täpsustati just §-i 70 lg 1 ja 2 kohaldamisele tulevate konventsioonide osas, kuid 4 aastat varem jõustunud kohustused seoses Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsiooniga jäeti välja.

Seega on eksperdil, eelnevat arvesse võttes järgmised ettepanekud:

- loobuda mõiste „reeder” kasutamisest antud peatükis ning nimetada see ümber kui „**Vastutus kahju tekitamise eest ja selle piiramine merinõuete korral**”;

- tunnistada kehtetuks §-d 68 ja 69 ning nende asemel alustada korrektsest konventsioonide loetelust, mille alusel on võimalik õigustatud isikutel oma vastutust piirata. Selleks koostada uus § 68 (e allpool revideeritud §-st 70), milles igas lõikes eraldi on otseselt ja täpselt viidatud 3-le konventsioonile. Siis puudub vajadus nende sätteid KMSS-s uuesti korrata;

- sätestada uus § 68 „Konventsioonide kohaldamine”, milles:

Esiteks, kuna tegemist on kolme erineva konventsiooniga, siis selle paragrahvi asemel revideeritud uus § 68 peab koosnema neljast erinevast lõikest, millest kolm viitavad otseselt vastutuse ja selle piiramise õiguslikule alusele, igaüks ühele kolmest konventsioonist. Esimeses lõikes viidatakse LLMC-1996-le ühes Eesti Vabariigi poolt konventsiooniga ühinemisel tehtud reservatsioonidega (RT II 2002, 20, 88). See lõige algab järgmiste sõnadega: „Vastutaval isikul on õigus oma vastutust piirata alusel”.

Teiseks, tuleb § 68 lõikes 2 sätestada millegipärast paragrahvist välja jäänud Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsioon (*the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001), mis jõustus Eesti suhtes 21.11.2008. a ning mille alusel laeva omanik vastutab punkrikütuse merereostusega tekitatud kahju eest ning mille artikkel 6 kohaselt piiratakse laevaomaniku vastutust vastavalt LLMC-1996 alusel. See puudus tuleb ilmingimata kõrvaldada ja lisada lõikesse 2 juurde BUNKERS 2001 konventsiooni nimi ja vastav viide LLMC-le. See lõige 2 algab järgmiste sõnadega: „Laevaomanik vastutab punkrikütusega põhjustatud merekeskkonna reostuskahju eest olenemata süüst või hooletusest ning tal on õigus oma vastutust piirata alusel.”

Kolmandaks, konventsiooniks kolmanda lõikena uues §-s 68 on naftareostust käsitlev tsiviilvastutuse 1969. a konventsioon, mis juba ammugi – 1992. a protokolliga muudetud 1992. a konventsiooniks ja selle nimigi ei vasta 2004. a Riigikogu poolt võetud ühinemisseadusele. Õige

nimetus on: Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokoll (RT II 2004, 25, 103), mida vastavalt protokollile 11 lg 2 kutsutakse osalisriikide poolt 1992. a konventsiooniks. Ka see lõige 3 algab järgmiste sõnadega: „,Laevaomanik vastutab nafta kui lasti põhjustatud merekeskkonna reostuskahju eest olenemata süüist või hooletusest ning tal on õigus oma vastutust piirata alusel;

Neljandaks, tuleb anda neljanda lõikega selge viide, et vastutuse piiramise õiguse kasutamine vastutava isiku ja tema vastutuskindlustuse andja poolt toimub kooskõlas asjakohaste konventsioonidega ning KMSS peatüki 8 „Merinõuete menetlemine vastutuse piiramise fondiga või ilma”. Toodud 8. ptk pealkiri erineb eksisteerivast oluliselt ja selleks antakse selgitusi KMSS-i 8. ptk analüüsi tehes.

d) Sätetada uus § 69 „Keelatud käitumise tagajärjed”, kolmes lõikes: „(1) Vastutaval isikul ei ole õigust oma vastutust piirata, kui on tõendatud, et kahju tekkis tema enda teo või tegevusetuse tagajärjel, mille ta pani toime kavatsusega põhjustada selline kahju või hoolimatult ja teadmiseaga, et selline kahju tõenäoliselt tekib ja (2) Vastutava isiku vastutust ega selleks kehtestatud piirmäärasid ei saa leevendada. Erandiks on juhtumid, kus kannatanul lasub kahju tekkimisel tõendatud osasüü; (3) Vastutust ei saa piirata kohtu- või vahekohtukulude hüvitamise nõuete suhtes.”

e) Sätetada uus § 70 „Merinõuete esitamise õigus”, milles käsitleda eraldi lõigetena kahte küsimust antud peatükiga seondult: (1) Peatükis 7 käsitletud merinõudeid võib esitada ainult Eesti kohtutele, kui kahju tekitamine leidis aset Eesti merealadel või vastutuse piiramise fond on moodustatud Eesti kohtus või meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse tagamiseks tehtud hädavajalikud kulutused on tehtud Eesti riigiasutuste poolt; ja (2) Vaatamata eelmisele lõikele, võidakse vastutava isiku asemel nõudeid CLC-1992 ja BUNKER-2001 alusel esitada ka otse laeva omanikule vastutuskindlustust pakkunud kindlustusandja vastu.”

f) Kuna laevade kogumahutavuse iseloomustamisel tänapäeval ühikut kasutata, siis tuleb vastav parandus sisse viia paragrahvidesse 71 ja 74.

g) Probleemiks on §-s 73 „Sadamarajatiste ja veeteede kahjustamisest tulenevate nõuete eesõigus” sätestatuna kahes lõikes. See säte tuleb kehtetuks tunnistada kui sisuliselt KMSS-i mitte kuuluv.

h) Kui on otsustatud, et mõistet „reeder” käesolevas ptk-s enam ei kasutata, siis vastavalt vajab korrigeerimist ka § 77 „Muude isikute õigus piirata vastutust”.

1.3.7¹. Peatükk 7¹ „LAEVAOMANIKU VASTUTUSKINDLUSTUS MERINÕUETE KORRAL”

Antud ptk on KMSS-i sisestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/20/EÜ ülevõtmise teostamiseks. See direktiiv on üle võetud 14. detsembri 2011. a KMSS-e ja MSOS-e muutmise seadusega (RT I, 30.12.2011, 1), kuid ikkagi toob ekspertide analüüs välja rida puudusi ja järgmisi probleeme:

a) KMSS-i § 77⁴ „Vastutuse piirmäär reisija surma, tervisekahjustuse ja kehavigastuse põhjustamise korral” on ebaõigesti sattunud sellesse ptk-i, sest ei puuduta üldse kohustusliku vastutuskindlustuse küsimust. Ekspertide arvates, nagu ka eelpool märgitud, kuulub see säte KMSS 4. ptk paragrahvide hulka ning osalise analoogia tõttu tuleb see kokku viia §-ga 61.

b) Nimetatud direktiivi artikkel 5 „Kontroll, nõuetele vastavus, sadamast väljasaatmine ja sadamasse sisenemise keelamine” annab liikmesriikidele õigused, mida Eesti pole tegelikult üle võtnud? Sadamast väljasaatmise ja sadamasse sisenemise keelu otsustamine kuulub riiklikule

järelevalve organile – VTA-le. Seega tuleb tõstatatud probleemi osas täiendada MSOS-i, mis on teise VTK ja eksperdi küsimus.

c) Ülevõetuna LLMC-1996 artiklist 2 „, Nõuded, mille suhtes on võimalik vastutust piirata” lg 1 p „a” sisaldab tõlkeviga originaalist ja see on kandunud ka KMSS-i § 77² loetelus p 1. Seega on ekspertide ettepanekuks: asendada sõna „asja” terminiga **omand** kasutades nii konventsiooni tõlkes kui ka KMSS-i §-s 77².

1.3.8. KMSS: 8. peatükk „VASTUTUSE PIIRAMISE FOND JA SELLE JAGAMINE”

Nimetatud fondi moodustamist ja tööd reguleeriv 8. ptk on esiteks väga mahukas, siiani aga veel kasutamata võimalus, kuid kindlasti merenduses vajalik meede. Probleemid ja nende osas väljapakutavad lahendused:

a) ja b) Regulaatsiooni põhimõttelise erisuse tõttu kahes nimetatud rahvusvahelises konventsioonis (CLC ja LLMC), kuid mitte ainult, vajavad kõik vastutuse piiramist sätestavad konventsioonid KMSS-i 8. ptk-s omaette ja koos põhimõtete kirjeldamisega süsteemset käsitlust selle esimeses §-s 78, mis võiks omada pealkirja „Merinõuete menetlemine vastutuse piiramise fondiga või ilma”. Selle §-i esimene lõige peab andma kaks õiguspõhimõtet, millest esimeses konstanteeritakse LLMC-le viidates, et vastutava isiku vastutuse piiramine saab toimuda kas vastutuse piiramise fondiga või ilma sellist fondi moodustamata, v.a CLC-1992, mille kohaselt fondi moodustamine on sel eesmärgil obligatoorne ning teises seda, et fondi moodustamise valiku tegemise vabadus peab jääma vastutavale isikule ja temale vastutuskindlustust pakkunud kindlustusandjale. Paragrahvi teises lõikes erinevates alapunktides tuleb tuua kõikide teada olevate konventsioonide ja EL-i määruste, mis meretranspordis sätestavad vastutuse piiramise võimaluse, kohaldamise ühes nende põhilisi erisusi selgitavate tingimustega. Nendeks on:

- **CLC-1992**, mis nõuab alati vastutuse piiramise fondi loomist, kuid ei seo toimingute järjestust alati selliseks, et enne peab olema esitatud kohtusse merinõue ja seejärel saab alles vastutav laevaomanik või kindlustusandja fondi moodustada. Antud küsimuses mingit *forum shopping`ut* pole lubatud. Peale kõige eelöeldu annab CLC-1992 artikkel XII konventsioonile ülimuslikkuse kõikide teiste rahvusvaheliste konventsioonide suhtes, „*kuid ainult sellises ulatuses, milles nimetatud konventsioonid on käesoleva konventsiooniga vastuolus*”;

- **LLMC-1996** ja sellele viitav **BUNKER-2001**, mille korral vastutuse piiramine on lubatud ka ilma fondi asutamata, kuid sisaldub LLMC-s oluline ja kostjale *forum shopping`ut* mitte võimaldav nõue – vastutav isik või temale vastutuskindlustuse andja saavad fondi moodustada alles siis ja seal ning kus ja millal merinõude esitamine kohtusse on toimunud;

- Ateena 1974 konventsioon koos 2002. a protokolliga ja (EÜ) määrus nr 392/2009 reisijate meritsi vedajate vastutuse kohta õnnetusjuhtumite korral.

c) KMSS-i 8. ptk-i esimese §-i 78 lg 2 kehtestab järgmist: „*Jagamismenetlus toimub kohtu- ja kohtuvälise menetlusena. Jagamismenetlusele kohaldatakse vastavalt tsiviilkohtumenetluse seadustikus hagita menetluse kohta sätestatud, kui käesolevast seadusest ei tulene teisiti.*” Arvestades analüüsi ja probleemi käsitlust eespool, osutub see lg 2 täies osas üleliigseks ja tuleb kehtetuks tunnistada.

d) Arvestades jagamismenetluse küllaltki detailset käsitlust KMSS-i 8. ptk-s võib eeldada, et neid §-e 79–115 ei ole vaja muuta, v.a järgmised üksikud parandused:

- 1) § 80 lg 2 p 4 ja lg 4 – naftareostuse konventsiooni nime järel tuleb lisada õige aastaarv – **1992**;
- 2) § 83 lg 1 tuleb naftareostuse konventsiooni nime järel lisada õige aastaarv – **1992** ning artikkel V järel panna õige lõige – **1**, mille alusel määratletakse arvutuslikult vastutuse piirmäär; lg 2 tuleb

täiendada ka võimalusega luua fond kohtus näiteks, rahvusvaheliselt aktsepteeritud P&I kindlustusklubi garantiikirjaga või muu tagatisega, mida aktsepteerib kohus¹⁷;

3) § 86 lg 7 – sisaldab olulist viga (kas tuleb või võib?) ja sisulist mittemõistmist laeva arestimise mõiste küsimuses (viide sundtäitmisele ja täitemenetlusele on kohatu ning kõigi allpool nimetatud kolme konventsiooni jäme rikkumine). Viide LLMC-1996 artiklile 13 lg 2 on õige, kuid see ei käsitle täitemenetluse lõpetamist, vaid arestitud vara (ka laeva) vabastamist ning sõna „võib” tuleb asendada sõnadega on kohustatud (laeva arestimine ei ole täitemenetlus, vt Genfi 1999. a laevade arestimise konventsiooni artiklit 1 lg 2); sama kehtib ka CLC-1992 artiklile VI lg 1 „b” tehtud viite osas. Kogu see viide täitemenetlusele ja sundtäitmisele saab toimuda alles kohtuotsuse alusel, laev aga arestitakse ja vabastatakse kohtu korralduse (ingl *order of the court*) e kohtumääruse alusel. Siin me kohtame olulist vastuolu laeva jm vara arestimise käsitluses Eesti eraõiguses.

Kogu õiguselgusetus 8. ptk-s, eriti selle §-s 78 ja §-s 86 lg 7 tuleb revisjoni käigus kõrvaldada.

Lisaks on ekspert avastanud CLC 1992. a protokollil tõlkimisel menetlusõiguses tehtud olulise vea. Nimelt, kui 1992. a protokollil originaalteksti kohaselt kuulub artikkel III lg 4 asendamisele järgmise tekstiga: „*No claim for compensation for pollution damage may be made against the owner otherwise than in accordance with this Convention*” ja edasi keelatakse punktides „a” - „f” nõuete esitamine teiste isikute vastu, siis eesti keeles on tekst: „*Kõik nõuded reostuskahju eest hüvitise saamiseks tuleb esitada omanikule vastavalt käesolevale konventsioonile*” ning edasi keelatakse punktides „a”-”f” nimetatud isikutele nõuete esitamine. Sõna **against** (eesti.k vastu) on jäetud välja, mis muudab adressaati ja on väär.

See viga CLC konventsioonis artikkel III lg 4 asendava teksti tõlge 1992. a protokollis tuleb parandada.

1.3.9. KMSS-i 9. Peatükk „KAPTENI ESINDUSÕIGUS”

Arvestades, et kapten on keskne ametiisik laevasõidu ohutul ja turvalisel korraldamisel, laevatöö ja laeval elukorralduse juhtimisel, hädasolijate abistamisel ning reederi äriliste eesmärkide saavutamisel, tuleb märkida, et tema kohustuste ja õiguste sätestamine toimub igas mereõiguse reguleerimisele pühendatud rahvusvahelises konventsioonis ja nii EL-i kui ka Eesti siseriiklikus õigusaktis. Käesolevas VTK-s on eksperdid jõudnud järeldusele, et kapteni esindusõiguse peatükk vajab põhjalikku revideerimist ja vastavad kapteni staatust, õigusi ja kohustusi käsitlevad normid võivad jaguneda eri seaduste vahel.

Mis seondub KMSS-ga, siis eelkõige on vaja kokkuleppele jõuda, kas kapteni staatust ja põhiõigusi ning -kohustusi peaks esitama üldist laadi legaaldefinitsioonis, mida on püütud teha KMSK §-s 62 (see vajab kindlasti uut tänapäevast redaktsiooni). Teiseks, sellisele üldist laadi paragrahvile tuleb lisada mitteamendav põhikohustuste ja -põhiõiguste näidisloetelu. Selle koostamisel tuleb võtta aluseks Indrek Nuudi poolt koostatud ja 02.02.2018. a esitatud analüüsi „Laeva kapteni õiguste, kohustuste ja staatuse analüüs nende sätestamiseks KMSS-s või muudes asjakohastes õigusaktides. KMSK sätestatud kapteniga seotud normide kehtivuse ja teistesse õigusaktidesse üleviimise vajaduse analüüs.”

Kuid kaptenil on ka mitmeid kohustusi, mis ei ole otseselt seotud esindusõigusega, kuid mis peavad eksisteerima KMSS-s. Kaks sellist kohustust, mida on sätestanud KMSK §-d 67 ja 70 oleme käesolevas VTK-s probleemide all juba esile toonud, mis kehtestavad kohustuse appi tõtata merehädalistele või määratlevad kapteni käitumise vältimatu laevahuku korral.

Seega tuleb tõdeda, et ka KMSS-i 9. peatükki pole antud revisjoni staadiumis veel võimalik ammendavalt koostada, vaid eelduseks on kõikide VTK-de valmimine, nende avaliku arutelu

¹⁷ Eesti on taolised kohustused võtnud nii CLC-1992 artikliga V lg 3 kui ka LLMC-1996 artikliga 11 lg 1.

teostamine revisjoni komisjoniga ja sihtrühmadega, et jõuda aktsepteeritud lahenduseni enne KMSS-i (antud juhul) kontseptsiooni koostamist. Kaptenile suunatud regulatsiooni teeb vaieldamatult keerulisemaks ka asjaolu, et kõrvuti avaldatud konventsioonide, EL-i määruste ja direktiivide ning seadustega, mis on täitmiseks kohustuslikud kõigile, peab tema olema kursis hea merepraktikaga, oluliste mereõnnetuste analüüsidega, IMO ringkirjadega ja soovitustega, turvalisuse detailidega maailmamere eri piirkondades, kuhu reisid viivad. Seetõttu peavad eksperdid vajalikuna sätestada kaptenile kindel hooldsuskohustus, mis tuleneb tema erilisest ametiseisundist.

1.3.10. Peatükk 10 „PÄÄSTMINE”

a) KMSS-i § 118 „Päästmise mõiste” annab legaaldefiniitsiooni, mis kahjuks ei vasta ei 10. ptk sisule ega ka asjakohasele Londoni 1989. a vara merepääste rahvusvahelises konventsioonis kasutatud mõistele „päästeoperatsioon”.

Ekspertide ettepanek: ptk pealkiri tuleb asendada sõnadega „Vara päästmine merel” ja KMSS-i §-s 118 tuleb konventsiooniga ühtlustamise eesmärgil asendada sõna „päästmine” terminiga „päästeoperatsioon”.

b) ja c) KMSS-i §-s 119 tuleb ekspertide arvates esiteks, pealkiri sätestada ümber järgmiselt: „Vara merepääste konventsiooni kohaldamine”; teiseks, eksisteeriv täpne viide muuta lg-ks 1 ning arvestades, et ühinemisel Londoni 1989. a vara merepääste konventsiooniga tegi Eesti vastavas seaduses ühe olulise avalduse sõja- ja riigilaevade osas ning kolm reservatsiooni, mis vajavad õigusselguse jaoks konventsiooni kohaldamisel kindlasti kohest äratoomist lõigetes 2 ja 3 nii nagu esitatav väljavõte sellest ühinemise seadusest sätestab:

„§ 2. Konventsiooni artikli 4 lõike 1 alusel kohaldab Eesti Vabariik konventsiooni sõjalaeva ja riigile kuuluva või riigi käsutuses oleva muu laeva suhtes, millele rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete järgi on päästeoperatsiooni ajaks antud riiklik puutumatus.

§ 3. Konventsiooni artikli 30 lõike 1 alusel reserveerib Eesti Vabariik endale õiguse loobuda konventsiooni kohaldamisest, kui:

1) päästeoperatsioon toimub sisevetes ja kõik sellega seotud laevad on siseveelaevad;

2) päästeoperatsioon toimub sisevetes laevade osaluseta;

3) päästetav vara asub mere põhjas ja on tähtis merekultuurilisest, ajaloolisest või arheoloogilisest seisukohast”;

kolmandaks, konventsiooni kohaldamise seisukohast on õigusselguse aspektist oluline lisada antud sätte lõppu omaette lõige, mis annab eesõiguse päästelepingule võrreldes Londoni 1989. a vara merepääste konventsiooniga, mis siis, et konventsiooni artikkel 6 lg 1 seda samuti sätestab. Siinjuures tuleb parandada ka väike tõlkeviga, sest originaalis lubatakse päästelepingul ette näha teisiti kas otseselt või kaudselt (vt ingl *save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication*).

d) Neljast 10. ptk paragrahvist kaks viimast (§-d 120 ja 121) tõsist revideerimist ei nõua. Mõistlik oleks §-s 120 lg 1, mis sätestab: „Vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooni artiklis 12 nimetatud päästetasunõuet omaval isikul ja artiklis 14 nimetatud erihüvitisenõuet omaval isikul on nõuete tagamiseks merivõlg päästetud laeva suhtes,” täpsustada sätet selles, et see merivõlg on eriline – sel on eesõigus kõigi teiste merivõlgade ees (vt Genfi 1993. a merivõlgade jt pantide konventsiooni artiklit 5 lg 2 ja LAÕS-i §-i 78 lg 1).

Teiseks, kui Londoni 1989. a vara merepääste konventsiooni artikkel 21 „Tagatise esitamise kohustus” lg 3 sätestab: „Kui päästja nõude rahuldamiseks ei ole piisavat tagatist esitatud, ei või päästetud laeva ega muud vara päästja nõusolekuta teisaldada asukohast või sadamast, kuhu need on toodud pärast päästeoperatsiooni lõppemist,” mis on sisuliselt kinnipidamise õigus, siis KMSS-i § 120 lg 2 sätestab päästjale pandiõiguse muu vara kui laeva suhtes järgmiselt: „Muude päästetud asjade suhtes on vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooni artiklis 12 nimetatud päästetasunõuet omaval isikul ja artiklis 14 nimetatud erihüvitisenõuet omaval isikul pandiõigus.

Reeder ja vedaja on kohustatud andma päästetasunõuet või erihüvitusnõuet omavale isikule teavet päästetud asjade omaniku kohta.” Arvestades päästjate huvidega, mitte muutuda päästetud lasti jm vara hoidjaks, tuleb kaaluda selle pandiõiguse kasutamiseks mingi mõistliku tähtaja kehtestamist ning võimaluse loomist panditud vara koheseks privaatseks müügiks.

e) Praktikast on ekspertidel teada, et üheks probleemiks on antud ptk jaoks kujunenud lõbusõidu kaatrite ja jahtide kui vara päästmine Eesti merealadel, kui kütuse lõppemise või ilmastikutingimuste tõttu on merel hätta sattunud inimesed. Nende päästmiseks tehakse maksimaalselt kõik, kuid vara päästmiseks mitte. Tundub olevat vajalik anda volitusnormiga siseministrile õigus kehtestada oma määrusega kord, millega sätestatakse piirivalve laevade või VTA laevade poolt inimeste kõrval lõbusõidu laevade kui vara päästmine Eesti territoriaalmeres või sisemeres, võttes arvesse SALVAGE-1989 konventsiooni üldpõhimõtteid ja artiklit 5 lg.1, mis annab riigi juhitava päästeoperatsiooni korral õiguse siseriikliku õigusaktiga kehtestada konventsioonist erinev kord.

1.3.11. Peatükk 11 „ÜLDAVARII”

Ekspertide arvamus ja ettepanek on see, et YAR 2016 kui viimane York_Antwerpeni reeglite versioon tuleb tõlkida eesti keelde ja avaldada RT-s koos revideeritud KMSS-ga. Selline kohustus tuleneb põhiseaduse § 3 lg-st 2.

1.3.11¹. Peatükk 11¹ „VASTUTUS”

Arvestades asjaoluga, et KMSS-s sätestatu rikkumisega kaasnev karistuspoliitika pole käesoleva revisjoni eesmärgiks, jätavad kaubandusliku meresõidu õiguse eksperdid antud ptk-i suhtes oma seisukoha avaldamata. Mis puudutab KMSS 24. peatükki „VASTUTUS” (§-d 373-375), siis need sätted peaks üle tooma käesolevasse KMSS-i peatükki, kui revisjoni lõpptulemusena ei otsustata teisiti.

1.4 Laevagentide õiguslik staatus ja regulatsioon.

Eksperti arvates on vaja laevaagentide tegevuse reguleerimiseks kehtestada eriregulatsioon võrreldes muude tegevusvaldkondade agentidega. Selleks on vaja välja töötada ja kehtestada laevaagentide õigusi, kohustusi, tegevusi ning kompetentsi reguleeriv õigusnormide kogum, mis võib olla KMSS-is vastava laevaagente puudutava osana. Samas on vaja muuta laevaagentide vastutus proportsionaalseks nende tegevuste ja kohustustega ning muuta laevaagentide vastavaid vastutuse aluseid (vt lähemalt VTK lisana esitatud Indra Kaunise analüüsi laevagentide osas).

II. Hetkeolukord, uuringud ja analüüsid

4. Kehtiv regulatsioon, seotud strateegiad ja arengukavad

KMSS võeti vastu 5. juunil 2002. a¹⁸ ja see jõustus 1. oktoobril 2002. a. Tänapäevaks on KMSS-i 375 paragrahvist järele jäänud 29 avalik-õiguslikku normi – muudatuste käigus on seadusest eraõiguslikud normid välja viidud ning järelejäänud osa on suures osas kasutuskõlbmatu nii oma sisu (sest teatud hulk koodeksi sätteid jäi ajale ja kaasaegse mereõiguse õiguse nõuetele jalgu) kui ka suure hulga sisse viidud formaalsete paranduste tõttu. Kehtiva regulatsiooni hulka kaubandusliku meresõidu seaduse ja koodeksi kõrval kuuluvad veel Eesti Vabariigi poolt ühinetud asjakohased rahvusvahelised konventsioonid ning EL-i määrused ja direktiivid, millede loetelu on antud käesoleva VTK sissejuhatuses.

¹⁸ Samaaegselt võttis Riigikogu vastu ühinemisseadused LLMC 1976 ja PAL 1974 konventsioonidega.

Eksperdid on ühisel seisukohal, et KMSK kuulub täies mahus kehtetuks tunnistamisele ja sätetele, mis väärivad kaasaegset kajastust kas KMSS-s või mõnes muus merenduse seaduses, leitakse sobiv koht. KMSS ise aga ei vaja mitte asendamist uue väljatöötatud seadusega ega ka põhjalikku revideerimist, vaid teatud muutmisi: üksikute oluliste vigade likvideerimist (nt, laeva reisiprahilepingu samastamist lastiveolepinguga; kohustus alati luua vastutuse piiramise fond kohtu juures, kui vastutav isik soovib oma vastutust piirata jms) ja üksikutes peatükkides struktuuriliste muudatuste kavandamist selleks, et tagada õigusselgus, õigete terminite kasutamine ning üldsätetes täpne rahvusvaheliste õigusallikate kohaldamise sätestamine.

Kaubandusliku meresõidu õiguse seaduse muutmise seaduse VTK on koostatud arengukava „Eesti merenduspoliitika 2012-2020“ (MKM) sisu ja eesmärgi arvestades. Selle arengukava eesmärk on võimalikult palju kasutada ja säilitada Eesti mereressursse ning aidata kaasa merendussektori arengule. Selleks tuleb toetada eelkõige merendusega seotud ettevõtluse arengut, parandada laevaliikluse ja teiste merega seotud tegevuste ohutust, kaitsta mere- ja rannakeskkonda ning merenduse kultuuripärandit.

5. Tehtud uuringud

KMSS muutmise vajalikkuse osas ei ole tehtud varasemaid uuringuid. Merenduse huvigrupid on väljendanud korduvalt arvamust merenduse valdkonna õigusterminoloogia parema sisustamise ja ühtlustamise vajaduse osas, samuti on välja toodud mõnede õigusnormide vastuolud teiste õigusaktidega.

VTK koostaja on KMSS puudustele viidanud mitmetes kirjutistes:

- 1) H.Lindpere. Rahvusvaheliste lastiveolepingu reeglite vohamine globaliseerivas maailmas. *Juridica* 2009, 4: 251-257.
- 2) Heiki Lindpere. Rotterdam Rules from an Estonian Perspective. *The Journal of International Maritime Law* (2010), Vol.16, Issue 03, pp.243-246.
- 3) H.Lindpere. Väliskaubanduse toimimisest akreditiivi alusel ja meretranspordi rollist selles – in: *Meremees*, 2010, nr.3, lk.4-6 (documentary credit process in foreign trade and the role of maritime transport).

6. Kaasatud osapooled

Merenduse ja laevandusega ning vastavate valdkondade õigusliku regulatsiooniga kokku puutuvad ametnikud (MKM, VTA, KKM, JUM) ja kaubandusliku meresõidu valdkonnas tegutsevad professionaalid, aga ka juristid, kohtunikud ja kohtutäiturid, ettevõtted ning huvigrupid (Eesti laevaomanikud, olenemata laeva lipust, kaptenid jt laevajuhid, sadamad ja muud kaubandusliku meresõidu huvigrupid, mida kaasatakse läbi eriala liitude ja ühingute), eelkõige kaasatakse Revisjoni töö tulemuste avalikku arutellusele Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Sadamate Liit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, Eesti Kaugpüüdjate Liit, TTÜ Eesti Mereakadeemia, Eesti Turismifirmade Liit (ETFL).

Huvigrupid kaasatakse Revisjoni kahel tasandil:

1. Suuremate huvigruppide esindajad on koos ametnikega kaasatud mereõiguse revisjoni komisjoni töösse, kus toimub töögrupi poolt esitatud tööde arutelu ja kus saab esitada arvamusi ja teha ettepanekuid töögrupi poolt ette valmistatud analüüsides lähtuvalt seaduste kontseptsiooni ja eelnõude projektidesse nende algusjärgus,
2. Laiemalt kaasatakse kõik huvigrupid Revisjoni töö erinevates etappides väljatöötatud dokumentide projektide avalikku arutellusele, kus saavad kõik huvigrupid avaldada arvamusi ja esitada ettepanekuid.

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

Kaasamine kestab kogu Revisjoni perioodi ja töö Komisjonis on teatud peamiste huvigruppide esindajate jaoks pidev, kuid laiemal üldsusel kaasamiskava algab Revisjoni analüüsi etapi töö tulemuste (VTK-de) esitamisest avalikule arutelule, seejärel jätkub kontseptsiooni esitamisega avalikule arutelule ja lõpeb seaduseelnõu(de) ja/või seaduse muutmise seaduseelnõu(de) esitamisega avalikule arutelule.

III. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

7. Kaalutud võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Avalikkuse teavitamine	JAH
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Rahastuse suurendamine	EI
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Mitte midagi tegemine ehk olemasoleva olukorra säilitamine	EI
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Senise regulatsiooni parem rakendamine	EI

7.1. Kaalutud võimalike mitteregulatiivsete lahenduste võrdlev analüüs

Avalikkuse teavitamine KMSS-i uuest revideeritud redaktsioonist, milles on tagatud õigusselgus ja vastuolulised sätted ning lüngad seaduses likvideeritud, on igati vajalik – see aitab suuresti kaasa merendussektoris osalejate õigusteadlikkuse paranemisele ning Eesti jurisdiktsiooni laiemale kasutamisele lastiveo-, prahtimis-, reisijateveo-, pääste- jm lepingute sõlmimisel. Avalikkuse teavitamine iseenesest, ilma regulatsioonide süsteemse korrastamiseta, kahjuks ei too soovitud tulemust. Laiemat avalikkust puudutab eelkõige meritis reisijateveo osa KMSS-s, sest väga paljud inimesed meritsi reisijateveo teenuste tarbijatena peaksid teadma oma õigusi ja kohustusi meritsi laevadel reisisid.

7.2. Järeldus mitteregulatiivse lahenduse sobimatuses

Arvestades asjaoludega, et MKM-i poolt korraldatud riigihange „Mereõiguse revisjoni läbiviimine” näeb kinnitatud tegevuskavas ette käesolevale VTK-le järgnevalt seaduse eelnõu kontseptsiooni koostamise ja seejärel eelnõu formuleerimise koos seletuskirjaga ning tähtajaga 31.12.2019. a uuendatud KMSS-i vastuvõtmise – siis on selge, et seda lõppeesmärki saab saavutada ainult regulatiivsete meetmetega.

IV. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

8. Välisriigid, mille regulatiivseid valikuid probleemi lahendamiseks on analüüsitud või on kavas seaduseelnõu koostamisel analüüsida (koos põhjendusega)

Käesoleva kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuse ja sellele eelnenud analüüsi koostamise käigus on peamiselt detailsemalt analüüsitud ning jätkatakse täiendavat analüüsi kahe suure mereriigi – Norra ja Saksamaa õiguse analüüsiga. Allikateks on Norra kaubandusliku meresõidu koodeks (*Norwegian Maritime Code*) ja Oslo Ülikoolis välja antud mahukas õpiku (viidet vt lk 1) ning Saksamaa kaubanduskoodeksi 5. raamat

„Merekaubandus” (*Fifth Book. Maritime Trade*, §-d 476 – 569) ja Hamburgi advokaadi Christoph Horbach'i (Blaum Dettmers Rabstein) koostatud 2014. a memo „New German Maritime Legislation” (vt www.bdr-legal.de), mis kommenteerib 2013. a Saksamaal toimunud kaubandusliku meresõidu õiguse reformi tulemusi.

Need kaks riiki on välja valitud mitmel olulisel põhjusel:

- NMC on põhimõtteliselt analoogiline kõikidele teistele Põhjamaadele, v.a üksikud erandid, mida Norra riik kasutab kaldudes HVR reeglitest mõnedes küsimustes kõrvale. Sellega on kaetud ka Eesti Läänemere-äärsete naabrite Soome, Rootsi ja Taani õigusloome ja praktika;
- Saksamaa kui Eesti eraõiguse üks põhilisi eeskujusid ning samuti HVR reeglite osalisriik;
- mõlemate riikide kaubandusliku meresõidu koodeksid on inglise keeles kättesaadavad koos muude õpikute ja artiklitega.

Suurte mereriikide – Ühinenud Kuningriigi 1992. a kaupade meritsiveo seaduse ja USA kui Haagi 1924. a konventsiooni osalisriigi 1936. a kaupade meritsiveo seadusega on eksperdid tutvunud väljaande Shipping Law Handbook (Michael Bundock. LLP, London, Hong Kong, 1995, lk-d D-1 – D-38) vahendusel ning juhtivate kaubandusliku meresõidu õiguse professorite teoste põhjal.

Nende nimetatud riikide valiku üheks põhikriteeriumiks oli ja on asjaolu, et lastiveo kohta käivate rahvusvaheliste reeglite osas on Eesti huvides lähtuda HVR reeglitest, sest need on maailmas valdavalt kasutusel ning tagavad Eesti laevandusettevõtetele võrdsed konkurentsitingimused. Samatähtis on Eesti osalemine põhilistes KMSS-ga seotud rahvusvahelistes konventsioonides nagu LLMC-1996; CLC-1992, PAL-1974/2002, SALVAGE jt nende viimases redaktsioonis ning EL-i määruste kohaldamisel ja direktiivide ülevõtmisel. Meretranspordile on iseloomulik eelkõige küllaltki suur lepinguvabadus (imperatiivsete normide suhteline vähesus) ning see, et tee rahvusvahelistele konventsioonidele sillutab hea ja aktsepteeritav praktika. Vastavalt praktikas tekkinud vajadustele korrigeeritakse ka reegleid ning jälgitakse pingsalt, kuidas käituvad suured turuosalised nii väliskaubanduses kui ka meretranspordis.

9. Regulatiivsete võimaluste kirjeldus

KMSS-i kui seaduse muutmise seaduse eelnõu VTK koostamisel kaaluti alul ka teisi alternatiivseid lahendusi, nt uue tervikseaduse koostamist või veelgi enam – Norra jt Skandinaavia riikide eeskujul meresõidu koodeksi väljatöötamist. Kuid juba lähteülesande koostamise järgselt sai ekspertidele selgeks, et koodeks vajab liiga kardinaalset ja suurt eraõiguse ümberkirjutamist ning toob kaasa väga suure muudatuse õigusaktis. Koodeks ühe õigusaktina ei sobi tänasesse Eesti õigussüsteemi ka seetõttu, et meresõiduohutuse ja merekeskkonna kaitse õiguse pideva arengu ning EL direktiivide rakendamise vajaduse tõttu on vaja seadusi pidevalt täiendada, mis teeb koodeksi muutmise koormavaks ja segadust tekitavaks protsessiks. Selle vältimiseks pakuvad eksperdid lahendusena välja erinevate seaduste praeguse süsteemi säilitamise. Seetõttu langes valik käesolevas VTK-s toodud probleemide väljatoomisele ning nende lahendamise eesmärkide püstitamisele asjakohaste ettepanekute näol.

10. Regulatiivsete võimaluste põhiseadusega ning Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õigusega määratud raamid

Käesolev VTK on koostatud ilma kordagi väljumata Eesti Vabariigi poolt rahvusvahelise õiguse ja Euroopa Liidu õigusega võetud kohustuste raamidest, sest nende võtmisel on toimunud alati põhiseadusele vastavuse kontroll. Kui tulevikus tekiks kahtlus rahvusvahelise kohustuse võtmise õiguspärasuses, siis tuleb põhiseaduslikkuse kontrolli käigus välja selgitada, kas antud rahvusvahelise õiguse põhimõte või norm omab maailmas üldtunnustatuse kvaliteeti, mis põhiseaduse § 3 lg 1 teise lause alusel „on Eesti õigussüsteemi lahutamatu osa.”

V. Regulaatiivsete võimaluste mõjude eelanalüüs ja mõju olulisus.

11. Kavandatavad muudatused ja nende mõjud

VTK-s esitatud regulaatiivsete meetmete realiseerimisega kaasnevate mõjude eelanalüüs näitab järgmist.

1) Õigusselguse saavutamise ja mitmete tõsiste vigade või vastuolude likvideerimisega KMSS-s saavutatakse uus kvaliteet, mis võimaldab lastiveo-, reisijaveo- ja prahilepingute pooltel aktsepteerida Eesti õigust ja allutada oma lepingud sellele. KMSK kehtetuks tunnistamine ja oluliste normide ülevõtmisega KMSS-i või mõnda teise seadusesse saavutatakse regulatsiooni selgus. Konventsioonidele ja EL-i määrustele õige ning ammendav viitamine KMSS-i üldsätetes annab koheselt täieliku pildi kohalduvatest rahvusvahelistest kohustustest. Suureneb Eesti jurisdiktsiooni kasutamine kaubanduslikus meresõidus, mingeid lisakulutusi selleks vaja pole.

2) Täpsustub arusaamine merekabotaaži alastest õigustest EL-s ning kui Eesti otsustab kohaldada reisijateveole kabotaažis määrust nr 392/2009, kaob vedaja vastutuse korral vahetegemine reisijate vahel, kes on laeval, mis teeb välisreise, ja kabotaažis sõitvate reisi- ja ristluslaevade sõitjate vahel. Siin tekivad teatud kindlustuspreemiate suurenemise probleemid kohustusliku kindlustuse tagamisega, kuid see pole riigile mingil määral koormav. Vastupidi, lihtsustub reisilaevade kontrollimine ja puudub vajadus alati jälgida missuguseid reise – kas välis- või kabotaažireise antud reisi- või ristluslaev teeb.

3) KMSS-i §-s 49 lastiveolepingu ja reisiprahilepingu eksliku samastamise likvideerimine tõstab Eesti reisiprahtijate konkurentsivõimet laevandusturul seetõttu, et reisiprahilepingu kui laeva kasutuslepingu puhul saadavale prahirahale ei tule lisada käibemaksu, nagu seda tehakse lastiveolepingu puhul.

4) KMSS-s täieliku selguse loomine 8. peatükis „Vastutuse piiramise fond ja selle jagamine ” ja selle §-i 78 kapitaalne revideerimine vastavalt LLMC-1996 ja CLC-1992 tegelikule regulatsioonile annab vastutavatele isikutele selguse, millal ja kuidas võib ja saab vastavat fondi luua. Mis aga kõige tähtsam, annab selge arusaamise, et v.a CLC-1992 puhul, kus vastutuse piiramise õiguse kasutamiseks on kohustuslik fondi loomine, ei ole muudel juhtudel fondi loomine obligatoorne ning vastutuse piiramine on lubatav nii kohtuliku- kui vahekohtu- või ka kohtuvälise menetluse korras.

5) KMSS-i VTK-ga seoses on selgunud rida täpsustusi või täiendusi, mida tuleks õigusselguse saavutamiseks koostöös teiste seadustega teha. Järgnevalt on mõned neist esile toodud:

- VÕS-i 42. ptk „Veoleping” §-d 774 lg 3, 818 ja 850, mis kõik vajavad kohaldamise täpsustamist seoses kombineeritud vedudega (st vedu erinevate transpordiliikidest sõidukitega);

- vajadus võtta seisukoht PAL 1974 2002. a protokolliga ühinemise kohta (koos IMO soovitatud reservatsioonile suunistele, millele rajaneb ka määrus nr 392/2009), mida eksperdid peavad vajalikuks ja on eelpool käsitletud probleemina VTK punkti 1.3.4. alapunktis 5;

- VTK punkti 1.3.2. alapunktis f viiendana väljapakutud ettepanek anda Vabariigi Valitsusele volitus määrusega kehtestada elektroonilist konossementi käsitlev regulatsioon, kui tulevikus tekivad selleks usaldusväärsed IT võimalused;

- VTK punkti 1.3.10. alapunktis e on eksperdid pidanud vajalikuks lahendada inimelude päästmise korral merel ka nende hädasolijate vara päästmine regulaatiivse meetmega. Tundub olevat vajalik anda siseministrile volitus kehtestada oma määrusega kord, millega sätestatakse piirivalve laevade või VTA laevade poolt lõbusõidu laevade kui vara päästmine Eesti territoriaalmeres või sisemeres, võttes arvesse SALVAGE üldpõhimõtteid ja artikli 5 lõiget 1, mis annab riigi juhitava päästeoperatsiooni korral õiguse siseriikliku õigusaktiga kehtestada konventsioonist erinev kord.

Seetõttu planeerib VTK koostaja mõjude osa sisustada järgneva mereõiguse revisjoni kontseptsiooni etapis, võttes arvesse ka erinevate sihtrühmade poolt laekunud ettepanekud ja arvamused.

VI. Kavandatav õiguslik regulatsioon ja selle väljatöötamise tegevuskava

12. Valitav lahendus	
<i>Töötatakse välja KMSS-i muutmise seaduse eelnõu koos seletuskirjaga vastavalt VTK-s tehtud ettepanekutele; KMSK kuulub seejuures täies mahus kehtetuks tunnistamisele</i>	
12.1. Töötatakse välja uus tervikseadus	EI
12.2. Muudatused tehakse senise seaduse struktuuris	JAH
12.3 Selgitus	Teist alternatiivi ei kaaluta
13. Puudutatud ja muudetavad õigusaktid	
KMSS muudetakse, KMSK tunnistatakse täielikult kehtetuks, MSOS	
14. Edasine kaasamise plaan – keda, millal ja kuidas kaasatakse	
Käesolev VTK esitati mereõiguse revisjoni komisjonile ja MKM-le aprillis 2018. Samuti tutvustas Töögrupp koostatud VTK-sid mereõiguse revisjoni komisjoni kohtumisel.	
Meresõiduohutuse seaduse muutmise seaduse eelnõu VTK esitab MKM koos teiste Töögrupi koostatud VTK-dega teistele ministriumidele (Justiitsministeerium, Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Maaeluministeerium, Välisministeerium, Kaitseministeerium) kooskõlastamiseks ja järgmistele huvitatud isikutele ja asutustele arvamuse avaldamiseks: Tartu Maakohus, Veeteede Amet, Maanteeamet, Veterinaar- ja Toiduamet, Keskkonnainspeksioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Eesti Pangaliit, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon, Eesti Kindlustusseltside Liit, Eesti Turismifirmade Liit, TTÜ Eesti Mereakadeemia, Merendusnõukoda, Kaptenite Klubi, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, Eesti Kaugpüüdjate Liit, Eesti Meremeeste Liit, Eesti Laevajuhtide Liit, Eesti Laevamehaanikute Liit, Eesti Merelootside Ühing, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Sadamate Liit, Eesti Väikesadamate Liit, Notarite Koda, Eesti Juristide Liit, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, SA Keskkonnaõiguse Keskus.	
Järgnev tegevus toimub kooskõlas mereõiguse revisjoni tegevuskava ajakavaga.	
15. Põhjaliku mõjuanalüüsi toimumise aeg	
KMSS muutmise seaduse eelnõu ja mereõiguse revisjoni kontseptsiooni ja eelnõu väljatöötamise etappides	
16. Eeldatav kontseptsiooni (HÕNTE § 1 lg 3) valmimise ja kooskõlastamisele saatmise aeg	Sept.-okt. 2018
17. Eeldatav eelnõu avaliku konsultatsiooni ja kooskõlastamise aeg	Sept.-oktoober 2019
18. Õigusakti eeldatav jõustumise aeg	01.03.2020
19. Vastutavate ametnike nimed ja kontaktandmed	VTK koostaja: Heiki Lindpere, Ph.D Mereõiguse revisjoni tegevuste koordinaator MKM-s: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi lennundus- ja merendusosakonna merendustalituse juhataja Katrín Andre (tel 639 7641; e-post katrin.andre@mkm.ee)