

Laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduseelnõu 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

I. Probleem, sihtrühm ja eesmärk

1. Probleemi kirjeldus ja selle tekke põhjus

1.1 Peamised probleemid ning väljatöötamiskava ülesehitus

Kehtiva korra kohase laevade tsiviilkäibe ja laevade registreerimise peamiseks probleemiks võib nimetada laevade tsiviilkäibe puudumist ja laevade mitteregistreerimist Eesti lipu alla. Üks olulisi põhjusi selle olukorra tekke juures on rahvusvahelist õigust ja praktikat mittearvestav laevade tsiviilkäibe ja registreerimise regulatsioon. Lisaks sellele on oma ajalooline mõju nii Eestis rakendatud lipuriigi laevaohutuse topeltkontrolli süsteemil, millest tänaseks on küll loobutud, kui ka kõrgetel maksudel, mis peletavad laevaomanikud teiste lippude alla. Laeva arestimise peamiseks probleemiks on selle ebaühtlane kohaldamine kohtute poolt seetõttu, et kehtiv regulatsioon põhineb valedel alustel ja loob laevaarestist vale pildi.

Oluliseks kavandatavaks muudatuseks on laevaregistrite pidamise üleandmine Veeteede Ametile, ilma seejuures laevaregistri õiguskindlust kahjustamata. Laevaregister ei muutu Veeteede Ametile üleandmisega eraõiguslikku tähendust mitteomavaks ja pelgalt avalik-õiguslikku registreerimisfunktsiooni täitvaks andmekoguks. Küsimust, miks laevaregistreid peaks pidama Veeteede Amet, käsitleme põhjalikumalt vastava peatüki juures.

Normide ühtlustamise käigus on eksperdid leidnud, et on vajalik ja otstarbekas võtta kasutusele uued mõisted, tähistamaks mõningaid mereõiguslikke instituute – näiteks „laevaarest“, „laevapant“, „laeva müügikirj“ ja „laeva pandikirj“. Kõik need mõisted on olemas rahvusvahelises mereõiguses ingliskeelsetena, nende olemuse ja funktsiooni avame vastavate peatükkide juures.

Käesolev osa väljatöötamiskavatsusest on selle suure mahu tõttu koostatud selliselt, et probleemi käsitlemise juures pakutakse kohe ka võimalikud lahendused ja kirjeldatakse, millist eesmärki muudatusega silmas peetakse. Ekspertgrupi poolt on välja töötatud ja arutamisel ka kavandatava uue seaduse struktuur, kuid selle saab lõplikult esitada alles väljatöötamiskava kontseptsiooni etapis.

1.2 Kehtiv laeva asjaõigus ja laevaregistrite süsteem ning selle puudused

Laeva asjaõigusseadus ning laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus töötati välja 1998. a laevaregistrite reformi raames. Nähtuvalt seletuskirjadest peeti laevaregistrite Veeteede Ameti

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

juurest kohtu juurde viimisel silmas eelkõige registri õiguskindluse printsiipi. Leiti, et Veeteede Ameti juures peetav laevaregister ei ole niinimetatud õiguskindel register ning selles registris ei ole võimalik koormata laevu finantsasutuste kasuks ning seetõttu on oluliselt kahjustatud laevade ostu-müügi finantseerimine. Laeva asjaõigusseaduse seletuskiri anti napilt kahel ja poolel leheküljel ning sellest ei nähtu, et seaduse väljatöötamisel oleks tuntud või arvestatud laevade tsiviilkäibe ja koormamise väga komplitseeritud rahvusvahelise eraõiguse reguleerimisalasse jäävat tehingute struktuuri ja praktikad. Sellest tulenevalt allutati laevade tsiviilkäibe kinnisvara tsiviilkäibe korrale, mis ei vasta aga laevade rahvusvahelise tsiviilkäibe praktikale. Märkimisväärselt parem ei olnud olukord laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusega. Seaduse kontseptsioon on arhailine ja vananenud, arvestamata jäeti kõik pärast Teist maailmasõda maailmas laevaregistrite osas toimunud arengud ja tekkinud praktikad. Seaduse 7-leheküljeline seletuskiri opereeris väga abstraktsete mõistetega, kuid ei puudutanud sõnagagi laevade registreerimise korra praktilist toimimist. Tulenevalt registreerimisprotseduuri praktilise rahvusvahelise kogemuse ja kontseptsiooni puudumisest oli ka koostatud seadus registreerimisprotseduuri osas vastuoluline. Ainuüksi asjaolu, et registreerimisprotseduuri kiirust ja efektiivsust ei arutatud, näitab, et eelnõu koostajatel puudusid laevaregistrite toimimisest teadmised ning kaasatud mereõiguse spetsialistide arvamusi ei võetud arvesse. See puudus tuleb parandada ning luua registreerimisprotseduur, mis arvestab laevade rahvusvahelise tsiviilkäibe praktikaga ning on kiire ja efektiivne. Tänapäevaks on ka Eesti jõudnud maailma, kus tuleb arvestada, et merenduses võistlevad omavahel erinevad jurisdiktsioonid. Tulenevalt merenduse arengutest pärast Teist maailmasõda on tänapäeva laevaomanikul valik, millise lipu all ta oma laevaga opereerib ning kust palkab oma meremehed ning kus maksab maksud. Ebaefektiivse laevade tsiviilkäibe korralduse ja registriga riigil ei ole võimalik saada laevu oma lipu alla ning selle riigi merendus ja kaldasektor ei saa kasu laevade opereerimisest.

1.3 Laeva asjaõigusseaduse ning laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ühendamine ning laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduse (LARS) väljatöötamine

Eksperdid leiavad, et laeva asjaõiguse, laeva aresti ning laevaregistrite teemasid tuleks reguleerida ühes seaduses, ühendades sinna nii eraõiguslikke kui avalik-õiguslikke materiaalõiguse norme kui ka menetlusõiguslikke norme. Selle tingib eelkõige laevade ja laevaregistritega seonduva teema ühtse käsitlemise ja tõlgendamise vajadus. Seda tüüpi õigusakt ei ole Eestis tundmatu – näiteks ühendab äriseadustik avalik-õiguslikud normid seoses äriregistri ja selle pidamisega ning eraõiguslikud normid, mis käsitlevad eraõiguslike juriidiliste isikute asutamist ja tegevust. Normide kunstlik lahutamine avalik-õiguslikeks ja eraõiguslikeks on õiguse ajalooline käsitlus ning ei ole õigustatud, kui see muudab ühtse kogumi moodustava õigusvaldkonna ebaülevaatlikuks. Arusaadavalt ei oleks mõistlik kehtivat äriseadustikku kaheks eraldi seaduseks jagada, millest üks räägiks eraõiguslike isikute asutamisest ja tegevusest ning teine äriregistri pidamisest. Nii äriühingud ja äriregister kui laevad ja laevaregister moodustavad õiguses valdkonna *sui generis*. Eksperdid rõhutavad, et laevade tsiviilkäibe ei ole samastatav kinnisasjade tsiviilkäibega, tegu on eraldi õigusega *sui generis*, täpselt sama puudutab laevaregistreid. Seda teemat käsitleme lähemalt vastava peatüki juures.

Mereõiguse analüüsi käigus jõudsid eksperdid järeldusele, et laevaaresti menetluslikud küsimused tuleb lähtudes *sui generis* põhimõttest reguleerida eraldi tsiviilkohtupidamise seadustikust ning täitemenetluse seadustikust. Laevaarest ei ole hagi tagamine, ega oma sellega midagi ühist, vastupidiselt Eestis rakendatud ekslikule kontseptsioonile. Samasugune valekontseptsioon on kehtestatud laevaaresti täitemenetluse osas. Laevaaresti uuel reguleerimisel on plaanis viia seonduvad menetlused kooskõlla 1999. a Genfi laevade arestimise konventsiooniga, mille Eesti ratifitseeris juba 2001 aastal. Kuna laevaarest on tervikuna menetlus *sui generis*, siis ei ole seda võimalik viia kokku hagimenetluse põhimõtetega, ega ka kehtivas õiguses reguleeritud täitemenetluse arestiga. Laevaaresti puhul ei ole eristatav kohtumenetluse ja täitemenetluse staadium, vaid need põimuvad ja toimivad samaaegselt. Natuke paremini haakub laevaarest algstaadiumis hagita menetluse põhimõtetega, kuid asja arutamisel leidsid eksperdid, et

tsiviilkohtupidamise menetluse seadustiku täiendamine uue *sui generis* menetlusliigiga ei ole mõistlik ning regulatsiooni selguse ja ülevaatlikkuse ning tõlgendamise huvides tuleb see erand sätestada uues kavandatavas seaduses erinormide kogumina. Selline lahendus on kasutusel juba praegu, kus laevaarest on reguleeritud laeva asjaõigusseaduses ning see on kujunenud harjumuspäraseks. Tsiviilkohtumenetluse süstemaatiline muutmine seoses uue *sui generis* menetlusliigiga, mis koosneb peamiselt menetluslikest eranditest, ei ole mõistlik. Seda seiskohta toetasid ekspertide poolt arutelusse kaastatud mereõigusele spetsialiseerunud kohtunikud Hannes Olev ja Viktor Bome.

1.4 Veeteede Amet laevaregistrite pidajana

Veeteede Amet on avaldanud soovi pidada edaspidi kõiki laevaregistreid Eestis. Ekspertid nõustuvad selle initsiatiiviga, ka mereõiguse analüüs näitab, et laevaregistrite pidamine tuleb viia tagasi Veeteede Ameti juurde ning selleks on hulk õiguslikke põhjendusi.

Ajalooliselt jaotub laevaregistri pidamine kaheks lahutatud funktsiooniks – avalik-õiguslikuks ning eraõiguslikuks. Avalik-õiguslik aspekt hõlmab laevale riikkondsuse andmist ning tema üle riikliku jurisdiktsiooni teostamist. Eraõiguslik aspekt hõlmab omandiõiguse registreerimist, heauskset omandamist tuginedes registrikandale ning heauskset koormamist tuginedes registrikandele. Niinimetatud õiguskindel register on teatud omadustega register, mille kandeale saab põhineda heauskne omandamine. Õiguskindla registri tunnused on:

- a) kande õigustloov tähendus;
- b) kande õigsuse eeldus;
- c) registri avalikkus;
- d) registripidaja sõltumatus.

Need omadused ei ole kinnisasjade registrile ehk kinnistusraamatule ainuomased. Selline õiguskindel register võib olla ka muu register, mida ei peeta kohtu juures – näiteks laevaregister. Tänapäeval ei ole teada enam ühtegi arvestatavat laevaregistrit, mis ei omaks lisaks avalik-õiguslikule funktsioonile ka õiguskindla eraõigusliku registri tunnuseid. Vastavalt rahvusvahelisele laevade ostu-müügi praktikale omandatakse laev eelkõige tuginedes registrikandele omaniku kohta. Seejuures ei ole määravaks aspekt, kes on registripidaja. Laevaregistreid peavad maailmas reeglina mereadministratsioonid. Arvestades merenduse regulatsioonide arengut pärast Teist maailmasõda, ei ole tänapäeval enam võimalik neid kahte aspekti lahutada.

1930ndate Eesti õigus nägi ette laevade topeltregistreerimise – laeva registreerimise avalik-õiguslik aspekt (lipuõiguse saamine) ning eraõiguslik aspekt (koormamine hüpoteegiga) olid eraldatud. Laeva registreerimist ehk laevale lipuõiguse omistamist teostas Veeteede Talitus ja suuremate sadamate kaptenid. Laeva kinnistamist, mille käigus oli võimalik laeva koormata hüpoteegiga, teostas aga Tallinna Ringkonnakohtu kinnistusjaoskond. Alates laevade kinnistamise ja registrimise seaduse vastuvõtmisest 1937. a. ühendati eelnimetatud avalik-õiguslik ja eraõiguslik funktsioon ning laevakinnistusraamatut pidas Teedeministeeriumi Veeteede Valitsus. Registripidamise eest vastutava ametnikuna oli piisavalt pädevaks loetud laevakinnistus-inspektor, kes nimetati ametisse teedeministri poolt kokkuleppel kohtuministriga. Juba siis peeti topeltregistreerimise korda tarbetuks bürokraatiaks ning sellist olukorda riigi seisukohast ebaülevaatlikuks (Varamaa, V., Jriidiline ajakiri Õigus 1938, lk 165-166).

Kui arvestada, millise kaaluga osa laevaregistriga seonduvast teenusest moodustab laevatehniline ja meresõiduohutuse pool tänapäeval, siis on see samuti loogiline, et laevaregistrit peab Veeteede Amet. Kehtivas Eesti õiguses valitsev olukord, kus kõigepealt tuleb laev ette näidata Veeteede

Ametile, et saada laeva nime kooskõlastuse tunnistus ja peamiste andmetega tõend kinnistamiseks ning kinnistamise järel pöörduda tagasi Veeteede Ametisse laevale merekõlblikkuse ja muude rahvusvaheliste tunnistuste saamiseks, ongi sisuliselt eelpool kirjeldatud registreerimise kaksiksüsteem, kus era- ja avalik-õiguslik aspekt on lahutatud. Tegelikult loobus Eesti sellest aga juba 1937. aastal.

Seejuures asjaolu, et tänapäeval on võimalik ametkondadega suhelda elektroonilises vormis ning dokumentide esitamine ja väljastamine toimub notari või Veeteede Ameti kaudu – st taotleja ise ei pea erinevate ametkondade vahet käima, ei paranda ühte registreerimise kõige olulisemat aspektiviga – viivitamatust. Sõltumata dokumentide esitamise elektroonilisest vormist menetleb iga asutus avaldust teatud kindla aja. Tänapäevane ootus laevaregistrile on tema võimekus laev registreerida, see vajadusel hüpoteegipidaja kasuks koormata ja anda välja meresõidudokumendid 24 tunni jooksul, et vältida laeva seisukulusid. Selline näitaja on võimalik ainult juhul, kui kogu menetlust viib läbi üks asutus – Veeteede Amet. Sellised on tänapäevased konkurentsitingimused. Laeva omandiõigust ja lipuõigust laevale, mis mõlemad on vajalikud, ei saa kumbagi omandada registriväliselt. Eelnimetatud aspektide suhtes erinevate menetlejate sätestamine pikendab oluliselt laeva registreerimismenetluse kestust. Suurte kauba- või reisilaevade puhul tähendab juba mõnepäevane kauem menetlemine aga väga suurt seisukulu.

1998. a laeva lipuõiguse ja laevaregistriseaduse eelnõu seletuskirja kohaselt ei saavat laevaregistri pidamist jätta Veeteede Ameti juurde tulenevalt võimude lahususe printsiibist, kuna Veeteede Amet teostab avalik-õiguslikku kontrolli laevade üle. Tollase eelnõu seletuskirja autorid arvasid, et lubamatu on, kui laevaomanik alluks Veeteede Ameti kontrollile nii avalik-õiguslikust aspekti kui ka laeva tsiviilõigusliku seisundi osas. Ekspertid selle seisukohaga ei nõustu. Mingit nähtavat kollisiooni siin lipuõigusliku aspekti ja laevade eraõigusliku tsiviilkäibe vahel ei ole. 1998. a seletuskirjas ei ole ka selgitatud, milles siis seisneb arvatav kollisioon või huvide-eesmärkide konflikt.

Laeva registreerimismenetluste ühtne käsitus ning menetlemine ühe ametkonna poolt on vajalik seetõttu, et teatavatel juhtudel on lipuriigi õigus ja kohustus laevale antavad meresõiduohutuse sertifikaadid tehniliste rikkumiste tõttu kehtetuks tunnistada. Seejuures jääb puutumata registri eraõiguslik funktsioon, st omanikule jääb omand alles ja koormatiseid kehtima. Selline erinevate aspektide haldamine ei tohi aga olla üksteisest lahutatud. Laeva meresõidusertifikaatide kehtetuks tunnistamine ei tähenda laeva kustutamist laevaregistrist eraõiguslikust aspektist, vaid ainult keeldu nõuetele mittevastava laevaga selle riigi lipu all merele minna – st kehtetuks tunnistatakse laeva õigus sõita merd, mitte laeva ja selle koormatiste kohta tehtud kanded registris. Kui kahte funktsiooni haldavad eraldi ametkonnad, võib tekkida vale arusaam, et laev on regjistrist kustutatud ja laeva võib õnnestuda mõne teise riigi registris uuesti registreerida. Sellisel juhul saaks parandamatult kahjustatud ka laevapandi ehk hüpoteegi pidaja õigused ja Eesti õiguskindla laevaregistri maine. Väga ebaõnnestunult on seda probleemi püütud reguleerida kehtivas laeva lipuõiguse ja laevaregistriseaduse §-s 57, mis sätestab laeva kustutamise ametikohustustest tulenevalt. Paragrahv 57 näeb ette laeva täieliku kustutamise regjistrist avalik-õiguslikel kaalutlustel. Suurim viga on tehtud § 57 lõikes 4, milles nähakse ette, et märge lipuõiguse kaotuse kohta on võrdne kustutamisega, kuid hüpoteek jääb püsima. Sisuliselt jäetakse hüpoteegipidaja tagatiseta, sest laev on omaniku valduses ja ta registreerib selle Eesti regjistrist kustutamisel mõne teise riigi laevaregistris. See oluline viga tuleb parandada. Tehnilised asjaolud ei tohi peatada laeva riikkondsust ja muuta registrikannet laevapandi ehk hüpoteegi kohta mõtetuks. Kuna laeva arestimisel ja sundmüügil tunnistatakse lipuriigi registrikandeid ja nendest tulenevate nõuete järjekohiti, on oluline, et laevapandi ehk hüpoteegikande olemasolul ei kustutataks laeva regjistrist ilma pandipidaja nõusolekuta mitte ühelgi

juhul. Eelneva ehk kehtetu registriosa kande ja selle järjekohale ei saa laeva sundmüügil mõnes välisriigis enam tugineda.

1.5 Laevaregistrite uus jaotus

Kehtiva õiguse kohaselt peab laevakinnistusraamatut Tartu Maakohus, kes peab ühtlasi kinnistusraamatut ja äriregistrit. Laevakinnistusraamat jaotub sisemiselt laevaregistriks ja ehitatavate laevade registriks. Eraldi registrina peab Veeteede Amet laevapereta prahitud laevade registrit. Väikelaevaregistrit peab Maanteeamet. Samuti peetakse riigihaldusülesandeid täitvate laevade (Veeteede Amet) ning kalalaevade registrit. Kalalaevade register on Veterinaar- ja Toiduameti hallatav register, kuhu on koondatud andmed kutselisel kalapüügil kasutatavate laevade kohta – seega ei ole kalalaevaregister tegelikult laevaregister ning kalalaevad kantakse samuti laevakinnistusraamatusse või teatud juhtudel väikelaevaregistrisse. Algselt nägi seadus ette eraldi siseveelaevade registri, kuid kuna siseveelaevu on Eestis mitteametlikel andmetel ainult kolm tükki, siis kaotati see 2011. aasta seadusmuudatustega.

Veeteede Ameti initsiatiiv näeb ette avatud laevaregistri loomise ja suurema hulga välismaiste laevaomanike laevade meelitamise Eesti lipu alla. Eksperdid toetavad seda initsiatiivi. Avatud register on Eesti jaoks uudne ja teistest laevaregistritest eraldi asuv laevaregister, kuigi selle dokumendiprotseduur ei erine - st laeva omandi üleminek, registreerimine ja koormamine toimub samamoodi vastavalt rahvusvahelisele praktikale.

Kehtiva jaotuse juures on ekspertide arvates puuduseks teisaldatevate ujuvvahendite käsitlemine koos ehitatavate laevadega ning samuti ehitatavaid laevu puudutava regulatsiooni puudulikkus. Ehitatavate laevade tsiviilkäive ja registreerimine on eraldi teema, mida käsitleme vastava peatüki juures põhjalikumalt ning mida ei saa kokku panna teisaldatevate ujuvvahenditega, mille staatus ei muutu ning millest ei saa ehitamise käigus merelaeva.

Riigihaldusülesandeid täitvate laevade ja väikelaevade regulatsioon jääb väljapoole kavandatava seaduse reguleerimisala. Küll aga on eksperdid seisukohal, et väikelaevaregistri pidamine tuleks tuua tagasi Veeteede Ameti juurde. Kehtiva õiguse kohaselt tuleb väikelaeva puhul, millel puudub CE märgistus, tellida esmane ülevaatus Veeteede Ameti poolt ning seejärel pöörduda registreerimiseks Maanteeametisse, mis on liigne bürokraatia. Teine, märksa kaalukam põhjus on see, et väikelaeva mõiste on küllaltki lai, selle alla käivad ka sellised laevad, mis on kuni 24 meetrit pikad ja piiramatul sõidurajooniga. Samuti on suuremate väikelaevade maksumus võrreldav kinnisvara maksumusega ning väikelaevade turul tegusevad enamasti eraisikud ehk tarbijad, kes vajaksid suuremate huvilaevade puhul õiguskindlat registrit. Seega tuleks ekspertide arvates tõsiselt kaaluda Veeteede Ameti juurde niinimetatud huvilaevade õiguskindla registri loomist, mis oleks allutatud samale korrale kui merelaevade register, sest suuremate huvilaevade tsiviilkäive ei erine oluliselt osas merelaevade omast. Maanteeameti juurde võiksid jääda C ja D kategooria paadid, mille maksumus on väike.

Ekspertide arvates peaks lähtuma registrite klassikalisest jaotusest:

- Merelaevade põhiregister
- Merelaevade avatud register
- Ehitatavate ja ümberehitatavate laevade register
- Teisaldatevate ujuvvahendite register
- Laevapereta prahitud laevade register
- Huvilaevade register

1.6 Laeva registreerimise menetluse olulised aspektid

Peamiseks puuduseks seoses registritoimingutega on pöördumise notariaalne vorm laeva registreerimisel ja kustutamisel (seejuures müügi tõttu kustutamisel ebakohane notariaalne tõestamise nõue). Samuti tuleb notariaalses vormis taotleda laevale teise riigilipu kandmise õiguse saamist. Ekspertid leiavad, et pidades silmas avatud laevaregistri loomise kava, tuleb selline pöördumise vorm kaotada. Kõik laevaregistri protseduurid nõuavad piisava hulga lisadokumente, muutes kuritarvituste võimaluse õigustamata isikute poolt minimaalseks. Ekspertidele ei ole teada ühtegi tuntud laevaregistrit, kuhu peaks oma tahteavalduse esitama notariaalses vormis.

Taotluste läbivaatamise juures on oluline, et laevaregister menetleks iga päringut ja taotlust viivitamatult ning annaks viivitamatut tagasisidet taotlejale menetluse käigu ja võimalike puuduste osas, mida on vaja kõrvaldada. Maailmas on levinud praktika, et laevaregistri pidaja poole pööratakse täpsustvate küsimustega, kuna menetlemine võõras jurisdiktsioonis tekitab alati küsimusi ning laevade registreerimine on paljus seotud tehniliste küsimustega. Kohtu juures peetava laevaregistri suhtlemisvorm, mille kohaselt register õiguslikke selgitusi ei anna ja kus tagasisidet antakse mitme päeva pärast ja määruse vormis eesti keeles, on üks peamisi Eesti laevaregistri läbikukkumise põhjusi. Samuti see, et pole võimalik saada eelinformatsiooni, selgitusi ega tagasisidet inglise keeles. Otstarbekas oleks koostada kavandatava laevaregistri teenusestandard. Seaduse tasandil on vajalik kehtestada eelkõige viivitamatuse põhimõte, kohese tagasiside andmise põhimõte ja ingliskeelse menetluse põhimõte.

Lisaks taotlusele endale peaks olema lubatav, et laeva tehnilised dokumendid esitataks ingliskeelsetena ning lihtkoopiatena (kuna originaalid on laevas). Omandi üleminekut tõendavad dokumendid tuleks esitada originaalis, kuid menetlust alustab register juba koopiade saamisel (kanded tehakse originaalide saamisel).

Kehtiva õiguse kohaselt tuleb laevakinnistusraamatusse kanda suur hulk andmeid, mis ei oma asjaõiguslikku tähendust ning mille muutumine ei vaja kajastamist laevaregistris, vaid ainult laevatehnilistes dokumentides. Ekspertid leiavad, et registrikande tegemiseks esitatavate andmete ja dokumentide hulka tuleb oluliselt vähendada. Eelkõige puudutab see veesõiduki raadioluba ja sellele kantud kutsungit, mida tuleb registreerimisele eelnevalt taotleda Tehnilise Järelevalve Inspeksioonist. Sisuliselt tuleb täna alustada laeva registreerimist raadioluba taotlemisest, mis ei ole loogiline järjekord, sest see dokument peaks olema kõige viimane. Puudub igasugune vajadus kanda laevaregistrisse laeva kutsungit, v.a juhul kui kutsungi annab registripidaja ise.

Ekspertid leiavad, et laeva identifitseerivata andmete koosseis võib piirduda järgnevaga:

1. Nimi või muu tähis
2. IMO number, selle olemasolul
3. Kodusadam
4. Ehitusaasta ja koht
5. Kogumahutavus
6. Puhasmahutavus
7. Peamasina tüüp, mark ja võimsus.

Omandiõiguse saamist tõendab avaldaja müügikirja ning laeva eelmisest registrist kustutamise tõendiga, mis võib registreerimisel olla esitatud koopiana. Apostilliga kinnitatud originaali esitab

avaldaja 15 päeva jooksul. Võimalusel kontrollib registripidaja laeva kustutamist eelmisest laevaregistrist, tehes vastava päringu eelmisele registrile.

Merelaevade põhiregistrisse kantakse piiratud asjaõigustest hüpoteek ehk laevapant. Kaalumisele võib tulla isiklik kasutusõigus, mis võib olla vajalik lõbusõidulaevade puhul. Kasutusvaldust ei pea eksperdid vajalikuks, kuna see eeldaks kasutusvalduse eraldi sisustamist laeva kui *quasi* kinnisasja tarbeks, millel aga puudub praktiline vajadus. Laeva kasutamine toimub prahilepingu alusel, mille kohta tehakse märke.

Kuna käesolev väljatöötamiskavatsus näeb ette laevahüpoteegi seadmise korra muutmise, siis muutuvad ka esitatavad dokumendid. Laevapant seatakse omaniku ühepoolse laeva pantimiskirja alusel, millele lisatakse laeva pandileping või laenuleping, kui laevapandiga seotud kokkulepped tulenevad laenulepingust. Laeva pandikiri peab olema notariaalselt kinnitatud ja legaliseeritud apostille tunnistusega. Juhul, kui laeva pandikirja kinnitanud notar ei kinnita pantija õigusvõimet ja allakirjutanud isiku esindusõigust, tõendab pantija seda registripidajale muude notariaalselt kinnitatud ja apostille tunnistusega legaliseeritud dokumentidega. Dokumendid peavad olema eesti või inglise keeles või tõlgitud eesti või inglise keelde Eestis või dokumentide kinnitamise riigis ametlike tõlgete tegemist omava isiku poolt.

Merelaevade põhiregistrisse kantakse märke seoses prahtimislepinguga või laeval välisriigi lipu kandmise õigusega. Registrisse kantakse märke kohtu poolt seatud laeva võõrandamiskeelu kohta. Õiguste eelreserveerimist ei pea eksperdid laevade puhul asjakohaseks, see võib osutada liigseks vaidluste allikaks, kuna rahvusvaheliselt seda ei praktiseerita. Ainuke ekspertide arvates asjakohane ja rahvusvahelisele laevade ostu-müügi praktikale vastav omandiõiguse ülekandmise eelmärke võib olla seotud pikaajalise prahilepinguga, mille lisatingimuseks on laeva omandamine prahtimisperioodi lõpus. Sellisel juhul tuleks see prahtimislepingu lisakokkuleppe samuti märkena kinnistusraamatusse kanda.

Laev kustutatakse merelaevade põhiregistrist omaniku vastava avalduse ja notariaalselt kinnitatud müügikirja ühe originaali esitamisel. Laeva kustutamisel on vajalik puudutatud isikute notariaalselt kinnitatud nõusolek. Juhul, kui notar ei kinnita nõusoleku andja õigusvõimet ja tema nimel allakirjutanud isiku esindusõigust, tõendatakse seda registripidajale muude notariaalselt kinnitatud ja apostille tunnistusega legaliseeritud dokumentidega. Dokumendid peavad olema eesti või inglise keeles või tõlgitud eesti või inglise keelde Eestis või dokumentide kinnitamise riigis ametlike tõlgete tegemist omava isiku poolt.

1.7 Avatud laevaregister

Laeva registreerimist on defineeritud kui protsessi, mille käigus laev kantakse ettenähtud tingimuste täitmisel riigi poolt peetavasse laevaregistrisse ning selle tulemusel omandab laev rahvusliku seose (ingl „*national character*“). Peale registreerimist väljastab see riik laevale registreerimisdokumendid ning laev saab õiguse kanda selle riigi lippu, näitamaks tema rahvuslikku kuuluvust. Ühtlasi on laev pärast registreerimist selle riigi kaitse all ning õigustatud riigi diplomaatilisele ja konsulaarabile. Lisaks võivad registreerimisega kaasnedä mitmed eriõigused nagu kalapüügiõigus lipuriigi vetes ja kabotaažiõigus lipuriigi sadamate vahel (Lucca Marie J., *The Official Guide to Ship Registries* 1998, USA 1998).

Kaasaegse rahvusvahelise avaliku õiguse kohaselt on igal riigil kohustus pidada laevaregistrit ja tagada oma niinimetatud rahvuslike laevade üle jurisdiktsiooni teostamine halduslikes, tehnilistes ja

sotsiaalsetes küsimustes (vt UNCLOS Art. 90-94). ÜRO Rahvusvahelise mereõiguse konventsiooni kohaselt on avameri vabaks kasutuseks riikidele ning sellest põhimõttest tulenevalt ka ainult riiklikku (rahvuslikku) kuuluvust omavatele laevadele ehk teisisõnu ainult registreeritud laevadele (Art 87).

Paljud riigid on avanud oma laevaregistrid välismaistele isikutele kas otse või läbi selle, et asutatakse kohalik juriidiline isik, kellest saab laevaomanik. Riikide peamiseks motiiviks seejuures on elavdada enda meremajandust. Väiksemate riikide puhul, kellel endal meremajandus puudub, on peamiseks ajendiks tulu teenimine registritasude ja tonnaažimaksu näol.

Tulenevalt asutamisvabadusest on Eesti laevaregister juba praegu avatud välismaisele kapitalile. Seejuures ei kasutata seda võimalust eelkõige ebasõbraliku maksukeskkonna ning ebaefektiivse laevaregistri tõttu. Mitmed teised jurisdiktsioonid pakuvad laevaomanikele oluliselt soodsamat maksukeskkonda ning arenenumat ja efektiivsemat laevaregistrit. Tegelikuses puudub põhjendus, miks Eesti ei peaks saama kasu väliskapitali kaasamisest seda tüüpi merendusvaldkonda, kus laevadega opereeritakse Eesti lipu all.

1.8 Laeva definitsioon, laeva päraldised

Hetkel on laev meresõiduohutuse seaduses (MSOS) ja laeva asjaõiguse seaduses (LAÕS) defineeritud täiesti erinevalt, kusjuures tundub, et LAÕS-s defineeritakse pigem tautoloogiliselt iseenda kaudu ujuvvahendit kui üldmõistet, mitte laeva. Laeva päraldisel mõiste on LAÕS-s ebaõnnestunud tänu viitele TsÜS-ile, mis käsitleb päraldisena peasja osaks mitteolevat, kuid peasja teenivat asja. Laeva puhul on selline määratlus praktikas rakendamatu.

Problemaatilised on laeva legaaldifinitsiooni elemendid „sihtotstarbeliselt kasutatav“ ja „piisava suurusega“, samuti „inimeste ja asjade kandmiseks“. Iga seadus ei pea laeva iseenda jaoks omal viisil defineerima. Laeva päraldisel määramisel ei saa aluseks võtta laevainventari nimekirja (vt LAÕS § 2), kuna tegu pole ametliku dokumendiga. Erinevat tüüpi laevade korral võib päraldiselks pidada väga erinevaid asju ning laeva müügitõhingu juures lepivad pooled piisava põhjalikkusega kokku, mis antakse üle koos laevaga ja mis mitte. Maailmas kõige levinuma laeva müügitõhingu tüüpõingimuste „Saleform“ kohaselt loetakse müügiesemeks kõik „laeva juurde kuuluv“, kuid seda mõistet täpsemalt ei avata. Tulenevalt iga laeva individuaalsest olemusest ei saa reeglina konkreetse laeva juurde kuuluvaid ja tema kasutuseks vajalikke teenivaid asju kasutada teistel laevadel, kuid praktikas on siin raske teha üldistust, sest mõnda tüüpi asjad võivad olla müüjale vajalikud sama tüüpi sõsarlaeval. Seega on müügil laeva juurde kuuluv kokkuleppe küsimus. Ebaõige on ka määratlus, et laeva päraldiselks on laevadokumentid. Tänapäevase praktika kohaselt ei kuulu kunagi müügi juurde laeva niinimetatud ohutuse juhtimise süsteemi dokumentatsioon, mis on küll kohandatud selle konkreetse laeva jaoks ning sisaldab selle konkreetse laeva ohutu juhtimise sertifikaati (SMC).

Laeva definitsiooni juures peeti 1930ndatel Eesti õiguses oluliseks püsivat ja iseseisvalt rakendatavat navigeerimisvõimet, sest mitte igasugust seadet, mis on võimeline püsima ujuvil (ei vaju põhja) ei saa lugeda laevaks. Tolleaegse arusaama kohaselt ei võinud laevaks nimetada mittenavigeerimisvõimelist ujuvvahendit nagu parve, pontoonid jne. Ka ehitatavat ja ümberehitatavat laeva ei aktsepteeritud laeva mõiste alla. Samas juhul, kui laeva navigeerimisvõime kaotati ajutiselt näiteks dokkimise või remontimise käigus, siis see laev jäi ikkagi laevaks. Muid niinimetatud ujuvabinõusid defineeriti nende enda olemuse ja funktsioonile viitava alanimetuse kaudu. Ehitatavate ja ümberehitatavate laevade olemust käsitleti õigusliku regulatsiooni aspektist sarnaselt laevadega, nende puhul oli tegemist *quasi*-laevadega, millele oli kavandatud navigeerimisvõime ning millele oli vaja rakendada hüpoteegikrediiti. Eraõiguslikust aspektist defineeriti laeva teatava varaühtsusena, mis on allutatud

ühtsele õiguskäsitlusele ehk õigusrežiimile *sui generis*. Samas on laev ühtne tervik, seega nn individualiseeritud asi läbi oma nime, riikkondsuse ning muude omaduste. Seejuures ei ole laev siiski juriidiline isik.

Tulenevalt laeva määratlusest kui ühtsest tervikust, mis on rakendatud navigatsioonilise eesmärgi teenistusse, tõusetub probleem laeva päraldiste määramisel. Laeva puhul ei saa selgelt eristada niinimetatud peaasja ja teenivaid asju. Laeva päraldisteks 1930ndate Eesti õiguse kohaselt loeti laeva kasutamiseks püsivalt vajalikke asju, kusjuures püsiv vajadus võis tuleneda nii praktilisest aspektist (laevaseadmed, navigatsioonivahendid), kui ka õiguslikest nõuetest, mis küll ilmtingimata ei sätesta navigatsiooniks faktiliselt vajalikku. Päraldiseks ei loetud ajutisi asju nagu reisivarud, kütus konkreetse reisi jaoks.

Eksperdid leiavad, et praegusest käsitlusest laeva ja päraldise kohta tuleb loobuda, nendel ei ole praktilist tähtsust ning esitatud legaaldefiniitsioonid ei ole õiged.

1.9 Omand laevale ja selle üleminek praktikas

Laeva omandi tekke ja ülemineku sätted vajavad kooskõlla viimist laevade rahvusvahelise tsiviilkäibega, mis on lahutamatu seotud omandi registreerimise protseduuriga. Rahvusvahelise praktika kohaselt sõlmitakse laeva ostu-müügi korral võlaõiguslik lihtkirjalik leping. Laeva valduse üleandmisel antakse koos muude dokumentidega üle notari kinnitatud müügikirja (*Bill of Sale*), mis apostillitakse. Tegemist on ajaloolise rahvusvaheliselt väljakujunenud alusdokumendiga laeva registreerimiseks. Eesti õiguse kohaselt tekitab aga segadust, et see dokument on müüjapoolne omandiõiguse loovutamise kiri koos kinnitusega ostusumma täieliku kättesaamise kohta ning asjaõiguslepingut meie arusaamises ei sõlmitagi.

Laeva asjaõigusseaduse § 9 formaalselt ei tunnista laeva registreerimise alusena müügikirja. Justiitsministeerium on oma kodulehel avaldanud selgituse laeva kinnistamise kohta, milles on märgitud, et laeva kinnistamise avaldusele tuleb lisada dokument omanikuks saamise kohta (müügileping vms), mis võib olla lihtkirjalik ja põhineda välismaisel õigusel. Selgituses ei ole mainitud otsesõnu müügikirja, kuid seda pole ka välistatud. LAÕS § 9 ja LaevaRS-i laeva registreerimist käsitlevate sätete puudus on see, et rahvusvaheliselt registreerimise alusena tunnustatava müügikirja kohta ei ole midagi öeldud. LAÕS § 9 on võimalik tõlgendada selliselt, et kui laev on ostetud välismaalt ja tehingule kohaldub välismaa õigus, ei oma LAÕS § 9 tähendust. Teisalt aga juhul, kui pooled lepivad välismaalt laeva ostmisel ikkagi kokku, et müügitehingule kohaldub Eesti õigus, siis tuleb välja, et laeva ei saa müügikirja alusel Eestis registreerida. Lisaks mõjub selline ebaselgus halvasti tehingu ettevalmistavas etapis, kui tehingu õiguslikku poolt haldaval juristil ei ole võimalik selgelt kinnitada klientidele, et müügikirja alusel on Eestis igal juhul võimalik laev registreerida.

Laevade ostu-müügi puhul on üldjuhul tegu professionaalsete turuosalistega, kes on selles küsimuses kogenumad ja kompetentsemad, kui notarid ning puudub vajadus tarbijakaitse järele. Selleks, et veenduda müüja omandiõiguses, laeva koormatistes ja nende kustutamises ei ole laeva ostu-müügi tehingute juurde vaja notarit, laev omandatakse tuginedes registrikandele müüja omanikuks oleku kohta. Laeva müügilepingutele eelnevad üldjuhul väga pikad ja põhjalikud läbirääkimised tehnilistes küsimustes ning lepingu eelprojektid (*recap*). Kui üldjuhul kinnisvaratehingutes on notar juriidiliselt kompetentsem kui lepingupooled ja saab neid nõustada, siis laeva müügilepingute korral on tulenevalt objekti tehnilisest keerukusest ja asjaolust, et leping sõlmitakse eripärasel merendusalasel inglise keeles ning kohaldamisele tuleb välismaa õigus, asi vastupidi.

Laeva asjaõiguse juures tuleb silmas pidada, et loodavad sätted ei tohi eksida rahvusvahelise eraõiguse laevade kohta käivate põhimõtete vastu, nii nagu eksib praegune laeva asjaõigusseadus. Kehtiva laeva asjaõigusseaduse üldsätetes kirjeldatud põhimõtte, et asjaõigused laevale sh merivõlad tekivad „käesolevas seaduses sätestatud korras“ ei ole õige. Eesti laevaasjaõiguse sätted saavad reguleerida eelkõige laeva asjaõiguste õiguste tunnustamist, kuna valdavalt tekivad, muutuvad ja lõppevad need õigused teistes jurisdiktsioonides. Laeva omandamise tehing on üldjuhul allutatud kokkuleppeliselt kas inglise õigusele või selle riigi õigusele, mille lipu all on laev tehingu sõlmimisel.

Ülalkirjeldatud põhimõtte eiramine on Eestis tinginud probleeme laeva asjaõigusseaduse (LAÕS) § 9 kohaldamisel koostoimes üldsätetega. Nimelt leiti algselt laevakinnistusraamatu pidamise praktikas, et Eesti isik saab omandada laeva laevakinnistusraamatus registreerimiseks ainult läbi notariaalselt tõestatud asjaõiguslepingu. Erandina nähti ette võimalus sõlmida omandi ülemineku kokkulepe lihtkirjalikult juhul, kui laev müüakse välismaisele isikule, kes eelduslikult registreerib laeva mujal, (vt LAÕS § 9 teine lause). Selline ühesuunaline leevendus on aga arusaamatu ja ei ole teada, kuidas selle sätte autorid kujutasid ette notariaalselt tõestatud omandi ülemineku kokkuleppe sõlmimist välismaalastest laeva omandaja puhul, kellel puudub kavatsus reisida Eesti notari juurde, kuna laeva üleandmine toimub hoopis Lõuna-Ameerikas.

Kui võrrelda laevaregistrite dokumendiprotseduure, siis suuremate meremajandusega riikide hulgas ei ole võimalik leida sellist registrit, mis ei käsitle registreerimise alusena müügikirja. Alternatiivina defineeritakse omandi saamise dokumendi abstraktsemalt, mis tähendab, et võimalik on esitada lihtkirjalik ostuleping või müügikiri või mõlemad. LAÕS § 9 sarnast notariaalse tõestise regulatsiooni ei ole välja toodud ühegi riigi puhul. Käesolev väide põhineb väljaandel *The Official Guide to Ship Registries 1998, USA, M.J. Lucca*, mis kirjeldab üle 100 laevaregistri ja nende dokumendiprotseduuri.

Seega tuleneb laevade ostu-müügi rahvusvahelisest praktikast, et laeva omandi ülemineku on vaidluste vältimiseks seotud kindla tahteavaldusega omandi üle anda ja kinnitusega, et ostusumma on saadud, mis väljendatakse kindlas vormis õigusliku instrumendi müügikirja (Bill of Sale) kaudu. Selle dokumendi üleandmine ostjale tähendab, et ostja on omandanud laeva ja võib selle oma valiku järgses laevaregistris registreerida. Kirjeldatud protseduur tuleb ka Eesti õigusesse sisse viia.

1.10 Probleemid abstraktsiooniprintsiibi kohaldamisel laeva müügi ja koormamise juures

Eesti õigus eristab kohustus- ja käsutustehingut – niinimetatud **lahususe printsiipi**. Väga paljud jurisdiktsioonid on sellest käsitlusest loobunud või ei ole seda kunagi tundnudki. Rahvusvaheline, inglise kaubandusõigusel põhinev laevade müügitehingu praktika ühtlustab need vastuolud. Niinimetatud lahususe printsiip puudutab nii kinnisasju kui vallasasju.

Omandi tekkimine asja ostjale vajab Rooma õiguse järgi eraldi omandi üleandmise akti: *mancipatio*'t, kui tegemist oli *rec mancipi*'ga ja *traditio*'t kui tegemist oli *res nec mancipi*'ga, mõlemate asjade liikide üleandmine toimus ka *in iure cessio* teel. Omandi ülemineku omandajale ei toimunud niisiis mitte müügilepingu sõlmimisel, vaid omandi üle omandajale erilise toiminguga, milleks võis olla kas *mancipatio*, *traditio* või *in iure cessio* (Reinhard Zimmermann; "The law of obligations : Roman foundations of the civilian tradition." Cape Town : Juta and Co, Ltd, 1992.)

Eesti õiguses sätestab **lahususe printsiibi** tsiviilseadustiku üldosa seaduse § 6 lõiked 3 ja 4. Käsutustehing on tehing, millega õigus või kohustus teisele isikule üle antakse. Kohustustehing on tehing, millega luuakse kohustus omandi üleandmiseks. Kohustustehingu peamiseks näiteks on

müügileping, kuid sama printsiibi järgi toimub ka asja koormamine. Müügilepingu peamiseks õiguslikuks tagajärjeks on ostjale nõudeõiguse tekkimine müüja vastu lepinguga võetud kohustuse täitmiseks, mitte aga automaatne omandi ülekandumine ostjale. Müüja poolt müügilepinguga endale võetud tähtsaimaks kohustuseks asja võõrandamise korral on just kohustus omandi ülekandmiseks (ehk siis käsutustehingu sõlmimiseks ostjaga) ja valduse üleandmiseks ostjale.

Lahususe printsiibi juures tuleb eristada õiguskordi, milles kehtib niinimetatud **kausaliteediprintsiip** ehk kus käsutustehing on sõltuvuses selle aluseks oleva kohustustehingu kehtivusest ja õiguskordi, milles kehtib **abstraktsiooniprintsiip** ehk kus käsutustehing on neutraalne ja sõltumatu oma aluseks olevast kohustustehingust. Kausaliteediprintsiibi kohaselt ei lähe omand omandajale üle siis, kui käsutustehingu aluseks olev kohustustehing on tühine või langeb see hiljem ära ning võõrandajal on õigus vallasasi välja nõuda vindikatsioonhagiga või nõuda kinnistusraamatu kande parandamist kinnisasja puhul. Abstraktsiooniprintsiibi kohaselt käsutustehing ei ole sõltuv kohustustehingu kehtivusest või teisiti öeldes läheb omand omandajale üle ka siis, kui käsutustehingu aluseks olev kohustustehing on tühine või seda pole olemas või see langeb hiljem ära. TsÜS-is on abstraktsiooniprintsiip *expressis verbis* sätestatud § 6 lõikes 4.

Euroopa õiguskordadest tunnustavad abstraktsiooniprintsiipi ainult Saksamaa ja Eesti, mis tekitab rahvusvaheliste piiriüleste tehingute tunnustamisel ja käsitlemisel arvestatava arusaamisprobleemi, sest laevade müügi rahvusvaheline praktika lähtub **lahususe ja kausaalsuse printsiibist ning käsutustehing on ühepoolne käsutaja tahteavaldus. Vastuvõttev tahteavaldus on vaikiv ning väljendub laeva valduse ülevõtmises.**

Inglise õiguses on lahususe printsiip lahendatud läbi lepingu tõlgendamise – lepingu tingimused ise määravad, kas omandi üleminekuks on tarvis mingit akti tulevikus või läheb omand üle lepingu sõlmimisega (I. Goldren „Ship Sale and Purchase“ London 2003 lk 80-81). Saleform tüüptingimustel sõlmitud lepingu puhul ei ole kahtlust, et omand antakse ostjale üle mitte lepinguga koheselt, vaid tulevikus eraldi tahteavaldusega pärast lõpliku ostusumma maksmist, mille tõenduseks annab müüja ostjale **müügikirja (Bill of Sale)**.

Laeva koormamise tehing allub samale loogikale. Laeva koormamise tehingu kohustusõiguslik pool sisaldub laenulepingus või hüpoteegilepingus, käsutus tehakse aga **ühepoolset laeva pandikirjaga** (ingl Deed of Mortgage).

1.11 Notariaalne tõestamine vs notariaalne kinnitamine rahvusvahelises praktikas

Tulenevalt Eesti õigusruumis tekitatud eristusest – notariaalne tõestamine vs notariaalne kinnitamine – tuleks selguse mõttes laevaregistrile esitatavate dokumentide puhul loobuda notariaalse tõestamise nõudest, kuna enamus jurisdiktsioone, kus kinnitatakse eelmainitud dokumendid (müügikiri, volikiri), sellist vahet ei tunta. Juhul, kui notar või muu pädev ametiisik piirdub allkirja kinnitamisega, peab registripidajal olema pädevus ise kontrollida isiku esindusõigust muudest esindusõiguse kohta lisatud dokumentidest.

Tõestuse ja kinnituse vormide erisuse sätestab TsÜS § 81-82

§ 81. Tehingu notariaalne kinnitamine

(1) Kui seaduses on sätestatud tehingu notariaalne kinnitamine, peab tehingudokument olema kirjalikult koostatud ning tehingu tegija allkiri notari poolt kinnitatud. Seaduses sätestatud juhtudel võib allkirja tehingudokumendil kinnitada notari asemel ka muu isik.

(2) Tehingu notariaalset kinnitamist asendab tehingu notariaalne tõestamine.

§ 82. Tehingu notariaalne tõestamine

Seaduse või poolte kokkuleppega ettenähtud juhtudel peab tehing olema notariaalselt tõestatud. Tehingu notariaalse tõestamise õigus on Eesti notaril. Seaduses sätestatud juhtudel on tehingu notariaalse tõestamise õigus notari asemel ka muul isikul.

Probleem seisneb selles, et enamus riike, kus toimib laevanduse tsiviilkäive, ei tunne tõestamise vormi, vaid lähtuvad põhimõttest, et võimalik on üksikute faktide kinnitamine. Seejuures võib see faktide kogum olla erinev ning hõlmata muu hulgas tehingu osapoolte õigusvõime olemasolu, esindaja volituste olemasolu ja selle ulatust, allkirja õigust.

Tõestamiseseadusest saame aimu selle kohta, mida Eesti mõttes tõestamiskontseptsioon kujutab. See hõlmab toimingut, mille elementideks on:

- *Isiku tuvastamine*
- *Teo ja otsusevõime tuvastamine*
- *Esindusõiguse tuvastamine*
- *Registrite kontroll ja registreerimise tõend*
- *Tahteavalduste formuleerimine*
- *Ettelugemine ja heakskiidu küsimine*
- *Tõlkimine (vajadusel) ja selgitamine*
- *Kaalutus- ja hoiatusfunktsioon*
- *Tõestamisest keeldumine*

Eraldi probleem laeva puudutavates tehingutes on hoiatuse ja kaalutluse sisu ning selgitamise võimalikkus, kui tehingus osaleb välismaine isik või tuleb kohaldamisele välismaine õigus. Notar ei selgita välismaist õigust, kuna ta ei tunne seda ning teeb selle kohta notariaalakti vastava märke.

W. Waldner märgib oma raamatus „*Tõestamisõigus notariaalpraktikas*“ (lk 29), et saksa notarid üldjuhul tõestavad tehinguid ka juhul, kui dokumenti tuleb kasutada välismaal registrikande tegemiseks. Peamine küsimus on, kas välismaal loetakse see dokument piisavaks, et selle alusel teha registrikande või loeb vastava välisriigi õigus, et ainult tema riigi notar võib teha kinnisasju puudutavaid tõestamisi. Põhjalikumalt autor seda teemat kahjuks ei käsitle. Samas viitab autor (lk 76), et saksa õiguse kohaselt koostatakse lihtsamate juhtumite tõestamisel nn notariaalmärke „lihtsa tõendi“ vormis. Lihtsa tõendi definitsioon saksa õiguse siiski puudub ning jääb lahtiseks, millal seda võib kasutada.

Seega lähtudes saksa tõestamisõiguse põhimõtetest on täiesti korrektne, kui tehingu puhul koostab notar niinimetatud lihtsustatud notariaalmärke vastavalt oma võimalustele asjaolusid kontrollida. Laeva müügi ja koormamise tehing on niivõrd komplitseeritud ja sisaldab välismaise õiguse kohaldamist sellisel määral, et niinimetatud täiskomplekt-tõestus ei ole lihtsalt otstarbekas.

Praktikas on riikide notariaalsete toimingute õigus erinev, erinevad on praktikad ning dokumentide vormid. Praktikas ei rakendu see, et iga riigi notar esitab oma niinimetatud tõendi, inkorporeerides sinna kõik ülalmainitud elemendid, mis ta suudab tuvastada. Näiteks Eesti notarid ei tuvasta allkirja kinnitamisel, kas isik on teo- ja otsusevõimeline, paljudel juhtudel ei nõustu notarid ka inkorporeerima allkirja kinnituse esindusõiguse tuvastamist äriregistrist.

Rahvusvaheliste tehingute aspekti silmas pidades on tarvis kõikidest nendest takistustest võimalikult pindlikult üle saada. Tunnistada tuleb ka seda, et niinimetatud tõestamiskogum, milles on kõik või enam üllalloeletud momendid kajastatud, ei ole absoluutne tehingu õiguskindluse tagatis.

Üks põhiprobleeme, mida laevaregister peab ületama, on erinevates riikides tehtud notaritoimingute tunnustamine. Selleks peab laevaregistri õiguslik regulatsioon sätestama miinimumkoosseisu niinimetatud notari tõendile. Üldjuhul on see isikusamasuse ja tema allkirja kinnitamine. Iga aste edasi muudab laevaregistri ebaefektiivseks. Laevaregister ei saa panna asjaolu tuvastamise kohustust välimaise notari peale juhul, kui tal on endal võimalik seda tuvastada. Näiteks kui isik esitab laevaregistrile laeva omandamise kohta müügikirja ja müügikirja allkirjastanud isiku volikirja koopiat, siis ei saa register seda tagasi lükata, esitades nõude, et notar oleks lisaks allkirjale pidanud tuvastama allkirjastaja esindusõiguse volikirja alusel.

Tehingukogumi tõestamiskontseptsiooni asemel rakenduvad laevaregistris enamasti kinnituselemendid ja elementide puudumisel augu täitmine eraldi dokumendiga - kokkuvõttes hindab dokumentide komplekti laevaregistri pidaja. Miinimumstandard on notariaalne allkirjakinnitus, soovitatavalt esindusõiguse kinnitus või lisatud volikiri samas vormis (notari kinnitus). Volikirja juurde võib nõuda juhtorgani otsust notariaalselt kinnitatud vormis, mis on mõistlik, sest põhikirjade tõlgendamine ei pruugi tuua otsustamistasandi osas selgust .

1.12 Laevahüpoteek ehk „laevapant“ ja selle üldised probleemid

Laevahüpoteeki hindab kreditor kahest aspektist – a) järjekoha reserveerimine; b) hüpoteegipidaja õiguste maht.

Hüpoteegileping allub, sarnaselt müügi ja omandi üleandmisele, lahususe põhimõttele – eristatakse kohustustehingut hüpoteegi seadmiseks ja asjaõiguslepingut, millega seatakse koormatis ehk pant. Kogu Eesti kinnisvaraõigus on koostatud, pidades silmas eraisikust omandajale vajalikku õiguskindlust ja eeldades, et eraisikul puuduvad igasugused õigusteadmised. Samuti põhimõttest, et kinnisvarale kohaldatakse täielikult selle asukoha õigust - nii materiaali- kui menetlusõigust. Laev on liikuv asi ja vallasasi rahvusvahelise eraõiguse mõttes. Registriiigi seadus ei kohaldu 1993. a konventsiooni art 2 kohaselt enamalt, kui koormatise ja selle järjekoha tunnustamisel. Merenduses lähtutakse vastupidi põhimõttest, et turuosalisel on professionaalid, keda ei pea kaitsma tarbijaõiguse põhimõtete kohaselt.

Kehtiva laeva asjaõigusseaduse kohaselt seatakse hüpoteek notariaalselt tõestatud kokkuleppega.

LAÕS § 19. Laevahüpoteegi tekkimine

(1) Laevahüpoteek tekib kande tegemisega laevakinnistusraamatusse.

(2) Hüpoteegi kandmiseks laevakinnistusraamatusse on vaja omaniku ja hüpoteegipidaja notariaalselt tõestatud kokkulepet hüpoteegi seadmise kohta.

Laeva asjaõigusseadus on eriseadus asjaõigusseaduse suhtes. LAÕS ei nõua laeva hüpoteegi aluseks oleva kohustustehingu notariaalset tõestamist ning notariaalselt tuleb tõestada vaid hüpoteegiseadmise asjaõigusleping. Praktika selles küsimuses puudub, kuna välismaised pangad ei ole Eestis oma hüpoteegilepingu vormide alusel hüpoteeke seadnud. Teadaolevalt ei ole ka ükski notar tõestanud üksnes asjaõiguslepingut hüpoteegi seadmiseks.

Laevadele rahvusvahelise finantseeringu võimaldamiseks peab selgelt olema tunnustatud põhimõte, et laevahüpoteegi puhul on kohustustehing vabastatud notariaalse tõestamise vorminõudest ning see võib olla kas lihtkirjalik või notariaalse kinnituse vormis.

Kehtivas õiguses on laevahüpoteegi puhul põhiprobleem selle seadmise asjaõiguse kokkuleppe notariaalse tõestamise vorm. Arvestades, et tehingu pooled laeva puudutavates asjades kunagi ühe notari juures kokku ei saa, siis üldjuhul laevaregistrid sellist vormi ei nõua, vaid piirduakse müügikirja laadse ühepoolse laeva pantimiskirja ja selle allkirjastanud isiku allkirja notariaalse kinnitamise nõudega. Seejuures volikiri või muu volitusi tõendav samaväärses vormis dokument tuleb mõistagi laevaregistrile esitada. Seega toimib laevahüpoteegi seadmine samamoodi, kui kehtivas Eesti õiguses näiteks hüpoteegi kustutamine. Hüpoteegi kustutamise korral esitab omanik avalduse, millele lisab puudutatud isiku notariaalselt kinnitatud nõusoleku.

Teiseks arvestatavaks probleemiks, mis tuleb kõrvaldada, on kinnistusraamatuseadusest tulenev notariaalselt kinnitatud kinnistamisavalduse esitamise nõue. Kinnistasjade praktikas sisaldub see avaldus asjaõiguslepingus. Kinnistamisavalduse sisuks on täpne formuleering, millist kannet kinnistusraamatus taotletakse. Laevaregistrid üldjuhul loevad, et avaldusega samaväärne on müügikiri ja pantimiskiri ning sinna juurde ei ole enam vaja eraldi notariaalselt avaldust (või on avaldus lihtkirjalik). Samuti ei saa laevaregister hakata avaldajaga pikalt vaidlema, kas tema kinnistamisavalduses esitatud formuleering on täpne või ebatäpne. Laevaregistri pidaja tõlgendab pantimiskirja ja teeb kande sellele vastavalt. Mõistlik oleks, et kavandatav Eesti laevaregister avaldab oma müügikirja ja pantimiskirja vormid, seejuures peab registripidajale jääma siiski tõlgendamise vabadus – st õigus lugeda samu elemente teises vormis sisaldav müügikiri ja pantimiskiri aktsepteeritavaks.

1.13 Laevapandile kohaldatav õigus ja laevapandipidaja õiguste dispositiivsus

Laevapandi seadmise kohustustehing võib kokkuleppeliselt alluda välismaisele õigusele. Laevahüpoteegiga tagatud nõuded realiseeritakse üldjuhul välisriigis. Esineb selliseid õigussüsteeme, mis ei sätesta ammendavalt laevapandist tulenevate pandipidaja õiguste kataloogi, vaid lubavad hüpoteegipidaja õigused pooltel kokkuleppeliselt ise kujundada - näiteks Libeeria Vabariik, Marshalli Saarte Vabariik, Panama jt (Ship Finance 2006, London lk 126).

Mitmed kokkulepped laevapandi seadmise lepingus võivad käsitleda laiemat tagatiste ringi, kui ainult laevapant. Sellist lepingut oleks eesti keeles sobiv nimetada tagatislepinguks, mitte hüpoteegi- ega pandilepinguks, sest see reguleerib laia valikut tagatise (collaterals) millest paljud on olemuselt võlaõiguslikud niinimetatud loovutused (assignment of earnings, assignment of freights etc.) Seega pole mingit alust allutada sellist lepingut sundkorras Eesti õigusele.

Juhul, kui pooltele on jäetud kokkuleppevabadus hüpoteegipidaja õiguste sisustamises, reguleerib seadus ainult laevapandi seadmise kokkuleppe kohustuslikke elemente – st. annab nende põhipunktide loetelu, milles pooltel tuleb kokkulepe sõlmida. Üllatavalt suur arv arvestatava laevaregistriga riike jätab laevapandist tulenevate nõuete ja õiguste sisu poolte endi kokku leppida.

Küprose Vabariigi õigus sätestab tagatislepingu sisunõuded järgnevalt:

- a) Intressi maksed ja tagasimakse kord
- b) Kindlustus
- c) Laeva käitlemise tingimused ja piirangud
- d) Lepingurikkumiste kataloog, mis annab aluse laevapandi realiseerimiseks
- e) Õigus võtta laeva valdus, opereerimine või teha eramüük ja selle piirangud
- f) Muu oluline ja seonduv (allikas: Ship Finance 2006, London)

Marshalli Saarte Vabariigi tagatislepingu kohustuslikud elemendid on järgnevad:

- a) Pooled peavad olema identifitseeritud

- b) Peab sisalduma viide eelisõigustatud pandile (hüpoteegile)
- c) Hüpoteegi seab omanik
- d) Huvi määratlus, mille tagatiseks pant seatakse
- e) Intressinõude arvutuse alused, kui hüpoteek tagab intressinõuet
- f) Selge tahteavaldus pantimiseks
- g) Avaldus, et kogu laev panditakse nõude katteks (pantida võib mitut laeva)
- h) Hüpoteegisumma, mis sisaldab kõrvalnõudeid ja intresse ja täitekulusid.
(allikas: Ship Finance 2006, London)

Panama tagatislepingu kohustuslikud elemendid on järgmised:

- a) Pooled ja nende asukohad
- b) Hüpoteegisumma pluss kõrvalnõuded ja menetluskulu
- c) Nõue kas nõudmisel või maksekuupäevad või nende arvutamise kord
- d) Intressimäär
- e) Laeva identifitseerimine
- f) Ühishüpoteegi puhul erinevate laevade osamäär
(allikas: Ship Finance 2006, London)

Eksperdid leiavad, et eelnimetatud põhimõtte rakendamine tagaks Eesti laevapandi suurema atraktiivsuse võrreldes praeguse hüpoteegiga, mille peamine puudus seisneb selles, et Eesti õigus ei anna hüpoteegipidajale mingeid otseseid õigusi pandieseme suhtes, vaid ainult õiguse nõuda laevaomanikult meetmete rakendamist. Laevahüpoteegi pidaja õigused on toodud LAÕS 3. jaos. Viidatud jaos sätestatud hüpoteegipidaja kohtulikud nõuded omaniku vastu laeva kahjustava tegevuse lõpetamiseks ja meetmete võtmise õigus kohtu loal, mis on merenduses laevahüpoteegi pidaja õiguste mahu juures sisuliselt mitteamvestatav õigus. Kuna laev liigub üle maailma sadamast sadamasse, siis ei hakka hüpoteegipidaja otsima sobivat kohut, kuhu selliseid nõudeid esitada, rääkimata sellest, et laev ei pruugi kunagi jõuda sellesse sadamasse, mille asukoha kohus määras hüpoteegipidaja kasuks meetmed. Samuti võib laev olla ammu juba välisriiki lahkunud, kui kohtumenetluses hüpoteegipidaja kasuks lahend tehakse ning selle lahendi täitmine riigis, kuhu laev on suundunud, võib olla võimatu.

Laevapandiga kaasnevad õigused on laiemad kui hüpoteegipidaja omad, laevapant annab pandipidajale reeglina järgmised õigused:

- a) asjaõiguslikud nõuded vastavalt tagatiskokkuleppele
- b) eelisjärjekohu nõuete rahuldamisel
- c) õigus võtta üle laeva valdus, kui omanik rikub lepingut
- d) õigus ise müüa laev oma nõude rahuldamiseks

(allikas: Ship Finance 2006, London pkt 7).

Eesti õigus ei pea vältimatult lubama eelkirjeldatud mahus omandiõiguse riiveid, kuid ei saa keelata pooltevahelist kokkulepet, kui see on õiguspärane ja kohaldub teistes jurisdiktsioonides. Siin tuleb nentida, et mereõiguse valdkonnas on laeva kui pandieseme vastu nõuete pööramise regulatsioon oluliselt karmim, kui meie oleme harjunud. Samas on see seletatav laevanduse finantseerimise riskidega, väiksemate õiguste mahu korral peatuks laevanduse rahvusvaheline finantseerimine.

1.14 Kohesele sundtäitmisele allumise kokkulepe ja selle vorm

Vastavalt Eesti kehtivale õigusele on kohesele sundtäitmisele allumise kokkulepet võimalik sõlmida ainult notariaalselt tõestatud vormis. Eesti on selles küsimuses valinud rangeima tee. Kaks

liberaalsemat varianti on sellise kokkuleppe tunnustamine kirjalikus vormis sõlmituna või sellise kokkuleppe tunnustamine eeldusel, et see on sõlmitud pärast laeva arestimist laevapandiga tagatud nõude alusel. Siinkohal tuleb silmas pidada, et laevaarest ei ole nõude pööramine laeva vastu, vaid laeva kinnipidamine merinõudele tagatise saamiseks. Sellel teemal peatume lähemalt vastava peatüki juures. Kuna laevapandi seadmine ei eelda notariaalset tõestamist, siis ei saa koos laevapandi seadmisega Eesti õiguse kohaselt sõlmida kohesele sundtäitmisele allumise kokkulepet, välja arvatud juhul, kui pooled tulevad selleks Eesti notari juurde, kes vastava kokkuleppe tõestab. Üldjuhul laevanduse rahvusvahelised finantseerijad selliseid eraldi visiite laeva registriiigi notari juurde ei tee.

Üheks võimalikuks lahenduseks on laevapandiga koos sõlmitud kohesele sundtäitmisele allumise kokkuleppe tunnustamine ka juhul, kui tagatiste seadmise lepingul on notar allkirjad kinnitanud ning notari poolt on kinnitatud samuti allkirjastaja esindusõigus või tuleneb see lepingule lisatud dokumentidest. Ekspertide arvates puudub vajadus professionaalsetele turuosalistele selgitada notari poolt eraldi sellise kokkuleppe sisu ja õiguslikku tähendust. Arvestades asjaolu, et Eesti õiguses ei tule hetkel kõne alla laevapandipidaja sellised õigused nagu laeva müük pandipidaja poolt, võiks kohesele kohtu vahedusele sundtäitmisele allumise kokkuleppe lubatavus notariaalse kinnituse vormi juures olla küllaltki oluline pluss laevale finantseeringu saamisel.

Veel üks arvestatav võimalus on sätestada, et hüpoteegipidaja peab oma nõude laeva vastu pööramiseks esmalt laeva siiski arestima, kuid kui nõue on tagatud laevapandiga, võib kohus teha arestimismenetluse käigus laeva pandipidaja taotlusel kiirkorras vaheotsuse laevapandiga tagatud nõude kohese sundtäitmise lubatavuse küsimuses. Vaheotsuse tegemise alused näeb kehtivas õiguses ette tsiviilkohtumenetluse seadustiku § 449. Vaheotsus tehakse nõude põhjendatuse või põhjendamatus küsimuses. Seega oleks mõistlik, kui kohus ka laeva arestimismenetluses lähtuvalt §-i 449 põhimõtetest teeks vajadusel vaheotsuse hüpoteegipidaja nõude põhjendatuse või põhjendamatus kohta ning kas lubaks kohest pandiõiguse realiseerimist või keelduks sellest. Laevaomanik saaks sellises menetluses esitada oma vastuväited hüpoteegipidaja nõudele laevapant realiseerida, menetlus peaks mõistagi olema kiire ja efektiivne.

1.15 Nõuded *in rem* ja nõuded *in personam*

Mereõiguse käsitlemisel on oluline kahte nimetatud nõuete tüüpi eristada.

Nõudeid saab jagada kaheks - võlaõiguslikud nõuded ja asjaõiguslikud nõuded (allikas: Tsiviilõiguse üldosa õpik, 2012, autorid Varul, Kõve jt.).

Võlaõiguslikud nõuded on:

- a) Lepingust tulenevad otsesed ja sekundaarsed (sekundaarsed on lepingu rikkumisest tulenevad nõuded)
- b) Lepingulaadsetest suhetest tulenevad nõuded
- c) Deliktinõuded ehk lepinguvälise kahju nõuded
- d) Alusetu rikastumise nõuded

Teiseks saab eristada asjaõiguslike nõudeid st konkreetse asjaga seotud nõudeid:

- a) Omandiõigusest tulenevad nõuded
- b) Valdusest tulenevad nõuded
- c) Piiratud asjaõigustest tulenevad nõuded

In rem ja *in personam* on inglise õiguses ajalooliselt menetlusvariandid, seejuures on märgitud, et *in rem* siiski ei toimu viimase praktika kohaselt kostjavabalt, kuigi see ajalooliselt nii oli. *In rem* nõue on lahtiseletatult nõue, mida saab rahuldada mingi konkreetse asja arvelt, sõltumata sellest, kes on selle asja omanik ja kas ta vastutab isiklikult selle nõude eest. Seega on *in rem* nõuded eelkõige pandiõigusest tulenevad nõuded, kuid mitte ainult.

1999. a Genfi laevade arestimise konventsiooni kohaselt on lubatud arestida laeva ka juhul, kui nõude eest vastutav isik on laevapereta prahtija ehk laeva kasutaja. Pandiõigusega tagatud nõude puhul ei teki kahtlusi, et seda saab rahuldada laeva arvel. Kui aga lubada nõude eest vastutavale isikule mittekuuluva laeva aresti, mis pandiõigust kaasa ei too, siis eeldab see *in rem* nõude kontseptsiooni tunnustamist arestiva riigi poolt. Eesti on küll ühinenud 1999. a konventsiooniga, kuid ta ei tunnusta oma õiguses *in rem* nõude kontseptsiooni muul juhul, kui ainult läbi pandiõiguse.

Eesti kehtiv õigus tunneb mõistet arestipandiõigus. Riigikohus on oma lahendis 3-2-1-38-08 selgitanud, et arestipandiõigus on täitemenetluses arestimisega tekkiv seaduslik pandiõigus, mis annab TMS § 65 lg 2 kohaselt sissenõudjale üldjuhul samad õigused nagu lepingu alusel seatud või seaduse alusel tekkinud pandiõigus. Laevaarest ei ole arest täitemenetluse käigus asja vastu nõude pööramiseks, vaid on laeva kinnipidamine merinõudele tagatise saamiseks (seega instituut *sui generis*, mis ei tekita mingit arestipandiõigust laevale).

Riigikohus viitab oma lahendis 3-2-1-38-08 TMS §-le 65 lg 3, mille kohaselt asub varasemal arestimisel tekkinud arestipandiõigus hilisema arestimise alusel tekkinust eespool. Viimane asjaolu omab just tähendust sissenõudjate nõuete rahuldamise järjekorra määranguna, sest võlgniku vallasvarast saadud tulem jaotatakse täitemenetluses üldjuhul arestipandiõiguse tekkimise järjekorras (TMS § 105 lg 1 esimene lause ja TMS § 119 lg 2). Merinõudeid ei rahuldata mitte arestimise järjekorras, vaid vastavalt merinõuete kehtestatud järjekohtadele, seega ei oma arestimise aeg merinõude rahuldamise puhul tähendust.

Ekspertid leiavad, arestipandiõiguse kaudu ei saa kirjeldatud probleemi lahendada, vaid see tuleb lahendada *in rem* nõude kontseptsiooni kaudu. *In rem* nõude kontseptsiooni olulist osa käsitleme järgmises peatükis pankrotimenetluse ja laevaaresti menetluse konkurentsi ning seda puudutava Euroopa Liidu õiguse ning selle Eestis rakendamise küsimuses.

1.16 Menetluste konkurents - laevaaresti menetlus vs pankrotimenetlus

Kõnealune probleem on mereõiguses uus ning tekkinud seoses piiriülese koostöö arenemisega pankrotiasjades. Põhiprobleem seisneb küsimuses, kas laevaomaniku pankroti väljakuulutamisel on pankrotihalduril õigus sekkuda laeva arestimise ja sundmüügi menetlusse ning kas tema taotlus anda arestitud laev tema valdusse pankrotivarana kuulub rahuldamisele või mitte. Riikide praktika selles küsimuses on erinev. Eristada tuleb siin järgnevaid olukordi:

- a) Laev on arestitud ühes EL liikmesriigis ja laevaomaniku pankrot on algatatud teises EL liikmesriigis;
- b) Laev on arestitud ühes EL liikmesriigis ja laevaomaniku pankrot on algatatud teises EL liikmesriigis, mis ühtlasi on laeva lipuriik;
- c) Laev on arestitud EL liikmesriigis ja laevaomaniku pankrot on kuulutatud välja mitteliikmesriigis (*vice versa*);

d) Laev on arestitud ja laevaomaniku pankrot on välja kuulutatud ühes ja samas riigis.

Kuna Eesti viib läbi mereõiguse revisjoni, on meil siin võimalus lahenduste osas teha teadlikud valikud.

Juhul kui menetluste konkurents tekib EL liikmesriikide vahel (variant a) siis Euroopa Liidu määruse 2015/848 artikkel 7 kohaselt ei oma pankrotimenetlus eelisõigust ja ei tohi mõjutada laeva aresti ning sündmüüki.

Juhul kui pankrotimenetlus algatatakse EL liikmesriigis, mis on ühtlasi laeva lipuriigiks (variant b) võib tekkida vaidlus, kas seda olukorda saab lahendada samamoodi kui varianti a.

Juhul kui laevaomaniku pankrotimenetlus algatatakse kolmandas riigis, mis ei ole EL liikmesriik (variant c), on laeva arestinud riigi õiguse reguleerida, kas ta astub kõrvale ja annab prioriteedi välisriigi pankrotimenetlusele ehk sisuliselt lõpetab laeva arestimenitluse ja annab asja üle välismaisele pankrotihaldurile.

Täpselt samamoodi on küsimus siseriikliku õiguse reguleerida, kui pankrotimenetlus algatatakse samas riigis, kus on laev arestitud (variant d).

Ükski rahvusvaheline konventsioon toodud menetluste konkurentsi küsimust otseselt ei reguleeri. Piiriülest pankrotimenetlust käsitlevad mitmed UNCITRAL (*United Nations Commission on International Trade Law*) materjalid. Euroopa Liidu tasandil on piiriülene pankrotimenetlus reguleeritud Nõukogu määrusega 2015/848 (varasem regulatsioon oli määruses 1346/2000). Nimetatud määrus sätestab üheselt, et mitut liikmesriiki puudutavas pankrotimenetluses ei oma pankroti algatamise riigi seadus siiski riigipiire ületavat mõju. Teises liikmesriigis toimuv pankrotimenetlus ei tohi kaasa tuua vara asukohariigis kolmandate isikute nõuete realiseerimise riivet. Nimetatud küsimust reguleerib määruse artikkel 8. Oluline on asjaolu, et määruse artikkel 8 ei seo asja asukohas läbiviidava täitemenetluse prioriteeti pandiõigusega asjale, vaid märgib ära ka loovutused, garantiid ja väljanõudeõiguse. Seega eeldab EL õigus, et riik kas otseselt või kaudselt oma siseriiklikus õiguses tunneb ja määratleb *in rem* tüüpi nõudeid, mis ei ole ainult pandiõigusel põhinevad nõuded. Ekspertid leiavad, et seda probleemi ei saa jätta aastatepikkuste kohtuvaidluste esemeks, sest kohtud ei tegele õiguse arendamisega ega uute kontseptsioonide väljatöötamisega.

Määruse (EL) 2015/848 artikkel 8:

Artikkel 8

Kolmandatele isikutele kuuluvad asjaõigused

1. Maksejõuetusmenetluse algatamine ei mõjuta võlausaldajatele või kolmandatele isikutele kuuluvaid asjaõigusi, mis on seotud võlgnikule kuuluva materiaalse või immateriaalse vara või kinnis- või vallasasjaga, mis asub menetluse algatamise ajal teise liikmesriigi territooriumil, olenemata sellest, kas tegemist on konkreetse vara või asjaga või kindlaksmääramata vara või asjade kogumiga, mis võib aja jooksul muutuda.
2. Lõikes 1 osutatud õigused tähendavad eelkõige järgmist:
 - a) õigus likvideerida või lasta likvideerida vara ning rahuldada nõudeid kõnealuse vara likvideerimisel saadavast tulust või sissetulekust, eelkõige kinnipidamisõiguse või hüpoteegi kaudu;
 - b) ainuõigus nõude rahuldamiseks, eelkõige õigus, mis on tagatud kinnipidamisõigusega või nõude tagatisena loovutamiseks;

- c) õigus nõuda vara tagastamist ja/või hüvitamist nendelt, kelle valduses või kasutuses see on õigustatud poole tahte vastaselt;
- d) asjaõiguslik õigus asja viljale.

3. Asjaõiguseks peetakse avalikus registris registreeritud ja kolmandatele isikutele siduvat õigust, mille alusel saab omandada lõikes 1 nimetatud asjaõiguse.

4. Lõige 1 ei välista õigustoimingute tühisuse tuvastamise, tühistamise või kehtetuks tunnistamise hagisid, millele osutatakse artikli 7 lõike 2 punktis m.

Laeva arest ja sundmüük ning pankrotimenetlus erinevad oma eesmärkidelt. Kui pankrotimenetluses seatakse esikohale kreditoride võrdne kohtlemine – niinimetatud *pari passu* printsiip, siis mereõiguses kehtib põhimõte, et laev on eraldi ja iseseisvalt vastutav merinõuete ehk endaga seotud nõuete eest.

Merinõudeid on iseloomustatud järgnevate omaduste kaudu:

- (a) merinõude allikas on laev (selle omand), laeva käitamine ja ekspluateerimine;
- (b) laev ei ole mitte ainult nõuete allikas, vaid ka vara, mille arvelt püüavad võlausaldajad saavutada oma nõuete rahuldamise;
- (c) kahe eeltoodud elemendi alusel on mitmete rahvusvaheliste õigusaktide eesmärk isoleerida merenduslaseid nõudeid teistest merendusettevõtjate kohustustest ja koondada need laevale. (allikas: Athanassiou Lia, Maritime Cross-Border Insolvency, Informa Law 2018. Lk 103-104)

Eesti kohtupraktikas on riigisiselt seni kohaldatud TMS § 51, mille kohaselt võlgniku pankroti väljakuulutamiseega täitemenetlus lõppeb (§ 51 lg 1) ning täitemenetluse dokumendid ja täituri valduses olev võlgniku vara antakse üle pankrotihaldurile (lg 2). Ühtegi juhtumit, kus Eestis algatatud laevaaresti lõpetamist oleks Eestis taotlenud piiriülelset välismaine pankrotihaldur, teada ei ole.

Eksperdid on ühel meelel, et selline käsitlus, kus antakse prioriteet pankrotimenetlusele, ei soosi laevanduse arengut ja laevade Eesti lipu alla toomise arengut Eestis. Meretranspordi valdkonnas tuleb esmajoones pidada silmas, et tänapäevased laevad on tehniliselt väga komplitseeritud ning laevade maksumus on ülikõrge. Seega on sektor otseselt sõltuv finantsasutuste poolt antavatest laenudest aga samuti laevu teenindavast sektorist, kelle tasud kvalifitseeruvad merinõueteks.

Merinõude olemasolul peab aresti taotlejale olema tagatud kiire võimalus saada oma nõudele tagatis või juhul, kui laevaomanik sellist tagatist ei anna, saada kiire nõude rahuldamine läbi laeva sundmüügi. Selline eesmärk, mis esmapilgul tundub diskrimineeriv, on põhjendatud sellega, et see tagab meretranspordi toimise ja laevale teenuste osutamise olukorras, kus lavaomanik tegelikult *in personam* nõude esitamiseks kättesaadav ei ole ja iseendaga seotud nõuete eest vastutab laev kui asi (*in rem* nõuete kontseptsioon).

Riskide maandamiseks kehtib merenduses põhimõte „üks laev, üks äriühing“. Seega ei ole laevaomanikul üldjuhul ka laiemat majandustegevust peale ühe laeva käitamise ning üsna otse võib väita, et kõik nõuded, mis ei ole merinõuded ja mida hakatakse esitama pankrotimenetluses häälteenamuse saamise eesmärgil, on suure tõenäosusega fiktiivsed.

Eesti õiguse puuduseks saab antud küsimuses pidada esmalt seda, et pankroti väljakuulutamisel laevaarest lõpetatakse, pidades seda asja vastu nõude pööramise täitemenetluseks, ning edaspidi ei

ole pankrotimenetluses üldse tagatud nõuete sama rahuldamise järjekoht, mis tuleneb 1993. a merivõlgade ja pantide konventsioonist, millega Eesti on ühinenud. Merivõlga tagatud nõude seadmist pankrotimenetluses hüpoteegist ettepoole, ei ole Eesti õiguses sätestatud. Esimese järjekoha nõuetele käsitletakse abstraktselt kõiki pandiga tagatud nõudeid, muu hulgas kommertspandiga tagatud nõudeid.

Sõltumata sellest, isegi juhul kui tunnustust leiab merivõlga tagatud nõuete privilegeeritud positsioon, siis palju valusamalt puudutab probleem merinõuete omanikke, kes mereõiguse kohaselt peaksid saama oma nõude rahuldatud laeva müügitulemist, kuid pankrotimenetluses peavad jagama oma nõuded proportsionaalselt nende võlausaldajatega, kellel pole merinõuet, vaid on tavaline nõue. Tuleb rõhutada, et kuna reeglina on ärimudeliks „üks laev, üks äriühing“ siin on kõik muud nõuded ja nende esitamise tegelikud motiivid äärmiselt küsitavad. Seega pankrotimenetluses lisanduvad merinõuetele kõik muud nõuded, mis ei ole olemuselt merinõuded ning merinõude omanike võimalused saada oma nõue rahuldatud laeva arvelt saavad oluliselt kahjustatud.

Laevaga opereerimist krediteerivad lühiajaliste maksetähtaegadega kõik laeva teenindavad ettevõtjad. Nende nõuete tagamiseks on laev, mida nad saavad arestida sobivas asukohas, sõltumata laevaomaniku asukohast. Seega peab see olema laeva võlausaldaja valik, kus ta hakkab oma nõuet laeva vastu menetlema ja kus ta arestib laeva oma nõude tagamiseks. Selline rahvusvaheliselt toimiv lahendus tagab kiire meritsi lastiveo ja kiire kaupade transpordi selliselt, et laev ei pea sadamas ootama sadamatasude, veeteetasude ja lootsitasude maksete tegemist enne väljasõidu loa saamist. Soovides areneda merendus- ja laevandusriigina, peab Eesti aktsepteerima laevandust krediteerivate ettevõtjate ja pankade eelist merinõuetes laeva vastu teiste võimalike kreditoride ees. See toetaks Eestis ka laevandust toetava kaldasektori arengut, mis saab privilegeeritud nõuded laevade vastu *in rem* printsipi sellises olukorras, kui nad laevu ja laevaomanikke krediteerivad kiirete ja efektiivsete teenuste osutamise teel.

Pankrotimenetluses kaasneb Eesti õiguse kohaselt pandiga tagatud nõude omanikule kohustus osaleda pankrotimenetluse kulude katmisel. Seda küsimust reguleerivad PankrS § 146 ja § 153. PankrS § 153 lg 2 kohaselt osaleb pandiga tagatud nõude omanik kulude kandmisel pandieseme müügitulemi suhtega kogu pankrotivara müügitulemisse, kuid mitte üle 15% pandieseme müügitulemist. Seda küsimust ei võimalda käesoleva analüüsi maht rohkem käsitleda, kuid tuleb arvestada, et 15% tagatise võimalikul lisakaol olukorras, kus tagatis realiseeritakse niikuinii enamjaolt hüpoteegipidaja nõude piiri lähedal või tihti alla selle ainuüksi merinõuete kõrgema järjekoha tõttu, on merenduse finantseerimisel väga oluline tähendus. Kui üldjuhul arvestatakse tagatise väärtust laenusummasse ca 130%, siis Eesti õiguse kohaldamisel ja pankrotimenetluse eelistamise korral tuleks arvestuslikuks määraks juba ca 145%.

Täiendavaid probleeme tekitab PankrS § 153 lg 4 regulatsioon, mille kohaselt pärast eelmainitud kulude mahaarvamist suunatakse pandiga tagatud nõue rahuldamata jäänud osas edasi teise järku ning rahuldatakse proportsionaalselt koos kõikide teise järgu nõuetega.

Pankrotimenetluses esineb veel üks eripära. Nimelt vastuväite esitamisega nõuete kaitsmisel on võimalik suunata kreditor kohtumenetlusesse, kus ta peab esitama hagi oma nõude tunnustamiseks kohtu kaudu. Kaitsmisele kuuluvad ka pandiõigused ning vastuväite võib esitada ka merivõlale kui pandiõigusele. Selline ajaline viivitus ja lisakulu kohtumenetluse näol, millele lisandub pankrotimenetluse enda aeglane iseloom, on otseselt vastuolus mereõiguse põhimõttega, et merinõude omaja peab saama kiire tagatise oma nõudele ja kiire ning efektiivse nõude rahuldamise kas laeva müügitulemist või arestimisel antud asendustagatise arvel.

Juhul, kui laevale on määratud hoidja, siis puudub selgus, milline oleks tema positsioon pankrotimenetluses ning millise järjekoha saaksid pankroti väljakuulutamise eelselt laeva arestiga seoses tehtud hoidmiskulude nõuded ja kes hindaks nende põhjendatust.

Juhul, kui pankroti väljakuulutamine tingib aresti lõpetamise, aga edasises pankrotimenetluses otsustatakse jätkata laeva käitamist, ei tohi sellest kujuneda nn kattevari merinõuete realiseerimise vastu. Seetõttu kehtib ka mereõiguses põhimõte, et laeva sundvalitsemine üldjuhul aktsepteeritav ei ole. Laeva ei saa mereõiguse põhimõtete kohaselt saneerida nii nagu ettevõtet, vaid see tuleb kiirelt müüa ja müügitulemi arvel rahuldada merinõuded.

Määruse 2015/848 artikli 2 (9) iv kohaselt loetakse registreeritava asja asukohaks selle riigi asukoht, kus peetakse selle asja kohta registrit. Siit võiks järeldada, et ka arestitud laeva puhul tuleks *lex situse* kohana käsitleda hoopis laeva registreerimisriiki, mitte seda riiki, kus ta on arestitud. Lahendades asja selliselt võib tekkida olukord, kus laeva registreerimiskoht ja pankrotimenetluse koht on kunstlikult ühes ja samas riigis ning siis võiks järeldada, et määruse artiklit 8 ei saagi kohaldada (Athanassiou Lia, Maritime Cross-Border Insolvency, Informa Law 2018. Lk 202). Vahemärkusena peab välja tooma, et mereõiguses ei ole laevaomaniku asukoht ja lipuriik tingimata üks ja sama riik, sest mitmed riigid lubavad oma lipu alla registreerida välismaa omanike laevu.

Selline grammatiline tõlgendamine viib kahtlemata ebaõiglase olukorrani. Arestitud laeva suhtes kohaldatavaks õiguseks *lex situs* on selle riigi õigus, kus laev on arestitud ning merinõude omajatel on õigus saada oma nõuded rahuldatud laeva arvelt. Lubamatu on viia laev lipuriigis alustatud kunstliku pankrotimenetlusega ära selle arestinud riigi jurisdiktsioonist ja laeva arestimismenetlusest üldse. Lipuriigis algatatud pankrotimenetluse sekkuv toime laeva aresti oleks põhimõtteliste laevaaresti puudutavate õiguspõhimõtete rikkumine.

Kuna osundatud Euroopa Liidu määrus 2015/848 kohaldub ainult liikmesriikides, on äärmiselt oluline, et riigi enda siseriiklik õigus tunnustaks eraldi ja selgesõnaliselt laeva aresti ja laeva suhtes merinõuete alusel toimuva täitemenetluse sõltumatust ükskõik millisest pankrotimenetlustest. Täna sel päeval Eesti õigus seda ei tee ning juhul, kui Eestis arestitakse laev ja alustatakse selle sundmüüki, siis lõpetab Eestis või Euroopa Liidus väljakuulutatud laevaomaniku pankrot aresti ja jätab aresti seadnud merinõude omajad tagatiseta.

Kolmandas riigis alustatud pankrotimenetluse puhul võib välisriigi pankrotihaldur edukalt taotleda ja saavutada laevaaresti lõpetamise, sest laevaaresti menetlust kaitsev siseriiklik säte puudub. Siinjuures võib vahemärkusena mainida, et pärast sellist edu ja laeva üleandmist pankrotihaldurile võivad arestinud kreditorid rahulikult jälgida, kuidas pankrotimenetlus näiteks lõpetatakse või opereeritakse laevaga edasi pankrotipesas vms ning laeva arestiga pole sisuliselt mitte midagi saavutatud.

Asjakohase kohtupraktikana selles küsimuses on analüüsi käigus läbi vaadatud:

- a) **ECJ case C-195/15**. Nimetatud kaasus lahendati küll EL eelmise piiriülest pankrotimenetlust käsitleva määruse 1346/2000 kohaselt, kuid eelmise määruse regulatsioon suuresti praegusest ei erine. Pigem rõhutab uus määrus tugevamalt, et liikmesriigi pankrotiõigus ei ole liikmesriigi piire ületava mõjuga. Selles kaasuses omas Prantsuse investeerimisfond vara Saksamaal. Prantsusmaal alustati pankrotimenetlust, samal ajal Saksamaal alustas kohalik

omavalitsus vara sundmüüki maksunõude alusel. Prantsuse õiguse kohaselt peatab pankrotimenetlus täitemenetluse. Euroopa kohus otsustas, et kui liikmesriigis toimub täitemenetlus, *in rem* nõude alusel, siis tuleb seda vastavalt määrusele 1346/2000 taluda ning teises liikmesriigis toimuv pankrotimenetlus peab taanduma. Seejuures määrus ise ei defineeri, mis on nõue *in rem*, vaid selles osas kuulub kohaldamisele täitemenetluse riigi õigus. Antud asjas käsitleti maksunõude alusel kinnisvara vastu pööratud sundtäitmist täitmisenä *in rem* nõude alusel, mis on laiendatud tõlgendus, sest üldjuhul on *in rem* nõudega tegu pandiõiguse puhul, Euroopa kohus leidis aga, et ei tohi diskrimineerida ka teistsuguseid nõudeid, mis ei ole otseselt pandiõigused, kuid on pööratavad otse asja vastu – antud juhul olid selleks maksunõuded.

b) Malta kaasus **Emanuel Azzopardi vs Sea Malta Company Limited**. Nimetatud kaasuses soovisid laevaomaniku likvideerijad võõrandada äriühingu laeva Malta seaduste kohaselt eraviisilise müügi teel. Laeva suhtes merinõuet omanud kreditorid esitasid hagi sellise tegevuse keelamiseks, kuna leidsid, et see rikub nende õigust saada oma merivõlg kui pandiga tagatud nõue rahuldatud täies ulatuses pandiesemeks oleva laeva arvel. Malta kohus nõustus sellega märkides, et laev moodustab eraldi vara, mida tuleb mereõiguse põhimõtete kohaselt käsitleda lahus muust likvideerimise või pankrotimenetluse objektiks olevast varast (allikas: <http://www.ganadoadvocates.com/resources/publications/bankruptcy-of-shipowners-and-the-implications-on-ship-arrest-under-maltese-law/>).

c) Malta kaasus **The Foreign Economic & Technical Co Operaton Company of China et vs m.v. Beluga Sydney**. Nimetatud kaasuses esitas Saksa laevaomaniku pankrotihaldur Malta kohtusse nõude lõpetada laeva arest Malta jurisdiktsioonis ja anda see pankrotivarana temale üle. Pankrotihaldur tugines muu hulgas väitele, et laevale kohaldub registriiigi ehk Saksamaa õigus. Malta kohus lükkas selle nõude tagasi, tuginedes Nõukogu määrusele 1346/2000 ja Malta õigusele, mille kohaselt ei oma liikmesriigis alustatud pankrotimenetlus piiriülest mõju teises liikmesriigis asja vastu *in rem* põhimõttel sissenõude pööramisele.

d) Eesti kaasus **2-16-4173**, milles kohus arestis merelaeva „SYMPHONY“, kuid aresti järgselt algatati laevaomaniku pankrotimenetlus laevaomaniku enda avalduse alusel. Enne pankroti väljakuulutamist oli hageja taotlenud kohtult ka laeva sundmüügi luba, kuna laevavarud olid lõpukorral ja laeva seismine tuultele avatud sadamas ohtlik. Kohus keeldus sundmüügi lubamisest viidates, et selleks pole ajutise halduri luba (ajutine haldur esitas kohtule seisukoha, et tema on sundmüügi vastu), samuti viitas kohus, et pankrotiasja menetluses on teine kohtunik peatanud täitemenetluse ning laeva eraldi müümine võib kahjustada teiste võlausaldajate huve. Eraldi tuleb rõhutada, et pankrot oli veel välja kuulutamata ning kohus juhendus ajutise pankrotihalduri seisukohast. Hagi esitamisel oli juba välja kuulutatud laevaomaniku pankrot ning kohus leidis, et arest tuleb lõpetada, hagi ei saa menetlusse võtta ja hageja saab oma nõude esitada pankrotimenetluses, mitte hagimenetluses (PankrS § 44 lg 1). Laeva algselt arestinud sissenõudja esitas nõude pankrotimenetluses, milles hääle ülekaal oli aga laevaomanikul, kes esitas pankrotipessa fiktiivseid laenuõudeid. Laeva algselt arestinud sissenõudja esitas fiktiivsetele nõuetele vastuväited, mille tulemusel oli ta kostjaks 6-s erinevas nõude kaitsmise kohtuasjas. Otstarbekusest lähtudes lahendati asi kõikide menetluste lõpetamise teel kompromissiga ning arusaadavalt oli lõpplahendus laeva arestijale ebarahuldav.

Eesti kohtupraktikast toodud näide on halvim lahendus sellises olukorras ja Eestile merendusvaldkonnas väga halba valgust heitev, kuid kahjuks praeguse regulatsiooni kohaselt ainuvõimalik lahendus.

Eeltoodust tulenevalt leiavad eksperdid, et laeva arest ja merinõuete rahuldamine laeva arvel peavad toimuma väljaspool pankrotimenetlust nii siseriikliku kui piiriülese menetluste konkurentsi korral ja laeva sündmüügi tulemist või asendustagatise tuleb nõuded rahuldada alljärgnevas järjekorras:

- a) arestimise ja hoidmise kulud;
- b) merivõlga tagatud nõuded;
- c) laevahüpoteegiga tagatud nõuded;
- d) merinõuded;
- e) juhul, kui pärast kõikide nimetatud nõuete rahuldamist jääb raha järgi, tuleb see anda pankrotipessa.

Eelkirjeldatud probleeme kogumis vaadates leiavad eksperdid ka seda, et kommerts-laev peaks olema reserveeritud tagatisena merinõude omajatele. See tähendab, et laeva vastu ei peaks olema võimalik pöörata muid nõudeid, kui merinõudeid. Eesti õiguses ei käsitleta laeva iseseisva majandusüksusena, mis ise vastutab asjana endaga seotud kohustuste eest, kuid seda käsitlust peaks merenduse edasise arengu huvides muutma. See tundub ebaõiglane teiste võlausaldajate suhtes, kuid laev on enamat kui tavaline asi - laev tekitab igal ajahetkel suuri kulusid ja suur hulk laeva teenindavaid isikuid krediteerivad laeva tegevust, omandades seeläbi merinõude, mille alusel saab laeva efektiivselt arestida oma nõudele tagatise saamise eesmärgil. Laevaaresti olemusest tuleb juttu vastava peatüki juures. Eksperdid leiavad, et kuna laevaga opereerimine ei ole mõeldav ettemaksude alusel, ei peaks isikud, kes ei oma laevaga seonduvat nõuet, st merinõuet, üldjuhul saama oma nõuet laeva vastu pöörata enne merinõuete rahuldamist. Sellist eristaatust ei saa mõistagi anda huvilaevadele.

Eraldi probleemiks on ka ehitatava laeva staatus laevaehitaja pankroti korral. Üldjuhul kuulub ehitatav laev kuni ostjale üleandmiseni ehitajale. Seejuures on ehitaja suure tõenäosusega saanud laeva ehitamiseks etapilisi ettemakseid ning need ei pruugi alati olla tagatud pangagarantiiga. Seega peaks ehitatav laev samuti olema üldjuhul välistatud laevaehitaja pankroti korral moodustatavast pankrotivarast.

Kuna mereõiguse revisjoni käigus ei saa lahendada küsimust *in rem* tüüpi nõuetest Eesti õiguses laiemalt, siis võib mereõiguse seisukohalt olla lahenduseks ka laeva ja ehitatava laeva (v.a mittekommertseesmärkidel kasutatava väikelaeva) välistamine pankrotimenetlustest ning realiseerimise laeva suhtes tekkivad merivõlgade, laevapandi (hüpoteegi) ja merinõuete katteks eraldi pankrotivarast. Tuleks kehtestada piirang pöörata laeva vastu üldistel alustel nõudeid enne kõikide merinõuete rahuldamist. Eksperdid peavad vajalikuks rõhutada, et kuna Eesti kohtupraktika tihtipeale ei tunnusta laeva vältimatut arestimist merinõude alusel ja kohtud leiavad, et laeva arestimine on ebaproportsionaalne hagi tagamise meede, siis tavaliste nõuete puhul ja hagi tagamise meetmena on laevaarest tõepoolest ebaproportsionaalne ja võlgnikku liigselt koormav, aga merinõude alusel teostatakse erandit – laeva kinnipidamist, mis ei ole hagi tagamine ja mille kord tuleneb 1999. a Genfi konventsioonist.

1.17 Laevaarest

Laeva arestimise mõiste sätestab Genfi 1999. a konventsiooni artikkel 1 lg 2 järgmiselt: „*Arestimine on kohtuotsuse alusel laeva liikumise keelamine või kinnipidamine merinõude tagamiseks, mitte täitemenetluse läbiviimiseks või kohtuotsuse või muu täitedokumendi rahuldamiseks*”. Siit järeldub, et laeva arestimine on kõigepealt laeva liikumise keelamine ehk kinnipidamine, mitte laeva ja selle osade üleskirjutamine ning valduse ülevõtmine. See toiming või keeld ei ole absoluutset laadi, vaid lubatavad peavad olema kahte sorti erandid:

a) Eesti Vabariik ei teinud Genfi 1999. a konventsiooni ratifitseerimisel 14.03.2001 ega pole ka hiljem teinud konventsiooni artikli 10 lg 1 p-s „c” lubavat reservatsiooni, mis võimaldab riigil välistada konventsiooni kohaldamist vaidlustes laeva omandiõiguse või valduse üle. See õigus sätestati konventsioonis teadlikult, sest taoliste vaidluste korral laeva liikumise keelamine põhjustab reeglina tarbetut kahju kõikidele vaidluse osapooltele. Eksperdid peavad vajalikuks taolise reservatsiooni tegemist ning sätestada LARS-s laeva arestimise erimenetluses kohtule õigus teatud tingimustel lubada arestitud laeva kasutada;

b) teiseks erandiks peab olema lubatud muuta arestitud laeva asukohta sadamas (või reidil), kui seda tingib ohutuse vajadus või see on tarvilik asjatute ebamugavuste või kahju ärahoidmiseks, sõltumata isikute ringist, kellele see ebamugavus tekib. Siin tulevad kõne alla lisaks sadamale endale ka sadama kliendid ehk teised laevad. Lähtuma peaks põhimõttest, et arestitud laev tekitaks võimalikult vähe kaudset kahju.

Laeva arestimine Genfi 1999. a konventsiooni mõistes hõlmab ainult laeva kui vara kinnipidamist, sekkumata esialgu teda ümbritsevasse õigussuhetesse ja tehingutesse laevaga. Nõude pööramine laeva vastu jõustunud täitedokumendi alusel ei ole laeva arest, vaid täitemenetlus laeva suhtes. Laeva võib arestida ainult merinõude ning mitte ühegi muu nõude tagamiseks. Tulenevalt eeltoodud Genfi 1999. a konventsiooni põhimõtetest on täitemenetlus laeva suhtes täiesti eraldi menetlus teistel täitemenetluslikel alustel.

LAÕS 78² lg 1 sätestab muu hulgas, et laev arestitakse merinõude alusel. 1999. a Genfi Konventsiooni kohaselt arestitakse laev merinõude küll alusel, kuid lisatud on, et ühegi teise nõude alusel laeva ei arestita. See oluline selgitav moment on LAÕS-s millegipärast ära jäetud, kuid just see avab laevade arestimise erimenetluse olemuse. Eesti keeles esitatud norm „Laev arestitakse merinõude alusel” ei sisalda endas absoluutset keeldu arestida laeva muu nõude alusel kui merinõude tagamiseks või merinõude laeva vastu pööramiseks. Konventsiooni keelekasutus on väga spetsiifiline ning ka inglise keeles ei ole nimetatud lause teine osa (keeld arestida muu nõude alusel) lisatud niisama. Seega tuleks selguse mõttes võtta siseriiklikult üle konventsiooni artikkel 2 lause 2 ja sätestada, et laev arestitakse (ainult) merinõude alusel ning ei arestita muu nõude alusel. Keeleliselt võib see lause vajada korrektuuri, kuid mõtet ei tohi moonutada.

Laeva arestiga seoses tekkivate küsimuste juures tuleb esmalt kummutada Eestis olude sunnil kasutusele võetud kontseptsioon, mille kohaselt laev arestitakse hagi tagamiseks ja hagi tagamise sätete alusel. Selline seos loodi kõige esimeste laevade arestimiste juures, kuna laeva arestimise õiguslik regulatsioon Eestis puudus üldse. Samuti ei olnud Eesti tol ajal ühinenud laevade arestimise Genfi 1952. a konventsiooni ega ka 1999. a konventsiooniga. Õiguslikust järjepidevusest tingituna oli Eesti Vabariik sel ajal Brüsseli 1926. a eesõigustatud merevägede ja merehüvõttekide kohta käivate

määruste ühtlustamise rahvusvahelise konventsiooni osapool. Selle konventsiooni Eesti hiljem denonseeris, sest mõistlikumaks pidas Justiitsministeerium ühineda kaasaegsema Genfi 1993. a konventsiooniga, mille baasil sai välja töötatud ja Riigikogus vastu võetud LAÕS-i eelnõu.

Laeva hagi tagamise korras arestimisel merinõudele tagatise saamiseks on mitmeid puudusi, eelkõige see, et hagi tagamist rakendatakse TsMS järgi erakorralise meetmena juhuks, kui hagi tagamata jätmine võib raskendada kohtuotsuste täitmist või selle võimatuks teha (TsMS § 377 lg 1). Eesti tsiviilkohtumenetluse üldiste normide järgi tuleb TsMS § 382 lg 1 alusel avaldajal kohtule põhistada, miks ta taotleb sellist erakorralist meetet.

Selline tsiviilkohtumenetluse üldnorm hagi tagamise põhistamise kohta enne hagi esitamist ei saa kehtida laevade aresti korral merinõude tagamiseks, sest 1999. a Genfi laevade arestimise konventsioon ei näe ette kaalutlust, kas merinõude olemasolul laev arestida või mitte. Praegune kohtumenetlus rikub merinõude omaja õigust saada oma nõudele kiirelt tagatis konventsioonis sätestatud korras.

Mereõigusele mittespetsialiseerunud kohtunikud Eestis rakendavad laeva arestimisel jätkuvalt hagi perspektiivide hindamist ning tagamiseetme proportsionaalsuse põhimõtet. Ilma hagi esitamata hagi tavaliselt ei tagata, kuigi seadus sellise võimaluse annab. Selline praktika on ilmses vastuolus laevade arestimise põhimõttega anda merinõudele tagatis. Eesti kohtupraktika osas saab teha üldistuse, et kui kohtule esitada avaldus laeva arestimiseks ja viidata näiteks 1999. a. konventsioonis toodud arestimise eesmärkidele, siis mereõigusele mittespetsialiseerunud kohtunik väga tihti keeldub, pidades neid eesmärke hagi tagamisel lubamatuteks. Sellises olukorras ei saa jääda lootma kohtuniku veenmisele, vaid tuleb luua olukord, kus laeva arestimiseks enne hagi esitamist on 1999. a Genfi konventsiooni mõttes olemas konkreetne õiguslik alus.

Siinjuures on asjakohane viidata 2013. a Saksa õiguses mereõiguse revisjoni tulemusel tehtud muudatusele, mille kohaselt kaotati laeva arestimise taotlemisel ära avaldaja kohustus põhistada, miks sellist erandlikku meetet taotletakse (Section 917 German Civil Procedure Code). Nimetatud eeltingimuse ärajätmist on peetud väga oluliseks, sest kreditor ei pea taluma riski merinõude rahuldamise võimatuks muutumisest enne, kui ta jõuab nõude realiseerimiseni. Muudetud seaduse kohaselt on aresti taotlejal ainus kohustus demonstreerida kehtivat merinõuet (*it is sufficient for the applicant to demonstrate a good prima facie claim only*) – vt: Hamburgi advokaadi Christoph Horbach`i (Blaum Dettmers Rabstein) koostatud 2014. a veebruaris memo „New German Maritime Legislation” - www.bdr-legal.de.

Kuigi rahvusvaheliselt tuntakse kahte erinevat arestimise tüüp – *statutory arrest* ja *executory arrest*, siis Eesti õigus tunneb nendest ainult viimast ning laeva arestimisel püütakse tegelikult läbi viia niinimetatud *executory* arestimist ehk teisisõnu rakendada kohtulahendi alusel nõude laeva vastu pööramise aresti, mis 1999. a konventsiooni kohaselt on aga *expressis verbis* välistatud. Eksitav on ka kohtutäiturimäärustiku lisana ära toodud laeva arestimise akt, mida tuleb viidatud sisulise eksimuse tõttu muuta.

Kahe eelkirjeldatud olukorra kohtupraktikas eristamise saavutamiseks oleks otstarbekas sätestada laeva arestimise legaaldefiniitsioon, tuues välja laeva aresti sisu ja eesmärgid. 1999. a Genfi Konventsioonis sätestatud merinõude tagamiseks ette nähtud laeva aresti mõiste õige sisu ei ole Eesti kohtupraktikas piisavalt juurdunud ja esineb vastuolulisi kohtulahendeid. Kuna varasematel

aastatel on esinenud palju laeva arestist keeldumisi tuginedes hagi tagamise sätete tõlgendusele, tuleks laeva arest selgelt eristada hagi tagamise instituudist.

Täitemenetluse seadustiku 8. jao § 142 kohaselt peab kohtutäitur kinnisasja ja selle päraldised üles kirjutama ning kandma kinnistusraamatusse käsutamise keelumärke. Viidatud sätte teist poolt ei ole täituril välismaise laeva suhtes võimalik täita. Keelumärke saab kinnistusraamatusse kanda sellesse kantud laeva puhul, kuid lause esimest poolt – st laeva ja selle päraldise üleskirjutamist samuti tegelikkuses ei toimu, sest puudub praktikas rakendatav määratluslaeva päraldiste kohta. LAÕS teeb laeva päraldise määratlemisel viite TsÜSile ning laevainventari nimekirjale ja laevadokumentidele. Kuna laevainventari nimekirja praktikas ei eksisteeri, siis peaks täitur hakkama laeva ja selle seadmeid ise üles kirjutama, omamata isegi arusaamist, kuidas laevainventari kuuluvaid üksikesemeid nimetada. Lisaks sellele võib suur osa laevavarustusest olla kolmandatele isikutele kuuluv renditud vara (tihtipeale on selleks raadioseadmed). Ka dokumentide osas kehtib sama. Seega ei sobi tavapärane aresti regulatsioon reguleerimaks aresti kui laeva kinnipidamist merinõude tagamiseks.

Kuna TMS reguleerib laeva aresti hoopis teises mõttes, mis on olemuslikult suunatud vara üleskirjutamisele ja selle käsutamise keelamisele läbi keelumärke vastavas registris või läbi vara äravõtmise, et hiljem selle arvelt nõuet rahuldada (sarnaselt hagi tagamisele), siis ei sobi see isegi analoogiana laeva arestimise teostamiseks 1999. a. konventsiooni kohaselt, mille eesmärgiks on merinõudele tagatise saamine.

Asjaolu, et laev on arestitud 1999. a Genfi konventsiooni mõttes, ei piira sel perioodil laeva suhtes merinõude ja merivõlgade täiendavat teket ega ka korduvaid areste nii uute kui juba olemasolevate arestide ebapiisava tagatise korral. Eesti Riigikohus on oma lahendis 3-2-1-176-11 sadamatasusid käsitledes asunud vastupidisele seisukohale. Nimetatud lahendi kohaselt ei ole pärast laeva arestimist sadamapidajal tekkiv hüvitisnõue enam tagatud merivõlga. Samuti ei ole see laeva hoidmiskulu hulka arvatav. Riigikohus leiab, et siin on tegu arestitud vara ilma lepinguta hoidnud isiku nõudega, aga samuti allub see nõue käsundita asjaajamise sätetele. Täiendavalt leiab Riigikohus samas lahendis, et sadamateenuse osutamiseks sõlmitud lepingust tulenevad õigussuhted lõppevad laeva arestimisega.

Eksperdid leiavad, et tegemist on väärkäsitlusega, mis on tekkinud just mõistete õigete definitsioonide puudumisest Eesti õiguses. Esiteks ei ole laeva arest 1999. a Genfi konventsiooni kohaselt sellise õigussuhteid mõjutava toimega nagu arest merinõude pööramiseks laeva vastu, teiseks ei hoia sadam laeva, vaid laev kasutab sadamarajatisi sildumiseks, sadamas seismiseks ja kaubaoperatsioonideks. Hoidmissuhe ja sellest tulenev nõue ei saa isegi käsundita asjaajamise sätete alusel tekkida, kui puuduvad hoiu tunnused. Ka näiteks parkla ei hoia autot, vaid auto kasutab parklaala parkimiseks.

Olukord muutuks, kui kohus määraks laevale hoidja. Seaduses on tarvilik sätestada, et alles laevale hoidja määramisel lõpevad senised õigussuhted ning seonduvalt laeva kuludega tekivad uued õigussuhted, mille keskseks subjektiks on hoidja, kes otsustab, kas ja millised kulud teha.

Seega oleks asjade loogiline järjestus mõneti teistsugune, kui Riigikohtu viidatud lahendis:

1. laev arestitakse ning omanikul või mitteomanikust reederil on aega anda tagatis, samal ajal olemasolevad teenuselepingud sadamatega, agendiga jne ei lõpe ega muutu;

2. ilmneb alus laevale hoidja määramiseks, hoidja määramisel tekivad uued lepingulised suhted hoidja ja teenuseosutajate vahel. Eelnevad nõuded jäävad kehtima merinõuetena, sh tekib merivõlg, vastasel juhul oleks laeva meeskond oma eelneva palgatasu osas väga halvas olukorras, samuti sadam. Puudub selge põhjendus, miks need eelnevad nõuded peaksid olema käsitletud teistmoodi. Jäab arusaamatuks, miks ja millisel põhjendusel võtab Riigikohus nendelt vaheetapi nõuetelt võimaluse täiendavaks arestiks, samuti merivõla kui tagatise puhul.

Segadust võib tekitada küsimus, kas laevaomanikul on õigus laev võõrandada niikaua, kuni selle suhtes on rakendatud arest merinõudele tagatise saamiseks, kuid ei ole rakendatud aresti kui sissenõudemenetlust kohtulahendi täitmiseks. Sissenõudemenetluses on asja käsutamine keelatud. Tsiviilkohtumenetluse seadustiku § 389 „Vara arestimine” lg 1 sätestab lisaks:

„(1) Vara arestimisel ei või kostja arestitud vara käsutada. Muu vallasvara kui laevakinnistus- raamatusse kantud laeva või tsiviilõhusõidukite registrisse kantud õhusõiduki arestimisega tekib lisaks arestipandiõigus.” Viidatud TsMS säte ei saa kehtida laeva arestimisele 1999. a Genfi konventsiooni kohaselt, kuna konventsioon ei keela laeva käsutamist ajal, kui see on merinõudele tagatise saamiseks kinni peetud. Mingisugust arestimisel tekkivat lisapandiõigust konventsioon ette ei näe. Praktikast on sellised tehingud küllaltki levinud ning ei ole mingil juhul õigustühised käsutuskeelu tõttu. Juhul, kui ostja leiab ennast olukorras, kus laevale seatud aresti on tema eest varjatud, on tal kui professionaalsel turuosalisel võimalus oma hooletuses süüdistada ainult iseennast. Mereõiguse põhimõtted siin teda ei kaitse. Tõenäosus, et müüjal õnnestub aresti varjata, on võimalik ainult teoreetiliselt.

Enamlevinud on tehing, kus ostja arvestab teadlikult, et ostab 1999. a konventsiooni mõttes arestitud ehk nõude tagamiseks kinnipeetud laeva, arvestab seda asjaolu ostuhinna juures ja tagab ise aresti aluseks olevad merinõuded ning vabastab laeva. Selline potentsiaalne ostja on arvestatav kandidaat ka laeva hoidjaks, keda muidu võib olla raske leida.

Laeva arestimise **ainsaks** õiguslikuks aluseks on merinõue, mille **eksisteerimist merinõude omaja/aresti taotleja peab kohtule põhistama** (vt Genfi 1999. a konventsiooni art 2 lg 2 ja art 3 lg 1 lause algust). Seejuures ei pea laeva aresti taotleja kohtule põhistama laeva arestimise kui meetme vajalikkust, proportsionaalsust jms.

Laeva arestimist käsitlev LaevaRS-i 3. ptk peab kandma pealkirja „Laeva arestimine merinõude alusel ja tagamiseks”, mis täpselt iseloomustab selle rahvusvaheliselt kokku lepitud menetluse erilist iseloomu. Sealjuures tuleb kohaldamisele kuuluvate õigusallikatele viitamisel esimesena tuua Genfi 1999. a konventsioon ühes selle täpse nimetusega ja Riigi Teataja viitega, et oleks arusaadav selle esmane roll laevade arestimise otsustamisel. See 3. ptk peab selgelt sätestama, et laeva arestimisel on õigusallikateks, millest lähtuda vaid Genfi 1999. a konventsioon ning LaevaRS-i 3. ptk koos erimenetluse sätetega.

Õiguselgust pärseb laevade suhtes aresti kohaldamise sätestamise puudumine juhul, kui see laev ei asu mitte sadamas, vaid Eesti merealadel (sh sadama reidil). ÜRO 1982. a mereõiguse konventsiooni (edaspidi - UNCLOS) artikkel 28 annab selleks rannikuriikidele määratletud tingimuste eksisteerimise korral kindlad õigused, juhul kui see on ette nähtud siseriikliku seadusega. Kuna ka Genfi 1999. a konventsiooni artikkel 8 „Kohaldamine” lg 1 sätestab, et „Konventsiooni kohaldatakse iga osalisriigi jurisdiktsiooni all olevale laevale, olenemata selle laeva lipuriigi osalusest konventsioonis,” siis

õiguslik alus laevade arestimiseks merel on olemas, seda tuleb võtta arvesse ja igal juhul kaaluda taolise aresti võimaluse sätestamist LaevaRS-i laevade arestimise osa üldsätetes.

Laeva arestimist käsitlev LaevaRS-i 3. ptk peab seega sätestama kahte olulist normi:

- esiteks, õigusselguse saavutamiseks tuleb luua õigusnorm TsMS mittekohaldumise kohta, kui toimub laeva arestimise menetlus merinõude alusel ning selgitus, et TsMS kohaldub nõude menetlemisele alates hagi menetluse võtmisest, kusjuures hoidja määramine ja kiirmüük nõude menetlemise ajal toimub siiski LaevaRS erimenetluse sätete kohaselt;
- teiseks, tuleb kasutada nii Genfi 1999. a konventsiooni artiklis 8 lg 1 osalisriigile antud õigust arestida laeva mitte ainult sadamas, vaid ka Eesti sisevetes ja territoriaalmeres, arvestades UNCLOS-i artiklit 28.

1.18 Merinõuded

Kui Brüsseli 1952. a konventsiooni artiklis 1 lg 1 loetletakse laeva arestimise alustena 17 liiki erinevaid merinõudeid, siis Genfi 1999. a konventsiooni samas sättes juba 22 liiki – selle tingis regulatsiooni kaasajastamise vajaduses, sest esimesena nimetatud konventsiooni koostamisest oli möödunud 47 aastat. Oluline on, et mõlema konventsiooni artikkel 2 kohaselt (Genfi konventsioonis art 2 lg 2) pole laeva arestimine osalisriigis lubatud muude nõuete kui rahvusvaheliselt kokkulepitud merinõuete alusel. Seda muudatust selgema ja kõikide riikide vastavaid menetlusi hõlmava laeva arestimise määratluse suunas kiidab ka W.Tetley. Samas on kahe eelnimetatud konventsiooni regulatsioon mõneti erinev. Nimelt Brüsseli 1952. a konventsiooni kohaldatakse ainult osalisriikide laevade arestimisel ning kolmandate riikide laevade arestimisel ei ole selle aluseks olevad tsiviilnõuded piiratud konventsioonis loetletud merinõuete, vaid kohaldub siseriiklik eraõigus oma kogu täiuses; Genfi 1999. a konventsiooni kohaldavad osalisriigid aga teiste riikide laevadele samadel alustel, piirates laevade arestimist ainult selle artiklis 1 lg 1 sätestatud merinõuete. See tähelepanek põhjendab täiendavalt vajadust sätestada kavandatavas seaduses, et laev arestitakse konventsioonis loetletud merinõude alusel ja laeva ei arestita ühelgi muul alusel.

Diplomaatilisel konverentsil Genfis 1999. a soovisid rida anglo-ameerika õigussüsteemiga riike kehtestada merinõuete loetelu avatud nimekirjana, hõlmates laeva arestimise alusena ka muud otseselt laeva kasutamisega seotud nõuded. Avatud nimekirjal oleks olnud merenduses tulevikku ettevaatav tähendus, kui kohtunikku suudetaks veenda sellises merinõude kvaliteedis. Valdav enamus riike aga olid kindlalt suletud nimekirja poolt ja nii ka hääletati, seades sellega kindlad piirid nõude alustele ning tehes kohtunikul kiiret otsustamist nõudva asja lihtsamaks.

Merinõuete kui laeva arestimise aluse sätestamisel tuleb teha valik, kas inkorporeerida merinõuete loetelu LaevaRS-i või piirduda viitega konventsioonis toodud loetelule. Mereõiguse revisjoni ekspertide arvates ei vaja LaevaRS-i vastavas merinõuete paragrahvis Genfi 1999. a konventsiooni artiklis 1 lg 1 toodud merinõuete loetelu kordamist, vaid täpset viitamist konventsioonile. Seejuures tuleb mõistagi tagada ka konventsiooni uus korrektne tõlge.

1.19 Merivõlg

Merivõlad on viies erinevas kategoorias rahvusvaheliselt kohustuslikult ja ammendavalt kokku lepitud Genfi 1993. a merivõlgade ja pantide konventsiooni (edaspidi – Genfi 1993. a konventsioon) artiklis 4 lg 1. Kuigi esmapilgul tundub, et konventsiooni artiklid on inkorporeeritud õigel moel LAÕS §-desse 72–78 (IV. osa), on õigusselguse tagamiseks vaja ometi teha rida tõlkeparandusi konventsiooni eestikeelses tekstis ning teha LaevaRS-s merivõlgasid reguleerivasse peatükki alljärgnevad parandused:

LAÕS-i § 72 lg 1 sätestab õigesti, et merivõlg (ingl *maritime lien*) on pant laeva suhtes „*seadusega sätestatud nõuete tagamiseks*” (loe: seaduse ja konventsiooniga), kuid jätab ütlemata olulise fakti – nimelt, et merivõlad erinevalt hüpoteekidest jt pantidest ei kuulu registreerimisele. Sama paragrahvi lg-s 3 kehtestatud väide, et „*merivõlga ei kanta laevakinnistusraamatusse*” ei paku täit õigusselgust, sest enamused meredel sõitvatest laevadest on kinnistamata laevad.

LAÕS-i § 72 lg 2 sätestab, ett: „*Merivõlg tekib laeva kasutamisega seotud nõude tekkimisega laeva omaniku, reederi (isik, kes laeva oma nimel kasutab) või kapteni vastu*”. Siin on kaks probleemi: esiteks, terminit „reeder” on kasutatud väärtalt, sest reederi mõiste oma õiges kasutuses hõlmab ainult laeva omanikku ja laeva laevapereta prahtijat. Genfi 1993. a konventsiooni artikkel 4 lg 1 sissejuhatavas osas on kahe eelnimetatud isiku kõrval toodud *manager or operator*, mis eestikeelses tõlkes on viidud mõiste „reeder” alla, mis ei ole aga õige. Mis puutub LAÕS-i § 72 lg 2 kohta täiendavalt, siis täiesti arusaamatu on kapteni lisamine sellesse isikute ringi.

Genfi 1993. a konventsiooni artikli 4 lg-s 1 viiendana loetletud merivõla kategoorias on eesti keeles olulised vead võrrelduna ingliskeelse originaaltekstiga. Nimelt on jäänud tõlkimata omadussõna „physical” (füüsiline eesti k), mis peaks alapunktile „e” andma järgmise sisu: „*laeva opereerimisest tingitud füüsilise vara kaotuse või vigastuse tõttu tekkinud lepinguvälisel kahjul põhinev nõue, välja arvatud lasti, konteinerite ja reisijate vara kaotusest või vigastusest tulenev nõue*.” LAÕS-i vastavas §-s 74 lg 1 p 5 on aga hoopiski ära jäetud „*füüsilise vara kaotus või vigastus*” ning oluline märge, et tegemist on lepinguvälise kahjuga – kõike seda kahju iseloomustust on püütud anda vaid ühe sõnaga – **otsene**.

Genfi 1993. a konventsiooni artikkel 9 pealkiri „Merivõla kustutamine tähtaja möödumise tõttu” on vigane, sest kustutada saab ainult registreeritud merivõlga, kuid seda ju ei tehta. Õnneks seda viga pole korratud ei konventsiooni art 9 lg-s 1 ega LAÕS-i §-s 75 lg-s 1, vaid kasutatud on terminit „kustuma”;

LAÕS-i §-s 1 „Seaduse rakendusala” lg 3 viide Genfi 1993. a konventsioonile tuleb asendada konventsiooni täpse nimetusega ja sulgudes viitega Riigi Teatajas avaldatud tekstile, sest tihti on vajalik koheselt kontrollida, kas rahvusvaheline kohustus on õigesti mõistetud ja seaduses sätestatud; Genfi 1993. a konventsiooni artiklis 5 „Merivõlgade eesõigus” lg-s 1 toodud õigusnormi sisu ei ole täielikult üle toodud ja sätestatud LAÕS-i IV. osa ptk-s 2 („Nõuete rahuldamine”, §-d 77 ja 78). Kui üldreegel on, et merivõlga tagatud nõudeid rahuldatakse enne kõiki teisi merinõudeid, siis konventsioonis on toodud kaks erandit artiklist 12, mille LAÕS jätab tähelepanuta. Artikkel 12 lg 3 ja 4 sätestavad:

„(3) *Ohutu liiklemise ja merekeskkonna kaitsmise huvides võib osalisriik oma seadustes sätestada, et riigiasutusele kui madalikule jooksnud või põhja vajunud laeva eemaldajale tasutakse kulud sundenampakkumistuludest enne teiste merivõlqadega tagatud nõuete rahuldamist.*

(4) *Kui laev on sundenampakkumise ajal laeva ehitaja või parandaja valduses ja ehkki sundenampakkumise koha osalisriigi seaduse kohaselt on tal õigus laeva kinni pidada, peab ta laeva*

valduse andma üle ostjale, kuid tal on õigus taotleda, et tema nõue rahuldatakse sundenampakkumise tulust pärast artiklis 4 nimetatud teiste merivõlgade pidajate nõuete rahuldamist.”

Eelnimetatud õigusi peaks Eesti kasutama ja sätestama need kavandatavas laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduses.

Konventsiooni tõlkimisel on tehtud kaks olulist viga: esiteks, lg 3 on sõna **teiste** lauses vales kohas – peab olema enne sõna *nõuete*, sest antud erand annab riigile võimaluse eelistada seda merinõuet merivõlgadele, kuigi see nõue ei ole tagatud merivõlga. Teiseks, lg 4 lause lõpuosas sõna „**teiste**” ei tulene ingliskeelsest originaaltekstist ja on lisatud meelevaldselt. Selle tagajärjeks on sisuliselt mulje, et laeva ehitaja või parandaja teenuse eest tulenev nõue on tagatud merivõlga – see ei ole õige, sest tegu on kinnipidamise õigusega ehk valduspandi õigusega. Selle konventsiooni poolt ettenähtud teise erandi mõte seisneb antud nõude eelistamises laevahüpotekidele jt merinõuetele, kuid alles pärast artiklis 4 lg 1 sätestatud merivõlga tagatud nõuete rahuldamist.

Need mõlemad erandid, kui konventsiooni poolt pakutud võimalused, peavad olema sätestatud LaevaRS-s laeva sundenampakkumist ja nõuete rahuldamist käsitlevates sätetes selleks, et olla täitmiseks kohustuslikud.

LAÕS-i § 77 lg 2 lubab osalisriigil kehtestada oma seadustega veel täiendavaid merivõlgu, kuid kehtestab nende osas 6-kuulise kehtivustähtaja ning mis veel tähtsam – teistsuguse eelistatuse - „*need järjestuvad pärast laevahüpoteki, kuid neil on eesõigus kõigi ülejäänud nõuete ees.*” Arvestades taoliste „mittekonventsiaalsete” merivõlgade teistsuguseid omadusi ning mõnede taoliste täiendavate merivõlgade sätestamise vajadust LaevaRS-s, tuleb õigusselguse mõttes paigutada nende kohta käiv normistik merivõlgade mõiste juurde.

Genfi 1993. a konventsiooni artikkel 10 „Merivõlga tagatud nõude loovutamine” sätestab: „1. *Merivõlga tagatud nõude loovutamisel läheb ka merivõlg omandajale üle.*

2. Merivõlga tagatud nõude esitajat ei tohi arvata laeva omanikule kindlustuslepingu alusel makstava hüvitise saajate hulka.”

Analüüsi tulemusena jõudsid eksperdid seisukohale, et nii artikli pealkirjas kui ka lg 1 tõlkes on sisulisi probleeme, mis kanduvad ka LAÕS-i § 76 pealkirja ja lg-sse 1, sest Genfi 1993. a konventsiooni artikkel 10 lg 1 näeb ette kaks võimalust merivõla üleminekuks teisele isikule: a) merivõlga tagatud nõude loovutamise, mis toimub lepingulisel teel, ning b) merivõlga tagatud nõude **subrogatsiooni** ehk ülemineku seaduse alusel. Viimane, subrogatsioon on tõlkega lubamatult välja jäetud nii algsest artikkel 10 pealkirjast kui ka lõike 1 sisust, puudu on ka omadussõna „samaaegselt” (ingl *simultaneous*). Ka sama artikli lõike 2 on tõlgitud palju ebatäpsemalt kui originaalis, mis on kandunud ka LAÕS-i §-i 76 lõikesse 2, sest termini **subrogatsioon** väljajätmisega on arvatavasti tahtmatult muudetud normi adressaati: subrogatsiooni keelamisega laeva omanikule kindlustuslepingutega makstavate hüvitiste saajate hulka on adressaadiks riik ehk seaduseandja, samas kui LAÕS-s on õigusnormi adressaadiks sätestatud „**merivõlga tagatud nõude omaja**”. Siit ei saa teha muud järeldust, kui et tõlkijal ja tõlke kontrollijatel on olnud raskusi mõiste „subrogatsioon” sisust arusaamisel.

Seoses lg-s 1 sätestatud merinõuete lepingulise ülemineku või subrogatsiooni võimalusele viidates saab välja tuua olulisi probleeme Eesti õiguses ja laevanduspraktikas välismaa laevade sadamas

teenindamisega seonduvalt. Kui laevaagent maksab laevaomaniku eest ära kõik riiklikud tasud ja riigilõivud, ka veeteetasud, lootsitasud ja mitteriiklikud sadamatasud, mis kõik on nõuetena merivõlaga tagatud, siis omandab ta agendilepinguga nõudeõiguse nende maksete osas laevaomaniku vastu, kuid need kaotavad merivõlaga tagatud staatuse. Kui riigiasutustel ja sadamal on taoline nõue tagatud merivõlaga kui pandiga vastavalt konventsiooni artiklile 4 lg 1 (d), siis kirjeldatud viisil agendilepingu täitmisel tekkiv nõudeõigus merivõla staatust ei oma. Eesti kohtupraktikas on asutud seisukohale, et kui agent tasub merivõlaga tagatud nõude, siis selle vastav staatus lõpeb ning agendil tekib nõudeõigus agendilepingu täitmisest tulenevalt. VÕS-i kohaselt (§-d 164-172) saab taolise nõude loovutamise toimuda vaid kas lepingulise loovutamise teel, seaduse alusel või läbi riigivõimuakti – so. vastava kohtulahendi teel täitemenetluses (Vt Irene Kull, Martin Käerdi, Villu Kõve. Võlaõigus I. Üldosa. *Juura*, Tln. 2004, lk 387). See probleem peab olema lahendatud subrogatsiooni seaduses sätestamise teel Eesti laevaagentide majanduslikke huvisid arvestavalt.

Ekspertide arvates peab LaevaRS-s olema sätestatud nii merivõlaga tagatud merinõude üleandmine kui ka subrogatsioon korrektselt ja vastavuses Genfi 1993. a konventsiooniga. Arvesse tuleb seejuures võtta ka vajadust ja võimalust kehtestada mõnede merinõuete liikide osas täiendavad merivõlad.

Ekspertid teevad ettepaneku tagada täiendava merivõlaga laeva punkerdamise ehk laevale kütuse tarnimisest tulenev merinõue. Laevakütus on üks suuremaid kuluallikaid laevaga opereerimisel ning seetõttu üks levinuimaid laeva arestimise aluseid. Seejuures kõik muud merinõuded on kütuse tarnimise nõuetega võrreldes oluliselt väiksemad ja vähema tähtsusega.

Samuti teevad eksperdid ettepaneku kaldasektori teenuste ja kaupade müügi arengu huvides tagada merivõlaga merinõuded, mis tulenevad laevale selle toimimise, juhtimise, säilitamise või hoolduse tagamiseks kaupade, materjalide, varustuse, kütuse, tehnika (kaasa arvatud konteinerid) tarnimisest või osutatud teenustest.

1.20 Sõsarlaeva arestimine

Genfi 1999. a konventsiooni artikkel 3 „Arestimisõiguse kasutamine” lg 2 sätestab nn „sõsarlaeva aresti” kui doktriini alljärgnevalt:

*„2. Samuti võib aresti seada **igale teisele** laevale või laevadele, **mida omab isik**, kes vastutab merinõude eest aresti kohaldamise ajal ja kes nõude tekkimise ajal*

a) omab laeva, mille vastu merinõue tekkis või

b) prahtis laeva laevapereta või ajaprahi või reisiprahi alusel.

Sätet ei kohaldata laeva omandiõiguse või valduse nõudele.”

Rõhutatult on siin toodud parandus antud doktriini mõistmiseks suurt tähtsust omavas sisulises tõlkeveas Riigi Teatajas avaldatud eestikeelse tekstiga võrreldes – ingl originaalis on **any other ja owned by the person**)

LAÕSis sõsarlaeva aresti doktriin väljendatud moonutatud tõlkes järgmiselt:

*§ 78² lg 3: „Arestida võib merinõude põhjustanud laeva omaniku või seda laeva laevapereta või ajaprahi- või reisiprahilepinguga **prahtinud isiku igat laeva**, välja arvatud juhul, kui nõue tuleneb laeva omandiõiguse või valduse vaidlustest.”*

Osundatud viga tuleb parandada kas doktriini õige ja täpse väljendamisega või alternatiivina teha viide 1999. a Genfi konventsioonile, et vältida tõlkevigadest tulenevaid väärtõlgendusi. Kõige suuremat praktilist ohtu kätkeb endas määratluse **prahtinud isiku iga teist laeva** tõlgendamine, kuna ära on jäetud täpsustus, et see iga teine laev peab talle kuuluma omandiõiguse alusel, mitte olema prahitud.

1.21 Laeva kinnipidamise õigus

1993. a rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon, millega Eesti on ühinenud, näeb artiklis 7 ette, et liikmesriik võib teatud juhtudel laeva valdajale anda õiguse laev oma nõuete tagamiseks kinni pidada.

Konventsioonist tulenevalt võib selle õiguse anda laeva ehitajale või remontijale (sh ümberehitajale) ning kinnipidamisõigust võib ta teostada laeva valdajana. Valduse kaotusel kinnipidamisõigus lõpeb, v.a juhul, kui valduse kaotus on seotud laeva aresti või kinnipidamisega.

Konventsiooni artiklist 7 järeldeb, et kinnipidamisõigus on seotud laeva ehitaja või remontija otsese valdusega. Kui arvesse tuleks ka kaudne valdus, siis ei räägiks konventsiooni artikli 7 lõige 2 selle õiguse lõppemisest valduse kaotusel. Samuti tuleneb artiklist 7, et selline kinnipidamisõigus on teostatav omaabi korras ning ei eelda kohtu poole pöördumist. Silmas tuleb siiski pidada, et konventsioon ei luba omaabi valduse taastamiseks või valduse saamiseks, kui otsene valdaja on kolmas isik. Sellest tuleb järeldada, et otsese valduse puudumisel on laeva ehitaja või remontija kohaseks õiguskaitsevahendiks laeva aresti taotlemine.

Konventsiooni artikkel 14 lõikest 4 tuleneb kinnipidamisõigust teostava ehitaja või remontija kohustus anda laeva valdus üle laeva ostjale, kes on ostnud laeva sundmüügimenetluses, kuid temale on reserveeritud õigus saada oma nõue rahuldatud järgmisena peale merivõlga tagatud nõudeid. Konventsioonist tuleneb otseselt, et selline kinnipidamisõigus on siseriikliku õiguse küsimus, riigil ei ole kohustust sellise õiguse kehtestamiseks (Art 7 lõige 1 „*State Party may grant*“). Eksperdid leiavad, et sellise õiguse andmine laeva ehitajale ja remontijale on vajalik laevaehituse ja remonditeenuse arenguks Eestis.

Konventsiooni artiklist 7 ja artikli 14 lõikest 4 tulenev kinnipidamist teostava remontija või ehitaja õigus saada hüvitist eelisjärjekorras, tuleks inkorporeerida Eesti siseriiklikku õigusesse, kuna tegu on oluliste eelisõigust loovate sätetega, mis konventsiooni otsekohaldamise teel ei rakendu, vaid tuleb jõustada siseriikliku õiguse kaudu (vt. „*State Party may grant*“).

Kehtivas õiguses tuleneb vallaspandiõigusel põhinev kinnipidamisõigus võlaõigusseaduse mitmetest sätetest, aga samuti kaubandusliku meresõidu seadusest. Konventsiooni artikliga 7 on puutumuses võlaõigusseaduse §-s 654 sätestatud töövõtja pandiõigus.

VÕS § 654. Pandiõigus

(1) Töövõtjal on oma töövõtulepingust tulenevate nõuete tagamiseks pandiõigus tellija vallasasjadele, mille töövõtja on valmistanud, parandanud või muutnud, kui need on töövõtu eesmärgil tema valduses.

(2) Ehitise või selle osa ehitamiseks, remondiks või muutmiseks kohustatud töövõtja võib lepingust tulenevate nõuete tagamiseks nõuda hüpoteegi seadmist tellijale kuuluvale kinnisasjale, millel ehitis asub.

(3) Laevakinnistusraamatusse kantud laeva ehitamiseks, remondiks või muutmiseks kohustatud töövõtja võib lepingust tulenevate nõuete tagamiseks nõuda laevahüpoteegi seadmist tellijale kuuluvale laevale.

Paragrahvi 654 lg 1 regulatsioon on kooskõlas konventsiooni artikliga 7, niivõrd, kui see eeldab asja valdust ning ei näe ette omaabi valduse taastamiseks või otsese valduse saamiseks, mis on lubatud näiteks üürileandja vallaspandi pandiõiguse teostamise raames. Vastupidiselt muudele pandipidajatele, kellel peab olema pandieseme valdus, võib üürileandja kasutada omaabi ka vallaspandieseme valduse võtmiseks, kuna asjad asuvad üüripinnal, mis ei ole üürileandja otseses valduses.

Probleemkohaks on aga see, et § 654 lg 1 regulatsiooni kohaselt peab olema tegemist tellijale kuuluva asjaga. Laevade puhul konventsiooni artiklist 7 sellist eeldust ei tulene. Laeva remontimine võib toimuda ka prahtija või operaatori tellimisel ning ei ole mõistlik sellisel juhul piirata remontija kinnipidamisõigust. Võlaõigusseaduse kommentaaride lk-l 98 on märgitud, et juhul, kui tellijaks ei ole asja omanik, tuleks asja koormamine vallaspandiga tellija ja töövõtja vahel eraldi kirjalikult kokku leppida. Selline piirang tuleks laevade puhul kaotada, sest kinnipeetava asja kuulumine lepingu teisele poolele ei ole vallaspandiõiguse rakendamise universaalne eeldus (näiteks ei kehti ka üürilepingust tuleneva vallaspandiõiguse korral) ja kokkuleppe sõlmimine käsipandi kohta omanikuks mitteoleva tellijaga ei vähenda tegeliku omaniku omandiõiguse riivet.

Paragrahvi 654 lg 4 kohaselt ei tunnista siseriiklik õigus laevakinnistusraamatusse tellija nimele kantud laeva suhtes vallaspandiõigust ning näeb ette õiguse nõuda laevahüpoteegi seadmist oma nõude tagamiseks. Eksperdid leiavad, et sellest piirangust tuleb laevade puhul loobuda, lähtudes üldpõhimõttest, et laeva suhtes rakendatakse arestimisest erinevat meetet ainult võlausaldaja taotlusel. Vastasel juhul kohtleks seadus isikuid ebavõrdselt ning paneks laeva lipuriigi isikutest võlausaldajad oluliselt halvemasse positsiooni kui välismaised võlausaldajad.

Inglise õiguses tuntakse vallaspanti terminiga „*possessory lien*“, eristatakse „*maritime possessory lien*“. Inglise õiguse kohaselt on laevale tekkiv vallaspant seotud valdusega ning aktsepteeritav ei ole omaabi aktiivne teostamine valduse saamiseks või taastamiseks. Vallaspandist tulenevate õiguste teostamine ei vaja kohtu poole pöördumist. Vallaspant tekib lepingu alusel, seaduse alusel või põhinevad taval (prahiraha on tagatud pandiga kaubale, laevaomaniku üldavariist tulenev nõue on tagatud pandiga kaubale, päästenõuded on tagatud pandiga laevale ja lastile).

Müügiõiguse teostamine vallaspandiõiguse alusel omab praktilist tähtsust esmajoones laevade ehituse ja ümberehituse juures, kui laev on veel pooleli ja ehitaja/remontija otseses valduses. Sellises olukorras ei ole vajalik järgida täiel määral merekõlblikuna arestitud laeva müügi regulatsiooni ning kohased on vallaspandi alusel asja müümise sätted.

Juhul kui laev on registreeritud ehitatavate laevade registris ehitaja omandina, müüb ehitaja ehitatava laeva kui oma laeva. Samuti ei rakendu sellisel juhul laeva kinnipidamise sätted, sest endale kuuluvat asja ei saa kinni pidada.

Juhul kui laev on kantud ehitatavate laevade registrisse tellija omandina või on koormatud tellija või kolmanda isiku kasuks laevahüpoteegiga, toimib laeva ehitaja laeva kinnipidamisel kavandatavate kinnipidamise erisätete alusel, kuid müügiõigust vallaspandi sätete alusel tal ei teki. Laeva müügi

saavutamiseks peab ehitaja sellisel juhul laeva ikkagi arestima ja taotlema kohtult laeva müüki, sest müük vallaspandi sätete kohaselt ei ole võimalik.

Laeva remondi ajal on tihti tagatud vahiteenistus ja laeva remontijal ei ole otsest valdust laeva üle, mis looks aluse vallaspandiõigusele ja võimaldaks kinnipidamist. Nagu eelpool analüüsitud, siis valduse võtmine omaabi korras väljub vallaspandi õiguse raamest. Kaheldav on see, kas laeva tehasest lahkumise takistamine remonditööde lõpetamisel (näiteks puksiiri mittevõimaldamine) jääb kinnipidamisõiguse raamesse või peaks remontija sellisel juhul samuti õiguskaitselahendina taotlema pigem laeva aresti.

Eksperdid leiavad, et selle küsimuse reguleerimisega seaduse tasandil ei saa minna liiga detailseks, sest olukorrad võivad olla väga erinevad. Juhul, kui pooled on tõesti laeva remondilepingus leppinud kokku käsipandi seadmises ja selles, et laev ei või lahkuda tehasest enne viimase makse tegemist, võiks jõuda seisukohale, et kinnipidamisõigus võimaldab otsese valduse puudumisel ka tehase akvatooriumilt väljumise takistamist. Iseasi, kas see takistamine võib olla aktiivne või peab jääma passiivseks (puksiiri mittevõimaldamise näide). Samas mõnel teisel juhul on õigussuhted ja asjaolud täiesti erinevad. Seetõttu ei ole mõttekas püüelda kinnipidamisõiguse ulatuse detailsele reguleerimisele seaduses ning see tuleks jätta kohtupraktika lahendada. Üürileandja omaabi rakendamise õigus tuleneb otsestest põhjendatud huvist vabastada üüriring seal olevatest võõrastest asjadest, rakendades ühtlasi nende kinnipidamist. Laeva puhul sama loogika ei rakendu. Igasugune laeva kui terviku suhtes valduse võtmine või tagasivõtmine oleks konventsiooni põhimõtete rikkumine.

Eeltoodust tuleneb, et üldregulatsioon laeva kinnipidamisõiguse rakendamiseks ei sobi ning kehtestada tuleb eriregulatsioon.

1.22 Laevaaresti kohtualluvus ja menetluspõhimõtted

Tulenevalt 1999. a Genfi konventsiooni artiklist 4 on laeva arestimise pädevus kohtul või sellega võrdsustatud õigust mõistval (*judicial*) organil. Laeva asjaõigusseaduse laevaaresti puudutavad sätted on selles osas kooskõlas konventsiooni põhimõtetega. LAÕS § 78² viitab, et laeva arestimisel kohaldatakse tsiviilkohtumenetluse seadustiku hagi tagamise sätteid. Juba eelnevalt on märgitud, et see viide on eksitav laevaaresti olemuse suhtes, seega tuleb laeva arestimise pädevuse ja kohaldatavate sätete osas luua uued normid. Kuna laevaarest luuakse kavandatavas uues seaduses (LARS) täiesti iseseisva kohtumenetlusena *sui generis*, siis tsiviilkohtumenetluse seadustikule tuleb viidata ainult niivõrd, kui see puudutab üldisi menetluslikke reegleid. Seejuures ei saa viide olla piiratud ainult hagemenetluse või hagita menetluse sätetega. Asja alustamisel on laevaarest pigem hagita menetlus, kuid pärast hagi esitamist Eesti kohtule on tegu hübriidmenetlusega erisätete alusel. Ka pärast hagi esitamist on laevaaresti menetluses mitmeid hagita menetlusele omaseid tunnuseid, nagu näiteks laiem menetlusosaliste ring laeva hoidmist puudutava taotluse lahendamisel jms. Mõistlik oleks anda seaduse tasandil ka reegel, kuidas TsMS sätteid kohaldada, arvestades laevaaresti erisätteid ja laevaaresti kui erimenetluse olemust ning eesmärki. Oluline on rõhutada, et TsMS kohaldamisel ei tohi anda tulemust, mis on vastuolus laevaaresti eesmärkidega. See on üks põhilisi seni laevaaresti menetlemisel tehtud vigu.

Eksperdid on ühel meelel, et laevaarest peab kuuluma Harju Maakohtu eriallusesse. Senine kord, kus laeva arestib see kohus, mille tööpiirkonnas laev asub, ei ole mõistlik, sest enamuse laevaareste toimub siiski Harju Maakohtu tööpiirkonnas, kes omab selles vallas oluliselt paremat pädevust ja

reageerimisvõimet. Teistes kohtutes puuduvad spetsialiseerunud kohtunikud. Kuna Harju Maakohus on kõige suurem maakohus, siis on juba praegu TsMS §-s 72 sätestatud erialluse kohaselt antud tema pädevusse mitmed rahvusvahelise olemusega asjad. Harju Maakohtu eriallus laeva aresti asjades tagaks vastava valdkonna kohtupraktika järjepidevuse ja õiguskindluse.

Nagu varasemalt üldises arutelus juba välja toodud, puudub Eesti kehtivas õiguses norm, mis selgelt väljendaks laeva arestimise olemust ja seda, et laeva arestimise juures ei pea avaldaja oma taotluses eraldi põhjendama selle meetme vajalikkust. Hetkel arestimisel kohaldatavate TsMS-i hagi tagamise sätete kohaselt on see nõutav, aga vastav regulatsioon tuleb muuta ning seaduses sätestada, et avaldaja peab kohtule põhistama üksnes merinõude olemasolu laeva omaniku või prahtija vastu, mitte eraldisesivalt laevaaresti vajadust. Laevaarest ei ole üks hagi tagamise meetetest, vaid iseseisev õigusinstituut *sui generis*.

Hagi tagamist rakendatakse on TsMS järgi erakorralise meetmena juhaks, kui hagi tagamata jätmine võib raskendada kohtuotsuste täitmist või selle võimatuks teha (TsMS § 377 lg 1). Eesti tsiviilkohtumenetluse üldiste normide järgi tuleb TsMS § 382 lg 1 alusel avaldajal kohtule põhistada, miks ta taotleb sellist erakorralist meetet.

Selline tsiviilkohtumenetluse üldnorm hagi tagamise põhistamise kohta enne hagi esitamist ei saa kehtida laevade aresti korral merinõude tagamiseks, sest 1999. a laevade arestimise konventsioon ei näe ette kaalutlust, kas merinõude olemasolul laev arestida või mitte. Praegune kohtumenetlus rikub merinõude omaja õigust saada oma nõudele konventsioonis sätestatud korras kiirelt tagatis.

Seonduvalt laevade arestimise kohtupraktikaga Eestis on seni peamiseks probleemiks kohtunike soovimatus laeva arestida, aga ka õiguslik ebaselgus. Enamus kohtunikke rakendab hagi perspektiivide hindamist ning tagamismeetme proportsionaalsuse põhimõtet. Hagi tagamist ilma hagi esitamata tavaliselt ei tehta, kuigi seadus sellise võimaluse annab. Vastuolu laevade arestimise põhimõttega, et merinõudele tuleb saada tagatis, on ilmne. Saab teha üldistuse, et kui esitada Eesti kohtule avaldus laeva arestimiseks ja viidata näiteks 1999. a. konventsioonis toodud arestimise eesmärkidele, siis Eesti kohus väga tihti keeldub, pidades neid eesmärke lubamatuteks hagi tagamisel.

1.23 Laevaaresti taotleja tõendamiskoormus

Ekspertid on seisukohal, et kehtiva merinõude puhul ei ole arestimist taotlevale võlausaldajale mõistlik panna tõendamiskoormust küsimustes, mis võivad takistada kiiret aresti seadmist. Merinõude puhul ei saa panna avaldajale kohustust tõendada laeva prahtimisega seonduvaid asjaolusid. Vastavasisuline tõendamiskoormus tuleb panna omanikule või laevapereta prahtijale, kellel on võimalus taotleda viivitamatut aresti tühistamist, kui ta lükkab ümber avaldaja väited omaniku või prahtimissuhte olemasolu kohta.

Ekspertide arvates on selline lühiajaline risk laevade merinõude tagamiseks arestimise loogika kohaselt lubatud. Pakutud tõendamiskoormuse liigutamine eeldab siseriiklikku normi, mille kohaselt kohus tühistab arestimise koheselt, kui omanik või prahtija lükkab ümber arestija/avaldaja väited omandi või prahtimissuhte kohta, mis on aresti aluseks või omavad olulist tähtsust laeva merinõude tagamiseks teostatud aresti kehtivusel. Klassikaline näide probleemsest laeva aresti praktikast: avaldaja osundab laeva merinõude alusel arestimise taotluses omanikuna eelmist omanikku ning ka tõendab seda kaudselt vananenud andmetega (värskeid kehtivaid andmeid ei ole sageli kuskilt võtta)

ning laev arestitakse; hiljem selgub, et laeva omanik on muutunud.. Uus omanik esitab kohese vastuväite ja tõendid (tõendamiskoormus on temal selles asjas), et tema on uus omanik (esitab uue liputunnistuse). Sellele peaks koheselt reageerima ja tühistama aresti, kuna tegemist ei ole sisulise arutelu, vaid aresti õiguspärasuse küsimusega.

1.24 Võõrkeelsed dokumendid laevaaresti menetluses

Laeva arestimise taotlus tuleb esitada eesti keeles ning laeva arestimise kohtumenetlus toimub eesti keeles, kuid arvestades menetluse kiireloomulisust ja rahvusvahelist olemust oleks mõistlik loobuda ingliskeelsete lisade tõlkimise nõudest. Selleks ajaks, kui avaldaja jõuab tõlked esitada, on laev juba sadamast lahkunud. Laeva aresti ei saa pikalt ette planeerida, sest enamus laevu opereerivad vabaprahiturul, mis tähendab, et näiteks alles laeva lahkumisel Peterburi või Helsingi sadamast selgub tema järgmine sihtkoht. Kui selleks on mõni Eesti sadam, saabub laev sel juhul sadamasse kiiremini kui 24 h ja ka tema sadamakülastus kestab suure tõenäosusega mitte kauem kui 24h. Laeva arestimist menetlev kohtunik peab olema võimeline arestimise taotluse lahendamaks ka inglise keelsete lisadokumentide alusel. Seega tuleb sätestada selles küsimuses erinormid TsMS 5. peatükis sätestatust.

Eksperdid leiavad, et lisaks inglise keelele, mis on merenduses kokkuleppeliselt kasutatav põhiline keel, võiks kaaluda ka venekeelsete lisadokumentide esitamist tõlketa, kuna tegu on meie regioonis merenduses tihti kasutatava keelega.

1.25 Laevaaresti jõustamine

Laeva arestimise jõustamise ühe etapina on kavandatud laeva arestimise teate avaldamine kohtu poolt EMDE elektroonilises süsteemis (Elektroonilise Mereinfosüsteemi rakendus), mille kaudu teostatakse kõik laeva vormistused. Juhul, kui avaldaja soovib, blokeeritakse aresti teate avaldamisel edasised toimingud EMDE-s. Veeteede Amet, kes süsteemi haldab, on kinnitanud, et tehnilisi takistusi pole. Järgmise etapina toimetab kohtutäitur laevale arestimismääruse ja võtab laeva liikumise tõkestamiseks ära dokumendid. Siinjuures oleks asjakohasem koostada segaduste vältimiseks uus aresti vorm, mitte kasutada laevadele mittekohast kohtutäiturimäärustiku lisaks olevat arestimisakti vormi.

Senises praktikas rõhutatud sadamakapteni roll ja vastutus tuleb ära jätta, kuna konsulteerides sadamakorraldusega seotud inimestega, on jõutud järeldusele, et sadamakaptenil tegelikult puudub roll laeva aresti juures. Kui mõningate riikide regulatsioonide kohaselt sadamakaptenil selline pädevus on, siis Eestis seda reaalselt ei ole. Puudub eriline protseduur, mille kaudu sadamakapten saaks tagada, et laev sadamast ei välju. Sadamakapteni teated laevale on informatiivsed. Sadamakapten peab siiski määrusest teadlik olema ja võimaldama täiturile sissepääsu sadamasse ja juurdepääsu laevale.

ÜRO 1982. a mereõiguse konventsiooni sätetest tulenevalt peab saama laeva arestida ka territoriaalmere piires. Sellekohane norm on vaja lisada siseriikliku õigusesse, kuna see ei ole iseenesestmõistetav, et reidil olevat laeva võib arestida.

Dokumentide kättetoimetamise seisukohalt on revisjoni eksperdid seisukohal, et dokumendid tuleb lugeda kättetoimetatuks nende üleandmisega laeva kaptenile, teda asendavale isikule või laevaagendile. Seejuures tuleb dokumendid lugeda kättetoimetatuks nende üleandmisega laeva

viimasele teadaolevale agendile ka juhul, kui agent on teatanud oma esindussuhte lõppemisest, sest vastasel korral ei ole võimalik efektiivselt menetlust läbi viia. Näiteks võib tuua tsiviilasja 2-09-68806, mille käigus kohus toimetas menetlusdokumente kätte 8 aastat ja dokumendid jäidki kättetoimetamata.

1.26 Tagatised laevaaresti menetluses

Kehtiva kohtupraktika kohaselt nõuab Eesti kohus laeva arestimisel avaldajalt tagatist 15% nõude suurusest ning annab selle maksmiseks 5-7 päeva. Riigikohtu praktika kohaselt on kohtul erijuhul õigus ületada TsMS-s seatud tagatise ülempiiri 32 000 eurot. Ekspertid on analüüsi käigus arutanud ka tagatise regulatsiooni kohaldamist piirmääradena. Menetluslikult seisukohalt tuleks sõnastada vastavad sätted. Kellelgi ekspertidest vastuväiteid sellisele regulatsioonile ei ole.

Kehtivas õiguses reguleerib laevaaresti tagatisega asendamise küsimust LAÕS § 78³.

(1) Piisava tagatise andmisel rahuldavas vormis võib kohus laeva arestist vabastada. Laeva ei või arestist vabastada, kui laev arestiti käesoleva seaduse § 78¹ punktides 18 ja 19 loetletud merinõuete tagamiseks. Sellisel juhul võib kohus lubada laeva valdajal jätkata äritegevust või muul moel laeva kasutamist laeva aresti ajal.

(2) Kui pooled ei jõua kokkuleppele tagatise piisavuse ja vormi osas, määrab need kohus, ületamata seejuures arestitud laeva väärtust.

Kuna praktikas on esinenud probleeme ning kohtud on määranud laeva vabastamise tagatise ainult põhinõude suuruses, kuigi avaldaja on taotlenud tagatist suuremas määras, siis tuleks tagatise piisavust seaduse tasandil täpsustada. Mõnede riikide õigus näeb ette tagatise suurendamist protsentuaalselt 15-30%. Õigem oleks siiski tuua seaduses ära need elemendid, mida kohus peab arvestama, et tagatis oleks piisav. Eeldusel, et avaldaja ise taotleb vastavate elementide arvesse võtmist ning põhistab, miks ta just selliseid summasid taotleb. Nendeks elementideks on arestimiskulu ja lõivud (sh esindajatasud), arestimise hetkeks sissenõutavad kõrvalnõuded, kavandatava õigusvaidluse kulu. Juhul, kui vaidlus lahendatakse välismaises vahekohtus, tuleb sealse õigusvaidluse kuluks arvestada ligi 30% nõude suurusest. Samas ei ole ekspertide arvates õiglane rakendada määra automaatselt, sest vaidluskulud Eesti kohtus üldjuhul ei ole nii suured.

Määratav tagatis ei või ületada laeva hinda. Samas on laeva väärtust raske hinnata. Ka riikide praktika on siin erinev -v ei ole hindamine kohustuslik, erandiks on aga inglise õigus, mille kohaselt tellitakse enne laeva müüki selle hindamine kolme eksperdi poolt, kes pakuvad laeva eeldusliku hinnavahemiku ja nende poolt antud madalamast hinnast odavamalt võib laeva müüa ainult kohtu loal. Ekspertid on kirjalike allikate põhjal viinud läbi analüüsi (kasutatud kirjanduse allikad 3, 4 ja 5) ning isegi, kui allikate kohaselt ei ole laeva hindamine kohustuslik, võib eeldada, et seda praktiseeritakse laiemalt. Üheks võimalikuks indikaatoriks laeva hinna osas on laeva Hull&Machinery (H&M) kindlustusväärtus. Kui see info ei ole kättesaadav või on laeva seisukord halvenenud, siis on võimalik tellida laeva hindamine. Hindamine ja hindamisülevaatus peaks olema võimalik igal hetkel, kui huvitatud pool seda taotleb. Hindamise läbiviimiseks on vaja taotleda kohtult vastavat määrust, kuna muidu võib olla hindajal võimatu laeva pääseda. Sellise määruse tegemisest ei ole kohtul põhjust keelduda, kui huvitatud pool kannab ise ülevaatus ja hindamise kulud. Selline on ka üldine praktika. Samas ei ole mõistlik siduda müügihinda rangelt laeva hindamisel antud väärtusega, sest sundmüügil peab jääma võimalus hinda alandada.

Vaadeldes erisätete vajadust, tuleb kindlasti rõhutada, et laeva arestimisaktis hinna märkimise nõue ei ole kohane, sest see ei ole lihtsalt võimalik, ei laeva merinõude tagamiseks kinnipidamisel ega ka nõude sundtäitmise aresti korral. Laeva hind kujuneb kas sissenõudjate ja omaniku kokkuleppel või hindamisel ja võib eeldada, et see erineb oluliselt arestimistoimingul oletatust. Seega on vaja luua vastav erisäte TMS üldisest regulatsioonist. Laeva hind ei ole täitemenetluse küsimus, sest selleks on vajalik kohtumäärus, et hindamise võimalus tagada.

Kehtivas LAÕS regulatsioonis esineb veel üks oluline puudus võrreldes konventsiooniga, mis tuleb kõrvaldada. LAÕS § 78³ lg-s 1 puudub põhimõte, et isegi juhul, kui kohus seoses omandi või valduse vaidlusega lubab jätkata avaldajal laeva valdamist ja äritegevust laevaga, siis tuleks selline luba üldjuhul ikkagi seada sõltuvusse antavast tagatisest. (vt 1999. a Genfi konventsiooni art 4).

1.27 Laeva arestist vabastamine

Aresti seadmisel ei nõuta avaldajalt laeva omandiõiguse või prahtimissuhtega seonduvate asjaolude tõendamist, kuid ometi võib neist asjaoludest hiljem selguda aresti alusetus. Omanikul või prahtijal tuleb laeva arestist kohese vabastamise aluseks olevaid asjaolusid tõendada. Risk selles küsimuses peab ekspertide arvates jääma omanikule või prahtijale ning sellist eksimust negatiivses tõendamisesemes, ei saa panna avaldajale ega käsitleda eksimust sellises asjaolus temapoolse arestiõiguse kuritarvituseks. Seega, kui laev arestitakse merinõude alusel ja omanik tõendab Eesti kohtule, et tema ei ole merinõude eest vastutav, ega olnud omanik merinõude tekkimise ajal, siis vabastab kohus koheselt laeva arestist.

Ekspertide arvates on selline lühiajaline risk laevade merinõude tagatiseks arestimise loogika kohaselt lubatud (vt täpsemalt p 1.23).

Kehtivas õiguses peatab laeva kohese vabastamise see, kui avaldaja esitab määruskaebuse kohtumäärusele, millega kohus aresti tagatisega asendas ja laeva vabastas. Selline põhimõte mereõiguses ei kehti ning vajab erisätet. 1999. a Genfi konventsiooni kohaselt tuleb laev kohtu poolt nõutud tagatise andmisel koheselt vabastada. Seega peaks avaldaja oma kaebeõigust koheselt rakendama ning vaidlustama juba arestimismääruses laeva tagatise vastu vabastamise sätte. Kui avaldaja arestimismääruses määratud tagatisega nõustub, ei saa ta hiljem määruskaebusega peatada laeva kohest vabastamist. Juhul, kui arestija vaidlustab siiski koheselt laeva arestimismääruses toodud tagatise suuruse, omanik aga samal ajal selle tasub, peaks kohus menetlema kaebust ja vabastamist koos. Õiglane ei ole ka see, kui omanikul õnnestub laev tagatise vastu vabastada oluliselt väiksema summa eest, kui kõiki tagatise elemente õieti arvestades võiks see tagatise summa olla.

Laeva arestist kohese vabastamise taotlus tuleb kohtul läbi vaadata viivitamatult. Juhul, kui avaldaja on vaidlustanud tagatise suuruse, vaatab kohus vabastamistaotluse läbi koos tagatise suuruse peale esitatud kaebusega, kui kohus pole tagatise suuruse peale esitatud kaebust varem läbi vaadanud ja lahendanud. Juhul, kui maakohus jätab vähemalt ühe kaebustest rahuldamata, edastab ta mõlemad kaebused viivitamatuks koos läbivaatamiseks ringkonnakohtule. Ekspertid leiavad, et kaebeõiguse piiramine ja kogu asja läbivaatamise jätmine ainult maakohtule rikuks kaebeõiguse aluspõhimõtteid. Kehtivas õiguses on edasikaevatav nii see määrus, millega kohus laeva arestib, kui ka see määrus, millega kohus tagamise asendab ja tagatise määrab. Menetlustähtajad kirjeldatud viisil kaebuste esitamiseks peaksid olema väga lühikesed ning nende läbivaatamine kohtu poolt viivitamatu, et mitte põhjustada laeva seisuga tekkivat kahju .

Laeva vabastamise aluseks on ka poolte vahel vaidluses sõlmitav kompromiss. Ekspertide arvates peaks õigusselguse mõttes sätestama seaduses Eesti kohtu pädevuse võtta vastu ja kinnitada poolte kompromiss, sõltumata sellest, et kohtualluvuse sätete kohaselt tuleb sisuline vaidlus lahendada välismaa kohtus või vahekohtus ning sõltumata sellest, et asja sisuline arutamine välismaa kohtus või vahekohtus juba käib. Sellisel juhul, kui menetlus välismaa kohtus juba käib, peaks kompromiss sisaldama lisaks korraldustele laeva või tagatiste kohta ka poolte kokkulepet menetluse lõpetamiseks välisriigi kohtus või vahekohtus.

1.28 Laevale hoidja määramine laevaaresti menetluses

Ekspertid on ühisel seisukohal, et laeva hoidja peab määrama kohus. Seejuures saab isikulaeva hoidjaks määrata ainult tema nõusolekul, ning ta peab esitama kohtule kinnitamiseks oma hoiukulude kava. Hoidja tegevus allub kohtu kontrollile. Juhul, kui kohus ei kinnita hoidmiskava ja -kulusid, siis hoidjal hoidmiskohustust ei teki. Täituril puudub arestimisel pädevus määrata laevale hoidja. Laeva kapten ei saa olla laeva hoidjaks, vaid ainult laeva ohutuse eest vastutavaks isikuks temale võimalike ja teostatavate meetmete piires.

Olukorras, kus laeva ohutus pole tagatud või laev hüljatakse omaniku või prahtija poolt ning keegi ei asu tulenevalt oma huvist laeva hoidma, tekib vajadus sekkumiseks ja hoidja määramiseks. Seejuures võib omanik asuda laeva valdama, kui prahtija selle hülgab või tagastab aresti seadmisel laeva omanikule ja omanik võtab selle vastu. Sellist omaniku õigust ei tohiks piirata.

Ekspertid on ühisel seisukohal, et siin tuleb luua menetluslikud sätted, mille kohaselt kolmandad isikud, kes ei ole menetluse poolteks, võivad esitada taotluse laevale hoidja määramiseks. Kehtivas õiguses (LAÕS) ei ole reguleeritud, kes sellise taotluse võib esitada. Tulenevalt hagimenetluse põhimõtetest puudub kolmandatel isikutel õigus taotluste esitamiseks. Selline vajadus näitab veelkord, et laeva arestimine tuleb reguleerida erisätetega väljaspool hagi tagamise ja hagimenetlust. Isikuteks, kes võiksid olla õigustatud esitama taotlust laevale hoidja määramiseks, on lisaks võlausaldajale ja võlgnikule kapten(kas ise või laeva arestinud kohtutäituri kaudu), laeva arestinud kohtutäitur ning sadam, kui taotluse aluseks on laeval nõutud vahiteenistuse puudumine või laev on keskkonnaohtlik ja muul viisil ei ole võimalik ohutust tagada.

Seonduvalt laeva seismisega sadamas või reidil, võib olla vajadus sekkumiseks keskkonnakaitse seisukohalt, ilma laeva hoidjaks hakkamata, sest vahiteenistus võib laeval olemas olla. Keskkonnakaitsega seonduvalt tekkinud kulusid tuleks käsitleda päästega võrdsustatult ja see peaks tekitama merivõla. Siinkohal märkime taaskord, et ekspertid ei nõustu Riigikohtuga selles, et pärast aresti seadmist on selliste nõuete näol tegu kolmandate isikute hüvitusnõuetega ega ka sellega, et pärast 1999. a konventsiooni mõttes aresti seadmist ei teki enam merivõlgu ega merinõudeid.

1.29 Laeva müük laevaaresti menetluses (müük *pendente lite*)

Eraldi käsitlemist vajab laeva müük *pendente lite* ehk eesti keeles müük ja raha hoiustamine menetluse kestel. Eesti kohtupraktikas on selliseid müügitaotlusi rahuldatud, tuginedes arestitud asja riknemise või liigkalli hoiustamise sätetele (vt TsMS § 389 lg 5). Laev ei ole kiiresti riknev, v.a kui laev hüljatakse või puudub kütuse soojas hoidmise võimalus suurtel miinuskraadidel. Küll aga tuleb eeldada, et laeva hoiukulud vähendavad oluliselt laeva väärtust. Ainult juhul, kui omanik ise tasub arestitud laeva jooksvad kulud (sadamatasud, meeskonna palgad) võib järeldada, et laeva väärtus ei vähene nende nõuete arvelt.

Tuleb silmas pidada, et laeva aresti eesmärk (v.a juhul, kui tegu on nõude rahuldamisega laeva arvelt) ei ole hoida laeva teiste isikute kulul, andes laevaomanikule aega probleemide lahendamiseks. Siiski peab jääma omanikule mõistlik aeg seda teha. Sellest tulenevalt on üks nn *pendente lite* müügi alustest rahvusvahelises praktikas teatud perioodi möödumine alates arestist, mille jooksul ei ole omanik laeva arestist vabastanud kas võlgade tasumise või kohtudeposiiti tagatise andmisega. Isegi, kui omanik ise tasub laevaga seotud seisukulud ja laevale pole põhjust hoidjat määrata, võib eeldada, et laev seisab kellegi arvelt, kes võib täiendavalt laeva vastu oma nõude esitada. Arutelude käigus on selliseks mõistlikuks perioodiks peetud 3-6 kuud. *Pendente lite* müük on erandlik, kuid just selle järgi saab hinnata, kas jurisdiktsioon on üldse efektiivne laeva aresti osas. Juhul, kui selline müük pole võimalik või kohtupraktika seda ei toeta, läheb laeva arest võlausaldajatele maksma väga suure osa nende nõuetest just laeva suurte hoidmiskulude tõttu, sest oodata tuleb kuni sisulise otsuse jõustumiseni (L. Bleyen).

Riikide praktikate osas teostatud võrdlusanalüüsi (allikad 3, 4, 5 ja 11) tulemusel võib riigid antud küsimuse lahendamisel jagada kolmeks:

- a) riigid, kus ei või nõuda müüki ilma jõustunud lahendita, mida saab laeva vastu pöörata;
- b) riigid, mis kohaldavad nn rikneva kauba kontseptsiooni, kuid rakendavad seda laevade suhtes väga vastumeelselt või üldse mitte;
- c) riigid, mille õigus näeb ette müügi *pendente lite*, erinevate variatsioonidega.

Võrdselt kaks suuremat gruppi moodustavad riigid, kus ei lubata müüki *pendente lite* või kus tuntakse rikneva kauba kontseptsiooni. Silmas peab pidama seda, et kiirmüügi lubamine menetluse kestel osutab rahvusvaheliselt hüpoteegipidaja sõbralikule jurisdiktsioonile, kuna hüpoteegipidaja kannatab asja venimise korral suurimat kahju. Pehmendamaks sellise müügiga omandiõigusele tehtavat riivet, saab siin viidata kohtu kaalutlusele mitte siiski lubada müüki *pendente lite*, kui arestimisnõude aluseks olevale merinõudele esitatakse tõsiseltvõetav vastuväide. Kuna *pendente lite* müüki otsustab arestinud kohus, kuigi vaidluse sisuline lahendamine võib toimuda mujal, tuleb selline vastuväide esitada arestinud kohtule.

Eesti kuulub nende riikide gruppi, kes rakendab nn rikneva kauba kontseptsiooni. Selle kontseptsiooni puudus seisneb eelkõige võimaluses, et omanik kannab küll laeva kulud - st puudub alus lugeda hoidmist ebamõistlikult kalliks, kuid tegelikkuses ta ikkagi ei kannata neid kulusid ise ja keegi kolmas isik esitab sellega seonduva nõude, mis lõppastmes kahjustab teisi võlausaldajaid. Kokkuvõttes, pidades silmas Eesti eesmärki merendust arendada ja elavdada, oleks mõistlik valida variant, kus Eesti tunnustab müüki *pendente lite*, kuid teeb seda konservatiivselt. Tuleks ette näha, et laeva võib arestimismenetluse kestel müüa, kui:

- a) laeva omanik või prahtija ei ole 3-6 kuu (valik perioodi osas seisab ees) jooksul alates laeva arestimisest andnud tagatist laeva arestist vabastamiseks ning ei ole taotlenud põhjatatult pikendust tagatise andmiseks;
- b) kohus võib jätta müügi määramata, juhul kui omanik on esitanud määruskaebuse aresti vaidlustamiseks, milles ta tugineb põhjatatult asjaolule, et sissenõudjal puudub merinõue või esitab samasisulise põhjatatud vastuväite müügile.

Praeguse korra kohaselt müüakse laev kohtutäituri poolt ning omandi saamiseks peetakse piisavaks enampakkumise akti nii nagu see on meil siseriiklikult reguleeritud. Rahvusvaheliselt aktsepteeritakse sundmüüki legitimeeriva ja laeva nõuetest vabastava dokumendina aga kohtu poolt väljastatud dokumenti. Seega tuleks ette näha enampakkumise kohtupoolne heakskiit määruse vormis, et

müüdnud laeva omandajal oleks võimalik laev selle praegusest registrist kustutada ja saada kohane kustutustunnistus ning laev uuesti kuskil registreerida. See nõue kehtib nii müügi korral *pendente lite* kui müügi korral nõude laeva vastu pööramisel.

Eksperdid analüüsisid ka laeva sundmüügi võimalikke alternatiive, mida maailmas mereriigid laialt praktiseerivad, nagu näiteks piiratud enampakkumised, kiirmüük otsepakkumistega jne. Käesolevas analüüsis neid teemasid ei käsitleta, kuna ekspertide arvates ei ole Eestis tänase seisuga mingit mõtet ega perspektiivi selliseid lahendusi kavandada.

Kuna laev tuleb igal juhul müüa, tuleks täiturite arvates kaotada ära 25% ja 70% alampiirid laeva allahindamisel kordusenampakkumisel. Laeva müügil võivad ilmnedu uued asjaolud, mis vähendavad selle väärtust. Eksperdid toetavad TSM § 100 lg 5 kehtestatud alampiiride kaotamist. Laeva sundmüügi kontekstis ei ole kohane ka TMS § 94.

1.30 Välismaa vahekohtu otsuse tunnustamine

Tulenevalt Riigikohtu praktikast peavad kõik vahekohtu otsused läbima tunnustamismenetluse (RK lahend 3-2-1-142-15). Eksperdid ja nõuandvad eksperdid on ühel seisukohal, et erandeid selles osas teha ei saa ja pole ka tarvilik. Samas oleks mõistlik, et arest seataks kohtu poolt 1999. a. Genfi konventsiooni mõttes ka siis, kui avaldaja avaldus tugineb veel tunnustamata vahekohtu lahendil, mis on tehtud merinõude kohta. Küsimus on selles, et kas avaldaja saab vahekohtu otsuse täidetavaks tunnustamist taotlema arestimise avaldusega samas menetluses või tuleks tal selleks alustada eraldiseisev kohtuasi. Igasugune muudatus peab kohtumenetlust lihtsustama. Esimene variant oleks mõistlik, arvestades võimalikke kättetoimetamise probleeme. Ei saa lubada olukorda, kus sissenõudja jääb aastateks ootama, kuni kohus teises asjas laevaomanikule dokumente kätte toimetab. Siin tuleks kasutada laeva aresti kättetoimetamise erandeid – kapten, laevaagent. Muus osas võiks kohus läbi viia tunnustamismenetluse selle tavapäraste reeglite kohaselt sama asja raames.

1.31 Laeval teise riigilipu kandmise ajutine lubamine

Laeva on võimalik laevapereta prahtimise lepingu alusel tähtajaliselt registreerida prahtija valikul välisriigis. Sellisel juhul on laev registreeritud kahe riigi laevaregistris. Laevapereta prahtitud laevade register annab laevale lipu, päritoluriigi register määrab laevaga seotud asjaõigused. Kehtiva õiguse kohaselt annab laevale teise riigilipu kandmise loa prahilepingu alusel majandus- ja taristuminister. Loa saamiseks tuleb teha notariaalses vormis avaldus ning loa kehtivusaeg on kuni 2 aastat, edasise pikendamiseks 1 aasta kaupa. Juhindudes teiste riikide praktikast leiavad eksperdid, et sellise loa viimine ministri tasandile ei ole põhjendatud, sellised lube väljastavad tavapärastelt laevaregistrid. Veeteede Ameti arvates võiks sellise loa väljastada Veeteede Ameti peadirektor. Eksperdid sellega ei nõustu, sest laevu puudutavaid registritoiminguid teeb laevade registreerija – eelkirjeldatud ametitagitistega ametnik. Eksperdid näevad sellises protseduuris tarbetut bürokraatia suurendamist. Veeteede Ameti peadirektori otsus tuleks niikuinii kanda laevaregistrisse, sest sellel on Eesti lipuõigust peatav toime. Tulenevalt haldustoimingute vormivabaduse põhimõtetest ja sellise loa andmisest keeldumise aluste puudumisest, ei ole tarvilik suurendada bürokraatiat. Avalduse sellise loa väljastamiseks ja loa võib väljastada registripidaja ise, tehes selle kohta märke registrisse, kuna tal on õigustloovate kannete tegemise pädevus. Veeteede Ameti peadirektorile registriasjades lisapädevuse andmine ei ole otstarbekas ja sellise otsuse kehtestamisega looksime ühe tarbetu kirjaliku haldusotsuse lisaks. Loa väljastamine peaks olema viivitamatu.

Kuna kõne all olev luba on välismaa laevaregistris registreerimise alusdokument, tuleks see anda kindlas vormis registripidaja poolt ingliskeelsena, mitte eestikeelse haldusotsusena ministri või Veeteede Ameti peadirektori käskkirjana - mida tuleb välismaa registri jaoks eraldi tõlkima hakata.

Kehtiva õiguse järgi tuleb luba taotleda majandus- ja kommunikatsiooniministrilt, mille menetlemine võib võtta kuni 1 kuu, ning seejärel pöörduda kohturegistri poole loa kohta märke tegemiseks. Selline tarbetu bürokraatia tuleb lõpetada ning taotluse eesmärk peab olema saavutatav ühe pöördumisega registripidaja poole.

1.32 Ehitatavate ja ümberehitatavate laevade registreerimine, teisaldatavad ujuvvahendid

Ehitatava laeva registreerimist reguleerib LaevaRS ning. 11. veebruaril 1999. a vastu võetud teede- ja sideministri määrus nr 8 „Laeva või ehitatava laeva kinnistamiseks esitatavate laevatehniliste ja laevaohutuslaste dokumentide loetelu kinnitamine“.

Veeteede Amet peab ehitatava laeva registreerimiseks kinnitama kohtule dokumentaalselt, et kiil on maha pandud, laev on püsivalt nime või numbriga tähistatud ja tehniliste näitajate poolest on see kõlblik valmimisel laevaregistrisse kandmiseks.

LaevaRS § 32 lg 3 sätestab, et ehitatav mere- või siseveelaev kantakse ehitatavate laevade registrisse hetkest, mil kiil on maha pandud ja ehitis on püsivalt nime või numbriga tähistatud. Sama kehtib ka ehitatava teisaldatava ujuvvahendi suhtes. Vastavalt viidatud paragrahvi lg-le 4 andmeid tõendab Veeteede Amet.

LaevaRS § 44 käsitleb ehitatava mere- ja siseveelaeva või ehitatava teisaldatava ujuvvahendi kinnistamiseks esitatavad andmed. LaevaRS § 44 lg 1 p 4 kohaselt ehitatava mere- või siseveelaeva või ehitatava teisaldatava ujuvvahendi kinnistamiseks tuleb esitada dokumendid, mis tõendavad, et valmimisel on merelaev või siseveelaev tehniliste näitajate poolest kõlblik laevaregistrisse kandmiseks.

Viidatud sättes puudub delegatsiooninorm, puudub viide kehtivale teede- ja sideministri määrusele „Laeva või ehitatava laeva kinnistamiseks esitatavate laevatehniliste ja laevaohutuslaste dokumentide loetelu kinnitamine“. Sõltumata viite puudumisest on nimetatud määrus kehtiv.

Vastavalt viidatud määruse p-le 2 ehitatava laeva kinnistamiseks esitatakse järgmised dokumendid:

- 1) Veeteede Ameti tõend ehituses oleva laeva peamiste mõõtmete kohta;*
- 2) Veeteede Ameti või klassiühingu tõend kiilu mahapaneku kohta, mis on püsivalt nime või numbriga tähistatud;*
- 3) Veeteede Ameti tõend ehitatava laeva, mille kerest on 75% valmis või pärast ehitatava laeva nime vahetamist, nime kooskõlastamise kohta.*

Seega saab laevale nime anda, kui selle kerest on 75% valmis, kuid registreerida saaks laeva juba siis, kui Veeteede Amet kinnitab kiilu mahapanemist ja tulevaste näitajate alusel kõlblikkust päris laevana laevaregistris registreerimiseks.

Veeteede Amet ei peaks andma oma tõendit sellises vormis, nagu ta seda annab alles 75% kere valmimisel, ta võiks ka kinnitada ainult numbrit ja kiilu mahapanemist ja juba võiks laeva

registreerida ehitatava laevana ja seada ka hüpoteek. LAÕS ei reguleeri hetke, millal saab hüpoteeki seada, mistõttu võiks saada seda teha kohe, kui laev registreeritakse ehitatava laevana.

Praktikas ei ole keegi soovinud registreerida ja koormata ehitatavat laeva kohe kiilu panemisel. Tegelikult on sõnastus selles küsimuses arusaamatu ja segane. Kuna dokumentide loetelus on nime kooskõlastus ja seda ei saa anda enne 75% laeva kere valmimist, siis Kitsendava tõlgenduse korral ei oleks võimalik ka laeva registreerida, laiendava tõlgenduse puhul aga saaks. Küsimus on, kumba tõlgendust kohaldada.

Kehtiva õiguse kohaselt registreeritakse ehitatavate laevade registris ainult Eestis ehitatav laev (LaevaRS § 32 lg 1). See on väga piirav ja vale, sest kui käsitleda LaevaRS § 32 lg 1 kohustusena, ei saakski Eestis ehitatavale laevale finantseerimisskeemi, kus ostja tahab selle kohe enda registris ehitatavana registreerida ja seal koormata panga kasuks. Teistpidi ei saa Eesti laevaomanik jälle oma välismaal ehitatavat laeva registreerida ja koormata Eesti laevaregistris.

Eksperdid leiavad, et ehitatava laeva võiks registreerida ja koormata alates kiilu mahapanekust. Selleks, et elavdada Eesti laevaehitust, peab olema lubatud variant, et välismaine tellija registreerib Eestis ehitatava laeva enda asukohariigi registris ja koormab selle seal hüpoteegiga. Enamus rahvusvahelisi riigihankeid laevade tellimiseks on koostatud just selle loogika põhised. Teisalt peab ka Eesti laevaomanikul olema vabadus välismaal ehitatav laev registreerida ja koormata Eesti laevaregistris. Viimatinimetatud aspekt võib osutada tähtsaks, kui Eesti soovib arendada välja eduka nn avatud registri. Uusehituse puhul eelistatakse alati tulevase lipuriigi registrit, sest reeglina on vajalik laev selle valmimisel kiirelt registreerida, mille tagaks see, kui tulevane lipuriik oleks juba varasemalt laevaga tuttav ning jälgib selle ehituskäiku, et see valmimisel oma registrisse aktsepteerida. Kaasaegses laevaehituses ei ole registril, milles laev registreeritakse, seost ehitamiskoha laevaregistriga, v.a juhul, kui selles pole eraldi kokku lepitud, et ehitaja registreerib laeva oma nimele. Üldjuhul on ehitaja õigused piisavalt tagatud laeva kinnipidamisõigusega.

Seoses ehitatavate ja ümberehitatavate laevadega on kriitiline küsimus laeva katsetamises Eesti vetes ja millise riigi lipu all teeb laev oma esimese ülesõidu üleandmiskohta. Kehtiva praktika kohaselt nõutakse, et laev peab selleks olema registreeritud Eesti ehitatavate laevade registris ning LaevaRS § 23 alusel kannab Eestis ehitatud laev Eesti lippu esimesel üleviimisreisil ajutise liputunnistuse alusel. Selleks, et Eesti laevaehitajal oleks võimalik korrektselt täita riigihanke tulemusel sõlmitud lepinguid, kus tal on keelatud registreerida laev Eestis oma nimele, kuid laev tuleb üle anda tellija asukohas, tuleks üleviimisreisi regulatsioon kehtestada uuel kujul ja põhjalikumalt.

Üldjuhul ei peaks Eesti väljastama dokumente teise riigi laevaregistrisse kantud laevale. Samas on eluliselt vajalik luua erand, et juhul, kui laev on registreeritud välismaises registris ehitatava laevana ning laeva ehitaja on teavitab Veeteede Ametit keelust registreerida laev Eesti registrisse, võib Veeteede Amet veenduda laeva merekõlblikkuses ning lubada laeva katsetamine Eesti vetes. Samuti peaks olema võimalus väljastada ajutine liputunnistus üleviimisreisiks, sõltumata registreeringu puudumisest Eesti ehitatavate laevade registris. Kõikide laevaregistrite ühendamisel Veeteede Ameti juurde on võimalik ette näha katsetuste ja üleviimise ajutine kanne ka Eesti registris, et mitte rikkuda 1982. a ÜRO mereõiguse konventsioonist tulenevat põhimõtet, mille kohaselt meresõiduks võib kasutada ainult registreeritud laeva.

Ehitatavale laevale väljastatavate tunnistuste vormidel tuleks silmas pidada, et ehitatav laev on registreeritud välismaa registrisse, kui tal ei ole Eestis kodusadamat. Sellisel juhul on kodusadamaks tellija poolt määratud kodusadam, mis on ka laevale kantud.

Teisaldatavad ujuvahendid, mis kehtiva korra kohaselt registreeritakse samuti ehitatavate laevade registris, tuleks ekspertide arvates registreerida kas merelaevade registri eraldi alajaotises või täiesti eraldi registris. Teisaldatavate ujuvahendite tsiviilkäive ja selle dokumenteerimine ei erine merelaevade omast, samas võib nende maksumus olla märkimisväärne. Teisaldatav ujuvahend ei kannu riigilippu, samas peab tal olema riikkondsus, kuna ka temaga võidakse ületada riigipiire (tegu võib olla meritsi kaubaveol kasutatava vahendiga). Teisaldatavale ujuvahendile kohalduvad teistsugused ohutusnõuded kui laevale. Teisaldatava ujuvahendi puhul ei eristata niivõrd suurt hulka identifitseerivaid andmeid nagu laeva puhul.

2. Sihtrühm

Tulenevalt kavandatava seaduse laiaast reguleerimisvaldkonnast, on seaduse sihtrühmaks kõik merendusvaldkonnas tegutsevad Eesti avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud isikud. Välismaised laevaomanikud, kellele avatakse võimalus registreerida oma laevad Eesti laevaregistris. 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 arutelusse Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Sadamate Liit, Merendusnõukoda, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, Eesti Kaubandus-Tööstuskoda, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, Eesti Kaugpüüdjate Liit, Eesti Kohtunike Ühing, TTÜ Eesti Mereakadeemia, meremeeste ameti- ja kutseühingud (EMSA, Eesti Meremeeste Liit, Laevajuhtide Liit, Laevamehaanikute Liit).

3. Eesmärk ja saavutatava olukorra kirjeldus

Revisjoni eesmärgiks on seatud merendusvaldkonnas õigusaktide ühtlustamine, lihtsustamine, otseste vigade parandamine ning õigusaktide kooskõlla viimine rahvusvahelise õigusega. Kavandatava laeva asjaõiguse ja laevaregistrise seaduse koostamine lähtub nendest eesmärkidest ja täidab need reguleeritavas valdkonnas. Kuigi revisjoni käigus loobuti esialgselt mereõiguse laiapõhjalisema kodifitseerimise kavast, siis kavandatav laeva asjaõiguse ja laevaregistrise seadus kujutab endast väiksemas mastaabis laeva õiguslikku staatust ja tsiviilkäivet reguleerivate normide kogumi kodifikatsiooni. Revisjoni käigus jõuti järelduseni, et praegune olukord, milles kehtivad eraldi laeva asjaõiguse seadus ja laeva lipuõiguse ning laevaregistrise seadus on kunstlik, ebaülevaatlik ja ebapraktiline. Kahe varasema seaduse asemele ühe uue loomine võimaldab käsitleda valdkonda ühtselt ning parandada vead ja kõrvaldada vastuolud.

II. Hetkeolukord, uuringud ja analüüsid

4. Kehtiv regulatsioon, seotud strateegiad ja arengukavad

Kehtivas õiguses reguleerib laeva õiguslikku staatust ja tsiviilkäivet kaks eraldi seadust – laeva asjaõiguse seadus ning laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seadus. Eesti merenduse arengukava „**Eesti merenduspoliitika 2012-2010**“ seab ühe prioriteedina merenduse ettevõtluskeskkonna ettevõtjasõbralikuks ja rahvusvaheliselt konkurentsivõimeliseks muutmise. Üheks eelduseks selle saavutamisel on laevade tsiviilkäivet ja laevaregistreid puudutava normistiku ühtlustamine ja kaasajastamine.

5. Tehtud uuringud

Käesolev seaduse väljatöötamiskava põhineb mereõiguse revisjoni ekspertide Indra Kaunis, Heiki Lindpere ja Indrek Nuut erialasel kogemusel ning 2017. aastal alustatud mereõiguse analüüsil.

III. Probleemi võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

6. Kaalutud võimalikud mitteregulatiivsed lahendused

• Avalikkuse teavitamine	Ei
• Rahastuse suurendamine	Ei
• Mitte midagi tegemine ehk olemasoleva olukorra säilitamine	Ei
• Senise regulatsiooni parem rakendamine	Ei
• Muu (palun täpsusta)	Ei

6.1. Kaalutud võimalike mitteregulatiivsete lahenduste võrdlev analüüs

Mereõiguse revisjon, ja osaline kodifitseerimine ei eelda mitteregulatiivseid lahendusi.

6.2. Järeldus mitteregulatiivse lahenduse sobimatuses

Mereõiguse revisjon, ja osaline kodifitseerimine ei eelda mitteregulatiivseid lahendusi.

IV. Probleemi võimalikud regulatiivsed lahendused

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

Mereõiguse revisjoni raames on ekspertide valikul analüüsitud ja võrreldud kõikide suuremate laevaregistritega riikide õiguslike regulatsioonide – Inglismaa, Malta, Küpros, Marshalli Saared, Panama, Norra, Taani jm.

8. Regulatiivsete võimaluste kirjeldus

Käesoleva teema raames on ainult üks võimalik regulatiivne lahendusviis – ühtlustada normistik ja mõisted, viia normistik kooskõlla rahvusvahelise õiguse ja praktikaga ning see kaasajastada, arvestades merenduse viimse aja arenguid.

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

Käesolev teema eeldab normistiku kooskõla 1999. a Genfi laevade arestimise konventsiooniga, 1993. a Genfi merivõlgade ja pantide konventsiooniga ning Euroopa Liidu õiguse merendust ning piirülest pankrotimenetlust puudutavate regulatsioonidega. Põhiseaduses sätestatud põhiõiguste riiveid problemaatika ei sisalda.

V. Regulatiivsete võimaluste mõjude eelanalüüs ja mõju olulisus.

10. Kavandatavad muudatused ja nende mõjud

Kavandatav laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seadus avaldab ekspertide arvates positiivset mõju eelkõige laeva tsiviilkäibe, laeva aresti ja laevaregistrite regulatsioonist parema arusaamise kujunemisel ning ühtlustab õiguse kohaldamist selles vallas. Muudatusest mõjutatud sihtrühmaks on kõik merendusega kokkupuutuvad ettevõtjad, riigiorganid, eelkõige aga kohus laevaaresti õigel kohaldamisel. Ekspertid loodavad, et normistiku ühtlustamine ja rahvusvahelise õiguse ning praktikaga kooskõlla viimine toob endaga kaasa laevade suurema tsiviilkäibe ning registreerimise

Eesti lipu alla, laevade julgema finantseerimise nii äriühingute kui finantsasutuste poolt ning laevaaresti menetluse kooskõla rahvusvahelise õiguse ning praktikaga.

11. Muudatuste koondmõju ettevõtete ja/või kodanike halduskoormusele

Kavandatava seaduse vastuvõtmisel ei muutu ettevõtete/kodanike halduskoormus. Seaduse väljatöötamisel ja vastuvõtmisel on eesmärgiks vähendada ettevõtete ja kodanike halduskoormust.

12. Muudatuste rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse eeldatavad kulud ja tulud

Kavandatava seaduse vastuvõtmisega kaasneb riigile kulu laevaregistrite haldamise üleandmisega Veeteede Ametile ning laevaregistrite sisuliste muudatustega, samas kaasneb sellega võimalus teenida tulu registritasudelt ning laevade toomine Eesti lipu alla loob potentsiaalselt juurde kaldatöökohti, kes tegelevad laevade teenindamisega ning laevadega ohutu meresõidu korraldamisega. Mõjude täpsem analüüs on niivõrd komplitseeritud, et kogu valdkonna arengu üheks eelduseks oleva seaduse väljatöötamise juures ei saa õiguslikke lahendusi pakkuvad eksperdid seda analüüsi läbi viia.

13. Edasine mõjude analüüs

Laeva asjaõiguse ja laevaregistrite rahvusvahelisele õigusele vastava ja kaasajastatud normistiku väljatöötamine üksinda ei taga merendusvaldkonna arengut ning laevade tulekut Eesti lipu alla, kuid on selleks vajalik eeldus, ilma milleta ei ole järgmisi samme merenduse arenguks mõtet ette võtta.

VI. Kavandatav õiguslik regulatsioon ja selle väljatöötamise tegevuskava

14. Valitav lahendus			
Kokkuvõttes on kavas välja töötada uus laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seadus, arvestatavaid alternatiivseid lahendusi sellele ei ole. Üksnes senistes õigusaktides muudatuste tegemine ei ole ekspertide arvates võimalik, sest vajalike muudatuste maht on niivõrd suur, et nii laeva asjaõigusseadus kui laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus tuleks tervikuna ümber kirjutada.			
14.1. Töötatakse välja uus tervikseadus	JAH	14.2. Muudatused tehakse senise seaduse struktuuris	<i>Ei</i>
14.3 Selgitus	Töötatakse välja uus laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduse tervikuna. Alternatiivset lahendust ei kaaluta.		
15. Puudutatud ja muudetavad õigusaktid			
Laeva asjaõigusseadus, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus ning alamalseisvad õigusaktid, tsiviilkohtumenetluse seadustik, täitemenetluse seadustik			
16. 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.			
MKM esitab VTK 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 Laevamehanikute 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.

Järgnevad tegevused toimuvad kooskõlas mereõiguse revisjoni tegevuskava ajakavaga. Mereõiguse revisjoni eksperdid jätkavad tööd samas koosseisus, kavas on täiendavalt kaasata mereõigusele spetsialiseerunud kohtunikke, laevade arestimisel kogemust omavaid kohtutäitureid, merendusvaldkonna ettevõtjaid, Veeteede Ameti spetsialiste.

17. Põhjaliku mõjuanalüüsi toimumise aeg

Põhjalikuma mõjuanalüüsi komplitseerituse ning kaudsete mõjude hindamise keerukuse tõttu viiakse selline mõjuanalüüs läbi peale seaduseelnõu väljatöötamise kavatsuse avaliku arutelu läbimist järgmistes mereõiguse revisjoni etappides.

18. Eeldatav kontseptsiooni (HÕNTE § 1 lg 3) valmimise ja kooskõlastamisele saatmise aeg (kui järgmise sammuna koostatakse eelnõu kontseptsioon)

Sept.-okt. 2018

19. Eeldatav eelnõu avaliku konsultatsiooni ja kooskõlastamise aeg

Sept.-okt. 2019

21. Õigusakti eeldatav jõustumise aeg

1.märts 2020

22. Vastutavate ametnike nimed ja kontaktandmed

VTK koostajad: Indrek Nuut,
Heiki Lindpere
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)