



Euroopa Liit
Euroopa Sotsiaalfond



Eesti tuleviku heaks

Mereõiguse ekspertide 24.04.2014 kohtumise kokkuvõte:

Osalejad: Anatoli Alop (Eesti Mereakadeemia), Mihkel Kolk (Advokaadibüroo Fort), Indra Kaunis (Mereõiguse büroo Consolate del Mare OÜ), Indrek Nuut (Malsco Law Office), Jaak Kaabel (MKM), Mailis Kullerkopp-Jõesaar (AS Tallink Grupp), Hindrek Allvee (MKM), Merily Must (MKM)

Kohtumise tulemus: eksperdid leidsid üksmeelselt, et kodifitseerimisprotsess oma olemuselt oleks vajalik samm Eesti mereõiguse paremaks reguleerimiseks.

Kohtumise eesmärk:

Kohtumise peamiseks eesmärgiks oli Eestis tunnustatud mereõiguse ekspertide arvamuse väljaselgitamine mereõiguse kodifitseerimise projekti vajalikkuse ja võimaliku ulatuse kohta. Kohtumisel arutati läbi teemad, mis on nimetatud rahandusministri 15.4.2014 käskkirjas nr 58:

- 1) kas nimetatud valdkonnas on kodifitseerimine vajalik ja mis põhjustel?
- 2) milliseid muudatusi on valdkonna õigusloomes vaja teha ja miks neid ei ole otstarbekas teha tavapärasel korras (sh mõned olulised näited)?
- 3) kas kodifitseerimine on kõne all olevas valdkonnas lähiaastatel (2014-2020) võimalik? Siinkohal tuleks arvesse võtta muid juba teadaolevaid muudatusi, mida lähiaastatel selles valdkonnas teha plaanitakse (sh EL õigus), Riigikogu valimisi, eelseisvat EL eesistumist 2018 ja sellest tulenevat töökoormuse kasvu mõnedes valdkondades. Samuti seda, kas on teada, et on inimesi, kes on võimelised ja tahaksid seda tööd teha;
- 4) kas valdkonna kodifitseerimisel saab läbi viia kõiki eelnimetatud tegevusi? Kui ei, siis milliseid mitte ja miks?

Üldinformatsioon:

Kohtumise alguses anti ekspertidele ülevaade mereõiguse kodifitseerimise ja lähteülesande koostamise projektist. Selgitati kodifitseerimise projekti ja selle erinevaid tegevusi. Kui selle tulemusel selgub kodifitseerimise vajadus, siis kodifitseerimine ise toimuks aastatel 2015–2018, mille jooksul tuleb koostada analüüsid ja esitada eelnõu(d) Vabariigi Valitsusele. Samuti selgitati kodifitseerimise mõistet, sh asjaolu, et kodifitseerimise projekti raames on võimalik nii ühe suure koodeksi loomine, kui ka üksnes juba kehtivate seaduste põhjalik, sisuline ja süsteemne analüüs, ühtlustamine ja ajakohastamine juhul, kui ühtse koodeksi tegemine ei osutu antud valdkonnas põhjendatuks. Koodeksi tegemise vajalikkust hinnatakse samuti ettevalmistava tegevuse raames.

Kodifitseerimise vajalikkus ja muutmist vajavad küsimused:

Ekspertidid leidsid üksmeelselt, et mereõiguse kodifitseerimine põhjendatud ja vajalik.

Ekspertide kohtumisel toodi välja eelkõige alljärgnevad probleemsed küsimused mereõiguse rakendamisel ja kohaldamisel praegusel kujul, millele tuleks rõhku panna kodifitseerimise käigus.

Olemasolevas õigusloomes eksisteerib kaubandusliku meresõidu koodeks, mis oma sisult on jäänuks - varasemast 375 paragrahvist on alles 29 paragrahvi, millest palju sätteid on kas vananenud, ebavajalikud või lausa vastuolus teiste õigusaktidega. Samuti on probleeme kehtiva kaubandusliku meresõidu seadusega, milles esineb olulisi puudusi (sisaldades mitmeid vigu ja ebaloomilisi sätteid) ja seetõttu ka ei võimalda seadust vajalikul määral rakendada.

Hetkel on õigusaktide tasandil puudu mitmed olulised mõisted, mida laevandussektor igapäevaselt aga kasutab nt P&I ja H&M kindlustused jms, mis vajaksid defineerimist ka õigusakti tasemel.

Ekspertid olid arvamisel, et merenduse valdkonda reguleerivate seadustes on **vastuolus eraõiguslik ja avalik-õiguslik normistik**. Tihtipeale puudutavad seadused ühte ja sama teemat aga erineva käsitlusega, mistõttu on tekkinud olulised vastuolud.

Olulisi probleeme on eraõigusliku ja avalik-õigusliku normistiku vastuolu tekitanud näiteks merereostuste puhul. On keeruline saada kohtulahendit keskkonnareostuse teemal, eriti kui reostuse on põhjustanud välisfirma.

Raskusi on tekitanud laeva sundmüügi rakendamine Eestis. Segadusi tekitab lähenemine, kus Eesti laevade sundmüügile kohaldatakse kinnisasja võõrandamise regulatsioone, samas välisriigi laevadele kohaldatakse vallasasja võõrandamise regulatsioone. Sundmüügi kiireks rakendamiseks oleks vajalik tervikuna eraldi regulatsioon kehtestada.

Siseriiklik **seadusandlus kajastab IMO konventsioone väga ebaühtlaselt**. Laevandussektoril on rahvusvaheliste konventsioonide rakendamisel probleeme olnud ka kohtusüsteemis. Kohtusüsteem oma otsustes lähtub tugevalt siseriiklikest seadustest, mis aga rahvusvaheliste konventsioonide sätteid enamuses osas ei kajasta. Raskusi tekitab ka olukord, kus nii konventsioonides kui ka siseriiklikes õigusaktides on mitmeid erandeid, mida tuleb kohtusüsteemile selgitada. Antud asjaolu ei anna kindlust meie laevandussektorile, et nende õigused on igas olukorras kaitstud.

Ekspertide seas avaldati arvamust, et kodifitseerimine ei anna soovitud tulemust, kui selle protsessiga ei viida kokku mereõigust tervikuna nii avalik-õiguslikku kui eraõiguslikku osa ja ei ühtlusta terminoloogiat.

Ekspertid olid arvamisel, et **kodifitseerimise protsessis tuleb rõhku panna mereõiguse atraktiivsusele ja kasutajasõbralikkusele** sektori vaatepunktist. Tuleb luua atraktiivne õiguskeskkond laevade finantseerimiseks, registreerimiseks, hüpoteekide seadmiseks jms tagades samas regulatsiooni õiguskindluse. Seejuures ei ole võimalik lahendada Eesti mereõiguse atraktiivsust ja kasutajamugavust üksikute küsimuste reguleerimisega, vaid vaadelda tuleks merenduse seadusloomet tervikuna. Ekspertid olid arvamisel, et kui Eesti ei loo vähemalt samaväärset süsteemi, mis teised edukad suure laevastikuga riigid oma laevaregistrite näol on loonud, siis ei ole lootust, et Eestisse laevu hakatakse registreerima. Eestis registreerides laeva seismajätmise kulu 3-4 päevaks on juba nii suur kulu, et valitakse mõni teine lipp. Eesti võib rakendada erinevaid üksikuid toetusmeetmeid vms, kuid see ei anna ilma registrita tulemust.

Ekspertide seas ei suudetud leida ühist seisukohta, milline peaks olema kodifitseeritud mereõiguse struktuur (kas üks koodeks või muu struktuur). Ekspertid olid arvamisel, et konkreetse struktuuri eelistamine peaks selguma analüüsi käigus.