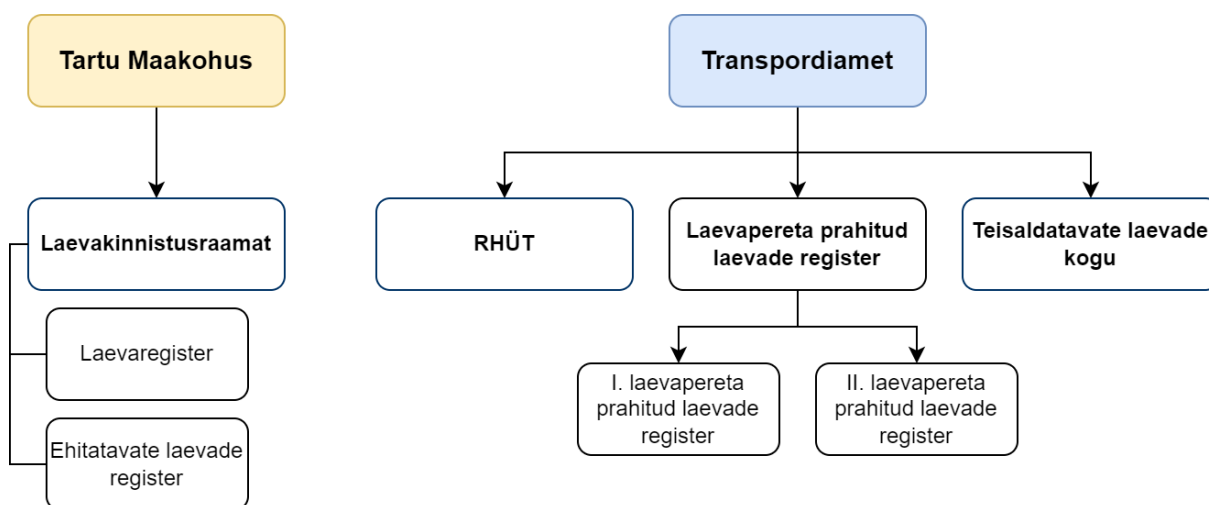


# Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsus

## SISSEJUHATUS

1. juulil 2020. a jõustus seadusemuudatuste pakett<sup>1</sup> (edaspidi *laevanduspakett*), mille peamiseks eesmärgiks oli tõsta Eesti laevandussektori konkurentsivõimet ja suurendada Eesti lipu all sõitvat laevastikku, mis soodustaks Eesti meremajanduse kasvu ning kaldasektori arengut koos vastavate töökohtade loomisega. Laevanduspakett puudutas muuhulgas laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadust, millega loodi kahesüsteemne laevapereta prahitud laevade register ja leevendati nõudeid laevade registreerimiseks. Kehtiva süsteemi kohaselt peab Transpordiamet esimest laevapereta prahitud laevade registrit ja teist laevapereta prahitud laevade registrit ning Justiits- ja Digiministeeriumi haldusalas (Tartu Maakohtu kinnistusosakond) on laevakinnistusraamat, mille juurde kuulub laevaregister ja ehitatavate laevade register.<sup>2</sup>



Skeem 1. Laevaregistrite ülesehituse kehtiv kord.

Laevaregister on teenus, mille eesmärk on võimaldada veesõidukite omanikel ametlikult registreerida oma veesõidukid teatud riigi lipu alla. Laevanduspaketile esitatud tagasiside ning tehtud uuringud näitavad, et Eesti pakutav laevaregistriteenus ei ole konkurentsivõimeline. Probleemid ilmnevad mitmes valdkonnas: registreerimise protsessi keerukus, kommunikatsiooni killustatus erinevate ametiasutuste vahel ja muudest riikidest erinev registrite süsteem.<sup>3</sup> Hoolimata laevanduspaketiga loodud võimalustest ei ole Eesti lipu all sõitvate laevade arv viimaste aastatega suurenenud. 2023. aastal teostatud uuringu kohaselt sõitis samal aastal Eesti lipu all kokku 58 üle 100 GT laeva, mis moodustab 30% Eesti laevandusettevõtete omanduses olevast 165-st üle 100 GT laevast.<sup>4</sup> Seega on enamik Eesti

<sup>1</sup> 13. veebruaril 2019 vastu võetud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seondult teiste seaduste muutmise seadus, RT I, 04.03.2019, 1, kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/104032019001>, mida muudeti 18. veebruaril 2020 laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ning tulumaksuseaduse muutmise ja sellega seondult teiste seaduste muutmise seaduse ning teiste seaduste muutmise seadusega, RT I, 28.02.2020, 2, kättesaadav: <https://www.riigiteataja.ee/akt/128022020002>.

<sup>2</sup> Käesoleva analüüsi keskmes on laevakinnistusraamat ja laevapereta prahitud laevade registrid, teiste registre (nagu riigihaldusülesandeid täitvate (RHÜT) laevade andmekogu) käsitlemine ei kuulu VTK alla.

<sup>3</sup> KMPG. Eesti laevaregistri teenusedisaini kasutajateekond ja persoonad. Uuring 2023, lk 17.

<sup>4</sup> Aslesen, S jt. The competitiveness of the Estonian maritime industry. Report. Menon Economics 45/2023, lk 7. Tegemist on laevadega, mis on registreeritud Clarkson's'i andmebaasis. Eesti laevandussektor koosneb

laevandusettevõtjate laevu registreeritud teistes riikides. Uuringust selgus täiendavalt, et Eesti kui lipuriigi madal konkurentsivõime on seotud laevade registriteenusega, tööõuetega, mis on seotud välismaiste meremeeste töölevõtmisega, ning maksukeskkonnaga.<sup>5</sup>

Eesti lipu all sõitvate laevade vähesus tähendab, et riigile laekub vähem registritasu ja riigilõivu registriteenuse eest, samuti laevapereliikmete sotsiaalmaksu.<sup>6</sup> Suurem laevastiku arv edendaks uute töökohtade loomist nii laevadel kui ka kaldal ning toetaks merendusalse kompetentsi arendamist. Samuti suureneks nõudlust laevandusettevõtete teenindavate kaldasektori ettevõtete teenuste järele, milleks on näiteks nõustamisteenused, finantsteenused, sadamateenused, laevade ehitamine ning moderniseerimine, laevaremont ja -hooldus. Merendussektori osakaal SKP-st oli aastatel 2019–2021 keskmiselt 2,2–3,3%, seejuures transpordi valdkond, eelkõige sadamad ja kaldalt tehtavad teenindustegevused (näiteks laevade agenteerimine), panustasid SKP-sse enim. Seetõttu on oluline, et Eesti riigi lipu all sõitva laevastiku arv suureneks merendussektori jätkusuutlikkuse tagamiseks.

Laevanduspaketi jõustumise järgselt on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (alates 01.07.2023 Kliimaministeerium) pidanud avalikke arutelusid uue laevaregistrite kontseptsiooni üle puudutatud asutuste ja huvirühmadega. Lisaks sellele toimusid 2022. aastal huvirühmade ja avalikkuse kaasamised, mille raames moodustati töörühm ja juhtrühm ning koostati uue laevanduspaketi kontseptsioon "Laevanduspakett 2.0".<sup>7</sup> Kontseptsioonis peamiseks käsitletavateks teemadeks on laevaregistrite ümberkorraldus, maksusüsteemi (tonnaažikorra) muudatused, tööseadusandluse ja sotsiaalkaitsega seotud muudatused ning toetusmeetmed (sh riigipoolne käendus, laevade ehitamise finantseerimine, rohepöörde toetamine). Kontseptsiooni Vabariigi Valitsusele ei esitatud, millest tulenevalt ei ole kontseptsioon ka avalik.

**Käesoleva laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse ja teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu väljatöötamiskavatsus (edaspidi VTK) käsitleb laevanduspaketi kontseptsioonis välja toodud laevaregistrite ülesehituse muutmise kohta tehtud ettepanekuid. Kui laevaregistrite süsteem on aegunud ja laevade registreerimise tingimused on rahvusvahelise konkurentsi tingimustes vähem paindlikud, siis ei pruugi muud regulatiivsed muudatused (nt maksusoodustused) üksi soovitud tulemust anda.<sup>8</sup> Seega on põhjendatud laevaregistrite õigusraamistikku muuta eraldiseisvalt muudest kontseptsioonis esitatud ettepanekutest. Laevaregistrite süsteemi ümberkorraldamise vajalikkuse põhjuseks on laevakinnistusraamatu vananenud infosüsteem, laevade registreerimise menetluse killustatus ning laevapereta prahitud registri atraktiivsus.**

VTK-s sõnastatakse laevaregistrite ülesehituse ja laevade registreerimisele kehtivate nõuetega seotud probleemid ja nende probleemide võimalikud lahendused, et kaasata huvigruppe lahenduste väljatöötamise ja informeerida avalikkust. Tulenevalt eesmärgist tõsta Eesti

---

laevandusettevõtjatest, kes omavad või käitavad laevu. Eestist hallatakse kokku 190 laeva, seejuures 165 neist on Eesti laevaomanike kontrolli all. Arvestuses on erinevad laevatüübid, nt parvlaevadest ja kruisilaevadest kaubalaevadeni, puksiirid, kalalaevad, jäämurdjad. Tegelikult peaks arvestama, et üle 100 GT laevade arv on kusa gil 155 juures.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> *Ibid.*

<sup>7</sup> Ministri 21.04.2022 käskkirj nr 86 "Laevanduspaketi tervikmeetmete väljatöötamise juhtrühma moodustamine"; Ministri 21.04.2022 käskkirj nr 92 "Laevanduspaketi tervikmeetmete väljatöötamise töörühma moodustamine" ja nende käskkirjade muutmise käskkirjad nr 103, 157 ja 211.

<sup>8</sup> Arenguseire Keskus. Lipuriigi konkurentsivõime aruanne (2020), lk 16. Kättesaadav: <https://arenguseire.ee/raportid/eesti-kui-lipuriigi-tulevik-arengustsenaariumid-aastani-2040/>.

laevanduse konkurentsivõimet<sup>9</sup> on oluline ajakohastada laevade registreerimisele kehtivaid nõudeid ning viia need vastavusse rahvusvahelise praktikaga, et luua eeldused Eesti lipu all sõitva laevastiku suurendamiseks.

---

<sup>9</sup> VVTP p 3.1.9. „Analüüs ja ettepanekud laevanduspaketiga seotud maksumuudatuste kohta, et meremajandust tema eripäradest tulenevalt arendada ning soodustada laevafirmade ning muude merendusettevõtete peakontoreid Eestis,“ kättesaadav: <https://valitsus.ee/media/6186/download>.

## SISUKORD

|   |    |
|---|----|
| ÜLEVAADE VTK-S KÄSITLETAVATEST TEEMADEST.....   | 6  |
| 1 PROBLEEM. LAEVAREGISTRITE SÜSTEEM JA REGISTREERIMISE TINGIMUSED.....  | 9  |
| 1.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK.....   | 9  |
| 1.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED.....   | 12 |
| 1.2.1 Senise regulatsiooni parem rakendamine.....   | 12 |
| 1.2.2 Laevade infosüsteemi arendus ja teenuse kvaliteedi parandamine.....   | 13 |
| 1.2.3 Koostöö ja protsesside ühtlustamine asutuste vahel .....  | 13 |
| 1.3 PROBLEEMI REGULATIIVSED LAHENDUSED.....   | 14 |
| 1.3.1 Regulatiivne lahendus nr 1: laevakinnistusraamatu ümberkujundamine ja registripidamise üleandmine Transpordiametile ..... | 15 |
| 1.3.2 Regulatiivne lahendus nr 2: rahvusvahelise registri loomine.....  | 27 |
| 1.3.3 Regulatiivne lahendus nr 3: laevade sisse- ja väljaprahtimine.....  | 32 |
| 1.4 REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID.....                    | 33 |
| 1.5 KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA  | 35 |
| 1.5.1 Muudatus 1: laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmine Transpordiametile.....              | 35 |
| 1.5.2 Muudatus 2: rahvusvahelise registri loomine.....  | 39 |
| 1.5.3 Muudatus 3. Laevade sisse- ja väljaprahtimine.....  | 41 |
| 2 PROBLEEM. LAEVAHÜPOTEK JA REGISTERPANT.....   | 43 |
| 2.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK.....   | 43 |
| 2.1.1 Rahvusvaheline õigus.....   | 43 |
| 2.1.2 Riigisisene õigus.....  | 44 |
| 2.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED.....   | 47 |
| 2.3 PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED.....  | 47 |
| 2.4 Mõjud koormatise liigi muutmisel.....   | 49 |
| 2.4.1 Mõju majandusele.....   | 49 |
| 2.4.2 Mõju elu- ja looduskeskkonnale.....   | 50 |
| 2.4.3 Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele .....   | 50 |
| 2.5 Mõjud, kui ei muudeta koormatise liiki.....   | 50 |
| 4 PROBLEEM. DOKUMENDID JA DOKUMENTIDE VORMINÕUDED.....  | 51 |
| 4.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK.....   | 51 |
| 4.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED.....   | 53 |
| 4.3 PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED.....  | 53 |
| 4.3.1 Dokumentide keelenõuete leevendamine .....  | 54 |
| 4.3.2 Vorminõuete leevendamine .....  | 54 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 4.4   | REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID..... | 55 |
| 4.5   | KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA   | 56 |
| 4.5.1 | Mõju majandusele.....  | 56 |
| 4.5.2 | Mõju riigiasutuste korraldusele .....  | 56 |
| 5     | PROBLEEM. REGISTRITASUD JA RIIGILÕIVUD .....   | 58 |
| 5.1   | LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK.....                                  | 58 |
| 5.2   | PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED.....  | 60 |
| 5.3   | PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED.....   | 60 |
| 5.4   | REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID..... | 63 |
| 5.5   | KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA   | 64 |
| 5.5.1 | Mõju majandusele.....  | 64 |
| 5.5.2 | Mõju riigiasutuste korraldusele .....  | 65 |
| 7     | KÜSIMUSED SEOTUD OSAPOOLTELE .....   | 66 |
| 8     | UURINGUD JA KAASATUD OSAPOOLED .....   | 67 |
| 9     | EDASINE VÄLJATÖÖTAMINE.....  | 68 |

## ÜLEVAADE VTK-S KÄSITLETAVATEST TEEMADEST

Käesolevas VTK-s kirjeldatava probleemi lahendamiseks kirjeldatakse regulatiivseid lahendusi Eesti laevaregistrite süsteemi ja laevade registreerimisele kehtestatud nõuete muutmiseks. Edukate rahvusvaheliste registrite (nii naaberriikide kui ka näiteks Taani ja Norra) eeskujul on Eesti laevaregistriteenuse parendamiseks vaja regulatiivseid lahendusi, sealhulgas:

1. rahvusvaheliselt tuntud mudeli järgi laevaregistrite süsteemi loomine ühe kontaktpunktiga;
2. arusaadav õigusraamistik ja registreerimisprotsessi lihtsustamine.<sup>10</sup>

Kavandavate regulatiivsete muudatuste eesmärgiks on luua arusaadav ja kaasaegne laevaregistrite süsteem ühe kontaktpunktiga, ajakohastada laevade registreerimise õigusraamistikku (sh muuta laevade ostu-müügi, laevahüpoteegi regulatsioone) ning leevendada nõudeid registreerimisprotsessis esitatavatele dokumentidele. Laevaregistrite ümberkorraldamine üksi ei pruugi tuua laevu Eesti lipu alla, samas on teenuse kättesaadavus, digitaliseeritus ja mugavus olulisteks aspektideks, millele reederid tähelepanu pööravad. Registriteenuse mugavus võib saada lipu valimisel määravaks, kui muud tingimused (maksukeskkond, tööõnused) on reederile sobilikud. Laevandusettevõtjate maksusoodustused (tonnaažikord ja meremeeste maksuerisused) vaadatakse üle eraldiseisvalt ning neid käesolevas VTK-s ei käsitleta.

Lisaks regulatiivsetele lahendustele kirjeldatakse VTK-s mitteregulatiivseid lahendusi nagu digitaalsete tööriistade parem rakendamine ja klienditoe tõhustamine, millest saaks registripidaja juhinduda, et registriteenust veelgi parendada. Siiski tuleks arvestada, et mitteregulatiivsete lahenduste rakendamine üksi ei aitaks vajalikke eesmärke saavutada. Regulatiivsete ja mitteregulatiivsete muudatuste ettepanekud ja nende mõjud on jaotatud nelja probleemvaldkonna vahel, millest moodustavad ka käesoleva VTK peamised peatükid (allpool).

### 1) Probleem: laevaregistrite süsteem ja registreerimise tingimused

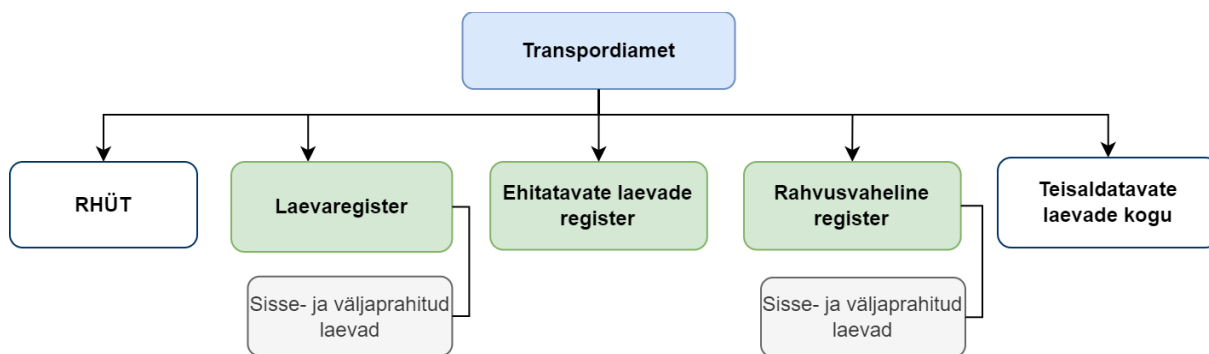
2015. aastal koostatud mereõiguse kodifitseerimise lähteülesandes toodi välja, et laevaregistri pidamine kohtu juures on ebaefektiivne, sest kohtunik või kohtunikuabi tegeleb küll laeva registreerimisega selle laevakinnistusraamatusse kandmise teel, kuid seejuures ei ole ta pädev laeva meresõidukõlblikkuse, meresõiduohutuse ja tehnilistes küsimustes.<sup>11</sup> Arvestades, millise kaalu laeva registreerimise teenusest moodustab laeva tehniline ja meresõiduohutuse pool, siis on loogiline, et laevaregistrit peaks Transpordiamet. Transpordiamet oleks asutusena laevade registreerimise teostamisel ka efektiivsem ja kiirem, kuna siis toimub laevade tehniline kontroll ja registreerimine ühes asutuses, optimeerides seeläbi tööprotsessi. Kuna esimeseks kontaktpunktiks reederi jaoks on Transpordiamet, kes samuti aitab reederit laeva registreerimisega laevakinnistusraamatus, siis tekib olukord, kus sisuliselt vaatab laevade registreerimise dokumente üle nii kohus kui ka Transpordiamet, kuid kanded teeb edastatud dokumentide alusel kohus. Dokumendid vaadatakse seega üle kahe asutuse poolt, mis toob kaasa andmete topelttöötlemise ja ka topelt töökoormuse. Juba täna on laevade ja laevaomanike andmed kantud nii kohtu laevakinnistusraamatu infosüsteemi kui ka laevade infosüsteemi (edaspidi LIS).

<sup>10</sup> KMPG. Eesti laevaregistri teenusedisaini kasutajateekond ja persoonad, lk 23.

<sup>11</sup> I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. Consolato del Mare OÜ, Tallinn: 2015. Kättesaadav aadressil <https://www.just.ee/media/889/download>, lk 83.

Sellest tulenevalt tehakse VTK-s ettepanek kaotada laevakinnistusraamat, viia Transpordiameti alla laevakinnistusraamatu juurde kuuluvad **laevaregister**<sup>12</sup> ning **ehitavate laevade register** (viited *laevaregistrile* käesolevas dokumendis hõlmavad nii *laevaregistrit* kui ka *ehitavate laevade registrit* koos, kui viimasele ei viidata eraldi). Nii Transpordiamet kui ka Justiits- ja Digiministeerium on toetanud kavatsust viia laevaregistrite pidamine Transpordiametisse. Tulenevalt registripidamise üleandmisest Transpordiametisse on vaja muuta kehtivat laevaregistrite süsteemi ja õigusraamistikku. Registrite üleviimiseks vaadatakse üle ja ajakohastatakse laevade tsiviilkäibe kord Eestis, et see vastaks rahvusvahelisele praktikale ning toetaks efektiivset ja läbipaistvat registreerimisprotsessi.

Täiendavalt on kavas moodustada Transpordiameti alla Euroopas üldlevinud laevaregistrite süsteemi järgi uus **rahvusvaheline laevaregister** (edaspidi *rahvusvaheline laevaregister*). Rahvusvaheline register oleks paralleelne register, mis toimiks kõrvuti laevaregistriga.<sup>13</sup> Rahvusvahelise laevaregistri loomist on soovitatud juba 2013. aastal Veeteede Ameti tehtud ettepanekute raames Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamiseks<sup>14</sup> ja mereõiguse kodifitseerimise lähteülesandes.<sup>15</sup>



Joonis 1. Laevaregistrite uus ülesehitus (muudatustega lisanduvad registrid on märgitud rohelisega).

Arvestades registreeritud laevade madalat arvu laevapereta prahitud laevade registrites, on vaja ümber kujundada ka laevapereta prahitud laevade register. Eraldiseisev laevapereta prahitud laevade register kaotatakse, siiski jääb reederitele prahitud laevade registreerimise võimalus laevaregistris ja rahvusvahelises registris.

Juba täna kasutab Transpordiamet digitaliseeritud LIS-i, mis koosneb laevade järelevalve andmekogust, esimesest laevapereta prahitud laevade registrist, teisest laevapereta prahitud laevade registrist ja riigihaldusülesandeid täitvate laevade andmekogust (RHÜT).<sup>16</sup> Laevaregistrite ülesehituse muutmine, sh laevakinnistusraamatust andmete üleviimine LIS-i ja täiendavate süsteemiarenduste tegemine, võimaldaks laevade registreerimise protsessi digitaliseerida ning luua ühtse kontaktpunktiga mugav süsteem kaasaegse teenusdisainiga.

<sup>12</sup> Saab nimetada ka „rahvuslikuks“ või „esimeseks“ laevaregistriks.

<sup>13</sup> Vt J. Clegg (toim. Stephenson Harwood LLP). Shipping Finance: A Practical Handbook, Fourth Edition. Globe Law and Business Ltd: 2018, lk 12.

<sup>14</sup> Veeteede Amet. Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine. Tallinn 2013. Kättesaadav: <https://transpordiamet.ee/media/4369/download>.

<sup>15</sup> I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott, lk 94.

<sup>16</sup> Vt laevade infosüsteemi põhimäärus, [RTI.05.07.2023.327](https://rti.05.07.2023.327).

## **2) Probleem: laevahüpoteek ja registerpant**

Analüüsitakse laevahüpoteegi registreerimise korda ja tehakse ettepanek kohaldada laevahüpoteegile registerpandi sätteid.

## **3) Probleem: dokumentide vorminõuded**

Registreerimisprotsessi lihtsustamiseks ja bürokraatia vähendamiseks tehakse VTK-s ettepanekud laevade registreerimisel nõutavate dokumentide vorminõuete muutmiseks, eesmärgiga vähendada laevaomanike halduskoormust ja bürokraatiat. Oluliseks muudatuseks on notariaalse tõestamise nõude leevendamine ning dokumentide keelenõude kaotamine.

## **4) Probleem: registritasud ja riigilõivud**

Tehakse ettepanekud esmase registreerimistasu ja iga-aastase registritasu sätestamiseks laevaregistris ja rahvusvahelises registris.

Eeldatavasti tuleks kõikide vajalikke regulatsioonide väljatöötamist arvesse võttes kehtestada laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse (LaevaRS)<sup>17</sup> uus terviktekst, kuna registrite ümberkujundamisega tuleb LaevaRS-i sätteid ulatuslikult muuta. Tulenevalt laevade registreerimisega ning koormatise seadmisega seotud asjaõiguslikest muudatustest tuleb lisaks muuta ka laeva asjaõigusseadust (LAÕS),<sup>18</sup> asjaõigusseadust (AÕS),<sup>19</sup> notariaadiseadust (NtS),<sup>20</sup> tsiviilkohtumenetluse seadustikku (TsMS).<sup>21</sup> Koos LaevaRS-iga tuleb muuta ka viiteid laevakinnistusraamatule muudes õigusaktides nagu meresõiduohutuse seadus (MSOS)<sup>22</sup>.

---

<sup>17</sup> [RT I, 17.04.2025, 31.](#)

<sup>18</sup> Kehtiv redaktsioon on jõustunud 01.01.2009, avaldamismärke puudub. Algviide [RT I 1998, 30, 409.](#)

<sup>19</sup> [RT I, 17.03.2023, 58.](#)

<sup>20</sup> [RT I, 04.12.2024, 22.](#)

<sup>21</sup> [RT I, 03.04.2025, 2.](#)

<sup>22</sup> [RT I, 17.04.2025, 29.](#)



# 1 PROBLEEM. LAEVAREGISTRITE SÜSTEEM JA REGISTREERIMISE TINGIMUSED

## 1.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK

LAÕS ning LaevaRS töötati välja 1998. aastal laevaregistrite reformi raames, millega toodi laevaregister Veeteede Ameti juurest kohtu juurde. Seletuskirja kohaselt lähtuti laevaregistrite viimisel Veeteede Ametist kohtu alla eelkõige registri õiguskindluse tagamise eesmärgist. Peamiseks põhjenduseks on välja toodud, et Veeteede Ameti juures peetav laevaregister ei taga piisavat tsiviilõiguslikku õiguskindlust, mistõttu polnud selles registris võimalik laevu finantsasutuste kasuks koormata.<sup>23</sup> Prahitud laevade register oli loodud juba enne 1998. a reformi, seega on praegune süsteem, mis võimaldab prahitud laevu Eesti lipu all registreerida, kehtinud juba enam kui 20 aastat. 2020. aastal loodi küll kahesüsteemne laevapereta prahitud laevade register, kuid Eesti lipu all sõitva laevastiku vähesus<sup>24</sup> näitab, et tehtud seadusemuudatused ei viinud laevanduspaketi seaduseelnõus püstitatud eesmärgini. Laevade registreerimise ja asjaõiguse põhimõtted on seega olnud suuresti samad pikki aastaid, mille tõttu on vajalik süsteem tervikuna sisuliselt üle vaadata.<sup>25</sup>

Läbiviidud uuringute raames on laevaomanikud, uuringute läbivijjad ja muud huvigrupid toonud esile järgmisi probleeme ja takistusi seoses Eesti laevaregistrite teenustega:

1. registreerimine on jaotatud kahe asutuse vahel (v.a prahtimisel) - Transpordiamet ja Tartu Maakohus. Kehtiva LaevaRS ning laevade registreerimise praktika kohaselt tuleb laevaomanikul laeva registreerimiseks eeskätt pöörduda Transpordiameti poole, et saada vajalik esmane teave laeva registreerimiseks, kinnitada laeva registreerimiseks vajalikud dokumendid ja läbida laevaga esmane ülevaatus. Seejärel edastab Transpordiamet või laevaomanik dokumendid kohtule kinnistamiseks. Kohus ei saa pakkuda igapäevast kliendituge laevaomanikele, selle tõttu ning keerukast protsessist lähtuvalt ei vasta laeva registreerimisele kuuluv aeg laevaomanike ootustele;
2. laeva registreerimise tingimused on keerukad ning õigusraamistik ei vasta rahvusvahelisele praktikale. Näiteks laevade kinnistamine on laevaomanike jaoks keerukas protsess. Sealhulgas jääb arusaamatuks prahitud laevade registri süsteem.<sup>26</sup>
3. laevaomanike ring, kellel on õigus oma laev registreerida (sh registreerida omandiõigus ja seada koormatis) on piiratud Eesti ja EMP laevaomanikega. Mitte-EMP laevaomanikel ei ole võimalik laevu koos omandiõiguse ja koormatisega Eestis registreerida, mis võib pärssida laevaregistri konkurentsivõimet;

<sup>23</sup> Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse eelnõu juurde 501 SE. Kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/download/b4c5f114-dfab-3428-90a4-79525e2c4387>

<sup>24</sup> Esimeses laevapereta prahitud registris on 14.04.2025 seisuga registreeritud 9 laeva, teises laevapereta prahitud laevade registris on registreeritud 1 laev. Teises laevapereta prahitud registris on registri loomise hetkest olnud registreeritud kokku kaks laeva, millest üks on tänase seisuga registrist kustutatud. Samal ajal on laevade arv ka esimeses laevapereta prahitud laevade registris aastate jooksul vähenenud. Näiteks ei ole tänase seisuga laevapereta prahitud registris ühtegi kaubalaeva, samas kui reisilaevade arv on jäänud suhteliselt stabiilseks. Alates 2020. aastast tänaseni on üle 500 kogumahutavusega (GT) laevu esimese laevapereta prahitud laevade registrisse lisandunud 11, kuid lahkunud on sama perioodi jooksul 23 laeva.<sup>#</sup> Lahkunud laevade arv ületab juurdetulnud laevade arvu igal aastal, mis näitab negatiivset trendi prahitud laevade registrite atraktiivsuses. Laevapereta prahitud laevade registris on registreeritud sellised laevad, mille algregistrid on Küprosel (8 laeva) ja Soomes (1 laev). Varem on algregistritena kasutatud ka Venemaa, Malta ja Norra registreid, kuid nende algregistritega laevu registris enam ei ole. Mitmed kaubalaevad on prahitud laevade registritest kustutatud ning viidud teiste riikide lippude alla, muuhulgas Malta, Läti ja Belize lippude alla.

<sup>25</sup> I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott, lk 94.

<sup>26</sup> The competitiveness of the Estonian maritime industry. Report. Menon Economics: 45/2023, lk 7.

4. puudub digitaalne integreeritus, mis võimaldaks kiiret ja sujuvat registreerimisprotsessi koos hüpoteekide seadmise võimalusega.<sup>27</sup>

Aastakümnetega on välja kujunenud laevaregistrite süsteemid, mis jagunevad traditsioonilisteks registriteks (suletud registrid), avatud registriteks (ingl *open register*), *offshore*-registriteks ning rahvusvahelisteks registriteks (ingl *international ship register*).<sup>28</sup> Traditsiooniline register on laevaregister, mille puhul nõutakse laeva lipuriigi ja laeva omaniku vahel tugevat tegelikku seost. Tegelik seose nõue tuleneb Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) artiklist 91 ning selle olemasolu tähendab, et riigil on võime teostada oma lipu all sõitvate laevade üle reaalsel järelevalvet.<sup>29</sup> Laevaregistrite vaatest tagab tegeliku seose tihtipeale laevaomaniku ning laeva majandustegevuse seotus lipuriigiga, näiteks, kui laeva käitamine ja sellega seotud majandustegevus oleks kindlaks tehtud määralt juhitud lipuriigi territooriumilt.

Avatud ja *offshore* registrites on tegelik seos laeva ja lipuriigi vahel tihti nõrgem või hoopiski puudub, mille tõttu ei ole lipuriik võimeline tagama registreeritud laevade üle tõhusat järelevalvet ja laevade vastavust rahvusvahelistele ohutus- ja tööstandarditele, sealhulgas pakkuma meremeestele sotsiaalseid tagatisi. Meremeeste õiguste kaitsega tegeleb ülemaailmselt Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsioon (ITF), mille pädevuses on muuhulgas kindlate laevaregistrite kuulutamine mugavuslipu (ingl *flag of convenience*) registriteks, kui lipuriik ei suuda tagada meremeestele standardiseeritud ja õiglaseid palku ning töötingimusi.<sup>30</sup> Mugavuslipu registri riik üldjuhul kehtestab minimaalsed nõuded tööstandarditele, mis võimaldab laevandusettevõtjal võtta tööle odavama tööjõu, maksta minimaalset töötasu ja vähendada muid kulusid, alandades meeskonna elamis- ja töötingimuste taset.<sup>31</sup> EMP riikide laevaregistritest on mugavuslipu registriteks kuulutatud muuhulgas Fääri saarte, Moldova, San Marino, Küprose, Madeira ja Malta laevaregistrid ning rahvusvahelistest registritest Saksamaa rahvusvaheline register (GIS) ning Prantsusmaa rahvusvaheline register (FIS).<sup>32</sup> Mugavuslipu kuulutamise kaudu seab ITF surve alla nii vastava riigi kui ka selle laevaregistri maine rahvusvahelises merenduses. Samuti suurendab see avalikku ja valdkondlikku teadlikkust, et mugavuslipu all sõitvad laevad võivad olla seotud madalamate

<sup>27</sup> KMPG. Eesti laevaregistri teenusedisaini kasutajateekond ja persoonad, lk 17.

<sup>28</sup> Vt J, Clegg (*toim.* Stephenson Harwood LLP). *Shipping Finance: A Practical Handbook*, Fourth Edition. Globe Law and Business Ltd: 2018, lk 9-12.

Traditsioonilises registris registreeritakse laevad, mille omanikud on registri asukohariigi kodanikud või ettevõtjad. Avatud registrites puudub tavaliselt omandiõiguslik või majanduslik side laevaomaniku ja registri asukohariigi vahel. Näiteks on avatud registriteks Küprose, Bahama, Marshalli saarte ja Malta registrid.

*Offshore*-registrid (nt Suurbritannia Bermuda, Gibralteri ja Kaimanisaarte registrid), on loodud riikide meretagustaladeleesmärgiga meelitada laevaomanikke registreerima oma laevu nendes registrites muude riikide avatud registrite asemel. Rahvusvaheline register samaneb oma olemuselt *offshore*-registritega, kuna see luuakse paralleelselt traditsioonilise registriga, et pakkuda laevaomanikele paindlikumaid registreerimistingimusi, säilitades samal ajal riigi lipu ja registri usaldusväärsuse. Rahvusvahelised registrid on suunatud eelkõige sellele, et hoida ära laevade lahkumist traditsioonilistest registritest paindlikemate tingimustega avatud või *offshore*-registritesse.

<sup>29</sup> Vt UNCLOS art 91: "Riik kehtestab laeva oma riikondsusse võtmise, oma territooriumil registreerimise ja oma lipu all sõitmise tingimused. Laeval on selle riigi riikondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Nimetatud riigi ja laeva vahel peab olema tegelik seos." RT II 2005, 16, 48.

<sup>30</sup> Mugavuslipuga on tegemist siis, kui ei ole täidetud UNCLOS-ist tulenev "tegeliku seose" tingimus, st laeva ning riigilipu vahel puudub tegelik seos (nt omandiõigus). Tavaliselt mugavuslipu registrites registreeritud laevade üle ei peeta kõrget ohutusstandardite vastavuskontrolli. Mugavuslipu registre nimekiri avaldatakse Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni poolt. Kättesaadav: <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience/current-registries-listed-focs> (03.12.2024).

<sup>31</sup> <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-convenience>.

<sup>32</sup> *Ibid.*

ohutus-, töö- ja sotsiaalsete standarditega. Siiski on reederitel võimalik mugavuslipu all sõitmisest tulenevate riskide vähendamiseks sõlmida ITF-ga kollektiivlepinguid, mis kehtestavad meremeestele standardiseeritud ja õiglasel palgal ning töötingimused. Kui laeva meeskond on kaetud kollektiivlepinguga, siis ei esine ka reederil praktilisi probleeme mugavuslipu all sõitva laeva opereerimisel, sh sadamakontrollides.

Lisaks ITF-i poolt mugavuslipu registrite väljakuulutamisele koostatakse Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris MoU) raames lipuriikide tulemusnimekirjad. Valge-hall-must nimekiri koostatakse iga-aastaselt, võttes aluseks lipuriigi laevade viimase kolme aasta kõikide sadamariigi kontrollide arvu Paris MoU regioonis. Sadamariigi pädevad asutused kontrollivad eelkõige laevade tehnilist ohutust, meresõidukõlblikkust, kuid ka meremeeste õigusi ja töötingimusi. Kinnipidamiste arv näitab lipuriigi võimekust teostada lipuriigi järelevalvet lipu all sõitvate laevade üle. Näiteks on käesoleva väljatöötamiskavatsuse koostamise hetkel EMP riikidest Läti Pariisi MoU hallis nimekirjas.<sup>33</sup> Lipuriik võib saavutada kõrge tehnilise ohutuse ja vastavuse standardid, mida tunnustavad sadamariigi kontrolli teostavad asutused, kuid samal ajal opereerida registrimudeliga, mida ITF peab meremeeste õigusi ja ülemaailmseid meretöö standardeid kahjustavaks. Malta ja Küpros, mis on tuntud paindlike tingimustega avatud registrite poolest, on Pariisi MoU valges nimekirjas, samas kui nende riikide registrid on kuulutatud ITF poolt mugavuslipu registriteks. Seega vaadatakse registri valikul pigem Pariisi MoU tulemusnimekirju, mis on peamiseks lipuriigi maine näitajaks.

Mitmed Euroopa Liidu riigid on traditsioonilise laevaregistri kõrvale loonud rahvusvahelise laevaregistri, mille eesmärgiks on vähendada laevade lahkumist riigi lipu alt (ingl *flagging-out*) avatud või *offshore* registritesse, kus tingimused on paindlikumad ja soodsamad, ning suunata laevaomanikke registreerima laevu riigi rahvusvahelises laevaregistris. Rahvusvahelises registris saab üldjuhul laeva registreerida sõltumata laevaomaniku kodakondsusest või juriidilise isiku registreerimise asukohast. Need registrid pakuvad laevaomanikele konkurentsivõimelisemaid tingimusi võrreldes rahvuslike registritega, muuhulgas kehtivad rahvusvahelistes registrites registreeritud laevade suhtes tavapäraselt madalamad tasud ja tööjõumaksud, leebemad nõuded laevaperele ja muud soodustused. Vaatamata paindlikumatele tingimustele tagatakse tavapäraselt siiski tegelik seos laeva ja lipuriigi vahel, mis on oluline nii riigi merenduspoliitika kui ka rahvusvahelise maine seisukohalt.<sup>34</sup> Näiteks Taanis ja Norras on loodud kesksed rahvusvahelised ja rahvuslikud registrid, st neid haldab üks asutus (mereadministratsioon).<sup>35</sup> Peale Norra ja Taani on Euroopa Liidu riikidest rahvusvahelise registri kasutusele võtnud muuhulgas ka Prantsusmaa, Saksamaa, Hispaania, Portugal, Itaalia ja Holland. Lisaks on nii Taanis kui ka Norras loodud digitaalsed laevaregidrid „one-stop-shop“ lahendusega. Nii on Taani digitaalses laevaregistris (DSRG) võimalik teha registreerimistoimingud ja vajalikud muudatused täielikult digitaalselt. Tugeva klienditoega DSRG töötab ööpäevaringselt (24/7), pakkudes pidevat tuge nii laeva registreerimisel, väljaprahtimisega seondult ajutisel kustutamisel kui ka laeva registrist kustutamisel.<sup>36</sup>

Eesti laevaregistrite süsteemi muutmise eesmärgiks on soodustada laevade registreerimist Eesti lipu alla. Eesti laevaregistrite süsteemi ja kohalduva õigusraamistiku muutmisel võetakse eeskujuks Põhja-Euroopa, eelkõige Norra ja Taani laevaregistrite süsteemid ning laevade

<sup>33</sup> <https://parismou.org/Statistics%26Current-Lists/white-grey-and-black-list>.

<sup>34</sup> Siiski oleneb tegeliku seose tagamine konkreetse registri tingimustest, sest näiteks on Saksamaa rahvusvaheline laevaregister (German International Ship Registry (GIS)) ja Prantsusmaa rahvusvaheline laevaregister (FIS)) tunnistanud mugavuslipu registriteks. Vt allmärkus 22.

<sup>35</sup> Norra lõi enda rahvusvahelise registri 1988. aastal ning aasta hiljem ka Taani.

<sup>36</sup> <https://www.dma.dk/ship-survey-and-registration/flying-the-danish-flag>.  
<https://www.dma.dk/ship-survey-and-registration/ship-registration-and-fees/digital-ship-registry-1-year-after-start-up->

registreerimisele kohalduvaid sätteid õigusaktides. Mõlema riigi registrid on konkurentsivõimelised,<sup>37</sup> laevade registreerimise kasutajateekond on kergesti hoomatav ja digitaliseeritud ning eeldatavasti sobib nende laevaregistrite süsteem Eesti õigusruumiga. Levinud ja rahvusvaheliselt tunnustatud laevaregistrite süsteemi kasutuselevõtt ning õigusraamistiku kohandamine vastavalt rahvusvahelisele praktikale muudab registreerimisprotsessi arusaadavaks, läbipaistvaks ja atraktiivseks mitte ainult kohalikele, vaid ka välismaa (sh kolmandate riikide) laevaomanikele, kes otsivad konkurentsivõimelisi registreerimistingimusi.

Rahvusvaheliselt atraktiivne register nagu Norra rahvusvaheline register (NIS) või Taani rahvusvaheline register (DIS), on näidanud, et paindlike registreerimistingimuste pakkumine toob riigi lipu alla rohkem laevu. Rahvusvahelise laevaregistri loomise eesmärk on laiendada riigi lipu kandmise õigust välisriikide laevaomanikele, läbi selle suurendada laevade arvu riigi lipu all, Eesti kui lipuriigi nähtavust globaalselt ning soodustada ka välisriikide laevaomanike investeringuid Eestisse.

## 1.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED

### 1.2.1 Senise regulatsiooni parem rakendamine

Kaalutud on probleemi lahendamist senise regulatsiooni parema rakendamisega. Senise regulatsiooni parem rakendamine tähendaks, et laevakinnistusraamat jääks Tartu Maakohtu haldusesse, samal ajal kui esimene ja teine laevapereta prahitud laevade register oleksid Transpordiameti halduses. Senise regulatsiooni rakendamise jätkamine ei ole tuvastatud probleemide tõttu optimaalne lahendus. Kuigi olemasolev protsess on veel tehniliselt ning protseduuriliselt toimiv, ei vasta see enam kaasaegsete protsesside ja kliendikeskse teenuse osutamise nõuetele – laevade registreerimine on jaotatud kahe asutuse vahel ning puudub kaasaegne digitaalne infosüsteem. Lisaks märkis Tartu Maakohtu kinnistusosakond, et laevakinnistusraamat on oma eluea lõpus, mille tõttu on oht, et tänane infosüsteem võib mõne järgmise uuendusega lakata töötamast. Täiendavalt kujutab aegunud tehniline lahendus turvariski. Infosüsteemi kaasajastamine tähendab rohkem kui aasta tööd. Lisaks tehnilistele puudustele on protsessi vaatest laevaomanike tagasiside kohaselt arusaamatu, millise asutusega tuleb suhelda, milliseid dokumente laeva registreerimiseks esitada ning laevakinnistusraamatuga seoses on probleem, et registripidajal ei ole pädevust laevanduses ega põhjalikke teadmisi laevanduse rahvusvahelisest praktikast - ei ole kindlat kohtunikuabi, kes teeks kandeid kinnistusraamatusse. Lisaks on välja toodud, et laeva registreerimisele kuuluv aeg ei vasta laevaomanike ootustele. Kuigi kandeid on võimalik teha korrektsete dokumentide esitamisest alates ühe tööpäeva jooksul, siis eelnev protsess võib võtta ajaliselt nädalaid.

Tõhusam lahendus oleks luua integreeritud, ühe kontaktpunktiga süsteem, kus registritoimingutega seotud protsessid on ühtlustatud, et tagada sujuv ja efektiivne teenus laevaomanikele ja prahtijatele. Ka Justiits- ja Digiministeeriumi seisukoht on olnud, et

---

<sup>37</sup> 2024. aastal oli Norra maailmaskümnendal kohal laevastiku arvu järgi ja Taani 17. kohal.

Review of maritime transport 2024. UNCTAD. Vt: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf)

laevaregistrid peaksid asuma ühes ametkonnas ning selleks oleks kõige sobivam Transpordiamet selle kompetentsi ja ametiülesandeid arvestades.<sup>38</sup>

Esimese ja teise laevapereta prahitud laevade registri osas senise regulatsiooni edaspidine rakendamine ei ole jätkusuutlik, kuna tegemist on lahendusega, mis võimaldab laevad registreerida Eesti lipu alla vaid ajutiselt, samal ajal kui laev on paralleelselt registreeritud muu riigi algregistris. Registriteenus peaks aga võimaldama ka mitte-EMP laevaomanikel oma laevu Eesti registrisse kanda koos laeva omandiõigusega ja koormatisega. Prahitud laevade registreerimise võimalus peaks olema olema laevaregistri ja rahvusvahelise registri juures. Lisaks ei ole kahe prahitud laevade registri süsteem mujal riikides kasutuses, mistõttu on see laevaomanikele võõras lahendus ja selle eelised arusaamatud ega ole täitnud oma eesmärki tuua laevad Eesti registritesse ja lipu alla.

### 1.2.2 Laevade infosüsteemi arendus ja teenuse kvaliteedi parandamine

Erinevaid teenuse kvaliteediga seonduvaid probleeme aitaks eeldatavasti lahendada laevaregistriga tegelevate kohtunikeabide (või ühe kindla töötaja) koolitamine merenduse valdkonnas, et registreerimise protsess oleks sujuvam ja laevaomanikud saaksid vajadusel otse Tartu Maakohtu registriosakonna poole pöörduda, kaasamata seejuures registreerimisprotsessis Transpordiametit. Samuti saaks laevaomanike jaoks välja töötada selged juhendid, võimalusel interaktiivsed õpetused ja muud digitaalsed lahendused (nt registritasude kalkulaator). Siiski ei oleks registriteenusel ühtset kontaktpunkti.

Ka LIS-i arendus on oluline samm registriteenuste kaasajastamisel ja kliendikogemuse parandamisel, kuid see ei lahenda registriteenuse ühtse ja tõhusa halduse probleemi, kui süsteem tuleb liita olemasoleva kohtu süsteemiga või teha eraldi arendus kohtu jaoks. Kui LIS-i arendusega ei kaasne integreerimist kohtu halduses oleva laevakinnistusraamatuga, jääb registriteenuse juhtimine ja informatsiooni kättesaadavus endiselt killustatuks. Näiteks on laevakinnistusraamatu ja laevade kinnistamise kohta teatav info kättesaadav ainult Justiits- ja Digiministeeriumi kodulehel,<sup>39</sup> seega tervikliku info saamiseks laevaregistrite kohta on vaja vaadata nii Transpordiameti<sup>40</sup> kui ka Justiits- ja Digiministeeriumi kodulehte. Euroopa riikide praktikat vaadates on kogu info tavapäraselt koondatud ühele kodulehele. Kohtute infosüsteemi liitmisel LIS-iga või kohtule LIS-i kaudu kannete tegemiseks eraldi ligipääsu loomine võib aga kaasa tuua täiendavaid tehnilisi ja õiguslikke väljakutseid, lisaks täiendavaid rahalisi vahendeid. Esiteks on laevakinnistusraamatut puudutav infosüsteem amortiseerunud ning pelgalt liidestust sellega ei ole võimalik teha. Samas, kui tuua laevakinnistusraamat IT-tehniliselt LIS-i, tekib küsimus, kas võimude lahususe põhimõtte vaatest saab kohturegister üldse asuda täidesaatva asutuse infosüsteemis. Mõistlikum oleks luua "one-stop-shop" lahendus, kus kõik laeva registreerimise ja laevandusega seotud teenused (laevade registreerimine, koormatiste seadmine, dokumendihaldus) oleksid koondatud ühte infosüsteemi – LIS-i.

### 1.2.3 Koostöö ja protsesside ühtlustamine asutuste vahel

Koostöö ühtlustamine Tartu Maakohtu ja Transpordiameti (endise Veeteede Ameti), lisaks ka teiste seotud asutuste vahel on toimunud jooksvalt.<sup>41</sup> Näiteks sõlmiti 2016. aastal

<sup>38</sup> Justiitsministeerium, Mereõiguse revisjoni käigus koostatud väljatöötamise kavatsuste kooskõlastamine (8-2/4174), lk 3.

<sup>39</sup> <https://www.justdigi.ee/kohtud-ja-oigusteenused/registrid/laevakinnistusraamat>.

<sup>40</sup> <https://transpordiamet.ee/laevaregistrid#laevakinnistusraamat>.

<sup>41</sup> Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet (TTJA) annab raadioluba, Maksu- ja Tolliameti kaudu käib erimaksurežiimi taotlemine ning töötajate registreerimine, Politse- ja Piirivalveameti kaudu käbi E-residendiks registreerimine väliskodanikele ning väliskodanikest (va Euroopa Liidu) meremeeste viisade taotlemine, Notarite

Justiitsministeeriumi ja Veeteede Ameti vahel ühiste kavatsuste protokoll, mille eesmärgiks oli viia laevade registreerimise ja kinnistamise protsess üle maksimaalselt digitaalseks, võimaldades sellega kliendil saada kogu laeva registreerimise ja kinnistamise teenus distantsilt ja läbi e-teenuste. Ka 2020. aasta laevanduspaketi väljatöötamisele eelnes nn laevakinnistusraamatu arendamise teekaart ühiste kavatsuste protokollisõlmimine Justiitsministeeriumi, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Veeteede Ameti vahel, et analüüsida laevade kinnistamise ja laevakinnistusraamatu pidamise parendamise võimalusi.

2023. aastal käivitati Transpordiameti ja Tartu Maakohtu kinnistusosakonna koostöös registrikande broneerimise pilootprojekt, mille eesmärk on luua laevaomanikele võimalus Transpordiameti laevade järelevalve üksuse kaudu broneerida aega laevakinnistusraamatu kande tegemiseks. Eelkontroll võimaldab kohtul hinnata dokumentide korrektsust ja anda tagasisidet ning registrikande aja broneering annab laevaomanikele võimaluse planeerida sujuvamalt laeva registreerimisega seonduvaid toiminguid. Pilootprojekt ning nimetatud kavatsused muutsid laevaomaniku vaatest registreerimisprotsessi küll sujuvamaks ning kiiremaks, kuid jätkuvalt on registreerimine jagatud kahe asutuse vahel, mis kliendi vaatest ei mugav ning jätkub andmete topelttöötlemine kahe asutuse poolt.

### 1.3 PROBLEEMI REGULATIIVSED LAHENDUSED

Käesolevas peatükis käsitletakse regulatiivseid lahendusi laevaregistrite ülesehituse muutmiseks. Esimeses alapeatükis 1.3.1 tuuakse välja regulatiivsed lahendused registripidamise üleandmiseks Transpordiametile ja sellest tulenevalt laevakinnistusraamatu ümberkujundamiseks laevaregistriks ja ehitatavate laevade registriks, millega seoses tehakse ettepanekud laevade registreerimisele ja registri pidamisele kohalduvate tingimuste muutmiseks ja kohandamiseks, sh käsitletakse registri õiguskindlust, registritoimingutele kohalduvat menetlust ning registriandmete ülemineku protseduuri.

Teises alapeatükis 1.3.2 tuuakse välja regulatiivsed lahendused Eesti rahvusvahelise laevaregistri loomiseks ning tehakse ettepanekud selliste tingimuste sätestamiseks, mis võimaldavad kanda rahvusvahelisse registrisse laevu, millele see register oleks algregistriks. Rahvusvahelise registriga pakutakse ka välisriikide laevaomanikele, kes asuvad väljaspool EMPd, juurdepääsu teenustele. Selliselt saavad mitte-EMP laevaomanikud, kes soovivad, et nende laevad oleksid mõne Euroopa riigi lipu all, registreerida enda laevad Eesti lipu alla.

Rahvusvahelise ja rahvusliku laevaregistri erinevus seisneks eelkõige laeva registreerimisele esitatavates nõuetes ning registritasude süsteemist. Kehtivat tonnaažikorda ja meremeeste maksuerisuste regulatsiooni saaks rakendada nii rahvusvahelises kui ka rahvuslikus laevaregistris. Samas maksuerisusi ja tonnaažikorda saavad TuMS § 52<sup>1</sup> lg 1 kohaselt rakendada üksnes residendist äriühingud. Seega välismaal registreeritud laevaomanikud maksuerisusi ega tonnaažikorda rakendada kehtiva seaduse järgi ei saaks.

Samuti ei ole laevade mehitamise osas erisusi, mis tähendab, et välismaalastel on lubatud töötada Eesti lipu all sõitvatel merelaevadel vastavalt välismaalaste seaduse (VMS)<sup>42</sup> § 44 lõikest 5 tulenevatele nõuetele, olenemata sellest, kas laev on registreeritud rahvusvahelises või laevaregistris.

---

Koja kaudu käib hüpoteegi seadmine ja vajadusel liputunnistuse saamine ning panga kaudu samuti hüpoteegi seadmine.

<sup>42</sup> [RT I, 07.06.2024, 15.](#)

Alternatiivseks kaalutud lahenduseks oleks viia laevaregister koos ehitatavate laevade registriga Tartu Maakohtust Transpordiameti juurde ning jätta laevapereta prahitud register senisel kujul kehtima. Siiski ei oleks see soovitud lahendus, sest eelnevalt toodud põhjenduste kohaselt ei ole praeguses vormis laevapereta prahitud registri pidamine jätkusuutlik.

Kolmandas alapeatükis 1.3.3 tuuakse välja laevade sisse- ja väljaprahtimise tingimuste muutmise ettepanekud.

### **1.3.1 Regulaatiivne lahendus nr 1: laevakinnistusraamatu ümberkujundamine ja registripidamise üleandmine Transpordiametile**

Laeva registreerimisel eristatakse avalik-õiguslikku ning eraõiguslikku funktsiooni. Avalik-õiguslik registreerimise funktsioon annab laevale riikkondsuse ja lipuriigi kohustuse teostada oma laevade üle tõhusat jurisdiktsiooni ning kontrollida administratiivseid, tehnilisi ja sotsiaalseid aspekte. Eraõigusliku ehk asjaõigusliku funktsiooni juurde kuulub eelkõige omandiõiguse ja koormatiste registreerimine.<sup>43</sup> Praegu kehtiva süsteemi kohaselt täidab laeva avalik-õiguslikku registreerimise funktsiooni Transpordiamet ja osaliselt ka Tartu Maakohus, omandiõigust ja koormatise registreerib Tartu Maakohus laevakinnistusraamatus.

Laevaregistri eesmärk on koondada registrisse laevad, mis on kantud laevakinnistusraamatusse ja mille omanikeks on Eesti kodanikud või juriidilised isikud ja EMP kodanikud või juriidilised isikud nõutavate tingimuste täitmisel. Justiits- ja Digiministeeriumi halduses olev laevakinnistusraamatu alla kuuluvad laevaregister ja ehitatavate laevade register viiakse Transpordiameti alla ning laevakinnistusraamat kehtivas vormis kaotatakse. LaevaRS-i muudatusena tuleb täpsustada, et laevaregistrit hakkab pidama Transpordiamet ja vastutavaks töötlejaks saab Kliimaministeerium. Sellest tulenevalt hakkab nii laeva registreerimise avalik-õiguslikku kui ka eraõiguslikku funktsiooni täitma Transpordiamet ning senine kohtulik register muutub haldusorgani peetavaks haldusregistriks.

Laevakinnistusraamatu üleviimisega kohtu juurest Transpordiametisse tuleb käsitleda põhimõttelist õiguslikku küsimust - kuidas säilitada registri õiguskindlus ning seega laeva omandiõiguse ja koormatiste kohta tehtavate kannete usaldusväärsus. Registri õiguskindluse tähtsusele on viidanud erinevad osapooled, kuid eriti oluline on see finantseerijate ehk pankade jaoks. Eesti Pangaliit tõi oma 16.12.2024. aasta kirjalikus arvamuses välja, et laevaregistri üleviimisega Transpordiametisse ei tohiks laevaregister muutuda sisuliselt liiklusregistri sarnaseks, kus registriandmetel ei ole õiguslikku tähendust.<sup>44</sup>

Käesolevas peatükis käsitletakse ettepanekuid laevaregistri õiguskindluse tagamiseks, ettepanekuid registreerimistingimuste osas, registripidaja vahetusega seotud kaebuste lahendamise korda, laevade sisse- ja väljaprahtimise võimaldamist ning registrite üleminekusätteid.

#### **1.3.1.1 Laevaregistri õiguskindlus ja laevade ostu-müügi rahvusvaheline praktika**

Vastavalt rahvusvahelisele laevade ostu-müügi praktikale sõlmitakse merelaevade müügitehingud tavapäraselt lihtkirjalikult tüüpvormide (nt BIMCO SALEFORM, Nipponsale, Singapore Ship Sale Form)<sup>45</sup> alusel. Lepingule kohalduv õigus sõltub tüüpvormist või

<sup>43</sup> Baatz, Y. (Ed.) Maritime Law (5th ed.). Informa Law from Routledge (2020), lk 94.

<sup>44</sup> Vt liiklusregistri pidamise põhimäärus § 9.

<sup>45</sup> Ka maailmas üldtunnustatud Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (BIMCO) laeva ehitusleping (NEWBUILDCON ehk Standard Newbuilding Contract) viitab kohustuslikele dokumentidele, mida laevaehitaja

pooltevahelisest kokkuleppest, näiteks BIMCO SALEFORM'i sõlmimisel kohaldub müügitehingule Ühendkuningriigi õigus.<sup>46</sup> Sisuliselt on tegemist võlaõigusliku kohustustehinguga, millega pooled lepivad kokku laeva ostu-müügi põhitingimustes. Laeva omandiõigus läheb üle müügikirja (ingl *Bill of Sale*) allkirjastamisega ja laeva üleandmisega, mis on tavaliselt notariaalselt kinnitatud ja legaliseeritud, kuid vorminõue sõltub registreerimise tingimustest lipuriigis. Koos müügikirjaga koostatakse ka laeva üleandmise-vastuvõtmise akt, mis kinnitab laeva valduse üleandmist uuele omanikule. Laeva omandamisel tuginevad laevaomanikud eelkõige registrikandele omaniku kohta, müügikirjale ja ehitustunnistusele (ingl *Builder's Certificate*).<sup>47</sup> Nimetatud dokumendid koos registrikandega moodustavad omandiõiguse ahela, mis ulatub eelmise registri viimase registreeritud omanikuni ning ehitustunnistuse puhul ka tootjani tagasi.

Üldjuhul käsitletakse laevu eri riikides vallasasjadena.<sup>48</sup> Riikide praktika erineb selles osas, kas laeva omandiõigus ja muud õigused on registrikandega seotud või määravad õiguslikke tagajärgi (müügi)lepingu sõlmimine ja valduse üleminek. Valdav on siiski praktika, kus laeva omandiõigus ja muud õigused on seotud (müügi)lepingu sõlmimise ja valduse üleminekul. Norras ja Taanis toimub omandiõiguse üleminek pooltevahelise kokkuleppe alusel, sealjuures on omandiõiguse kande tegemine registrisse seaduses ette nähtud eraldi kohustusena, mis võimaldab kolmandatel isikutel laev heauskselt omandada. Täpsemad sätted on välja toodud allpool.

(1) Norra merekoodeks (NMC)<sup>49</sup>:

*Section 26 Extinguishment of action to void, etc. No objection that a registered title derives from an invalid document can be raised against any person who has registered a right contractually acquired by him from the registered holder of the title, and who acted in good faith when entry in the journal was made. However, such objection can be raised if the document is forged or falsified or is void by reason of minority or was made under duress, cf. Act Relating to Conclusion of Agreements Section 28. If a registered document of title or other document is invalid and this does not appear from the Ship Register, and the invalidity subsequently ceases, no further registration of the right it establishes is necessary because the right is regarded as registered from the moment the invalidity lapsed."*

*Section 27 Priority in the event of errors in registration, etc. If a right is incorrectly noted in the Ship Register or is not noted within 2 weeks of its entry in the journal, a Court can rule that the right shall yield priority to a voluntarily established right registered at a later date. This is subject to the conditions: a) that the acquirer of the subsequently registered right was acting in good faith when that right was entered in the journal, b) that if the priority of his right was yielded, the acquirer would suffer unmerited loss by reason of his reliance upon the Ship Register, and c) that if the priority of the right of the acquirer was yielded, his or her loss would substantially exceed that of the other party, or that it would lead to considerable disorder among rights registered later if the right which was registered, but incorrectly entered, should be allowed priority. If a right is noted in the Ship Register which by mistake was not first entered*

---

peab edastama omanikule seoses laeva üleandmisega. Nendeks on Builder's Certificate, Bill of Sale või muu dokument, mis kinnitab laeva omandiõiguse üleminekut.

<sup>46</sup> Vorminõue sõltub riikide kehtestatud regulatsioonidest.

<sup>47</sup> Laevaehitaja kinnitus, mis sisaldab laeva tehnilisi andmeid ja laevaomaniku andmeid.

<sup>48</sup> Coles, R., Watt, E. Ship Registration: Law and Practice (2nd ed.). Informa Law from Routledge (2009), lk 11.

<sup>49</sup> Norra Merekoodeks, *The Norwegian Maritime Code*, 24 juuni 1994 Nr 39. Kättesaadav: <https://www.sdir.no/siteassets/lover/the-norwegian-maritime-code-no.-39-of-24-june-1994-excerpts.pdf>



*in the journal, such noting also has the effect of an entry in the journal. If a document entered in the journal should subsequently be refused registration, it is, where the application of the priority rules is concerned, to be regarded as never having been entered."*

(2) Taani kaubandusliku mereveo seadus (MSA)<sup>50</sup>:

*Section 37. When a document has been registered in the register of shipping, no challenge to the document's validity shall be made to an acquirer according to registered agreements acting in good faith. The same shall apply for any acquirer according to assignment of a mortgage deed which is a negotiable instrument.*

*Subsection 2. A challenge to such an acquirer acting in good faith that the document is a forgery or counterfeit or that its issue has been procured unlawfully through physical force or threat of immediate use of such, or that the issuer of the document was legally incompetent for the issue shall, however, be retained.*

*Subsection 3. The regulations in subsections 1 and 2 shall not apply to rights which have been transferred from foreign registers pursuant to the regulations in section 15(4).*

Konkreetseid lepinguvorme Norra ja Taani seadustega ei ole ette nähtud. Omandiõigust saab tõendada rahvusvaheliselt tunnustatud dokumentide alusel, mh on nimetatud riikide registripidajale võimalik esitada müügikiri ja ehitustunnistus. Maltal on omandiõiguse tõendamise peamiseks dokumendiks müügikiri, lisaks on samuti seatud kohustus registreerida omandiõiguse üleminek laevaregistris. Küll aga on Kreeka merekoodeksis on kehtestanud, et laeva omandiõiguse üleminekuks tuleb müüja ja ostja vahel sõlmida leping omandi ülemineku kohta, mis tuleb esitada registrile ning omandiõigus laevale tekib registreerimisel (kande tegemisel).<sup>51</sup>

1998. aasta LaevaRS muutmise seaduse eelnõu,<sup>52</sup> millega loodi laevakinnistusraamat, nägi laevade tsiviilkäibe osas ette regulatsiooni, mis on ligilähedane kinnisasjade käibe, selleks, et tagada finantsasutustele kindlus laenu tagatiseks oleva asja käsutamisega seotud tehingute üle. Selline kord kehtib senini ning on reguleeritud LAÕS-is ja AÕS-is. Seaduse eelnõu seletuskirjas toodi välja järgmised põhjendused laevakinnistusraamatu kohtu juurde viimiseks:

1. kohtu juures peetav juriidiline register on rahvusvaheliselt tunnustatud ja aktsepteeritav praktika. Kohtu juures on laevaregister Saksamaal, Šveitsis ja Rootsis;
2. kohtu juures peetavad registrid aitavad üldiselt vähendada riigi kulutusi õigusemõistmisele, kuna sellised registrid tagavad suurema õiguskindluse ja vähendavad õiguslaste vaidluste arvu;
3. LAÕS reguleerib laevade tsiviilkäivet sarnaselt kinnisasjade käibe. Nii, nagu kinnisasjade puhul tekib õigus asja üle alles pärast kande tegemist kinnistusraamatus, toimub ka laevade omandiõiguse üleminek läbi laevakinnistusraamatu, mis on juriidiline register. Kuna kinnisasjade käive tugineb Eestis tugevale kinnistusraamatu süsteemile, on loogiline, et ka laevakinnistusraamat asub kohtu juures, tagades sellega maksimaalse õiguskindluse ja stabiilsuse.

<sup>50</sup> Taani kaubandusliku mereveo seadus (Søloven). Kättesaadav: [https://www.dma.dk/Media/637691898592529989/Merchant%20shipping%20act%20\(consolidated%20act%20on.o.%201505\).pdf](https://www.dma.dk/Media/637691898592529989/Merchant%20shipping%20act%20(consolidated%20act%20on.o.%201505).pdf)

<sup>51</sup> Kreeka merekoodeks (ΚΩΔΙΚΑΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ), art 6. Kättesaadav [siit](#).

<sup>52</sup> Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrise seaduse eelnõu juurde 501 SE.

Seletuskirjast nähtub, et laevakinnistusraamatu loomisel kohtu juurde lähtuti Saksamaa praktikast. Senini on Saksamaal ja Šveitsis säilinud praktika, et laevaregistrid asuvad kohtu juures sarnaselt Eestis kehtivale korrale. Samas ei tundu olevat need registrid laevaomanikele atraktiivsed, näiteks oli Šveitsis 2023. aasta seisuga registreeritud 13 merelaeva (Šveits ei ole ka tuntud mereriigina). Rootsis on kohturegistrist aga loobunud ning laevaregister asub nüüd mereadministratsiooni juures (*Transportstyrelsen*) nagu ka kõikides teistes Põhja-Euroopa riikides ning Küprosel ja Maltal.<sup>53</sup> Rahvusvaheliselt on seega tuntumsüsteem, kus laevaregister asub riigi mereadministratsiooni juures.

1998. aasta seletuskirjas toodi veel välja, et laevakinnistusraamat annab absoluutse kindluse laeva asjaõigusliku seisundi kohta. Kanne kohtulikus registris loob laevade käibele suurema õigusliku selguse ja turvalisuse, kuna õigussubjektide vahelised vaidlused lahendatakse peamiselt registrikande alusel.<sup>54</sup> Sellega ei saa siiski nõustuda, sest rahvusvahelises laevade tsiviilkäibes vaadatakse kogumina nii laevade omandiõigust tõendavaid dokumente kui ka registrikannet. On kaheldav, et välismaine laevaomanik tugineb laevaga tehingute tegemisel ainult registrikandele laevakinnistusraamatus. Tavaliselt vaatavad laevaomanikud ka omandiõigust tõendavaid dokumente. Harju Maakohtu tehtud otsuse põhjal saab järeldada, et laevakinnistusraamatu kanded ei pruugi alati näidata tegelikku laeva asjaõiguslikku seisundit. Otsusega rahuldab kohus hagi, millega nõuti laevakinnistusraamatu kande parandamist ja asja ebaseaduslikust valdusest väljanõudmist. Kohus otsustas kustutada laevakinnistusraamatust senise kande, mille kohaselt oli purjejahi omanik kostja, ja kanda uueks omanikuks hageja. Selle põhjuseks oli asjaolu, et purjejaht oli vaidlusaluste tehingute tegemise ajal kinnistamata (oli kantud Transpordiameti väikelaeva registrisse) ning vallasasja omandi vahetamiseks piisas vabas vormis tehingust. Kohus selgitas välja, et kostja ei ole purjejahi omanik, vaid omanik on hageja. Seega, laevakinnistusraamatusse kandmine toimus ebaõigete andmete alusel ning kanne tuli kohtuotsuse kohaselt parandada.<sup>55</sup>

Eestis on olemas ka teisi õiguskindlaid registreid, mis ei ole kohtu juures, näiteks tööstusomandi register<sup>56</sup> ja väärtpaberite register.<sup>57</sup> Lisaks on hiljuti jõustunud äriseadustiku muudatused seoses äriregistri juures peetava osanike nimekirja õiguskindlusega, mis on küll Tartu Maakohtu juures, kuid regulatsioon.<sup>58</sup> Seega saa väita, et ainult kohtu juures peetav register on õiguskindel.

Laevaregistri õiguskindluse tagavad LAÕS §-dest 5–8 tulenevate eelduste täitmine ja lisaks registripidaja sõltumatuse tagamine. Registri õiguskindluse tagamise eeldused võiksid seega olla järgmised:

- 1) registri andmete usaldatavus;
- 2) registri(kannete) õigsuse eeldamine;
- 3) registri avalikkus;
- 4) registripidaja sõltumatuse tagamise nõuded.

Järgnevalt analüüsitakse, kuivõrd on võimalik tagada eespool nimetatud õiguskindluse eelduste täitmine laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleviimise korral Transpordiameti

<sup>53</sup> Näiteks Taanis – Danish Maritime Authority, Küprosel – Cyprus Department of Merchant Shipping.

<sup>54</sup> Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse eelnõu juurde 501 SE.

<sup>55</sup> Harju Maakohtu 30. oktoobri 2015. a otsus nr 2-15-4739.

<sup>56</sup> Tööstusomandi õiguskorralduse aluste seadus RT I, 06.01.2023, 37.

<sup>57</sup> Väärtpaberite registri pidamise seadus § 9. RT I, 21.06.2024, 54.

<sup>58</sup> Seletuskiri äriseadustiku, tõestamiseseaduse ja notari tasu seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde (24.10.2019). Kättesaadav: <https://eelnou.valitsus.ee/main/mount/docList/46febb29-4ba2-44b3-8fd9-259c5648cabd>.

haldusalasse. Õiguskindluse analüüsile eelnevalt käsitletakse VTK-s parema ülevaate saamiseks laevade ostu-müügi rahvusvaheline praktika.

#### **1.3.1.1.1 Registri andmete usaldatavus ja registri õigsuse eeldamine**

Laevakinnistusraamatu ümberkujundamisega ja registripidamise üleandmisega Transpordiametisse muutub registri olemus. Kuid laevaregistri andmete usaldusväärsus ja registri õiguskindlus ei sõltu otseselt sellest, kas registrit peab kohus või muu asutus, vaid registri pidamise korrast ja regulatsioonidest, mis tagavad registrikannete usaldusväärsuse.

Laevakinnistusraamatu õiguskindlus tuleneb järgmistest regulatsioonidest: LAÕS § 7 ning § 9, AÕS § 56, kinnistusraamatu seadusest. Täpsemalt sätestab LAÕS § 7, et isiku suhtes, kes on õigustoimingu kaudu heauskselt omandanud laeva, laevahüpoteegi, õiguse laevahüpoteegile või kasutusvalduse laevale, loetakse laevakinnistusraamatu sisu, niivõrd kui viimane puudutab neid õigusi, õigeks. Õiguskindluse tagab ka kande konstitutiivne ehk õigustloov tähendus – kehtiva seaduse kohaselt toimub laeva omandiõiguse üleminek asjaõiguslepingu ja laevakinnistusraamatu kande alusel (LAÕS § 9). Mittekonstitutiivne ehk deklaratiivne kanne seevastu eeldab omandi ülemineku jaoks üksnes kohustus- ja käsutustehingu olemasolu.<sup>59</sup> Laevakinnistusraamatu ümberkujundamisel tuleb kaaluda, kas jätkata LAÕS § 9 kohaldamist laevaregistri või muuta sätet nii, et registrikanded muutuksid deklaratiivseteks. See tähendaks ka sisuliselt, et laevade tsiviilkäive sarnaseks rohkem vallasasjade käibele kui kinnisasjade käibele, mis kehtib praegu.

Kannete deklaratiivsus ning konstitutiivsus ei määra registri õiguskindlust. Õiguskindluse määravad eelkõige registri andmete usaldatavus ja andmete õigsuse eeldamine, sealhulgas on oluline *bona fide* (heas usus) õiguste omandamine registrikannete alusel. Nii konstitutiivsele kui ka deklaratiivsele kandle tuginedes saab omandada heauskselt õigusi ja neid õigusi ka kaotada.<sup>60</sup> Õigustloovaid ehk konstitutiivseid kandeid saaks teha ka Transpordiamet, kuid sellisel juhul vajab täiendavat analüüsi, millises vormis peaks olema omandiõiguse ülemineku tehing ning laevade registreerimise protsess.<sup>61</sup> Eeldatavasti peaks sellisel juhul säilima omandiõiguse ülemineku lepingu notariaalselt tõestatud vorm ja notariil peaks olema õigus teha kandeid laevaregistrisse. See tähendaks, et registripidajal peaks olema vähemalt minimaalne juriidiline haridus või muu kvalifikatsioon, mis võimaldaks tal hinnata notariaalse tehingu õiguspärasust. Kokkuvõtvalt ei ole õigustloovate kannetega jätkamine mõistlik, kui eesmärgiks on registreerimise protsessi lihtsustamine.

Eesti väärtpaberite keskregistri seaduse eelnõu seletuskirjas on märgitud, et väärtpaberite keskregistri puhul on väärtpaberikontol olevate andmete kaitse seisukohalt peamiseks põhimõtteks avalik positiivne ja negatiivne usaldatavus. Positiivse avaliku usalduse all mõeldakse, et heauskne isik on õigustatud usaldama väärtpaberikontole kantud andmete õigsust. Negatiivse avaliku usaldatavuse all mõeldakse seda, et heauskne isik võib usaldada, et väärtpaberikontole kandmata õigusi ei ole olemas. /.../ Oluline on siinjuures samuti tingimus, et õigused registrisse kantud väärtpaberitele loetakse kolmandate isikute suhtes kehtivaks väärtpaberite kandmisest registrisse. Viimane tingimus omandi (ka heauskse omandi) tekkimisel õigusele on, et kanne peab olema tehtud vastavalt seadusele ning seadusega

<sup>59</sup> Kelli, T. Kalmet jt. Tööstusomandi seadustiku eelnõu ja seletuskirja esialgne lähtematerjal. Versioon: 3.03.2013, lk 96

<sup>60</sup> Ühinguõiguse revisjon, lk 344

<sup>61</sup> Nt patendiseaduse (vt § 5 lg 2) kohaselt on patendiõiguse kanne konstitutiivne, samas on registripidajaks täidesaatsvat võimu teostav patendiamet, mitte kohus.

kehtestatud korrale. Kui tekib kollisioon registrikande ja tegelike asjaolude vahel, milledest üks on kantud registrisse, kuid teine ei ole, on eelisõigus õigusel, mis on kantud registrisse.<sup>62</sup> Eesti õiguskirjanduses peetakse tööstusomandi registrite usaldusväärsust kõrgemaks kui nt liiklusregistri oma. Seda põhjusel, et ehkki tööstusomandi õiguste üleminek ei ole seotud registrikandega, näevad seadused ette, et omandaja saab õigusi kasutama hakata alles pärast kande muutmist.<sup>63</sup>

**Laevade tsiviilkäibe kiirendamiseks, registripidamise lihtsustamiseks, lähtuvalt eelpool väljatoodud rahvusvahelisest praktikast ning väärtpaberite keskregistri näitest on mõistlik, et laevaregistri omandiõiguse kanded oleksid mittekonstitutiivsed.** See tagaks sujuvama ja paindlikuma omandiõiguse ülemineku protsessi laevaomanikele. Mittekonstitutiivne register aitab lisaks vältida olukorda, kus omandiõigus sõltub registripidaja toimingutest ja võimalike viivituste tõttu võib tekkida õiguslik selgusetus.<sup>64</sup> Lisaks oleks valduse üleandmise õiguslik pool sarnane paljude tuntud mereriikide praktikaga, sealhulgas Norra ja Taani mudeliga, kus registrikanded on deklaratiivsed. Sellest tulenevalt tekiks omand laevale kokkuleppe sõlmimisega omandi ülemineku kohta ja valduse üleandmisega vastavalt vallasomandi tekkimise regulatsioonile (AÕS § 92 lg 1).

Sarnase muudatuse oma regulatsioonides on 2023. aastal teinud Leedu. Leedus käsitleti varem laevu kinnisasjadena, mida peeti oluliseks takistuseks merelaevade registreerimise edendamisel Leedu registrisse. Pärast muudatuste jõustumist käsitletakse laevu vallasasjadena. Seaduse eelnõu seletuskirjas põhjendatakse muudatust vajadusega viia õiguslik kord kooskõlla rahvusvahelise laevanduspraktikaga. Nii on ühe põhjendusena selgitatud, et Leedu õiguse kohaldamine laeva omandiõiguse tekkimisele ja üleminekule ei vasta rahvusvahelisele laevanduspraktikale, kus tavapäraselt kohaldatakse Ühendkuningriigi õigust ning laevade müügilepingud sõlmitakse vastavalt tüüpvormidele. Täiendavalt on seletuskirjas välja toodud, et laeva käsitlemisel kinnisasjana on raskendavaks asjaoluks lepingu notariaalse vormi nõue, mille tõttu ei ole võimalik tehingute sõlmimine välismaal. Leedu endise seadusandluse kohaselt tuli laeva müügilepingu notariaalseks kinnitamiseks müügitehingu osapooltel ilmuda füüsiliselt notari juurde ning notariaalne kinnitamine pidi olema leedukeelne.<sup>65</sup>

Riigikohus on oma lahendis märkinud, et “ainult seadusega lubatavatel kannetel on kannetele ette nähtud tähendus, st nende õigsust AÕS § 56 alusel eeldatakse ja neile andmete tuginedes on võimalik õigus heauskselt omandada AÕS § 56<sup>1</sup> alusel. Lubamatu kanne on ebaõige ja see tuleb parandada. Kandest tuleneva eksliku mulje ja hilisemate realiseerimiskulude vältimiseks tuleb lubamatu sisuga õiguste kinnistusraamatusse kandmist kandemenetluses takistada.”<sup>66</sup> Lahendist tulenevalt tuleb LaevaRS-i muutmisel sätestada, et omandiõiguse ning koormatise kandel on õiguslik tähendus ja nende õigsust eeldatakse. Lisaks tuleb registripidajale anda selge õigus kande tegemisest põhjendatult keelduda, et takistada ebaõigete andmete kandmist laevaregistrisse. Seda näiteks juhul, kui registripidaja on tuvastanud, et dokumendid on ekslikud või ei ole dokumentide allkirjastajal vastavaid õigusi.

<sup>62</sup> Eesti väärtpaberite keskregistri seaduse eelnõu, 22.09.1999, registreerimise õiguslikud tagajärjed (§9), kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/download/c4c20997-506c-3a5a-98bd-cae93965de6d>

<sup>63</sup> Kelli, T. Kalmet jt. Tööstusomandi seadustiku eelnõu ja seletuskirja esialgne lähtema terjal. Versioon: 3.03.2013, lk 96

<sup>64</sup> Eelkõige tekib selgusest siis, kui müügitehing on sõlmitud, kuid kanne ei ole registrisse tehtud, mille tagajärjel tekib nõ ooteaeg, mis võib takistada muude toimingute tegemist laevaga.

<sup>65</sup> Leedu seadusemuudatuse seletuskiri. Kättesaadav: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAK/c32752d0715011ed8a47de53ff967b64?jfwid=186o6gvdxw>

<sup>66</sup> RKTkm nr 3-2-1-84-12, p 12

Laevaregistri õiguskindluse tagamiseks tuleb luua eeldused AÕS § 95 lg 5 kohaldamiseks, mis näeb ette, et registrisse kantavad andmed peavad olema õiged (registrisse kantud andmed peavad kajastama tegelikku õiguslikku olukorda) ning kolmandad isikud peavad saada laeva omandiõiguse ja koormatiste kohta usaldusväärseid andmeid, sealhulgas peavad heausksed kolmandad isikud saada tugineda registri andmetele laevade omandamisel või muu tehingu või toimingute tegemisel.<sup>67</sup> Näiteks näeb väärtpaberite registri pidamise seadus (EVKS)<sup>68</sup> § 9 lg 1 ette, et õigus registrisse kantud väärtpaberitele loetakse kolmandate isikute suhtes kehtivaks üksnes juhul, kui õigus on kantud registrisse, sama sätte lõige 2 võimaldab väärtpaberite heauskset omandamist tuginedes registrikandele (väärtpaberite keskregister on mittekonstitutiivne). Sama võiks kehtida ka laevaregistri suhtes, mis annaks registrile positiivse avaliku usaldatavuse, mis tähendab, et omandiõigus tekib endiselt omandi üleandmise kokkuleppe alusel, kuid kanne registrisse loob eeldused omandaja õiguste realiseerimisel ja võimaldab heauskset omandamist registriandmetele tuginedes.<sup>69</sup> Norra ning Taani regulatsioonide näitel oleks ka oluline sätestada erand, mille kohaselt oleks võimalus vaidlustada heauskset omandamist, kui tuvastatakse, et dokumendid, mille alusel oli tehtud registrikanne, on võltsitud, või esinevad muud asjaolud tehingu tühistamiseks näiteks tsiviilseadustiku üldosa seaduse (TsÜS)<sup>70</sup> alusel.

Registri andmete usaldatavus sõltub ka laeva registreerimiseks nõutavate dokumentide õiguspärasusest ja nende dokumentide õiguspärasuse kinnitamiseks tehtud kontrollist kolmanda isiku poolt, kelleks saab olla näiteks notar või registripidaja. Laevakinnistusraamatu omandiõiguse kande õigsuse tagab eelkõige notariaalselt tõestatud kokkulepe laeva omandi ülemineku kohta (käsutusleping), mis on nõutud LAÕS § 9 kohaselt. Notariaalse tõestamisega tuvastatakse muuhulgas kokkuleppe sõlminud isikud, seega tagatakse notaritoimingu abil omandiõiguse õigsus, mille tõttu on võimalike kuritarvituste oht väike. Laevade käibe kiiruse ja tehingute paindlikkuse tagamiseks oleks aga põhjendatud notariaalse tõestamise vorminõude kaotamine, mida käsitletakse põhjalikumalt peatükis 3.

LAÕS § 9 ei tunnista formaalselt laeva registreerimise alusena müügikirja ega ehitustunnistust, mis on raskendavaks asjaoluks laevade registreerimise ja kustutamise puhul Eesti isiku ja välismaise tehingupartneri vahelise laeva ostu-müügi tehingu juures.<sup>71</sup> Müügikirja või muu sarnase dokumendi ja ehitustunnistuse aktsepteerimine võimaldaks Transpordiametil kontrollida laeva omandiõiguse ahelat vähemalt viimase omanikuni ning tootjani, kui laev on olnud eelnevalt registreeritud välisriigi laevaregistris. Müügi korral peavad laeva registreerimiseks nõutavas laeva eelmisest registrist kustutamise tunnistuses märgitud viimane registreeritud omanik ja müügikirjas nimetatud müüja olema omavahel kooskõlas. Merelaevadele omistatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) registrinumber, mis jääb muutumatuks kogu laeva eluea jooksul, aitab seejuures kaasa laeva identifitseerimisele ja jälgitavusele.

Laevaregistri andmete ning nendes tehtavate muudatuste dokumenteerimine peab olema sisuliselt korrektne, täpne ja usaldusväärne. Heauskse omandamise põhimõtte rakendamiseks on seega põhjendatud sätestada omandiõigust tõendavate dokumentide notariaalse kinnitamise nõue või luua alternatiivne kontrollimehhanism, mis tagab registrisse kantavate andmete

<sup>67</sup> RKO nr 3-1-1-103-16, p 27

<sup>68</sup> RT I, 11.10.2024, 17

<sup>69</sup> Koll, K jt. Osaühingu osanike nimekirja õiguslik tähendus ja selle pidamine. Justiitsministeerium (2011), lk 4. Kättesaadav: <https://www.justdigi.ee/media/465/download>.

<sup>70</sup> RT I, 31.12.2024, 48.

<sup>71</sup> I. Kaunis, H. Lindpere, Aott., lk 91.

õigsuse kontrollimise.<sup>72</sup> Näiteks Taanis korraldatakse iga-aastaselt juhuslikke kontrolle, et veenduda, kas registreeritud laevade mitte-Taani laevaomanikud vastavad jätkuvalt nõuetele. Kontrolli käigus hinnatakse, kas algselt esitatud teave on endiselt kehtiv ja kas jätkuvalt on täidetud muud nõuded. Sarnase kontrollmehhanismi saaks ette näha ka Eesti laevaregistrite juures, eelkõige välisriikide laevaomanike suhtes.

Transpordiametil tuleb andmete õigsuse tagamiseks laeva registreerimisel esitatavad dokumendid sisuliselt läbi vaadata, sh veenduda nende õiguspärasuses (tuvastada omandiõigus), kontrollida vorminõudeid ja tehingute kehtivust. Transpordiametil tuleb seega tagada, et laeva registreerimiseks esitatavad dokumendid vastaksid õigusaktidega kehtestatud nõuetele ning need registreeritakse sisuliselt õigesti ja dokumenteeritakse LIS-is. Need nõuded tuleb eraldi sätestada LaevaRS-is ja laevaregistrite pidamise korras.

#### **1.3.1.1.2 Registri avalikkus ja registripidaja sõltumatus**

Nii laevakinnistusraamat, esimene kui ka teine laevapereta prahitud laevade register on LaevaRS kohaselt avalikud (§ 90). LaevaRS-i regulatsioon tuleb kavandada nii, et ka laevaregister oleks avalik, sh peavad olema avalikud andmed registreeritud laeva, omandiõiguse ja koormatise kohta.

1998. aastal laevaregistri viimisel kohtu juurde leiti, et laevaregistri (laevakinnistusraamatu) jätmine Veeteede Ameti juurde oleks vastuolus võimude lahususe printsiibiga: “Veeteede Amet teostab praegu ja ka edaspidi avalik-õiguslikku kontrolli laevade üle. Kui jätta Veeteede Ametile kontroll ka laevade tsiviilõigusliku seisundi üle, siis alluks Eesti laevaomanik täielikult Veeteede Ameti kontrollile, mis ei ole kahtlemata soovitatav.”<sup>73</sup> Seega tuleb laevaregistri viimisel Transpordiameti juurde võimude lahususe ja sõltumatuse tagamiseks arvestada.

Õiguskirjanduses on võimude lahusust käsitletud järgnevalt: “Sõltumatuse nõudel on kaks aspekti. Esimene, väline aspekt eeldab, et asjaomane instants täidab oma ülesandeid täiesti iseseisvalt, ilma mis tahes hierarhilise või alluvussuhteta ja saamata kelleltki korraldusi või juhiseid, ning on seega kaitstud väljastpoolt tuleva sekkumise või surve eest, mis võiks ohtu seada selle liikmete poolt neile lahendada antud vaidlustes otsuse tegemise sõltumatuse. Teine, sisemine aspekt on seotud erapooletuse mõistega ja selle eesmärk on võrdse distantsi säilitamine menetlusosaliste ja nende vastavate huvide vahel menetluse eset arvestades. See aspekt eeldab objektiivsust ja huvi puudumist seoses vaidluse tulemusega, välja arvatud õigusnormide range kohaldamine.”<sup>74</sup>

Eeltoodud seisukohtade põhjal on selge, et registripidamise üleandmine Transpordiametile toob kaasa vajaduse tagada registripidaja sõltumatus nii väliselt kui ka sisemiselt. See tähendab, et registripidamise funktsioon ei tohi alluda registri vastutava töötleja ehk Kliimaministeeriumi sellistele korraldustele või juhistele, mille tagajärjena võib küsitavaks osutada registri objektiivne ja erapooletu toimimine. Sealhulgas ei tohi registripidamine olla mõjutatud poliitilistest suunistest ning prioriteetidest. Mõjutatud ei tohi olla laevade registrisse kandmise ega kustutamise seotud otsused ning muud registrikannetega seotud otsused.

Täiendavalt tuleb käsitleda küsimust, kas Transpordiameti registriteenus ning järelevalvefunktsioon tuleb hoida võimude lahususe põhimõtte ja registripidaja sõltumatuse tagamiseks eraldi. Kui sama asutus, mis kontrollib laeva tehnilist seisukorda ja ohutust (järelevalve funktsioon), teeb ka otsuseid laeva omandiõiguse ning koormatiste registrisse

<sup>72</sup> Seletuskiri ärisea dustiku, tõestamis seaduse ja notari ta su seaduse muutmise seaduse eelnõu juurde, lk 6.

<sup>73</sup> Seletuskiri laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse eelnõu juurde 501 SE, lk 4.

<sup>74</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. § 146 p 28. Kättesaadav: <https://pohiseadus.ee/sisu/3630>.

kandmise või kustutamise kohta (registripidaja funktsioon), tekib oht, et järelevalvealased kaalutlused või surve võiksid mõjutada kannete objektiivsust ja õiguspärasust. See tekitab küsimuse, kas registripidamine tuleb korraldada nii, et registritoimingute tegemine toimuks laevade järelevalvest eraldi. Praktikast tähendab see, et Transpordiameti registripidaja üksuse ja laevade järelevalveüksuse vahele tuleb luua selged administratiivsed piirid – laevaregistri pidamine peaks kuuluma eraldiseisva üksuse alla, mille ametnike otsustusõigus ei sõltu järelevalvefunktsioonist. Oluline on kannete tegemise otsustamise eest vastutava ametniku sõltumatus registriosakonna juhi ja Transpordiameti juhustest, st et nimetatud ametnik peab tegutsema sõltumatult.<sup>75</sup>

### 1.3.1.2 Registreerimise nõuded laevaregistris

Laevade registreerimise ja kustutamise kord tuleks hoida võimalikult sarnane kehtivale korrale, arvestades asjaõiguslikke muudatusi.

#### *Laevaomanik, prahtija ja vastutav isik*

Riik peab tagama, et tema registrisse kantud laevad vastavad rahvusvaheliselt kehtivatele nõuetele ja standarditele. Laevaregistrisse kantud laevad kannavad Eesti riigilippu, seega on riigil kohustus tagada nende laevade meresõidukõlblikkus ning vastavus muudele rahvusvahelistele nõuetele. Lisaks saab riik pakkuda riigilipu all sõitvatele laevaomanikele maksusoodustusi (nt tonnaažikord), toetamaks nende rahvusvahelist konkurentsivõimet.

Kehtiva seaduse kohaselt kannab riigilippu laev, mille omanik või prahtija on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik (LaevaRS § 1). LaevaRS § 2 lg 1 kohaselt võib Eesti riigilippu kanda laev, mille omanik või prahtija on Eesti kodanik või Eestis registreeritud eraõiguslik juriidiline isik. Samuti kaasomandis olev laev, kui suurem osa laevast kuulub Eesti kodanikule või Eestis registreeritud eraõiguslikule juriidilisele isikule (LaevaRS § 2 lg 2). Õigus kanda Eesti riigilippu laieneb LaevaRS § 2 lg 2<sup>1</sup> kohaselt ka EMP lepinguriigi kodanikule ja lepinguriigi õiguse järgi registreeritud eraõiguslikule juriidilisele isikule, kelle asukoht ning tegevuskoht on lepinguriigis, tingimusel, et tal on Eestis tegevuskoht (tegevuskohaks ei loeta laeva ennast) või Eestis tegevuskohta omav vastutav isik.<sup>76</sup>

LaevaRS § 4<sup>2</sup> lg 3 sätestab, et laevakinnistusraamatusse või laevapereta prahitud laevade registrisse kantud laeval peab olema vastutav isik. Vastutav isik on reeder, kellele on väljastatud vastavuse tunnistus (ingl k *document of compliance* ehk DOC) vastavalt rahvusvahelistele nõuetele. Vastutav isik vastutab Eestis laevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ning vastab meresõiduohutuse seaduse mõistes reederile kehtestatud nõuetele (LaevaRS § 4<sup>2</sup> lg 1). Sõltumata laeva suurusest tegeleb vastutav isik laeva igapäevase käigus hoidmise ja haldamisega. Sama sätte lõige 6 sätestab, et kui laevakinnistusraamatusse kantud laeva omanikul ei ole Eestis elukohta või tegevuskohta, peab laeva vastutaval isikul olema Eestis tegevuskoht. Seaduses kehtestatud vastutava isiku määratlus on piisavalt lai ning jääb kohalduma ka laevaregistri puhul.

Tingimused seoses kohustuse ja õigusega kanda Eesti riigilippu jäävad võrreldes kehtiva seadusega laevaregistri puhul samaks, see tähendab, et isikute ringi ei laiendata. Tugevama tegeliku seose loomiseks laeva ning lipuriigi vahel on kavas muuta vastutava isiku nõuet mõnevõrra rangemaks. Vastavalt muudatusele peaks laevaregistrisse kantud laeval olema Eesti asukohaga vastutav isik. TsÜS § 29 lg 1<sup>1</sup> kohaselt on eraõigusliku juriidilise isiku asukoht

<sup>75</sup> Äriõiguse revisjon, lk 263–264.

<sup>76</sup> Vastutav isik on isik, kes vastutab Eestis laevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ning kes vastab meresõiduohutuse seaduse mõistes reederile kehtestatud nõuetele.

ühingulepinguga või põhikirjaga määratud koht Eestis, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Välisriigi asukohaga vastutava isiku (laeva tehnilise haldamisega tegelev ettevõtte) saaks kasutada Eestis pakutavat E-residentsuse võimalust ning luua äriühingu Eestisse. Asutatud äriühing peaks seejärel taotlema vastavustunnistust (DOC). E-residentsuse kaudu Eestis registreeritud vastutavad isikud võivad tuua lisandväärtust Eesti majandusele ja merendussektorile.

EMP lepinguriigi kodanikule ja lepinguriigi õiguse järgi registreeritud eraõiguslikule juriidilisele isikule jääb tingimus võrreldes kehtiva seadusega samaks – kui laevaomanik on nimetatud isik, siis peab tal olema Eestis tegevuskoht või Eestis tegevuskohta omav vastutav isik.

### ***Laevale seatavad tingimused***

Kehtiva LaevaRS § 31 kohaselt kantakse laevaregistrisse merelaev, mis LaevaRS § 1 või 2 järgi peab kandma või võib kanda Eesti riigilippu ning mille üldpikkus on vähemalt 12 meetrit. Samuti kantakse laevaregistrisse vähemalt 12-meetrise üldpikkusega siseveelaev, mille omanik on füüsiline isik elukohaga Eestis või Eestis registreeritud eraõiguslik juriidiline isik või Eestis asutatud avalik-õiguslik juriidiline isik. Purjejahtlaev või kaater tuleb kanda laevaregistrisse, kui tema üldpikkus on vähemalt 24 meetrit. Omaniku soovil võib registrisse kanda ka 12-meetrist lühemat merelaeva või siseveelaeva. Laevaregistrisse kantavatele laevadele jäävad tingimused võrreldes kehtiva õigusega samaks.

Kehtiv LaevaRS näeb Transpordiametile õiguse keelduda laeva registreerimisest esimeses ja teises laevapereta prahitud laevade registris LaevaRS § 91 lg-s 2 sätestatud juhtudel. Muuhulgas on Transpordiametil õigus laeva registreerimisest keelduda, kui laev ei läbi LaevaRS § 92<sup>1</sup> kohast tehnilist lisaülevaatust. Reisi- ja kaubalaevade ning teiste laevade puhul tehakse täielik või osaline lisaülevaatust enne laeva Eestis registreerimist meresõiduohutuse seaduse<sup>77</sup> (MSOS) § 13 lg 2 p 3 ja lg 4 p 6 kohaselt.

Transpordiamet on välja toonud, et alates 2020. aastast on laevade tehniline seisukord aastatega halvenenud. Õigus laeva registreerimisest keelduda tuleb ette näha ka laevaregistris registreerimise korral, kuid keeldumise alused tuleb sätestada avatud loeteluna, et registripidajale oleks ette nähtud kaalutlusõigus otsustamiseks laeva registreerimisest keeldumise üle ka muudel põhjendatud juhtudel. Näiteks, kui laev on varasemalt olnud registreeritud riigis, mis on Pariisi MoU mustas nimekirjas või on tegemist vanema laevaga, mille puhul võib eeldada, et laev läbib tehnilise ülevaatuse, kuid siiski võib selline laev Transpordiameti põhjendatud arvamusel ja riske arvestades ohustada meresõiduohutust või merekeskkonda ning seeläbi kahjustada Eesti kui lipuriigi mainet. Kinnine loetelu võib raskendada registripidajal reageerimast uutele või ettenägematutele riskidele, mis võivad kahjustada nii Eesti lipu all registreeritud laevastiku kvaliteeti kui ka lipuriigi mainet.

Alternatiivselt on kaalutud ka laeva vanuse piirmäära sätestamist, mille vajadus on reeglina tingitud sellest, et vanade laevadega suureneb ka risk laevade kinnipidamiseks, mis omakorda kahjustab registri mainet. Taani ja Norra laevaregistrid ei ole laevade vanusele piirmäära seadnud.

---

<sup>77</sup> RT I, 11.12.2024, 13.



Õigust rakendades tuleb registripidajal juhinduda Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest (EÜ) nr 789/2004,<sup>78</sup> mis seab tingimused EMP ja EL riikide registrites registreeritud laevade ümberregistreerimiseks.

### 1.3.1.3 Kohalduv menetluse liik ja kaebuste lahendamine

Praegu teeb Tartu Maakohus laevakinnistusraamatu kandeid kohtulikus hagita menetluses, mida reguleerivad (lisaks LaevaRS-le) ka kinnistusraamatuseadus (KRS)<sup>79</sup> ja tsiviilkohtumenetluse seadustik (TsMS)<sup>80</sup>.

Riigikohus on leidnud, et registrimenetlus ei ole vähemalt üldjuhul õigusemõistmiseks Eesti Vabariigi põhiseaduse (PS) § 146 esimese lause mõttes. Registrimenetluses ei lahendata õigusvaidlusi poolte vahel ja registriasjade kohtus hagita menetluses lahendamine on eelkõige otstarbekusel põhinev seadusandja otsustus.<sup>81</sup> Registripidamine ei ole seega osa olemuslikust õigusemõistmisest ja koormab kohtusüsteemi ning õiguslikult ei ole takistust registripidamise üleandmiseks haldusorganile.

Justiits- ja Digiministeerium on märkinud, et tsiviilõigusliku registri pidamise haldusorganile üle andmisel tekib probleem vaidluste lahendamisel. Kui praegu lahendavad registripidamisel tekkivaid ja oma olemuselt tsiviilõiguslikke vaidlusi need kohtud, kes lahendavad ka muid tsiviilvaidlusi, siis haldusorgani poolt peetava registri puhul toimuks otsuste vaidlustamine halduskohtumenetluses. Seega hakkaks halduskohus lahendama ka olemuslikult tsiviilõiguse küsimusi.<sup>82</sup> Näiteks tööstusomandiasjades lahendab kaebusi Patendiameti otsuste peale tööstusomandi apellatsioonikomisjon (TÕAS § 39 lg 1 p 1). Kaebusi apellatsioonikomisjoni otsuse peale, mis on tehtud kaebuse kohta Patendiameti otsuse peale, lahendab Harju Maakohus hagita menetluses (TÕAS § 63). Selle põhjuseks on asjaolu, et tööstusomandiõigus kuulub üldiselt eraõiguse valdkonda, mistõttu maakohtud on nende vaidluste lahendamiseks halduskohtutest sobivamad. Eelnevast lähtudes tuleb reguleerida Transpordiameti registritoimingute vaidlustamise kord, mis näeks vaidluse lahendamiseks ette teistsuguse menetluskorra halduskohtumenetluse seadustiku (HKMS) § 4 lg 1 mõttes.<sup>83</sup>

Lähtudes õiguse üldpõhimõtetest tuleb muuta laevakinnistusraamatu pidamise üleandmisel registripidamise õiguslikku olemust. Kui registrit hakkab pidama Transpordiamet, siis ei saa tegemist olla kohtuliku registriga TsMS-i tähenduses ja seda ei saa pidada hagita menetluses. Seega tuleb laevaregistri pidamiseks, mis käsitleks kandeid ja haldusorgani ülesandeid, kohaldada hoopis haldusmenetluse seaduse sätteid ning luua erisätted LaevaRS-i. Ka prahtud laevade registrites toimingute tegemiseks kohaldatakse haldusmenetluse seaduse (HMS)<sup>84</sup> sätteid (LaevaRS § 8<sup>1</sup>). Näiteks tuleks haldusmenetluse sätete kohaldamisel Transpordiametil lahendada vaidemenetlusi seoses registritoimingutega vastavalt HMS 5. peatüki sätetele. Kui tegemist on laeva puudutava tsiviilvaidlusega, mis puudutab omandiõigust või koormatise, siis sellisele vaidlusele kohaldataks kehtivat TsMS-i.

<sup>78</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määrus (EÜ) nr 789/2004, 21. aprill 2004, mis käsitleb kauba- ja reisilaevade ümberregistreerimist ühest ühenduse registrist teise ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 613/91 (ELT L 138 30.4.2004, lk 19).

<sup>79</sup> [RT I, 28.11.2024, 5.](#)

<sup>80</sup> [RT I, 31.12.2024, 41.](#)

<sup>81</sup> Riigikohtu üldkoogu 2.10.2018.a otsus kohtuasjas nr 2-17-10423 p 35. [2-17-10423/20](#)

<sup>82</sup> JUM, Mereõiguse revisjoni käigus koostatud väljatöötamise kavatsuste koostööstamine (8-2/4174), lk 3.

<sup>83</sup> RKT Ko nr 3-2-1-168-16, p 15. Kättesaadav: <https://www.riigikohus.ee/et/laendid?asjaNr=3-2-1-168-16>.

<sup>84</sup> [RT I, 06.07.2023, 31.](#)

#### 1.3.1.4 Ehitatavate laevade register

Täna jaotub laevakinnistusraamat sisemiselt laevaregistriks ja ehitatavate laevade registriks LaevaRS § 30 kohaselt. Ehitatava laeva registreerimist reguleerivad LaevaRS §-id 30, 32, 49, 59 ja 69–71 ning 11. veebruaril 1999. a vastu võetud teede- ja sideministri määrus nr 8 „Laeva või ehitatava laeva kinnistamiseks esitatavate laevatehniliste ja laevaohutusosalaste dokumentide loetelu kinnitamine“. Ehitatavate laevade register on laevaregistrist eraldiseisev register LaevaRS § 30 kohaselt ning sinna kantakse Eestis ehitatav mere- või siseveelaev või teiseldatav ujuvvahend ning Eestis asuv teiseldatav ujuvvahend LaevaRS § 32 lg 1 kohaselt.

Ehitatavate laevade arv on aastate lõikes kõikunud, kuid jääb keskmiselt 10–14 vahele. Teiseldatavaid laevu on registris 33, igal aastal registreeritakse ja eemaldatakse registrist ligikaudu 2 teiseldatavat laeva. Ehitatavate laevade puhul on registreerimine lühiajaline, kuna laevad eemaldatakse registrist pärast valmimist. Laevaregistri üleviimisega tuleks teha otsus, kas teha laevaregistris eraldi jagu ehitatavate laevade nimekirjaga või säilitada olemasolev kord, kus laevade ja ehitatavate laevade kohta peetakse eraldi registreid. Ehitatavatele ning teiseldatavatele laevadele ei väljastata lipputunnistust kehtiva seaduse kohaselt.

Transpordiameti arvamusel tuleks säilitada kehtivale korrale võimalikult lähedane kord, kus laevade ja ehitatavate laevade kohta peetakse eraldi registrit. Kuna ehitatavate laevade registris registreeritakse ka teiseldatavaid ujuvvahendeid, siis võiks kaaluda registri nimetuse muutmist või edaspidi teiseldatavate ujuvvahendite kandmist laevaregistrisse. Sellega seoses on välja toodud ettepanek väljastada ka teiseldatavatele ujuvvahenditele liputunnistus. Kuna ka teatud tüüpi teiseldatavatele ujuvvahenditele kehtivad rahvusvahelised IMO kehtestatud nõuded, siis on oluline, et teiseldatavate ujuvvahendite omanikud neid nõudeid ka järgiksid.

#### 1.3.1.5 Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmine

Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleandmisel Transpordiametile tuleb ette näha mõistlik ja selge protsess registreeritud laevade üleviimiseks. Protsess ei tohiks tekitada laevaomanikele liigseid suuri kulusid ega halduskoormust. Registri üleminek Transpordiametile reguleeritakse rakendussätetega. Rakendussätetega nähakse ette laevakinnistusraamatust andmete üleandmine Transpordiametile automatiseeritud korras, kes kannab seejärel andmed LIS-i. Näiteks on varasemalt LaevaRS § 100<sup>1</sup> kohaselt antud laevakinnistusraamatu pidamine kohtu registriosakonnalt üle kohtu kinnistusosakonnale automatiseeritud korras. Laevaomanikule võiks ette näha tähtaja, mille jooksul saavad nad vajadusel andmeid parandada ja kinnitada. Registrate üleviimisel Transpordiameti alla peaks laevaomanik olema vabastatud esmasest registritasust (notaritoimingute eest makstakse siiski riigilõivu).<sup>85</sup> Transpordiametil tuleb Justiits- ja Digiministeeriumiga kokku leppida, kas tuuakse üle kõik kanded või vaid kehtivad kanded ja arhiveeritakse kehtetud kanded eraldi. Arhiveeritud kanded peavad olema ka kättesaadavad. Pärast tuleb teha kvaliteedikontroll, kas kõik andmed said korrektselt üle toodud.

Üleandmiseks tuleb ette näha ka mõistliku pikkusega üleminekuaeg (sh ka vajadusel uue koormatise seadmiseks, vt ptk 2), mille kestel toimub registrate pidamine paralleelselt Tartu Maakohtus ja Transpordiametis. Üleminekuperioodil saab laevakinnistusraamatus ainsa toiminguna teha laevade kustutamiskandeid.

Abieluvararegistri üleminekul Notarite Kojale sätestati täiendavalt, et riik vastutab enne abieluvararegistri üleminekut esitatud kandeavalduse alusel tehtud kannetest tulenevate ning

<sup>85</sup> Vt täiendavalt K. Rammo, K. Koll, I. Niklus. Osaühingu osanike nimekirja õiguslik tähendus ja selle pidamine. Justiitsministeeriumi eraõiguse talitus. Õiguspoliitika osakonda. Tallinn: 2011, lk 55–56.

abieluvararegistri pidaja üleminekuga seotud kahjude eest, mis tulenevad abieluvararegistri pidamise, automatiseeritud andmetöötluse või andmetöötlusseadme vigadest.<sup>86</sup> Ka laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleviimisel ei tohiks laevaomanik vastutada registripidaja üleminekuga seotud kahjude eest.

### **1.3.2 Regulaatiivne lahendus nr 2: rahvusvahelise registri loomine**

Eestis rahvusvahelise laevaregistri loomise eesmärk on tugevdada riigi positsiooni rahvusvahelises merenduses, võimaldades Eesti lipu all sõitvate laevade arvu suurenemist ja edendades laevandussektori konkurentsivõimet. Selleks on kavas rahvusvahelises registris ette näha laevaregistrist paindlikumad registreerimistingimused, et soodustada välisriikide laevaomanikke registreerima oma laevu Eesti lipu alla.

Kuigi rahvusliku ja rahvusvahelise laevaregistri puhul võivad soodustused ja hüved kattuda, on kahe eraldi registri hoidmine õigustatud riskide maandamiseks. Rahvusvaheline register saab pakkuda paindlikumaid tingimusi, mis oleks suunatud laevaomanike ootustele. Kuigi rahvusvaheline register on sisuliselt avatud register, on rahvusvahelise registri puhul siiski registreerimisingimused märksa rangemad tegeliku seose tagamiseks. Kui avatud registri pidamisega kaasnevad väljakutsed, et kolmandate riikide laevaomanikele kuuluvate laevade lisandumisel ei suuda mereadministratsioon tagada piisavat järelevalvet ning registrisse satuvad laevad, kus on probleeme tööõiguse nõuetest või ohutusstandarditest kinnipidamisega, siis rahvusvahelistes registrites maandatakse riske rangemate nõuete esitamisega vastutavale isikule ja majandustegevusele. Eestis eeldatavasti sellist probleemi küll ei teki, kuid laevade lisandumisel võib suureneda Transpordiameti töökoormus ja võivad tekkida eelarvelised lisavajadused teenuse kvaliteedi tagamiseks. Üldiselt on meresõiduohutuse nõuetele vastamine sageli paremini standardiseeritud ja lihtsamini kontrollitav kui tööõiguse ja tööohutuse nõuete järgimise järelevalve. Isegi kui rahvusvaheline laevaregister peaks sattuma ITF mugavuslipu registrite nimekirja, saan laevaregister jätkuvalt endiselt jääda kõrge standardiga usaldusväärseks registriks (vt ka ptk 1.1. mugavuslipu ja Pariisi MoU osas).

Registri usaldusväärsuse tagamiseks on oluline kehtestada nõuded, mis tagaksid tegeliku seose laeva ja lipuriigi vahel vastavalt UNCLOS artiklile 91. Rahvusvahelistes registrites, kus laevaomaniku kodakondsusele ja asukohale nõudeid ei seata, tagatakse tegelik seos lipuriigi ja laeva vahel muude tingimuste kaudu, näiteks vastutava isiku asukoha, kodakondsuse või laevandusettevõtja majandustegevuse asukoha nõudega. Selline regulaatiivne muudatus nõuab tasakaalu leidmist riikliku järelevalve ja rahvusvahelise konkurentsivõime vahel. Tuleb kindlaks määrata, kuidas ja millistel tingimustel saavad välisriigi omanikud oma laeva siinses registris registreerida ning samal ajal tagada, et Eesti täidaks rahvusvahelisest õigusest tulenevaid lipuriigi kohustusi. Lipuriigi kohustuste täitmisel peab tagama, et Eesti lipp jääks Pariisi MoU valgesse nimekirja.

#### **1.3.2.1 Registreerimise nõuded rahvusvahelises praktikas**

Erinevate riikide rahvusvahelised ja avatud laevaregidrid seavad laevaomanikule, laeva käitamisele ja majandustegevusele erinevaid nõudeid, sõltuvalt riigi merenduspoliitikast ja registri eesmärkidest. Allpool on toodud kirjeldus Norra, Taani, Hollandi, Portugali, Malta ja Küprose registrite kohta.

---

<sup>86</sup>Abieluvararegistri seaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seadus (abieluvararegistri pidamise ja kannete tegemise üleandmine) 258 SE, lk 11. Kättesaadav: <https://www.riigikogu.ee/tegevus/eelnoud/eelnou/f0fd0132-7796-4b87-9abb-2c4bb89d8f01/>

### ***Norra (Norwegian International Ship Register - NIS)***

Norras on rahvusvahelises registris registreeritud laevadele seatud konkreetsed nõuded, mis tagavad tegeliku seose lipuriigi ja laeva vahel. Laevaomaniku kodakondsusele ja juriidilise isiku asukohale nõudeid ei ole, kuid laeva kapten peab olema Norra või EL/EMP kodanik või tuleb taotleda erandit kodakondsuse nõudest. Laeva tehniline ja äriline käitamine peab toimuma Norras asuva peakontoriga või välismaal registreeritud esindusega Norra laevandusettevõtja poolt.<sup>87</sup> Täiendavalt tuleb laeva registreerimiseks NIS-is määrata Norra esindaja/agent, kes on volitatud laevaomaniku nimel vastu võtma kohtumäärusi. NIS-is registreeritud laevadel on keelatud kaupade ja reisijate vedamine Norra sadamate vahel või tegeleda regulaarse reisijateveoga Norra ja välisriigi sadama vahel.

### ***Taani (Danish International Ship Register - DIS)***

Taani rahvusvahelises registris (DIS) registreeritud laevadel peab olema selge seos Taaniga, mis tagatakse laeva käitamise kaudu. Laevaomaniku kodakondsusele ja juriidilise isiku asukohale nõudeid ei ole. Kui laevaomanik asub välisriigis, peab ta määrama kontaktisiku, kes vastutab ametliku suhtluse ja registriga seotud küsimuste eest.<sup>88</sup> Lisaks tuleb täita majandustegevuse tingimus, mille kohaselt peab olema täidetud üks järgnevatest:

- 1) laeva tehniline või äriline haldamine peab toimuma Taanist;
- 2) äriühing, mis taotleb reederi vastavuse tunnistust (DOC), peab olema asutatud Taanis;
- 3) registripidaja võib iga üksikjuhtumi puhul eraldi hinnata, mitut tegevust ja meedet peetakse Taanis selliseks majandustegevuseks, et registreerimisnõudeid võib pidada täidetuks.

Laeva välismaine omanik peab deklareerima ja tõendama, et üks eespool nimetatud kolmest tingimusest on tervikuna täidetud. Teise võimalusena võib dokumenteerida, et teatud osad majandustegevusest toimuvad Taanist. Seejärel hinnatakse kaalutusõiguse alusel, kas tegevuse tingimust võib pidada täidetuks. DIS-is registreeritud laevad ei tohi vedada reisijaid Taani sadamate vahel, välja arvatud juhul, kui laev sõidab avamererajatisse juurde või väljub avamererajatisest juurest.

### ***Holland (Dutch International Register)***

Hollandi rahvusvahelises registris on nõutav, et laevaomanik oleks Hollandi või EL/EMP kodanik. Kui laevaomanik asub välisriigis, peab ta määrama Hollandi esindaja, kes vastutab ametliku suhtluse ja registriga seotud küsimuste eest. Laeva käitamine peab toimuma Hollandist, kas omaniku või Hollandis registreeritud laevahaldaja (*ship manager*) kaudu. Lisaks rõhutatakse registris tehnilise ja ärilise haldamise tähtsust Hollandist, et säilitada lipuriigi ja laeva vaheline tegelik seos.

### ***Portugal (Madeira International Ship Register - MAR)***

Madeira register on rahvusvaheline register, mis ei sea nõudeid laevaomaniku kodakondsusele, laeva käitamise ega majandustegevuse asukohale. Füüsilisest isikust omanik peab olema EL-i kodanik, kuid juriidilistele isikutele erinõudeid ei ole. Välismaised isikud peavad endale võtma

---

<sup>87</sup> Sisuliselt on tegemist ISM reederiga. Tehniline käitamine hõlmab laeva toimimiseks vajalikke funktsioone, sealhulgas mehitamist, varustamist ja hooldust. Äriline käitamine tagab laeva kasutamise, hõlmates lepingute ettevalmistamist, turustamist ja prahtimistehingute sõlmimist.

<sup>88</sup> Tegemist ei ole vastutava isikuga LaevaRS mõistes ega ISM reederiga, pigem laevaomaniku juriidilise esindajaga.

kohaliku ametliku esindaja ning dokumendid peavad olema tõlgitud portugali keelde. Laeva käitamisele ja majandustegevusele otseseid tingimusi seatud ei ole.<sup>89</sup>

### ***Malta (Malta Ship Registry)***

Malta rahvusvaheline register ei sea laevaomaniku kodakondsusele ega majandustegevusele tingimusi, kuid nõuab, et välisriigi omanik määraks dokumentide edastamiseks ja hüpoteegi seadmiseks Malta residendist esindaja (agendi). Laeva käitamisele otseseid nõudeid ei seata.<sup>90</sup>

### ***Küpros (Register of Cyprus Ships)***

Küprose register ei sea laevaomaniku kodakondsusele või asukohale rangeid nõudeid, kuid kui omanik ei ole Küprosel asutatud, peab tal olema registris ametlik esindaja.<sup>91</sup> Kuigi laeva käitamisele ei ole otseseid tingimusi, peavad registrisse kantud laevad vastama rahvusvahelistele ohutus- ja tööstandarditele. Registri usaldusväärust toetavad rahvusvaheliste standardite järgimine ja tõhus haldussüsteem.

#### **1.3.2.2 Registreerimise nõuded rahvusvahelises registris**

LaevaRS-i sätteid tuleb sõnastada selliselt, et rahvusvahelisse registrisse oleks võimalik kanda laeva omandiõigus ja sellele seatud koormatised. Täielikult on kavas muuta laevapereta prahitud laevade registri sätteid. Laevapereta prahitud laevade registri puhul on tegemist tehnilise andmekoguga, millel ei ole asjaõiguslikku tähendust.

Eriti oluline on muudatustega seoses tagada rahvusvahelise registri õiguskindlus. Selle jaoks tuleb ka rahvusvahelise registri pidamisel tagada peatükis 1.3.1.1. ("Registri õiguskindlus") väljatoodud õiguslike eelduste täitmine, et kõikide osapoolte jaoks oleks rahvusvaheline register õiguslikult usaldusväärne. Täiendavalt tuleks luua mehhanism laevade ümberregistreerimiseks laevaregistrist rahvusvahelisse ja vastupidi, tagades seejuures õigusliku selguse ja registrikannete järjepidevuse.

### ***Laevale seatavad tingimused rahvusvahelises registris***

Tihti peale on rahvusvahelises registris registreerimise õigus seotud laevatüübi ja kogumahutavusega. Norra rahvusvahelises registris on võimalik registreerida kauba- ja reisilaevad ning hõljukid,<sup>92</sup> samas kui Taani rahvusvahelises registris saab registreerida üle 20 kogumahutavusega (GT) kaubalaeva. LaevaRS § 34 lg 2 näeb ette, et laevapereta prahitud laevade registrisse võib kanda vähemalt 12-meetrise üldpikkusega merelaeva. Ettepanek on jääda nimetatud tingimuse juurde ka rahvusvahelise registri puhul, et hoida registrisse kantavate laevade ring võimalikult lai laevaomanikele.

Sarnaselt laevaregistriga tuleb ka rahvusvahelise registri puhul ette näha alused laeva registreerimisest keeldumiseks igal üksikjuhtumil. Kehtiv LaevaRS § 91 sätestab Transpordiameti pädevuse keelduda laeva registreerimisest laevapereta prahitud registrisse. Regulatsiooni tuleks muuta vastavalt peatükis 1.3.1.2. väljatoodule, see tähendab, et Transpordiametil peab olema õigus keelduda laeva registreerimisest ka muudel üksikjuhtudel.

<sup>89</sup> KMPG. Laevaregistrite parimad praktikad.

<sup>90</sup> KMPG. Laevaregistrite parimad praktikad.

<sup>91</sup> Ametlik esindaja võib olla Küprose kodanik või mis tahes muu EMP liikmesriigi kodanik, kes on Küprose resident, või Küprose seaduste kohaselt asutatud äriühing, mille tegevuskoht on Küprose Vabariigis. Tavapäraseks praktikaks laevaomanike seas on asutada Küprosel äriühing, millele seejärel laeva omand üle antakse või välja prahitakse.

<sup>92</sup> Act of 12 June 1987 No. 48 relating to a Norwegian International Ship Register (NIS).

### ***Laevaomanikule ja prahtijale seatavad nõuded rahvusvahelises registris***

Eesti rahvusvahelise laevaregistri loomisega tuleb üle vaadata laevaomanikule ning prahtijale seatavad nõuded, pidades silmas tegeliku seose säilitamise kohustust. Seejuures tuleb leida kõige sobilikum lahendus, arvestades, et rangemate nõuete seadmine piirab laevaomanike ringi, kes potentsiaalselt saaksid enda laevad rahvusvahelises registris registreerida.

Kavas on laiendada riigilipu kandmise õigust lisaks LaevaRS §-s 1 ja 2 sätestatud isikutele mistahes välisriigi kodanike ja juriidiliste isikute laevadele, mis tähendab, et rahvusvahelises registris saaksid enda laevu registreerida ka kolmandate riikide eraõiguslikud juriidilised isikud ja füüsilised isikud.<sup>93</sup> Sealjuures ei pea kolmanda riigi eraõiguslikul juriidilisel või füüsilisel isikul olema Eestis tegevus- või asukohta. Õigust ei teki isikutel, kes kuuluvad kehtiva sanktsioonirežiimi alla.

### ***Vastutavale isikule seatavad nõuded***

Esimeses laevapereta prahitud laevade registris laeva registreerimiseks peab laeva vastutava isiku tegevuskoht olema Eestis (LaevaRS § 34 lg 2). Isiku tegevuskoha all on mõeldud püsivat tegevuskohta. Äriühingu tegevuskoht tsiiviilseadustiku üldosa seaduse § 16 kohaselt on isiku tegevuskoht tema püsiva ja kestva majandus- või kutsetegevuse koht.

Laevaregistri ja rahvusvahelise registri eristamiseks on kavas muuta vastutavale isikule seatavaid nõuded. Ettepanek on rahvusvahelises registris sätestada tingimus, mille kohaselt peab vastutava isiku tegevuskoht olema EMP riigis. Kolmandate riikide vastutavate isikute üle on järelevalve pidamine keerulisem regulatiivsete erinevuste tõttu ning ei pruugi vastata Euroopa Liidu standarditele. Ka õiguslike sanktsioonide rakendamine väljaspool EMP-d on sageli keerukas ja aeganõudev protsess. EMP riikides tegutsevad ettevõtted järgivad Euroopa Liidu regulatsioone, mis tagavad kõrgema läbipaistvuse, parema regulatiivse järelevalve ja rahvusvaheliste standardite järgimise. Sealhulgas kohaldub EMP riikidele Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2009/21/EÜ<sup>94</sup> lipuriigi kohustuste täitmise kohta. Vastutavale isikule ettekirjutuse tegemisel on võimalik dokumendid kätte toimetada Euroopa Liidu määruse (EL) 2020/1784 kohaselt, mis käsitleb kohtu- ja kohtuväliste dokumentide kättetoimetamist liikmesriikides. Piiriülese sunni kohaldamine toimub vastavalt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusele (EL) nr 1215/2012 kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades (Brüssel I määrus) või teiste asjakohaste EL-i õigusaktide alusel, mis lihtsustavad nõuete piiriülest sissenõudmist.

Väljaspool EMP-d tegevuskohta omavatel vastutavatel isikutel on võimalus kasutada E-residentsust, mille läbi luua Eestis ettevõtte, kes saaks olla vastutavaks isikuks LaevaRS tähenduses. Siiski säilib nõue, et ka E-residendi asutatud ettevõtte peab vastutama Eestis laevale kehtivatest tehnilistest, sotsiaalsetest ja halduslikest nõuetest kinnipidamise eest ja vastama MSOS-i mõistes reederile kehtestatud nõuetele.

Vastutava isiku täpsem määratlemine on oluline kaalutluskoht, sest tegelik seos Eesti kui lipuriigi ja laeva vahel võib siiski jääda nõrgaks siinkohal väljakäidud lahenduse puhul, kus vastutava isiku tegevuskoht on EMP riigis. E-residentsuse võimaluse ärakasutamise eesmärgil ja tegeliku seose tugevdamiseks oleks võimalik täiendavalt ette näha tingimuse, et vastutaval isikul peab olema Eestis temaga samasse kontserni kuuluv äriühing. Mingil määral sarnaneb see nõue eespool väljatoodud NIS-is kehtestatud nõudele, mille puhul laeva tehniline ja ärinteline

<sup>93</sup> Õigus oleks välistatud laevaomanikele ja prahtijatele, kelle suhtes kehtib rahvusvaheline või Vabariigi Valitsuse sanktsioon rahvusvahelise sanktsiooni seaduse tähenduses.

<sup>94</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/21/EÜ lipuriigi kohustuste täitmise kohta.

käitamine peab toimuma Norras asuva peakontoriga välisriigi ettevõtte poolt. Eesti jurisdiktsiooni alla kuuluv kohalik esindaja/äriühing annab riigile selge ja vahetu võimaluse kohaldada siseriiklikku õigust.

### ***Piirangud***

Rahvusvahelises registris on kavas sätestada piirang, mille kohaselt ei ole lubatud registreerida laevu, mis tegelevad reisijate meritsi veoga ja sõidavad Eesti sadamate või Eesti ja välisriigi sadamate vahel. See piirang tagab, et reisijateveoga tegelevad laevad läheksid laevaregistrisse. Sarnane regulatsioon on kehtestatud Taani ja Norra rahvusvahelistes registrites, kus rahvusvaheline register on mõeldud peamiselt laevadele, mis osalevad rahvusvahelises kaubanduses. NIS-is registreeritud laevadel on keelatud kaupade ja reisijate vedamine Norra sadamate vahel või tegeleda regulaarse reisijateveoga Norra ja välisriigi sadama vahel. DIS-is registreeritud laevad ei tohi vedada reisijaid Taani sadamate vahel.

Piirang on vajalik, et tulevikus oleks võimalik kehtestada maksusoodustusi ja -erisusi registripõhiselt. Selliselt säiliks riiklik kontroll ja kohaliku merendussektori tugevus – kui regulaarse tegevad laevad registreeritakse rahvusvahelises registris, tekiks oht, et need ettevõtted hakkavad kasutama rahvusvahelise registri soodustusi viisil, mis võib moonutada konkurentsi. See aitab vältida olukordi, kus rahvusvahelise registri paindlikumate töö- ja maksutingimuste abil seatakse ebasoodsasse konkurentsiolukorda Eestis baseeruvad meremehed ja tööandjad. Kaubaveo puhul ei ole piirang eeldatavasti vajalik, kuid tööõiguse rakendamise vaatets tuleks eraldi hinnata juhtumeid, kus laevad teevad regulaarse Eesti ja välisriigi sadamate vahel.

### ***Kontaktisik***

Äriregistri seaduse (ÄRS)<sup>95</sup> § 24 kohaselt võib juriidiline isik, sealhulgas välismaa äriühing, kellel on Eestis filiaal, määrata isiku, kellele saab Eestis kätte toimetada juriidilise isiku menetlusedokumente ja talle suunatud tahteavaldusi. Sama sätte lõige 4 sätestab isikute loetelu, keda saab määrata kontaktisikuks, kelleks on notar, advokaat, advokaadibüroo pidaja, vandeaudiitor, audiitorettevõtja, mitteresidendi maksuesindaja maksukorralduse seaduse tähenduses või rahapesu ja terrorismi rahastamise tõkestamise seaduse §-s 8 nimetatud usaldushalduse ja äriühingute teenuse pakkuja. Lisaks saab äriühingu kontaktisikuks määrata vastutava isiku LaevaRS tähenduses.

Enamikes riikides, kus on rahvusvaheline register või avatud register (sh Taani ja Norra), tuleb välisriigi laevaomanikul määrata kohalik esindaja, kes saaks laevaomanikku esindada erinevate toimingute tegemisel, dokumentide vastuvõtmisel ja õiguslike küsimuste lahendamisel, sh vajadusel ka kohtus. Kontaktisiku määramise kohustus on oluline registripidaja, riigi kui ka kolmandate isikute kaitseks ning on üheks võimaluseks tegeliku seose loomisel lipuriigi ja laeva vahel. Eesti riigiasutustel peab olema võimalik võtta ühendust ja saata vajalikku dokumentatsiooni laevaga seotud isikule.

Ettepanek on sätestada LaevaRS-is kontaktisiku määramise kohustus, kui laevaomanik või prahtija on välisriigi kodanik või välisriigis registreeritud juriidiline isik. Kontaktisikul peaks olema ÄRS § 24 lg-st 1 tulenev õigus võtta vastu menetlusedokumente ja talle suunatud tahteavaldusi ning lisaks LaevaRS §-s 4<sup>1</sup> sätestatud volitus registritoimingute tegemisel ja laeva lipudokumendi vastuvõtmisel.

---

<sup>95</sup> RT I, 05.05.2022, 1.

### 1.3.3 Regulaatiivne lahendus nr 3: laevade sisse- ja väljaprahtimine

Kui laev on registreeritud laevapereta, jagunevad laeva registreerimise avalik-õiguslikud ja eraõiguslikud funktsioonid kahe riigi vahel. See tähendab muuhulgas seda, et lipuriigi jurisdiktsioon läheb üle laevapereta laevale, samas kui omandiõigus ja õiguslikud õigused jäävad kogu laevapereta registreerimise aja jooksul algriiki. Esimene ja teine laevapereta prahitud laevade register loodi võimaldamaks Eesti riikkondsuse andmist välisriigi lipu all olevale laevale, mille omanikuks on LaevaRS §-s 2 sätestatud isik. Kavas on kaotada praeguses vormis peetav prahitud laevade register.

Laevade sisse- ja väljaprahtimise nõuded on vajalik üle vaadata registrite ülesehituse muutmisega, arvestades laevaregistri ja rahvusvahelise registri loomise eesmärki ning rahvusvahelist praktikat. Esiteks kaalutakse, kas lubada nii sisse- kui ka väljaprahtimine laevaregistrist. Täiendavalt analüüsitakse küsimust, kas laeva lipuvahetuse loa kehtivuse aega tuleks pikendada – seda tõstatati ka mereõiguse kodifitseerimise lähteülesandes.<sup>96</sup>

LaevaRS § 24 sätestab välismaa laeva õiguse kanda Eesti riigilippu (sisseprahtimine), kusjuures teise riigi registris registreeritud laeva saab paralleelselt registreerida ainult prahitud laevade registris, mitte laevakinnistusraamatus. Taanis ja Norras on võimalik laevade sisse- ja väljaprahtimine nii (rahvuslikust) laevaregistrist kui ka rahvusvahelisest laevaregistrist. Norra laevaregistrist (NOR) laeva väljaprahtimisel ja NOR-i sisseprahtimisel väljastatakse vastav luba või liputunnistus kuni 10 aastaks, kuid mitte kauemaks, kui on prahilepingu kehtivuse tähtaeg. Liputunnistuse kehtivuse aega ja väljaprahtimise luba saab pikendada korraga kuni 5 aastaks.<sup>97</sup> Taani laevaregistrist (DAS) laeva väljaprahtimisel ja DAS-i sisseprahtimisel väljastatakse vastav luba või liputunnistus kuni 10 aastaks, kuid mitte kauemaks, kui on prahilepingu kehtivuse tähtaeg. Liputunnistuse kehtivuse aega ja väljaprahtimise luba saab pikendada korraga kuni 1 aastaks.<sup>98</sup>

Sisseprahtimise lubamine laevaregistrisse pakuks paindlikkust Eesti ja EMP laevaomanikele, kelle vastutava isiku tegevuskoht on Eestis, mis tulevikus annaks selgemaid võimalusi laevaregistri ja rahvusvahelise registri eristamiseks läbi maksusoodustuste ja muude tingimuste. Seega on vajalik LaevaRS-is õiguse sätestamine, mis lubaks välisriigi riigilippu kandva laeva registreerida laevaregistrisse. Olenevalt laeva omandiõigusest ja muudest tingimustest läheksid ka esimeses laevapereta prahitud registris olevad laevad laevaregistrisse.

LaevaRS § 20 annab laevaomanikule õiguse laevakinnistusraamatusse kantud laeva välja prahtimisel vähemalt üheks aastaks teisele isikule muuta ajutiselt laeva lipuriiki maksimaalselt kaheks aastaks. Luba võib omaniku taotlusel ühe aasta kaupa pikendada. Laeva väljaprahtimise korral lipuvahetuse loa tähtajalisus kaitseb prahileandja ja prahilevõtja õigusi kui ka lipuriigi vastutust tulenevalt UNCLOS artiklist 94. Tähtajalisus võimaldab eelkõige vältida olukorda, kus laeval oleks paralleelselt kaks lippu, see tähendab, et registripidaja saab teha loa pikendamisel järelevalvet väljaprahitud laeva üle. Samas liiga lühike periood tekitab laevaomaniku jaoks rohkem bürokraatiat.

Kuigi loa pikendamine iga aasta tagant tekitab registripidajale koormust ja tekitab ka lisatööd laevaomanikule, tuleb arvestada loa kehtivusaja pikendamisega (nt kahele aastale) kaasnevate tagajärgedega. Iga-aastane loa pikendamine pärast kaheaastast perioodi toob registripidajale vastavate toimingute eest tulu ning võimaldab Transpordiametil veenduda, et laev vastab jätkuvalt meresõiduohutuse nõuetele. See tagab laevaregistri vastavuse rahvusvahelistele

<sup>96</sup> I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott, lk 83.

<sup>97</sup> NMC, art 40 ja 40b.

<sup>98</sup> MSA, art 22 ja 24.



nõuetele ja tegelikku seost laeva ja lipuriigi vahel. Ka Transpordiamet on arvamisel, et laeva lipuvahetuse loa kehtivuse aeg on kehtiva seaduse kohaselt mõistlik ning selle kehtivuse aja pikendamiseks ei ole vajadust.

Andmed Transpordiameti laevapereta prahitud registrist tuleks üle viia automatiseeritud korras rahvusvahelisse registrisse või laevaregistrisse, olenevalt sellest, millise registri registreerimistingimused on täidetavad. Mõlema registri registreerimise tingimuste täitmisel oleks õiglane anda laevaomanikule valikuõigus. Laevaregistri valimisel tekiksid laevaregistrisse sisseprahitud laevade kanded. Oluline on ette näha mõistlik üleminekuaeg, mille jooksul saavad prahtijad anda kinnituse registrikande tegemiseks laeva sisseprahtimise kohta rahvusvahelises registris või laevaregistris.

#### 1.4 REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID

##### ***Põhiseadus***

Põhiseaduse § 10 sätestab, et kõik inimesed on seaduse ees võrdsed ja neil on õigus saada õiglast kohtlemist. Laevaregistri ülesehituse muutmine peab olema kooskõlas selle põhimõttega, et kõik laevandusettevõtjad, sh laevaomanikud ja muud osapooled saavad võrdselt kasutada registreerimisvõimalusi ja et muudatused ei põhjusta diskrimineerimist.

Samuti peab arvestama põhiseaduse §-s 31 sätestatud ettevõtlusvabadusega, mis lubab Eestis ja EMP-is tegutsevatel isikutel oma ettevõtteid vabalt arendada.

Laevaregistrite reform peab olema kooskõlas ettevõtlusvabaduse ja võrdse kohtlemise põhimõtetega, võimaldades välisriikide ettevõtetel ja kodanikel juurdepääsu registriteenustele. Regulatsiooni muutmisel tuleb arvestada, et ettevõtlusvabadust võib piirata vaid seadusega ning piirangud peavad olema proportsionaalsed ja põhjendatud avaliku huvi eesmärkidega.

Põhiseaduse § 32 sätestab omandi kaitse, öeldes, et igaühel on õigus omandile ning omandit võib võõrandada üksnes avalikes huvides ja seaduses sätestatud tingimustel. Põhiseaduse § 13 tagab igaühe õiguse riigi ja seaduse kaitsele, sealhulgas õiguse nõuda, et riik tagaks õiguskindluse omandiga seotud toimingutes.

Laevaregistrite õiguskindluse tagamine on otseselt seotud põhiseadusega määratud omandi kaitse põhimõttega, kuna registrid on vahendid, mille kaudu omandiõigus ja sellega seotud õigused (nt hüpoteegid ja muud koormatised) avalikkusele teatavaks tehakse. Registrite kaudu tagatakse isikute õiguste kaitse ja luuakse usaldusväärsus omandiõiguste üleandmise ja teiste tehingute suhtes.

##### ***Euroopa Liidu õigus***

Muudatuste kavandamisel tuleb hinnata nende kooskõla Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 49 sätestatud asutamisvabaduse põhimõttega, mille kohaselt peavad kõik liidu ettevõtjad, kes soovivad tegutseda teises liikmesriigis, saama seda teha samadel tingimustel nagu sihtriigi enda ettevõtjad. Samuti tuleb arvesse võtta kaupade ja teenuste vaba liikumise põhimõtet, mis on Euroopa Liidu siseturu üks aluspõhimõtteid.

EL-i konkurentsivabaduse edendamine ja turule juurdepääsu tagamise põhimõtted laienevad ka laevade registreerimisele. Liikmesriigid on kohustatud tagama, et registreerimistingimused ei

looks põhjendamatuid piiranguid teiste liikmesriikide ettevõtjatele ega takistaks neil siseturul osalemist võrreldes kohalike ettevõtjatega.

EMP lepingu artikkel 1 lõike 2 kohaselt hõlmab assotsiatsioon mh kapitali vaba liikumist. Lepingu artikkel 4 järgi on lepingu reguleerimisalas keelatud igasugune diskrimineerimine kodakondsuse alusel. Seega tuleb kapitali vaba liikumise ehk majandustegevuse vabaduse põhimõttest lähtuvalt kohelda Eesti ja EMP lepinguriikide kodanikke ja ettevõtjaid võrdselt. Lisaks sätestab ELTL artikkel 49, et liikmesriigid ei tohi kehtestada meetmeid, mis piiravad ettevõtete asutamisevabadust teistes liikmesriikides.

Lisaks tuleb arvestada Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiviga 2009/21/EÜ<sup>99</sup> lipuriigi kohustuste kohta, mis sätestab liikmesriikidele raamtingimused selleks, et nende lipu all sõitvad laevad vastaksid rahvusvahelistele meresõiduohutuse standarditele. Selle direktiivi eesmärk on tagada lipuriigi tõhus järelevalve oma registrisse kantud laevade üle ja tugevdada Euroopa Liidu lipuriikide usaldusväarsust rahvusvahelises merendusõiguses.

Direktiiv rõhutab, et lipuriik vastutab oma lipu all sõitvate laevade vastavuse tagamise eest rahvusvahelistele standarditele, eelkõige Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) normidele. See tähendab, et Eesti peab tagama, et kõik Eesti registritesse kantud laevad vastavad:

- IMO konventsioonide nõuetele (nt SOLAS, MARPOL, STCW);
- ILO meretöökonventsiooni (MLC) standarditele.

Direktiiv 2009/21/EÜ<sup>100</sup> kohustab liikmesriike rakendama kvaliteedijuhtimise süsteemi (nt ISO 9001 standard), et tagada registrite haldamise ja lipuriigi funktsioonide järjepidev kvaliteet (art 8). Kuigi direktiiv otseselt ei reguleeri registreerimist, seab see nõuded lipuriigi funktsioonide tõhusaks täitmiseks, mis hõlmab ka laevaregistrit. Direktiiv nõuab liikmesriikidelt toimivat ja läbipaistvat registrisüsteemi, mis võimaldaks lipuriigil jälgida ja hallata lipu all sõitvaid laevu.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 789/2004<sup>101</sup> artikkel 4 sõnastab laevade ümberregistreerimise reeglid, arvestades vaba liikumise põhimõtet EL-i ja EMP siseturul. Määruse mille kohaselt ei või liikmesriik jätta konventsioonidest tulenevatel tehnilistel põhjustel registrisse kandmata laevu, mis on kantud mõne teise liikmesriigi registrisse ja mis vastavad nõuetele, omavad kehtivat tunnistust ning mille varustus on kinnitatud kooskõlas vastava direktiiviga merevarustuse kohta.

Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleviimisel Transpordiameti haldusalasse tuleb käsitleda isikuandmete kaitset, kuna registrite automatiseeritud andmeülekanne hõlmab isikustatud teavet, sealhulgas laevaomanike, vastutavate isikute ja võimalike õigustatud isikute andmeid. Andmekaitse regulatsiooni kohaldamine tuleneb eeskätt Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrusest (EL) 2016/679 (üldine isikuandmete kaitse määrus).<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määrus (EÜ) nr 789/2004, 21. aprill 2004, mis käsitleb kauba- ja reisilaevade ümberregistreerimist ühest ühenduse registrist teise ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 613/91 (ELT L 138 30.4.2004, lk 19).

<sup>100</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Direktiiv 2009/21/EÜ, 23. aprill 2009, lipuriigi nõuete täitmise kohta (ELT L 131 28.5.2009, lk 132).

<sup>101</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 789/2004, 21. aprill 2004, mis käsitleb kauba- ja reisilaevade ümberregistreerimist ühest ühenduse registrist teise ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 613/91 (ELT L 138 30.4.2004, lk 19);

<sup>102</sup> Euroopa Parlamendi ja Nõukogu Määrus (EL) 2016/679, 27. aprill 2016, füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus) (ELT L 119 4.5.2016, lk 1).

## **Rahvusvaheline õigus**

UNCLOS artikkel 91 sätestab tegeliku seose põhimõtte: „riikidel on õigus anda oma lipuõigus laevadele ja registreerida need vastavalt oma seadustele. Riik peab kehtestama tingimused, mille alusel laeval on õigus kanda riigi lippu. Samuti peab olema „tegelik seos” laeva ja lipuriigi vahel.“ See tähendab, et Eesti peab tagama, et kõik Eesti lipu all sõitvad laevad oleksid registreeritud süsteemis, mis võimaldab tõhusat järelevalvet ja seost laeva ning lipuriigi vahel.

Täiendavalt tuleb arvestada IMO Assamblee resolutsiooniga A.1142(31) (*Measures to prevent the fraudulent registration and fraudulent registries of ships*), mille eesmärgiks on tugevdada laevade registreerimise protseduure, takistada pettuslikke registreeringuid ning tagada, et kõigis laevaregistrites oleksid ametlikud, kontrollitud ja õiguslikult korrektse taustaga andmed.<sup>103</sup>

### **1.5 KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA**

Järgnevalt analüüsitakse mõjusid, mis kaasnevad laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmisega Transpordiametisse, rahvusvahelise registri loomisega ja prahitud laevade registri kaotamisega.

#### **1.5.1 Muudatus 1: laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmine Transpordiametile**

##### **1.5.1.1 Mõju elu- ja looduskeskkonnale**

Tuvastatud mõju elu- ja looduskeskkonnale puudub.

##### **1.5.1.2 Mõju regionaalarengule**

Tuvastatud mõju regionaalarengule puudub.

##### **1.5.1.3 Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Kaudne positiivne mõju riigi julgeolekule tuleb amortiseerunud ja potentsiaalsete turvaaukudega laevakinnistusraamatu kaotamisest ja laevaregistri loomisest.

Muudatustel on potentsiaalne mõju välissuhtlusele, kuna suhtlus teiste riikide reederite, laevaomanike ja mereadministratsioonidega võib tiheneda. Rahvusvahelise merenduspraktika alusel tehtavate regulatiivsete muudatuste vastuvõtmisel võib tõusta Eesti kui mere- ja laevandusriigi rahvusvaheline maine.

Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele on väike.

---

<sup>103</sup> IMO Assamblee resolutsioon A.740(18) (*Measures to prevent the fraudulent registration and fraudulent registries of ships*) 4.12.2019. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Legal/Documents/A%2031-Res.1142%20-%20Adopted%20on%204%20December%202019%20MEASURES%20TO%20PREVENT%20THE%20FRAUDULENT%20REGISTRATION.pdf>.

#### 1.5.1.4 Mõju majandusele

##### *Mõju sihtrühm: riik*

Merendussektori osakaal SKP-st oli aastatel 2019–2021 keskmiselt 2,2–3,3%, seejuures transpordi valdkond, eelkõige sadamad ja kaldalt tehtavad teenindustegevused (näiteks laevade agenteerimine), panustasid SKP-sse enim. Mõju hindamisel tuleb arvestada, et iga lipu all sõitev laev toob riigile otsest majanduslikku mõju registritasudest ja riigilõivudest laekuvate tulude kaudu, samuti laevaomanike poolt erinevate teenuste tarbimisest tulenevatest tasutud maksudest. Kui muudatused suurendavad Eesti lipu all sõitvate laevade arvu, siis kasvab registritasude laekumine. Suurem laevastik suurendab riigi merendussektori positsiooni ning toetab kaldasektori arengut, sealhulgas sadamate ja logistikateenuste osutamist.

Mõju Eesti majandusele on pigem väike.

##### *Mõju sihtrühm: laevandusettevõtted ja laevaomanikud*

Eestis tegutseb kokku 52 laevandusettevõtet, laevaregistris ja ehitatavate laevade registris on oma laeva kinnistanud 262 laevaomanikku, lisaks on prahitud laevade registrisse kantud 9 laeva.<sup>104</sup> Sihtrühma suurus on suur, sest enamik laevu on kantud laevaregistrisse. Laevaregistri üleviimisel Transpordiametisse ja registreerimistingimuste lihtsustamisel võivad laevaomanikud, kelle laevad on registreeritud muude riikide laevaregistris, üle viia oma laevad Eesti laevaregistrisse. Siiski on laevaomanikele laevaregistri valikul määrav maksukeskkond, millest tulenevalt ei ole oodata paljude laevade ümberregistreerimist Eesti laevaregistrisse. Laevaregistrisse uute laevade lisandumine aga toetab ka kaudsete teenuste (sh kaldasektori) kasvu.

Kui VTK koostamise ajal on Tartu Maakohtu laevakinnistusraamatusse kantud 262 laeva, siis andmete üleviimisel võib laevade arv väheneda. Põhjuseks on asjaolu, et laevaregistris on kinnistusosakonna andmetel kehtivad kanded laevade kohta, mis on reaalselt maha kantud, hävinud või lammutatud, ent mille kohta ei ole laekunud vajalikke dokumente kande kustutamiseks. Tegemist võib olla ka juhtumitega, kus omanik ei ole täitnud seadusest tulenevat kohustust laeva registrist kustutamiseks või kus puudub teave, mis võimaldaks pädeval asutusel algatada kannet arhiveerida omal algatusel.

Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleviimisega Transpordiameti alla peavad olemasolevad laevaomanikud kohanema muudatustega ja vajadusel tegema muudatusi oma andmetes. On võimalik, et laevaomanikel tuleb esitada vajalike täiendavaid dokumente või tõendeid. See võib üleminekuperioodil tekitada täiendavat ebamugavust ja halduskoormust, mis on sihtrühma jaoks negatiivne mõju. Kui uue süsteemi rakendamine viibib või selle toimimine ei vasta ootustele, võivad laevaomanikud Eesti lipust hoopiski loobuda. Selle vältimiseks on oluline, et muudatuste rakendamine oleks hästi planeeritud ja kommunikatsioon laevaomanikega oleks selge. Eeldatavasti on ülemineku sujumiseks vaja ka lisaressurssi Transpordiameti poolt, kes saaksid laevaomanikke nõustada ning aidata.

Muudatus võib mõjutada negatiivselt laevaomanikke, kelle jaoks üleviidava laevaregistri õiguskindlus ei vasta nende isiklikele ootustele. Sellisel juhul võivad nad kaaluda oma laevade registreerimist teistes riikides, mis on oma lippude poolest tuntumad. Siiski ei ole Eesti laevandusettevõtetele eeldatavasti põhjust oma laevad välisriigi registrisse kanda. Negatiivsete

---

<sup>104</sup> Aslesen, S jt. The competitiveness of the Estonian maritime industry. Report. Menon Economics 45/2023, lk 7.

mõjude maandamiseks tagatakse laevaregistri õiguskindlus VTK-s kirjeldatud kavandavate regulatsioonide ja meetmetega.

Laevandusettevõtetele ja laevaomanikele kaasneb muudatuse tegemisel positiivne mõju eeskätt läbi kasutajateenuse parendamise ja võimaluse kasutada digitaliseeritud ning ajakohastatud infosüsteemi (LIS). Transpordiameti hallatav laevaregister võimaldab senisest kasutajasõbralikumalt elektroonilist keskkonda ning kättesaadavamalt ja vähem bürokraatlikku teenust, mis toetab registritoimingute kiirust ja läbipaistvust. Lisaks lihtsustab registripidamise koondamine ühte asutusse suhtlust riigiga ning kõrvaldab teenuse killustatust.

Mõju ulatus laevandusettevõtetele ja laevaomanikele on suur, sest sihtrühma käitumine peab varasemaga märkimisväärselt muutuma ning see eeldab sihiteadlikku kohanemist. Samuti on mõjul pikaajaline perspektiiv. Mõju avaldumise sagedus on keskmine, sest sihtrühm ei puutu kokku registritoimingutega igapäevaselt, kuid siiski on laevaregistriga ja registripidajaga kokkupuutumine vajalik teatud toimingute tegemisel.

Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmisel Transpordiametile on oluline mõju laevandusettevõtetele ja laevaomanikele. Siiski maandatakse negatiivsete mõjud laevaregistri õiguskindluse tagamisel VTK-s kirjeldatud kavandavate regulatsioonide ja meetmetega.

### ***Mõju sihtrühm: finants- ja kindlustusasutused***

Eestis on vähemalt üks finants- ja kindlustusasutus, kes tegeleb laevade finantseerimisega Eestis. Sellest tulenevalt on sihtrühma suurus väike. Üldiselt ei ole Eesti finants- ja kindlustusasutused huvitatud laevadega seotud tehingute finantseerimisest. Samas kui registripidamise muutumisega tõuseb Eesti lipu all sõitva laevastiku arv, võib sihtrühmale sellega kaasneda ka suurem hulk finantseerimistehinguid. Finants- ja kindlustusasutusi ei mõjuta niivõrd registripidaja muutmine, vaid muudatusettepanekud seoses laeva tsiviilkäibega ja laevaregistri õiguskindluse tagamine. Eeldatavasti ei oma sihtrühmale erinevust, kas laeva käsitletakse sisuliselt vallas- või kinnisasjana. Oluline on laevaregistri usaldusväärsus laevade finantseerimisel ja kindlustamisel. Registri õiguskindlus on kriitiline hüpoteekide seadmiseks ja laenu andmise riskide hindamiseks. Kui registriandmed ei ole täpsed või usaldusväärsed, võivad laenuintressid tõusta, kuna pankade jaoks suureneb finantseerimise risk. Äärmiseks negatiivseks mõjuks olukord, kus sihtrühm loobub laevadega seotud tehingute finantseerimisest tagatise alusel. Kindlustusettevõtjad võivad hakata nõudma kõrgemaid kindlustusmakseid, kui registrikanded ei paku vajalikku õiguslikku kaitset.

Muudatuse tegemisel ei ole sihtrühmal vajadust oma käitumist märkimisväärselt muuta, samas võivad muudatustega kohanemiseks olla tarvidus sihipäraste tegevuste järele (nt lepinguvormide muutmine, protsesside kohandamine). Seetõttu on muudatuse ulatus keskmine. Laevade finantseerimise tehinguid on pigem vähe, seega on ka mõju avaldumise sagedus väike.

Kokkuvõtvalt on laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmisel Transpordiametile on väike mõju finants- ja kindlustusasutused.

### ***Mõju sihtrühm: pankrotihaldurid ja kohtutäiturid***

Pankrotihaldurite ja kohtutäiturite töö sõltub suuresti registrikannete usaldusväärsusest, sest need peavad kajastama täpselt laevade omandiõigust ja koormatist. Registri üleviimine Transpordiametisse muudab vaidluste lahendamise menetluse olemust. Kui registripidamine viiakse haldusorganisse, võivad tsiviilõiguslikud küsimused, mis seni lahendati kohtutes, muutuda keerulisemaks ja nõuda uut lähenemist.

Pankrotihalduritele ja kohtutäituritele avaldab muudatus positiivset mõju eelkõige läbi parema andmete kättesaadavuse, registrikannete ajakohasuse ning tõhustatud digitaalse infosüsteemi kasutamise võimaluse.

Muudatuse tegemisel ei ole sihtrühmal vajadust oma käitumist märkimisväärselt muuta, samas võivad muudatustega kohanemiseks olla tarvidus sihipäraste tegevuste järele. Siiski moodustavad laevad väiksema osa täitemenetluse objektidest ja pankrotivarast. Seega on muudatuste mõju sihtrühmale väike.

### ***Mõju sihtrühm: notarid***

Justiitsministri 28.12.2005 määruse nr 59 “Kohtule dokumentide esitamise kord”<sup>105</sup> § 20<sup>5</sup> kohaselt võib notar ja Transpordiamet edastada laevakinnistusraamatu kinnistamisavaldusi ning dokumente laevakinnistusraamatu infosüsteemi kaudu oma seadusest tulenevate ülesannete ja tööülesannete täitmiseks. Alates 2022. aastast on Tartu Maakohtu kinnistusosakonnale esitatud 315 dokumenti laevade kinnistamiseks või kande muutmiseks, nendest 137 on esitanud notarid.

Notaritele kaasneb negatiivne mõju seoses laeva asjaõiguslepingu müügilepingu sõlmimise kohustuse kaotamisega. Kuna laevadega tehtavate müügitehingute arv ei ole suur võrreldes muude tehingutega (nt kinnisvaraga), siis on muudatuse mõju notaritele väike.

#### **1.5.1.5 Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju**

Registripidamise üleandmine Transpordiametile ei mõjuta üksikisikute õigust kohtusse pöörduda.

#### **1.5.1.6 Mõju riigiasutuste korraldusele**

Registripidamise üleandmine vabastab Tartu Maakohtu kinnistusosakonda laevakinnistusraamatu kandeid puudutavast menetluskoormusest. Samuti langeb ära tarvidus arendada laevakinnistusraamatu infosüsteemi, mis täna vajab mahukaid arendustöid ning täiendavat eelarvet arendustööde tarvis. Samuti langeb Transpordiametil ära vajadus suhelda kohtu kinnistusosakonnaga laevade kinnistamisega seoses ja olla niiöelda vahelüli laevaomanike ja kohtu vahel.

Transpordiametil ja Justiits- ja Digiministeeriumil tuleb kokku leppida laevakinnistusraamatu muutmise ja üleviimise tegevuskavas. Üleminekuperioodil võib oodata töökoormuse ajutist suurenemist mõlemas asutuses. Üleminek nõuab protsesside põhjalikku kaardistamist, andmete täpset ja turvalist ülekandmist. Selleks perioodiks võiks kaaluda ajutise täiendava tööjõu kaasamist või olemasolevate ressursside ümberkorraldamist, et üleminekuprotsessi tõhusalt hallata. Samas, pärast üleminekuperioodi lõppu, ei ole kohus enam seotud laevade registreerimisega, mis vabastab kohtu senisest töökoormusest ning võimaldab keskenduda muudele ülesannetele. See muudatus võib tuua kaasa nii kohtu ressursside parema jaotuse kui ka Transpordiameti töö kvaliteedi ja spetsiifilisuse kasvu, kui registreerimisega tegelevad vastava valdkonna spetsialistid.

Lisaks andmete üleviimisele peab Transpordiamet põhjalikult analüüsima ja kohandama oma tööprotsesse, et vastata registripidamise nõuetele. Transpordiametil võib tekkida vajadus palgata täiendav töötaja, kelle peamiseks ülesandeks oleks laevade registreerimisega seotud toimingute tegemine. Lisaks võib tekkida vajadus täiendava koolituse järele, et kannetega tegelevatel ametnikel oleks pädevus hinnata dokumentide õiguspärasus.

---

<sup>105</sup> [RT I, 17.06.2025, 4.](#)

Oluline on tagada, et selle töötaja tegevus oleks sõltumatu, et vältida võimalikke huvide konflikte. Samuti tähendab registri haldamise täielik ülevõtmine Transpordiameti jaoks pikaajalist kohustust tagada registri õiguskindlus ja ajakohasus. Kui tsiviilõigusliku registri pidamine antakse üle haldusorganile, muutub kaebuste lahendamise kord. Kui praegu lahendavad registripidamisel tekkivaid ja oma olemuselt tsiviilõiguslikke vaidlusi need kohtud, mis lahendavad ka muid tsiviilvaidlusi, siis haldusorgani poolt peetava registri puhul toimuks otsuste vaidlustamine halduskohtumenetluses. Seega hakkab halduskohus lahendama ka olemuslikult tsiviilõiguse küsimusi. Kuna samal ajal lahendatakse samu küsimusi ka tsiviilkohtumenetluses (tingimusel, et need ei ole seotud registripidamisega), siis võib tekkida mitu erinevat käsitlust samadest küsimustest.

Mõju ulatus on suur, sest riigiasutuste toimimine peab märkimisväärselt muutuma, muudatused vajavad suuri ümberkorraldusi registripidamise üleandmisega. Seega on mõju Transpordiametile ja Tartu Maakohtule on oluline.

## **1.5.2 Muudatus 2: rahvusvahelise registri loomine**

### **1.5.2.1 Mõju elu- ja looduskeskkonnale**

Tuvastatud mõju elu- ja looduskeskkonnale puudub.

### **1.5.2.2 Mõju regionaalarengule**

Tuvastatud mõju regionaalarengule puudub.

### **1.5.2.3 Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Mõju riigi julgeolekule puudub.

Muudatustel on potentsiaalne mõju välissuhtlusele, kuna suhtlus teiste riikide reederite, laevaomanike ja mereadministratsioonidega võib tiheneda. Rahvusvahelise merenduspraktika alusel tehtavate regulatiivsete muudatuste vastuvõtmisel võib tõusta Eesti kui mere- ja laevandusriigi rahvusvaheline maine. Mõju välissuhetele on väike.

### **1.5.2.4 Mõju majandusele**

#### ***Mõju sihtrühm: riik***

Vt ptk 1.5.2.1.

Rahvusvahelise registri loomine on riigile oluline nii tuluallikana kui ka rahvusvahelise konkurentsivõime suurendamise vahendina. Kui loodav rahvusvaheline register meelitab ligi rohkem laevu, suureneb registritasudest ja riigilõivudest saadav tulu, tuues lisavahendeid riigieelarvesse. Samas kaasnevad registri loomisega kulud nagu personali koolitamine ja regulatiivsete muudatuste rakendamine. Kuna need kulud kaasnevad juba laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleandmisel, siis eeldatavasti rahvusvahelise registri loomisega täiendavaid eelarve vahendeid ei ole vaja ette näha.

Eesti laevandusettevõtetele loob uus register võimaluse struktureerida oma tegevust rahvusvaheliselt konkurentsivõimelisema lipuriigi kaudu, mis võib soodustada laevastiku suurendamist, reederiettevõtete Eestisse toomist või sinise tegevuse laiendamist. Pikaajalises perspektiivis võib register aidata kaasa merendussektori arengule ja suurendada Eesti mainet usaldusväärse lipuriigina.

Siiski eeldab rahvusvahelise registri loomine tugevat riiklikku järelevalvet, et tagada laevade vastavus ohutus- ja tööõiguse standarditele ning vältida usaldusväärse langust, mis võib

kaasnedas nn mugavuslipu kuvandiga. Samuti on oluline säilitada õiglane konkurents riiklikus registris olevate Eesti reederite suhtes.

### ***Mõju sihtrühm: laevaomanikud ja laevandusettevõtjad***

Kehtiv õigusraamistik ei näe ette laevade registreerimise õigust mitte-EMP laevaomanikele (va sisseprahtimisel). Rahvusvahelise registri loomisega tekib ka mitte-EMP laevaomanikele õigus Eestis laevu registreerida. Selline regulatiivne muudatus loob uue turusuuna, mille kaudu saavad Eesti jurisdiktsiooni kasutada ka kolmandate riikide ettevõtted, arvestades samas EL-i õiguse ja rahvusvaheliste konventsioonide (nt MLC, SOLAS) nõudeid.

Eesti laevaomanike ja laevandusettevõtjaid võib rahvusvahelise registri loomine mõjutada nende omandis olevaid laevu registreerida Eesti lipu alla. Siiski ei saa eeldada, et kohalikud laevaomanikud ja laevandusettevõtjad seda teevad, sest riigilipu valik sõltub eelkõige maksukeskkonnast.

Positiivset mõju tugevdab ka digitaalse registrisüsteemi (LIS) kasutuselevõtt, mis võimaldab kiiremat ja läbipaistvamat asjaajamist ning rahvusvaheliste kasutajate jaoks paremat ligipääsu registritoimingutele.

### ***Mõju sihtrühm: finants- ja kindlustusasutused***

Finantsasutustel tekib võimalus finantseerida välisriikide laevaomanike laevadega seotud tehinguid, mis on registreeritud Eesti lipu all, pakkudes neile laenu ja muid finantsteenuseid, nagu hüpoteekide seadmine ja refinantseerimine. Finants- ja kindlustusasutustele on mõju väike, sest nende portfellides ei ole laevade finantseerimise võimalusi.

### ***Mõju sihtrühm: notarid***

Positiivne mõju notaritele seisneb selles, et rahvusvahelise registri kaudu võivad suurenedas välismaiste isikute (sh kolmandate riikide laevaomanike) huvid Eestis registreerida oma laevad. See võib kasvatada vajadust notariaalselt kinnitatud tehingute järele, näiteks volikirjad, omandiõiguse üleminekud, hüpoteegid ja muud laevu puudutavad tehingud. Notaritele on mõju väike.

#### **1.5.2.5 Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju**

Rahvusvahelise registri loomine võib mõjutada Eesti merendussektori tööhõivet, suurendades töövõimalusi laevade haldamise ja opereerimisega seotud ametikohtadel. Kui rahvusvaheline register meelitab ligi välisriikide laevaomanikke, võib see tekitada suuremat nõudlust kvalifitseeritud tööjõu järele, sealhulgas vastutavate isikute ja tehniliste spetsialistide osas.

#### **1.5.2.6 Mõju riigiasutuste korraldusele**

Rahvusvahelise registri loomine toob lipuriigile kaasa suurema vastutuse, hõlmates laevade ohutuse, keskkonnanõuete ja meremeeste töötingimuste tagamist. Lipuriigil on kohustus tagada, et registrisse kantud laevad vastavad Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) kehtestatud konventsioonide nõuetele. Kui järelevalve on puudulik, võib see põhjustada kaebusi, kahjustada lipuriigi mainet ja tuua kaasa muid ebasoovitavate mõjusid. Kuna järelevalve eest vastutab Transpordiamet, võib kasvada tema järelevalvekohustuste maht.

Eesti on 2024. aastal läbinud IMO auditi, mis kinnitas riigi suutlikkust täita lipuriigi kohustusi. Selleks, et rahvusvahelise registri nõuetele vastavust säilitada, peab Transpordiamet jätkama tõhusat koostööd klassifikatsiooniühingutega, kaasates neid laevade tehnilisse järelevalvesse.



See võimaldab tagada, et laevad vastavad nii rahvusvahelistele standarditele kui ka lipuriigi erinõuetele.

Lisaks tuleb laevaregistri haldamiseks jätkata LIS arendusega, mis võimaldab registreerimisprotsessi digiteerida ja sujuvamaks muuta. Kuna tegemist on sisuliselt uue registri loomisega, tuleb Transpordiametil välja töötada vajalikud protsessid registritoimingute tegemiseks. Tulenevalt üpris suurtest ümberkorraldustest on mõju ulatus Transpordiametile suur ja muudatuse mõju oluline.

### **1.5.3 Muudatus 3. Laevade sisse- ja väljaprahtimine**

#### **1.5.3.1 Mõju elu- ja looduskeskkonnale**

Tuvastatud mõju elu- ja looduskeskkonnale puudub.

#### **1.5.3.2 Mõju regionaalarengule**

Tuvastatud mõju regionaalarengule puudub.

#### **1.5.3.3 Mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele**

Mõju riigi julgeolekule puudub.

Muudatustel on potentsiaalne mõju välissuhtlusele, kuna suhtlus teiste riikide reederite, laevaomanike ja mereadministratsioonidega võib tiheneda. Rahvusvahelise merenduspraktika alusel tehtavate regulatiivsete muudatuste vastuvõtmisel võib tõusta Eesti kui mere- ja laevandusriigi rahvusvaheline maine. Mõju välissuhetele on väike.

#### **1.5.3.4 Mõju majandusele**

##### ***Mõju sihtrühm: riik***

Käesolev muudatus ei mõjuta riiki majanduslikult.

##### ***Mõju sihtrühm: laevaomanikud ja laevandusettevõtjad***

Esimeses laevapereta prahitud registris on 14.04.2025 seisuga registreeritud 9 laeva, teises laevapereta prahitud laevade registris on 2025. a juuni seisuga registreeritud 1 laev. Teises laevapereta prahitud registris on registri loomise hetkest olnud registreeritud kokku kaks laeva, millest üks on tänase seisuga registrist kustutatud. Samal ajal on laevade arv ka esimeses laevapereta prahitud laevade registris aastate jooksul vähenenud.

Olemasolevatele laevapereta prahitud laevadele peab registrikande üleminek toimuma võimalikult lihtsalt ja automatiseeritud korras. Kuna laevapereta prahitud laevade registrites ei registreerita omandiõigust ja koormatise ning sisseprahtimise õiguslikud tingimused ei muutu, siis on registrikanded deklaratiivsed ning rahvusvahelise registri loomine ei too kaasa ebasoovitavaid mõjusid. Siiski on oluline, et laevaomanikud oleksid teadlikud registrikannete üleviimisest ja registreerimise tingimustest, näiteks kehtestatavatest registritasudest või riigilõivudest.

Tulenevalt ettepanekust sätestada keeld reisijate meritsi veoga tegelevate laevade registreerimiseks rahvusvahelises registris, kui need laevad sõidavad Eesti sadamate või Eesti ja välisriigi sadamate vahel, tuleks esimesse prahitud laevade registrisse kantud määratlusele vastavad laevad üle viia laevaregistrisse.

#### **1.5.3.5 Sotsiaalne, sealhulgas demograafiline mõju**

Sotsiaalne mõju puudub.

#### **1.5.3.6 Mõju riigiasutuste korraldusele**

Juba praegu kannab Transpordiamet prahitud laevad LIS-i, seega ei ole vajadust protseduuriliste ümberkorralduste ja infosüsteemi täiendavate arenduste järele. Sellest tulenevalt on mõju riigiasutustele väike.

## 2 PROBLEEM. LAEVAHÜPOTEK JA REGISTERPANT

### 2.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK

Registripidamise üleandmisega Transpordiametile tuleb lahendada ka koormatisega seonduvad küsimused. Tuleb analüüsida, kas kehtiv õigusraamistik lubab Transpordiametil registreerida laevahüpoteeki laevaregistris, ehitatavate laevade registris ja rahvusvahelises registris. Seeläbi tuleb ka analüüsida hetkel Eestis kehtivate koormatiste liikide erinevust ning mida tuleks vajadusel laevahüpoteegi kui kontseptsiooni muutmisel korrigeerida.

2009. aastal muudeti AÕS §-i 298, mis asendas senise registerpantidele hüpoteegi sätete kohaldamise laevahüpoteegi sätete kohaldamisega (AÕS § 298). Seejuures nähti AÕS § 298 lõikes 2 ette terve hulk välistusi LAÕS laevahüpoteegi sätete kohaldamisest. Muudatuste põhjuseks toodi asjaolu, et laevahüpoteegi kujundamisel on rohkem arvesse võetud laeva kui liikuva asja omapära. Muudatust võib pidada ebaõnnestunuks, kuna registerpantidele kohalduvate sätete osas on tekkinud viitenormide jada, mille tulemusena on keerukas mõista nii kohalduvate normide tervikut kui lahendada registerpanti osas spetsiifilisi pantiga seotud küsimusi.<sup>106</sup>

Laevaomaniku vaates on probleemiks eelkõige koormatise seadmisel, muutmisel ja kustutamisel esitatavate dokumentide vorm, kus teatud toimingute osas nõutakse notariaalselt kinnitamist ning teiste osas notariaalselt tõestamist. Erinevad vorminõuded ei soodusta laevaomaniku huvi tekkimist Eesti laevaregistri vastu. Lisaks tekitab notariaalne tõestamine liigset ajakulu, kuna tehingu sooritamiseks peavad pooled minema notari juurde või tegema vajalikud toimingud läbi e-notari. Tihti pole laevaomaniku esindaja Eesti kodanik ning ei oma ligipääsu riigi e-teenustele, millest tulenevalt on füüsiline notari juurde minek siiski vajalik.

#### 2.1.1 Rahvusvaheline õigus

Rahvusvahelises õiguses reguleerib laevadele seatud koormatiste tunnustamist Genfi 1993. a rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon. Vastavalt Genfi 1993. a rahvusvahelise merivõlgade ja pantide konventsiooni artiklile 1 tunnustavad konventsiooni osalisriigid merelaevale seatud pante, hüpoteeke ja samalaadseid registrisse kantavaid koormatise ja täidavad need, kui:

- a) pandid, hüpoteegid ja koormatised on seatud ja registrisse kantud vastavalt selle riigi seadusele, kus laev on registreeritud;
- b) register ja registripidaja poolt nõutud dokumendid on vastavalt laeva registri riigi seadustele avalikud ja registri väljavõtted ning dokumentide koopiad on registrist kättesaadavad ning
- c) register või punktis b nimetatud dokument sisaldab vähemalt selle isiku nime ja aadressi, kelle kasuks pant, hüpoteek või koormatis on seatud või et see on maksimaalsuurust tagades seatud dokumendi esitajale, kui seda sätestab laeva registri riigi seadus või kui summa suurus on täpsustatud pandi, hüpoteegi või koormatise seadmise dokumendis ning kuupäev ja teised üksikasjad, mis määravad vastavalt laeva registri riigi seadusele järjekohad teiste registrisse kantavate pantide, hüpoteekide ja koormatiste suhtes.<sup>107</sup>

<sup>106</sup> Õunpuu. A. Kommertspant ettevõtja vallasvarale. Kättesaadav: [https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2023-12/Annemari%20Ounpuu\\_0.pdf](https://www.justdigi.ee/sites/default/files/documents/2023-12/Annemari%20Ounpuu_0.pdf) (11.08.2025).

<sup>107</sup> Rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon – RT II 2002, 37, 176., art 1.

Eeltoodust tulenevalt ei sea rahvusvaheline õigus piiranguid koormatise liigi osas ning jätab osalisriigile vaba valiku sätestada osalisriigi riigisisese õigusega laevadele kehtiv koormatise liik.

### **2.1.2 Riigisisene õigus**

Selleks, et hinnata laevahüpoteegi registerpandiga asendamise võimalikkust, tuleb esmalt analüüsida kahe koormatise liigi olemusi ja tuua välja erinevused.

#### **2.1.2.1. Koormatiste tekkimine**

Registerpant tekib vastavalt AÕS § 299 lõikele 1 pandieseme omaja ja pandipidaja vahelise kokkuleppe sõlmimise ning kande tegemisega vastavasse registrisse. Seadus ei näe registerpandi pandilepingule vorminõuet ette. Erialakirjanduse kohaselt peab see siiski olema vähemalt kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis, kuna pandileping tuleb esitada koos registrisse kandmise avaldusega vastava registri pidajale.<sup>108</sup> Pandi seadmise kokkuleppele võib näha ette erineva vormi, näiteks kaubamärgiseaduse § 50<sup>6</sup> lg 3 järgi peab kaubamärgi koormamiseks sõlmitav pandileping olema notariaalselt tõestatud vormis.<sup>109</sup>

Laevahüpoteek tekib vastavalt LAÕS § 19 järgi kande tegemisega laevakinnistusraamatusse ning eeldab selleks asja omaniku ja hüpoteegipidaja notariaalselt tõestatud kokkulepet hüpoteegi seadmise kohta. Kande sisu raames erineb laevahüpoteegi kanne registerpandi kandest LAÕS § 20 p 5 märgitud laevahüpoteegi liigi märkimise poolest, sest ühisregisterpanti kehtiva õiguse kohaselt seada ei saa ning sellest tulenevalt ei ole vaja registerpandi liiki kandes märkida. Ülejäänud osades on kande sisu sama – pandipidaja/hüpoteegipidaja ning rahalise suuruse märkimine. Kummagi koormatise liigi seadmine ei eelda tagatava nõude olemasolu.

#### **2.1.2.2. Koormatiste olemus**

Vastavalt AÕS § 298 lg-le 1 kohaldatakse registerpandile LAÕS-s laevahüpoteegi kohta sätestatud. Registerpandile ei kohaldata kontseptsiooni keerukuse tõttu ühishüpoteegi kohta sätestatud (LAÕS §§ 16 ja 60–63) ning ehitatavate esemete kohta sätestatud (LAÕS §§ 64–66). Registerpandiga koormatud esemele ei saa seada kasutusvaldust, sellest tulenevalt ei rakendu LAÕS § 28 lg 2. Muud paragrahvid ei rakendu, sest on avatud juba AÕS-s või muus eriseaduses.<sup>110</sup>

Laevahüpoteek erineb olemuselt registerpandist ühishüpoteegi seadmise võimaluse poolest, mille kohaselt võib ühe nõude tagada mitme laeva või mitme laevaosaga ning nõuet võib rahuldada iga laeva või laevaosa arvelt (LAÕS § 16). Registerpandiga sellist koormamise võimalust kehtivas õiguses ei ole, selle asemel seatakse praktikas ühe nõude tagamiseks mitu registerpanti.

Registerpanti ei saa kehtiva õiguse kohaselt seada valmistatavale või ehitatavale asjale, kuid laevahüpoteeki saab (LAÕS §§ 64–66).

#### **2.1.2.3. Koormatiste järjekoht registrites**

Registerpandi järjekoht määratakse registrisse kandmise ajaga AÕS § 300 lg 1 kohaselt. Kui samal ajal tehakse mitu registerpanti, siis antakse registerpantidele sama järjekoht AÕS § 300 lg 2 mõistes. Lõike 3 kohaselt võivad pooled kokku leppida ka erinevas järjekorra suhtes ning kokkuleppe kohta tehakse kanne registrisse. Järjekoha kokkuleppel ei ole vorminõuet ning seda

<sup>108</sup> Kull, I jt. Asjaõiguseadus II. Kommenteeritud väljaanne. Juura (2022), § 299 komm. 3.4.

<sup>109</sup> Kaubamärgiseadus – RT I, 06.01.2023, 28., § 50<sup>6</sup> lg 3.

<sup>110</sup> Kull, I jt. (viide 108), § 298 kommentaarid.

tõendab vaid registrikanne (AÕS § 300 lg 5). Registerpandi järjekoha muutmisele rakendatakse AÕS §-s 60 sätestatud (AÕS § 300 lg 4). AÕS § 60 ei sätesta, kas panti koormava pandipidaja nõusolek on pandi järjekoha muutmiseks vajalik. Õigust koormava pandipidaja nõusoleku nõue järeldeb siiski AÕS § 316 lg-st 2, mille järgi on pandipidaja nõusolek vajalik panditud õiguse muutmiseks, kui muudatus vähendab tagatist. Tõlgendades AÕS § 60 lg 2 koostoimes kinnistusraamatuseaduse § 34<sup>1</sup> lg 2 p-ga 4, saab järeldada, et selline nõusolek on ka vajalik.<sup>111</sup>

Laevahüpoteegi järjekohat määratakse ajalise kuuluvusega – varem sissekantud hüpoteek on eespool (LAÕS § 21). Järjekohat võib muuta etteastuva ja tagasiastuva hüpoteegipidajate notariaalselt tõestatud kokkuleppe alusel ja registrikandega (LAÕS § 22 lg 1). Kui tagasiastuv hüpoteek on koormatud kolmanda isiku õigusega, on vajalik tema notariaalselt kinnitatud nõusolek (LAÕS § 22 lg 2).

Registerpandi ja laevahüpoteegi üleandmist eristab vaid vorminõue – registerpandi üleandmisel on vaja kirjalikku pandipidaja nõusolekut ja kannet registris (AÕS § 300<sup>3</sup>). Laevahüpoteegi üleandmisel on vaja omaniku notariaalselt kinnitatud nõusolekut ja kannet laevakinnistusraamatus (LAÕS § 46).

#### 2.1.2.4. Lõppemine

Registerpant lõpeb eseme omaja ja pandipidaja kokkuleppel ning kande kustutamisel registrist (AÕS § 299<sup>1</sup> lg 1). Registerpant ei lõppe ainult eseme registrist kustutamisega, kui seadusega ei sätestata teisiti (AÕS § 299<sup>1</sup> lg 2). Seaduse erisuse näiteks on tööstusomandi õiguskorralduse aluste seaduse § 31 lg 2, mis näeb ette, et registerpant kustutatakse registrist pandiga tagatud nõude lõppemisel või pandist loobumisel. Reeglina aga registerpandist loobumisel registerpant ei lõppe. Kui pandipidaja loobub registerpandist, teeb ta registrile kirjaliku avalduse, mille alusel tehakse kanne ning registerpandi omandab koormatud eseme omaja (AÕS § 300<sup>4</sup> lg 1). Sama paragrahvi lõikes 2 toodud osalise loobumise puhul omandab eseme omanik osa, millest loobuti.

Registerpandi pantimisele kohaldatakse nõuete pantimise sätteid (AÕS § 300<sup>5</sup> lg 2). Kui registerpanti soovitakse lõpetada, aga registerpant on panditud, siis on vaja panditud registerpandi lõpetamiseks pandipidaja nõusolekut, mille kohta eraldi vormi sätestatud ei ole (AÕS § 316 lg 1).

Laevahüpoteek lõpeb kande kustutamisega laevakinnistusraamatus (LAÕS § 48). Vastavalt LAÕS § 49 kustutatakse laevahüpoteek ka siis, kui hüpoteegipidaja nõue on sundenampakkumisel täielikult või osaliselt rahuldatud. Kuna antud sätte kohta erisätet registerpandi kohta pole, kohaldatakse antud sätet analoogselt ka registerpandile.

Kolmandate isikute õigused nt laeva ostul saadakse tagada LAÕS §-ga 53, mille kohaselt võtab omanik kohustuse kustutada hüpoteek, kui omanik selle hüpoteegi peaks omandama, märke tehakse laevakinnistusraamatus. Registerpandi kohta antud säte ei kehti.

Laevahüpoteegist loobumisel toimitakse sarnaselt registerpandist loobumisega selle erinevusega, et avaldus kohtule tehakse notariaalselt tõestatud vormis (LAÕS § 50 lg 1). Lisaks on vaja kolmanda isiku notariaalselt kinnitatud nõusolekut kui hüpoteek on koormatud kolmanda isiku õigusega.

---

<sup>111</sup> Varul, P jt. Asjaõigusseadus I. Kommenteeritud väljaanne. Juura (2014), § 60 kommentaar: „Tõlgendades AÕS § 60 lg 2 koostoimes kinnistusraamatuseaduse § 34<sup>1</sup> lg 2 p-ga 4 saab järeldada, et selline nõusolek on ka materiaalsoiguslikult vajalik (olgu ka vorminõudeta), nt eelmärke järgi õigustatud isikult, kuna KRS 34<sup>1</sup> lg 2 p 4 järgi on kinnisasja koormavat õigust koormava õiguse omaja vormikohane (nt kinnitatud või digiallkirjastatud) nõusolek sõnaselgelt vajalik selle õiguse järjekohas tagasiastumise kinnistamiseks.“.

### 2.1.2.5. Nõuete rahuldamine

Registerpandi nõuete rahuldamise järjekorra sätted on olemuselt samad, mis laevahüpoteegi puhul. Sundmüügi mõistes müüakse registerpandiga tagatud nõudega ese täitedokumendi<sup>112</sup> alusel avalikul enampakkumisel (AÕS § 302 lg 3), seadusega saab siinkohal sätestada erisusi, näiteks sätestab kaubamärgiseaduse § 25 lg 2, et pandiga tagatud nõude saab rahuldada sundenampakkumise teel.

Laevahüpoteegi puhul toimub sundmüügi mõistes nõude rahuldamine ainult sundenampakkumise teel (LAÕS § 43 lg 3). Erinev registerpandi sätest on LAÕS-s ühishüpoteeki käsitlev säte (LAÕS § 43 lg 2), sest ühisregisterpanti kehtiva õiguse kohaselt seada ei saa.

### 2.1.2.6. Registerpandiga või laevahüpoteegiga koormatud eseme registrist kustutamine

Koormatisega koormatud laevale seab registrist kustutamise puhul piirangu ka Genfi 1993. a rahvusvaheline merivõlgade ja pantide konventsioon, mille artiklist 3 tulenevalt ei saa osalisriik lubada laeva omanikul laeva osalisriigi registrist kustutada enne, kui kõik registrisse kantud pandid, hüpoteegid või koormatised on eelnevalt kustutatud või kui kustutamiseks on eelnevalt loa andnud kõikide pantide, hüpoteekide või koormatiste pidajad.<sup>113</sup>

Kui laeva kustutamine registrist on osalisriigi seaduste kohaselt laeva sundenampakkumise puhul siiski kohustuslik, teavitatakse eelseisvast kustutamisest registrisse kantud pantide, hüpoteekide või koormatiste pidajaid, et võimaldada neil teha oma huvide kaitseks vajalikke toiminguid. Ilma pantide, hüpoteekide või koormatiste pidajate nõusolekuta ei tohi laeva registrist kustutada enne mõistliku aja möödumist, mis ei tohi olla väiksem kui kolm kuud pärast asjakohase teate andmist pantide, hüpoteekide või koormatiste pidajatele.

Registerpandiga koormatud eseme registrist kustutamine toimub eseme omaniku taotlusel ning registripidaja teavitab sellest pandipidajat (AÕS § 299<sup>2</sup> lg 1). Sätte eesmärk on, et pandipidaja saaks kiirelt võtta kasutusele kõik vajalikud meetmed, kui panditud ese kustutatakse.<sup>114</sup> Registerpant aga ei lõppe, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti (AÕS § 299<sup>1</sup> lg 2).

AÕS § 299<sup>2</sup> lõikes 2 ettenähtud märkuse tegemine registrisse kantud pandieseme registerpandi kande juurde peaks kergendama eseme ja pandiõiguse omavahelist sidumist, kui hiljem ese taas registrisse kantakse. Samas ei ole seaduses reguleeritud, mis on sellise märkuse õiguslik tagajärg.<sup>115</sup> Selles osas erineb registerpant laevahüpoteegist, kuivõrd LaevaRS § 55 lg 4 sätestab, et laeva laevakinnistusraamatust kustutamiseks on vajalik puudutatud isikute notariaalselt kinnitatud nõusolek. Seega on laevahüpoteegi puhul tagatud, et laevaomaniku algatusel ei ole võimalik ilma pandipidaja nõusolekuta registrist laeva kustutada.

### 2.1.2.7. Rahvusvaheline praktika koormatise seadmisel

#### *Koormatise seadmine Küprosel*

Küprose seadusandlus eeldab koormatise seadmiseks nõude olemasolu. Koormatist ei saa seada, kui nõuet ei ole. Dokumendid võivad olla koostatud Küprose ametlikes keeltes (kreeka

<sup>112</sup> Pandipidaja ja eseme omaja võivad teha enne nõude sissenõutavaks muutumist kokkuleppe, mille järgi võib pandipidaja pandi realiseerimiseks kohtutäituri juurde minna ilma müügiõigust tunnustava kohtulahendita (nn kohese sundtäitmise kokkulepe). Täpsemalt Kull, I jt. (viide 108), § 302 kommentaar 3.1.4 b ning lahendid RKTko 3-2-1-153-10 p 13 ; 3-2-1-60-11 p 16 ning 3-2-1-64-12 p 17.

<sup>113</sup> [RT II 2002, 37, 176](#), artikkel 3.

<sup>114</sup> Kull, I jt. (viide 108), AÕS § 299<sup>2</sup> kommentaar 3b.

<sup>115</sup> *Ibid.*

või türgi) või inglise keeles. Notariaalselt tõestamist koormatise seadmisel ei ole vaja, seda asendab isikusamasust tuvastav ametnik (certifying official), kes töötab laevade registreerimise asutuses.

### ***Koormatise seadmine Norras***

Norra seadusandlus ei ole koormatise liiki ette näinud, kuid järgitakse Norra pankade välja kujunenud praktikat koormatise seadmisel. Dokumente võib vormistada norra, taani, rootsi või inglise keeles. Dokumentide vorm on notariaalne kinnitamine. Notarit võib asendada advokaat või kaks täisealist Norra kodanikku. Norra merekoodeks näeb ette, et laevale seatud hüpoteek saab õiguskaitse üksnes vastava õiguse registreerimisega registris.<sup>116</sup> See tähendab, et hüpoteegile annab õigusliku mõju ja kehtivuse registreerimine registris. Eriti on see oluline näiteks pankrotimenetluses, kus koormatiste registreerimise järjekoht määrab võlausaldajate nõuete rahuldamise. Seega kui koormatis ei ole registris registreeritud, siis ei ole ka võlausaldajal õigust oma nõude rahuldamisele.

### ***Koormatise seadmine Leedus***

Leedu õiguses käsitleti laeva kui kinnisasja kuni aastani 2023, mil otsustati muuta laev kinnisasjast vallasasjaks ning sellest tulenevalt jäeti lahtiseks, millise riigi õigust koormatise seadmisel kohaldatakse. Leedu õiguse kohaselt seatakse hüpoteek sarnaselt kehtiva Eesti õigusega, ehk notariaalselt tõestatud vormis.<sup>117</sup>

## **2.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED**

Laevaregistrite ümberkorraldamisega ei ole võimalik probleemi mitteregulatiivselt lahendada. Laevahüpoteegiga seonduv probleem vajab regulatiivset lahendust, sest laevaregistri ja ehitatavate laevade registri viimisega Transpordiameti alla ei ole võimalik kehtivat olukorda säilitada, kus laevahüpoteeki registreerib registris kohus. Täiendavalt nõuab probleem regulatiivset lahendust ka selle tõttu, et rahvusvahelise registri loomisel tuleb ette näha õigusraamistik sinna koormatiste kandmiseks.

## **2.3 PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED**

Tulenevalt AÕS § 298 lg-st 1 kohaldatakse registerpandile LAÕS-s laevahüpoteegi kohta sätestatud erisustega, mis on toodud sama paragrahvi lõikes 2. Kõik laevahüpoteegi sätted, mis kehtivad hetkel registerpandile, jäävad kehtima ka edaspidi, küll aga tuleb muuta sätete pealkirju (kui mõiste „laevahüpoteek“ asendatakse muu mõistega) ja vajadusel uuendada sätete sõnastust (eelkõige viited teistele sätetele). Sealhulgas tuleb muuta viiteid ka LaevaRS-is, täitemenetluse seadustikus, pankrotiseaduses, tsiviilkohtumenetluse seadustikus, võlaõigusseaduses ja notari tasu seaduses. Alternatiivselt jäetakse alles mõiste „laevahüpoteek“ ning sisustatakse registerpandile ja vallasasjale sobilikuma regulatsiooniga.

---

<sup>116</sup> NMC, art 41.

<sup>117</sup> <https://ellex.lgal/vessels-registered-in-the-maritime-register-of-the-republic-of-lithuania-will-no-longer-be-treated-as-immovable-property/> Vt täpsemalt ka: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/a95fc1d2874d11edbdcebd68a7a0df7e?jfwid=186o6gvdwx> (leedukeelne).

Vorminõudena nii pandi seadmisel, muutmisel, pantimisel ning kustutamisel tuleks seada notariaalne kinnitamine, sest praktikas pole notaril vajalik tõestada lepingu sisu, kuna merenduses kasutatakse laevade võõrandamisel rahvusvahelises praktikas kujunenud tüüpepinguid (vt ptk 1.3.1.1).<sup>118</sup>

Pandipidaja õiguste kaitseks nähakse LaevaRS-s ette, et laeva võib registrist kustutada üksnes pandipidaja notariaalselt kinnitatud nõusolekul.

Laevade puhul registerpandiga koormamise juures tuleb pandipidaja huvide kaitsmiseks sätestada LAÕS-is erisäte ka sundtäitmise kokkuleppe<sup>119</sup> sõlmimise võimalikkuse kohta. Nii ei pea pandipidaja täitedokumendi saamiseks pöörduma kohtu poole.

Sundtäitmise kokkulepe peab kehtiva õiguse kohaselt olema notariaalselt tõestatud, kuna notar peab asja omanikule selgitama sundtäitmise kokkuleppesid tulenevaid riske.<sup>120</sup> Sundtäitmise kokkuleppe notariaalne tõestamine on põhjendatud traditsiooniliste kinnisasjade puhul (so nt maatükk), kuna kinnisasja omanik ei ole alati juriidiliste teadmistega. Laevade puhul sõlmib laevaomaniku nimel lepinguid ning vormistab muid õiguslikke dokumente üldjuhul aga juriidiliste teadmistega isik, kellele ei ole eraldi vaja sundtäitmise kokkuleppega seonduvaid riske selgitada. Sellest tulenevalt ei ole põhjendatud ka sundtäitmise kokkuleppe notariaalne tõestamine laevadele koormamise seadmisel. Muuta tuleb siinkohal ka täitemenetluse seadustikku, mille järgselt võib täitedokumendiks laevade puhul olla edaspidi ka notariaalselt kinnitatud sundtäitmise kokkulepe.

LAÕS § 53 põhimõte, mille kohaselt võib teha kinnistusraamatusse märke, millega tagatakse laeva omaniku poolt kolmanda isiku ees võetud kohustus kustutada laevahüpoteek, kui omanik selle omandab, jääb kehtima ka registerpandi puhul. Antud säte kaitseks ka registerpandi puhul kolmandate isikute õiguseid ning väldib pantide järjekohtade kinni hoidmist.

AÕS § 300<sup>5</sup> lg 2 kohaselt kohaldatakse registerpandi pantimisele õiguste pantimise kohta käivaid sätteid. Sellest tulenevalt on vajalik panditud õiguse lõpetamiseks pandipidaja nõusolekut (AÕS § 316 lg 1), millele ei ole seatud vorminõuet. Arvestades, et laevale registerpandi seadmisel nähakse ette notariaalse kinnituse nõue, on pandiga koormatud pandi lõppemisel oluline sätestada ka pandi koormatist omavate kolmandate isikute õiguste kaitseks notariaalse kinnituse saamise nõue.

Ühishüpoteeki käsitlevad sätted tuleks tunnistada kehtetuks, edaspidi saaks ühishüpoteegi asemel seada mitu registerpanti. Justiits- ja Digiministeeriumi seisukoht on, et ühishüpoteegi asemel võib seada ka mitu eraldi hüpoteeki, mistõttu ei ole ühishüpoteegi regulatsiooni alles jätmine ilmtingimata vajalik. Hüpoteegipidaja seisukohast on oluline, et hüpoteegiga tagatava eseme väärtus tagab nõuet. Ehitatavatele laevadele saab edaspidi seada ka registerpanti.

Olemasolevad hüpoteegid jäävad regulatsiooni muutmisel algselt laevakinnistusraamatusse. Koormamise vormi muutmiseks luuakse rakendussäte, mis annab tähtaja laevahüpoteegi kustutamiseks ning uue registerpandi seadmiseks Transpordiameti peetavas registris.

Kehtivad hüpoteegid ja kasutusvaldused viiakse rakendussättega üle kohturegistrist Transpordiameti peetavasse registrisse ning jäävad kehtima. See tagab hüpoteegipidajale

<sup>118</sup> Näiteks kasutatakse BIMCO müügilepinguid. <https://www.bimco.org/contractual-affairs/bimco-contracts/contracts/shipsale-22/>

<sup>119</sup> Viide 112.

<sup>120</sup> Kull, Ijt. (viide 108), § 352 kommentaarid.



kindluse, et hüpoteegi kandmisel kehtinud tagatis on jätkuvalt alles. Uued koormatised kantakse sisse registerpandina.

2025. aasta veebruari seisuga on laevakinnistusraamatus kehtivaid hüpoteeke 95 (69 laeval). Kõige enam on kehtivaid hüpoteeke AS LHV Pangal (10 hüpoteeki). 6 hüpoteeki on AS SEB Eesti Ühispank ning AS TALLINNA SADAM kasuks ning 5 hüpoteeki on seatud Swedbank AS kasuks.<sup>121</sup>

Kasutusvaldusi on laevadele seotud tänaseks kaks, millest üks on kehtetu. Kuna VTKga muudetakse laevade käsitlust sisuliselt kinnisasjast vallasasjaks ning vallasasjale kasutusvaldust seada ei saa, tunnistatakse kasutusvalduse kontseptsioon laevade puhul kehtetuks. Olemasolevad kasutusvaldused jäävad rakendussätte alusel alles. VTK koostajad teavitavad kasutusvalduse osapooli muudatustest.

Muudatuste tulemusena tekib võimalus seada laevale registerpant omaniku ja pandipidaja notariaalselt kinnitatud kokkuleppel ning vastava registrikande tegemisel. Sarnane regulatsioon on EVKS-is, millega on loodud osa pantide suhtes negatiivne avalik usaldatavus, see tähendab, et pandiõiguse olemasolu on seotud kandega registris. Pandiõiguse suhtes peaks kanne olema õigustloova tähendusega, seega pandi tekkeks peaks olema vajalik pantija ja pandipidaja vastav kokkuleppe ja kanne registris sarnaselt EVKS §-s 16 sätestatule.

## 2.4 Mõjud koormatise liigi muutmisel

Sihtgruppidenä käsitletakse gruppe, kelle suhtes tekib koormatise liigi muutmisest oluline mõju. Sihtgrupid on riik, pangad, laevaomanikud ja notarid.

Olulist sotsiaalset, sh demograafilist mõju, mõju riigi julgeolekule ja välissuhetele ning mõju regionaalarengule seoses regulatiivse lahendusega ei tuvastatud.

### 2.4.1 Mõju majandusele

#### ***Sihtrühm: laevaomanikud ja riik***

Laevaomaniku vaatest lihtsustub laevadele koormatise seadmise protsess, kuna ühtlustatakse koormatise seadmisel, muutmisel või kustutamisel esitatavate dokumentide vorminõuded. Tekib mõju majandusele, kuna vorminõuete lihtsustamine ja rahvusvahelise praktikaga ühtlustamine loob laevaomanikule soodsama keskkonna enda laeva Eestis registreerida, millest tulenevalt tekib ka positiivne mõju Eesti majandusele läbi maksude laekumise.

#### ***Sihtrühm: notarid***

Võib esineda mõju notaritasude laekumisele. Vorminõuete leevendamise tagajärjel võib väheneda notaritele laekuv tasu, sest vastavalt notari tasu seaduse § 31 p 12 on allkirja kinnitamise tasu 12,75 eurot, juhul kui tuleb koostada ka avalduse projekt, lisandub § 31 p 9 alusel 18,20 eurot. Laevahüpoteegi seadmise kokkuleppe tasu on vastavalt § 28<sup>1</sup> lg-le 2 veerand täistasust, kuid mitte vähem kui 63,90 eurot.

#### ***Sihtrühm: krediidasutused***

Tänase praktika kohaselt ei finantseeri Eestis tegutsevad krediidasutused oluliselt laevade oste, vaid kasutavad pigem liisimist. Laevakinnistusraamatusse laevahüpoteegi seadmisega on seni kogemusi LHV-l.<sup>122</sup> 16.12.2024 pöördu mises nr 58 selgitas Eesti Pangaliit

<sup>121</sup> Registre ja Infosüsteemide Keskuse statistika.

<sup>122</sup> 12.11.2024 kohtumisel märkisid pangad, et LHV finantseerib laevade ostu ning teised pangad laevade ostu finantseerimisega ei tegele. LHV mainis samal kohtumisel, et võimalik on laevadele registerpandi seadmine ka tulevikus tingimusel, et register on seaduse tasemel.

laevakinnistusraamatu liiklusregistri sarnaseks ümberkujundamisega kaasnevaid murekohti sellega, et ei pea riskisuse seisukohast mõistlikuks seada moorsõidukitele tagatisena liiklusregistris registerpanti, vaid eelistab kasutada liiklusregistrisse kantavate varade finantseerimisel liisingutooteid. Seejuures tõi Eesti Pangaliit välja, et registerpandi puhul peab finantseerija arvestama, et erinevalt laevakinnistusraamatust ei ole liiklusregistril positiivset usaldatavust ehk tema kandelegi tuginedes ei saa heauskselt omandada, vara registrist kustutamisel ei küsita pandipidaja nõusolekut ning et kiirema realiseerimismenetluse jaoks tuleks sõlmida pandileping notariaalses vormis koos kohesele sundtäitmisele allumise kokkuleppega. VTK-s on tehtud ettepanekud nimetatud valupunktide lahendamiseks, mistõttu peaks pakutav regulatsioon olema krediitiasutustele vastuvõetav. Eestis tegutsevad pangad ei finantseeri laevadega seotuid tehinguid suures mahus, siiski eksisteerib väheoluline negatiivne mõju Eesti pankadele, kui muudetakse koormatise liiki. Pankadel tuleb koostada laevandusele kohaldatavad registerpandi lepingud ning vormistada olemasolevad laevahüpoteedid registerpandiks.

#### **2.4.2 Mõju elu- ja looduskeskkonnale**

Mõju ei ole.

#### **2.4.3 Mõju riigiasutuste ja kohaliku omavalitsuse asutuste korraldusele**

##### ***Sihtrühm: riik***

Eksisteerib oluline mõju riigiasutuste korraldusele. Muudatuse tulemusena läheb koormatise seadmise kohustus Transpordiametile kui uuele registripidajale. Sellest tulenevalt võib Transpordiameti töökoormus oluliselt kerkida. Väheneb Tartu Maakohtu töökoormus, kuna kohtuametnikud ei pea edaspidi ise koormatise registrisse kandma. Eeldatavalt võib tekkida täiendav vajadus Transpordiameti ametnike koolitamiseks koormatise seadmise protsessi ja õiguslike küsimuste osas, sest praegu ei tegele Transpordiamet laevahüpoteedi seadmisega.

#### **2.5 Mõjud, kui ei muudeta koormatise liiki**

Sotsiaalset, demograafilist, majanduslikku mõju, ega mõju riigi julgeolekule, välissuhtlusele, elu- ja looduskeskkonnale, ja regionaalarengule ja riigiasutuse ja kohalike omavalitsuste korraldusele ei teki.

## 4 PROBLEEM. DOKUMENDID JA DOKUMENTIDE VORMINÕUDED

### 4.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK

Kehtiv õigus näeb ette andmete ja dokumentide loetelu, mis tuleb esitada laevade kinnistamiseks ja kandmiseks laevapereta prahitud registritesse (LaevaRS §§-id 42 ja 92), laeva kustutamiseks laevakinnistusraamatust (LaevaRS §§-id 55–56) ja laevapereta prahitud registritest (LaevaRS § 96). Seadusest tulenevad nõuded laeva registreerimiseks ja muudeks registritoiminguteks vajalikele dokumentidele on laevaomanike jaoks ülemääraselt koormavad (nt avalduse notariaalse tõestamise nõue) ning välisriikide laevaomanikele sageli keerulised ja ebaselged, põhjustades tarbetut ajakulu ja liigset bürokraatiat.<sup>123</sup> Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri üleviimisel Transpordiametisse vajavad eelkõige ülevaatamist 1998. aastast kehtivad nõuded dokumentidele, mis esitatakse laeva kinnistamiseks ja muude toimingute tegemiseks laevak.

Teatud dokumentidele on seatud konkreetset vormi- ning keelenõuded. Rangemate keele- ja vorminõuete sätestamise vajadus tulenes eeldatavasti laevakinnistusraamatu pidamisest kohtu juures, laeva käsitlemisest kinnisasjana ning registri õiguskindluse tagamisest. LaevaRS § 36 lg 1 kohaselt tuleb laeva registreerimiseks dokumendid esitada eesti keeles ning võõrkeelsed dokumendid tuleb esitada koos vandetõlgi tehtud tõlkega. 2019. aastal tehtud muudatustega loodi võimalus esitada dokumendid inglise keeles laeva esimeses või teises laevapereta prahitud laevade registris registreerimiseks, kuid laeva kinnistamiseks selline võimalus puudub tulenevalt kohtute seaduse § 5 lg-st 1, mille kohaselt kohtumenetlus ja asjaajamine kohtus toimuvad eesti keeles. Laevandus on aga rahvusvaheline äri, kus peamiseks keeleks on enamasti inglise keel. Taani, Norra, Küprose, Malta ja muudes laevaregistrites võetakse vastu ka ingliskeelseid dokumente. Üksnes eestikeelse asjaajamise nõudega ei ole Eesti laevaregister konkurentsivõimeline, kuna dokumentide tõlkimise nõudega kaasneb laevaomanikele oluline aja- ja ressursikulu. Seega ka juhul, kui muudes aspektides oleks Eesti laevaregistrid teiste riikidega samaväärsed, otsustaks välismaine laevaomanik pigem sellise riigi registri kasuks, kus nimetatud kulu ei kaasneks.

Kehtivate regulatsioonide kohaselt tuleb notariaalselt tõestada järgmised laevakinnistusraamatule esitatavad dokumendid:

1. kokkulepe omandi ülemineku kohta (LAÕS § 9) – siin on erisus, kui seoses omanikuvahetusega ei ole enam Eesti riigilipu kandmise õigust, siis võib olla asjaõigusleping lihtkirjalik;
2. kui laev kustutatakse laevakinnistusraamatust seetõttu, et laev kaotab omandi ülemineku tõttu õiguse kanda Eesti riigilippu, peab laeva kustutamise avaldus olema notariaalselt tõestatud (LaevaRS § 55 lg 8);
3. ehitaja kinnitus teise isiku omanikuks saamise asjaolude kohta ehitatava mere- või siseveelaeva või ehitatava teisaldatava ujuvvahendi kinnistamiseks, kui omanik ei ole ehitaja (LaevaRS § 44 lg 2 kohaselt);

Lisaks laevahüpoteebiga seonduvate toimingute tegemiseks, mis on käsitletud eelmises peatükis (sh LAÕS § 19 lg 2 ja § 50 lg 1).

<sup>123</sup> KMPG. Kasutajateekonnad ja isikud, lk 23.

EIS dokumendi number 18-0616/01. Laeva asjaõiguse ja laevaregistrite seaduseelnõu väljatöötamise kavatsus. 14.03.2019. Kättesaadav: <https://eelvoud.valitsus.ee/main#RqHgvIJM>, lk 12–13.

LAÕS kohaselt peab omandi ülemineku kokkulepe, hüpoteegi seadmise kokkulepe ja kasutusvalduse seadmise kokkulepe olema notariaalselt tõestatud, mis tagab nende õigusliku kehtivuse ja registreerimise võimaluse laevakinnistusraamatus. Samas rahvusvahelises praktikas, sõltuvalt jurisdiktsioonist, on omandi ülemineku kokkuleppe vorminõuded sageli leebemad. Enamasti piisab lihtkirjalikust lepingust, mida täiendavad omandiõigust tõendavad dokumendid, nagu notariaalselt kinnitatud müügikiri, ehitustunnistus ja eelmisest registrist saadud kustutamise tunnistus. Rangema vorminõudena võidakse teatud jurisdiktsioonides nõuda notariaalselt kinnitatud kokkulepet, kuid mitte tingimata notariaalset tõestust, mis on Eestis kohustuslik.<sup>124</sup> Näiteks on Madeira laevaregister nõus laevu registreerima skaneeritud kujul originaalsete dokumentide esitamisel digitaalsete kanalite kaudu.

LaevaRS § 36 lg 2 sätestab, et laevu registritele esitatakse dokumendi originaal või notariaalselt või ametlikult kinnitatud ära kiri, kui seaduses ei ole sätestatud teisiti. Notariaalselt või ametlikult kinnitatud ära kiri võib olla elektrooniline. Sellisel juhul asendab kinnituse andnud isiku nime ja allkirja ning asutuse pitserit isiku digitaalallkiri või asutuse digitaalne tempel. Sama sätte lõige 3 täiendab, et kui dokument peab olema notariaalselt kinnitatud, võib notari asemel dokumendil olevad allkirjad kinnitada välisriigi ametiisik, kellel on õigus tõestada allakirjutanu isikusamasust. Välisriigis kinnitatud dokument peab olema legaliseeritud või kinnitatud tunnistusega (apostilliga), kui välisleping ei sätesta teisiti, ning esitatud koos ametliku või kinnitatud eesti- või ingliskeelse tõlkega.

Notariaalselt kinnitatud peavad olema järgmised laevakinnistusraamatule ja prahitud laevade registriks esitatavad dokumendid:

1. avaldus, mille alusel loobutakse omandist laevale (LAÕS § 14 lg 2);
2. volikiri, millega määratakse volitatud esindaja, sh loetakse digiallkirjastatud volikiri võrdseks notariaalselt kinnitatud volikirjaga (LaevaRS § 4<sup>1</sup>);
3. vastutava isiku määramine volikirjaga, sh loetakse digiallkirjastatud volikiri võrdseks notariaalselt kinnitatud volikirjaga (LaevaRS § 4<sup>2</sup> lg 7);
4. teise riigi riigilipu kandmise loa taotlemine avaldus, mis võib olla ka digiallkirjastatud (LaevaRS § 21 lg 1);
5. teise riigi riigilipu kandmise õiguse lõppemisel laevakinnistusraamatust märke kustutamiseks, mis võib olla ka digiallkirjastatud (LaevaRS § 22 lg 1);
6. avaldus laeva kinnistamiseks ja kustutamiseks (LaevaRS § 39 lg 1, § 55 lg 7 p 1 ning § 56 lg 4 p 2);
7. vastutava isiku digitaalallkirjastatud või notariaalselt kinnitatud nõusolek tema kandmiseks laevakinnistusraamatusse vastutava isikuna (LaevaRS § 42 lg 7<sup>1</sup>);
8. kui ehitatava mere- või siseveelaeva või ehitatava teisaldatava ujuvvahendi omanik ei ole ehitaja, tuleb laeva kinnistamiseks esitada ehitaja notariaalselt tõestatud kinnitus teise isiku omanikuks saamise asjaolude kohta (LaevaRS § 44 lg 2);
9. puudutatud isikute notariaalselt kinnitatud nõusolek laeva kustutamiseks kinnistusraamatust ja ehitatava laeva registrist (LaevaRS § 55 lg 4 ja § 55 lg 3);
10. laevaomaniku nõusolek laeva registreerimiseks laevapereta prahitud laevade registris, mis võib olla digiallkirjastatud (LaevaRS § 92 lg 1 p 10);
11. vastutava isiku nõusolek tema kandmiseks vastutava isikuna laevapereta prahitud laevade registris, mis võib olla digiallkirjastatud (LaevaRS § 92 lg 1 p 19).

---

<sup>124</sup> Muuhulgas peavad olema Norras omandiõiguse tõendamise dokumendid olema notariaalselt kinnitatud vormis.

Täiendavalt sätestab LaevaRS § 77 lg 4, et laeva kinnistamismenetluses loetakse notariaalselt kinnitatud avaldus, avalduse esitamise volikiri ning kande tegemise, muutmise ja kustutamise nõusolek võrdseks digitaalallkirjastatud avalduse, volikirja ja nõusolekuga.

Probleemi lahendamise eesmärgiks on lihtsustada laevade registreerimisprotsessi, leevendades vorminõudeid ning kohandades tingimusi vastavalt rahvusvahelisele praktikale.

## 4.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED

Mitteregulatiivse lahendusena kaaluti teabe paremat edastamist ja digitaalsete tööriistade, nagu e-notar ja e-residentsus, kasutamise edendamist, et lihtsustada dokumentide esitamise ja kinnitamise protsessi. Näiteks võiks luua juhendid ja videoõpetused, mis selgitavad, kuidas dokumente digitaalselt ette valmistada ja esitada. Täiendavate materjalide loomine nõuab Transpordiameti eelarvet. Täiendavalt võiks kaaluda vajalike vormide ettenägemise, mida laevaomanikul oleks võimalik veebilehelt alla laadida ning täita (nt müügikirja vorm). Kuigi need on internetist leitavad, vähendaks võimalike laevaomanike küsimusi. Taani ja Norra mereadministratsioonide kodulehtedel on kasutajatele kättesaadavad muuhulgas müügikirja ja ehitustunnistuse vormid, mida on võimalik alla laadida ja täita laeva ostu-müügi ning ehitamise korral, kui juba teatakse, et laev registreeritakse Taani või Norra ühes laevaregistris.<sup>125</sup> Hetkel on Justiits- ja Digiministeeriumi kodulehel avalduse vormid, mida saab kasutada laevakinnistusraamatu kannetega seonduvateks toiminguteks.<sup>126</sup>

Kuna senised nõuded erinevad rahvusvahelisest praktikast ja võivad pidurdada laevade registreerimise protsessi sujuvust ning takistada konkurentsivõimet, ei lahenda mitteregulatiivsed meetmed sisuliselt probleemi. Seetõttu saab mitteregulatiivne lahendus olla toetavaks meetmeks, mida tuleks rakendada koos regulatiivsete lahendustega ja millele tuleks rõhuda laevaomanikule suunatud infos (nt kodulehel ja/või LIS-is). Lisaks on nõuete ülevaatamine vajalik tulenevalt registripidamise üleandmisest.

## 4.3 PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED

Kavas on tervikteksti loomisel ühtlustada LaevaRS-is väljatoodud sätted nii, et esitatavate dokumentide loetelu ja dokumentidele kehtestatavad tingimused oleksid ühtsed nii laevaregistri kui ka rahvusvahelise registri puhul, koos vajalike eristustega. Selle jaoks vaadatakse üle nõutavate andmete ja dokumentide loetelu ning nende vorminõudeid eesmärgiga muuta laevade registreerimine läbipaistvamaks ja hoomatavamaks laevaomaniku jaoks. Eelkõige käsitletakse allpool järgnevaid regulatiivseid lahendusi:

1. dokumentide vorminõuded leevendatakse notariaalse kinnitamiseni või digiallkirjastamiseni;
2. ingliskeelsete dokumentide vastuvõtmise võimaluse loomine vandetõlgi poolt tõlgitud eestikeelsete dokumentide asemel;

<sup>125</sup>

<https://www.sdir.no/en/forms-directory/?page=3>

<https://www.dma.dk/ship-survey-and-registration/ship-registration-and-fees/forms>

<sup>126</sup> <https://www.justdigi.ee/kohtud-ja-oigusteenused/registrid/laevakinnistusraamat#kuhu-tuleb-laeva-kin>

Kogu laevade registreerimiseks ja kustutamiseks nõutavate dokumentide ja andmete loetelu tuleb põhjalikult üle vaadata, viies sisse vajalikud muudatused, et ühemõtteliselt sätestada konkreetsete dokumentide, mida registripidaja võib nõuda. Selgus ja täpsus dokumentide nõuetes aitavad tagada registrikannete usaldusväärsuse ning välistada tõlgendamise probleemid ja võimalikud õiguslikud vaidlused.

Registri õiguskindluse tagamiseks tuleb selgelt ette näha omandiõigust tõendavate dokumentide loetelu, mille esitamine on laevaomanikule kohustuslik. Kui laev on eelnevalt kantud teise riigi laevaregistrisse, tuleb tagada, et eelmisest registrist kustutamise tõendil märgitud viimane registreeritud omanik oleks kooskõlas registrikannet taotleva laevaomanikuga. Uue ehitise registreerimise korral on omandiõiguse tõendamiseks ainus seos laevaehitustehasest esimese omanikuni, mida tõendab ehitustunnistus ja müügikirj. Näiteks Norra laevaregistris laeva registreerimiseks tuleb omandiõiguse tõendamiseks esitada ehitustunnistus, eelmise omaniku olemasolul müügikirj või sarnane dokument.<sup>127</sup> Müügikirja tunnustatakse ka näiteks Saksamaa kohtute all olevate registreeritud laevade poolt. Kui registreeritav laev on välisriigi registrist kustutatud, tuleb esitada kustutamise tunnistus, mis sisaldab järgmisi andmeid: kustutamise kuupäev, kustutamise ajal registreeritud omanik ning kinnitus, et laev kustutamisel puudusid laeval koormatised ja muud asjaõiguslikud piirangud.

Omandiõiguse ülemineku korral peab müügikirjas esitatud teave vastama kustutamise tunnistusel toodud andmetele, vältimaks vastuolusid omandiõiguse ülekandmisel. Lisaks on välisriigi laevaomanikul kohustus esitada äriühingut puudutavad andmed, kelle omandis laev on. Kui Eesti äriühingu andmed on kättesaadavad äriregistrist, peab välisriigi laevaomanik esitama samaväärse dokumendi, mis kinnitab äriühingu registreerimist ja õigust esindada laeva.

#### **4.3.1 Dokumentide keelenõuete leevendamine**

Nii rahvusvahelises registris kui ka laevaregistris toimingute tegemiseks tuleb laevaomanikele luua võimalus esitada dokumendid nii eesti kui ka inglise keeles, sest laevandus on rahvusvaheline ning üldtunnustatud keeleks laevanduses on inglise keel. Puudub tarvidus inglisekeelsete dokumentide tõlkimiseks eesti keelde vandetõlgiga, kui registripidajaks on Transpordiamet. Võõrkeelsete dokumentide esitamist ametiasutustele võimaldab keeleseaduse § 12. Kavas on LaevaRS-is sätestada, et laeva registreerimiseks laevaregistris ja rahvusvahelises registris saaks esitada dokumendid eesti või inglise keeles. Muus võõrkeelses dokumendid tuleb esitada koos ametliku või kinnitatud eesti- või ingliskeelse tõlkega.

#### **4.3.2 Vorminõuete leevendamine**

Kehtiv seadus näeb ette, et kokkulepe laeva omandi ülemineku kohta ja avaldus laeva kustutamiseks laevakinnistusraamatust seetõttu, et laev kaotab omandi ülemineku tõttu õiguse kanda Eesti riigilippu, peavad olema notariaalselt tõestatud. Omandi ülemineku dokumendi tõestamine eeldab, et nii laeva müüja kui ka ostja oleksid Eesti notari juures füüsiliselt laeva asjaõiguslepingu sõlmimiseks. Kavas on kaotada senine notariaalse tõestamise nõue, mis aeglustab ja muudab praktiliselt keeruliseks laevade registreerimist välisriigi laevaomanikule ning ei ole rahvusvahelise laevade registreerimise praktikaga kooskõlas.

Piisavaks võib pidada vähem koormava vorminõude kehtestamise nagu tehingu notariaalse kinnitamise (TsÜS § 81) notariaalse tõestamise asemel. Kui notariaalse tõestamise nõudmise korral saaks dokumente tõestada üksnes Eesti notar (TsÜS § 82 teine lause), siis notariaalse kinnitamise korral on vastava vorminõude täitmine võimalik ka välisriigi notari või sarnaseid tõestamisfunktsioone täitva ametiisiku juures. Notariaalselt peavad olema kinnitatud laeva müügiga seotud dokumendid, mis tagavad laevaregistris õiguskindluse. Omandiõigust

---

<sup>127</sup> Norwegian Maritime Code, art 19

tõendavad dokumendid tuleks esitada originaalis või notari poolt kinnitatud ära kirjadena, kuid menetlust saaks registripidaja alustada juba digitaalsete koopiade saamisel (kanded tehakse originaalide saamisel).

Vorminõude leevendamine ei mõjuta registri õiguskindlust, sest registripidajal tuleb ka sisuliselt läbi vaadata esitatud dokumendid ja tuvastada omandiõiguse ahel (selgitatud ptk-s 1.3.1.1). Notariaalne kinnitamine ja digitaalne allkirjastamine tagavad vorminõude eesmärgi täitmise, see tähendab, et nii notariaalne kinnitamine kui ka digitaalne allkirjastamine võimaldab tuvastada, milliste isikute vahel ning millisel ajal käsutustehing tehti.<sup>128</sup> Selleks, et veenduda müüja omandiõiguses, laevale seatud koormatistes ja nende kustutamises ei ole laeva ostu-müügi tehingute juurde vaja notarit, laev omandamisel saab tugineda õiguspärasele registrikandele registris. Laeva müügilepingutele eelnevad tavapäraselt väga pikad ja põhjalikud läbirääkimised tehnilistes küsimustes ning lepingu eelprojektid. 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.

Kõik laevaregistrile ja rahvusvahelisele registrile esitatavad dokumendid, mille puhul kehtiv seadus nõuab notariaalset kinnitamist, võiksid alternatiivselt olla digiallkirjastatud. E-residentsuse kasutuselevõtmine, mille eelduseks on isikusamasuse tuvastamine ja millega kaasneb võimalus dokumente digitaalallkirjastada, teeb laeva registreerimisega seotud toimingud lihtsamaks ning aitab kokku hoida laevaomaniku või prahtija, vähendab kulusid notaritasudele ja bürokraatiat. Lisaks võib kohalik digiallkirjastamise õigust omav kontaktisik esindada laevaomanikku tehingutes.

Dokumentidele, millele kehtib notariaalse kinnitamise nõue ja mis on välisriigis koostatud, peaksid olema legaliseeritud või kinnitatud legaliseerimist asendava tunnistusega (apostilliga) tõestamisseaduse § 56 kohaselt.

#### 4.4 REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID

##### *Põhiseadus*

Eesti põhiseadus seab dokumentide vorminõuete leevendamisele ja keelenõuete muutmisele selged õiguslikud piirid. Põhiseaduse § 6 sätestab, et Eesti riigikeel on eesti keel. Põhiseaduse § 32 alusel peab omandiõiguse kaitse olema tagatud viisil, mis välistab õigusliku ebakindluse ning kaitseb nii laevaomanike kui ka kolmandate isikute õigusi. See tähendab, et registrikannete tegemisel peab säilima nende usaldusväärsus ja õiguslik jõud, isegi kui notariaalsest tõestamisest loobutakse ja võetakse kasutusele notariaalse kinnitamise nõue.

Lisaks sätestab põhiseadus § 10 kaudu õiguskindluse ja proportsionaalsuse põhimõtted, mis nõuavad, et muudatused ei kahjustaks registrikannete avalikkust ega õiguspärasust. Dokumentide keelenõuete leevendamisel tuleb tagada menetluste kättesaadavus kõigile osapooltele, vältides diskrimineerimist rahvuse või keeleoskuse alusel. Seega peavad keelenõuded ja dokumentide vastuvõtmiseks kehtestatud reeglid olema proportsionaalsed ja põhjendatud.

---

<sup>128</sup> ÄS jt seletuskiri, lk 5-6.

## ***Euroopa Liidu õigus***

Euroopa Liidu õiguse kohaselt tuleb dokumentide ja keelenõuete muutmisel järgida asutamisvabaduse ning teenuste vaba liikumise põhimõtteid. EL toimimise lepingu artikkel 49 keelab liikmesriikidel kehtestada ebasoodsaid tingimusi, mis võiksid piirata teistest liikmesriikidest pärit ettevõtjate või laevaomanike juurdepääsu Eesti registrile.

Lisaks reguleerib Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 789/2004 ühendusesisest laevade registreerimist, nõudes liikmesriikidelt kooskõlastatud ja ühtseid protseduure dokumentide tunnustamisel ja registreerimisel.

## ***Rahvusvaheline õigus***

Hague'i Apostille'i konventsioon (1961) loob raamistikku avalike dokumentide lihtsustatud tunnustamiseks rahvusvaheliselt, võimaldades nende kasutamist täiendava legaliseerimiseta. Apostilliga kinnitatud dokumenti aktsepteerib iga konventsiooniga ühinenud riik, eeldusel et see on väljastatud konventsiooni liikmesriigis. Praktikas lihtsustab konventsioon rahvusvaheliste tehingute, sh laevade registreerimise dokumentide kasutamist,

Täiendavalt seavad raamistiku registripidamisele ja toimingutele IMO resolutsioonid.<sup>129</sup>

### **4.5 KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA**

Mõju elu- ja looduskeskkonnale, regionaalarengule, riigi julgeolekule ja välissuhetele tuvastatud ei ole. Samuti ei ole tuvastatud olulisi sotsiaalseid mõjusid.

#### **4.5.1 Mõju majandusele**

##### ***Mõju sihtrühm: laevaomanikud***

Keelenõuete leevendamine muudab registreerimisprotsessi laevaomanike jaoks kiiremaks ja soodsamaks, sest vandetõlgi teenuste eest ei ole muudatuse mõjul enam vaja tasuda. Tarbetu bürokraatia mõjutab samuti registriteenust ning võib olla põhjuseks, miks laevaomanik ei soovi registreerida laeva Eesti registris.

Dokumentide vorminõuete leevendamine, eelkõige notariaalse tõestamise kaotamine, samuti lihtsustab laevaomanike jaoks registreerimisprotsessi. Välisriigi laevaomanikele võimaldab muudatus rohkem paindlikkust, sest füüsiliselt ei tule laeva asjaõiguslikku lepingut tõestada.

Potentsiaalne negatiivne mõju võib avalduda registri usaldusväärsuse vähenemisega. Meetmete rakendamine, mis hõlmab selget õigusraamistikku ja registripidaja kohustusi võimaldab aga neid mõjusid vähendada. Kuna bürokraatiat leevendatakse, siis mõju laevaomanikele on väike.

#### **4.5.2 Mõju riigiasutuste korraldusele**

##### ***Mõju sihtrühm: notarid***

Notariaalne tõestamise kaotamisega võivad notarid kaotada osa sissetulekust, kuid väheneb ka notarite töökoormus. Alates 2022. aastast on laevadega seotuid dokumente notaritele esitatud

---

<sup>129</sup> IMO 29.11.2001 resolutsioon A.923(22) (*Measures to prevent the registration of "phantom" ships*); IMO 4.12.2019 resolutsioon A.1142(31) (*Recommended best practices to assist in combating fraudulent registration and fraudulent registries of ships*).



315, nendest 137-l on esitajaks notar. Kuna tehingud laevadega ning kinnistamisavalduste esitamine moodustuvad väiksema osa notari tööst ja sissetulekust võrreldes muudes valdkondades tehtavate tehingutega, on mõju notaritele väike.

***Mõju sihtrühm: Transpordiamet***

Nõuete leevendamisega tuleb Transpordiametil rakendada meetmeid dokumentide kontrollimiseks ja registrikannete usaldusväärsuse tagamiseks. Mõju Transpordiametile on keskmine.

## 5 PROBLEEM. REGISTRITASUD JA RIIGILÕIVUD

### 5.1 LAHENDATAVA PROBLEEMI KIRJELDUS, SELLE PÕHJUSED JA OODATAV EESMÄRK

Laevaregistri teenuse hind on riigile tuluallikas, kuid samas ka oluline tegur, mille järgi vaatavad laevaomanikud registri konkurentsivõimet ja otsustavad, kas tuua laev riigi lipu alla või mitte. Seega on oluline, et laevaregistri ja rahvusvahelise registri registritasud ja riigilõivud vastaksid turuolukorrale ja oleksid konkurentsivõimelised. Liiga kõrged või ebamõistlikud tasud ei tekita laevaomanikes huvi enda laevad laevaregistrites registreerida samas kui liiga väikesed tasud ei võimalda laevaregistreid üleval pidada ega too riigile tulusid. Siiski tuleb märkida, et tavapärastel jääb laevaomanikule lipuriigi valimisel otsustavaks maksukeskkond. Registritasude näol on laevaomanikele tegemist võrdlemisi väikese väljaminekuga.

Tavapraktikas eristatakse laevade registreerimisel esmaregistreerimise eest võetavat ühekordset tasu ja iga-aastast registritasu, millele lisanduvad tehnilise ülevaatuse kulud. Laevakinnistusraamatus laeva esmakinnistamisel on riigilõivu määr 130 eurot riigilõivuseaduse (RLS) § 72 lg 1 p 1 kohaselt, seega on laevakinnistusraamatus laeva kinnistamiseks ette nähtud ühekordne tasu ning muude toimingute tegemise eest tuleb samuti maksta riigilõivu vastavalt RLS-is kehtestatud määradele. Iga-aastast registritasu laevakinnistusraamatus kande hoidmiseks ette nähtud ei ole.

| LAEVAKINNISTUSRAAMATU KANDE JA MÄRKE TEGEMINE  |  |
|--|--|
| Esmakordne laevakinnistusraamatusse kandmine koos merelaevatunnistuse või siseveelaevatunnistuse väljastamisega  | merelaev ja teisaldatav ujuvvahend: 130 €<br>siseveelaev: 32 € |
| Uue omaniku või kaasomaniku laevakinnistusraamatusse kandmise  | merelaev ja teisaldatav ujuvvahend: 130 €<br>siseveelaev: 32 € |
| Laeva identifitseerivate tunnuste, tehniliste ja päritoluandmete kannete muutmine ning lipuõiguslike märgete tegemine  | 16 €   |
| Hüpoteegi seadmise kande tegemine  | merelaev ja teisaldatav ujuvvahend: 130 €<br>siseveelaev: 32 € |
| Ühishüpoteegi seadmine üheaegselt siseveelaevale ja merelaevale või teisaldatavale ujuvvahendile   | 130 €  |
| Kasutusvalduse seadmine  | merelaev ja teisaldatav ujuvvahend: 130 €<br>siseveelaev: 32 € |
| Hüpoteegi ja kasutusvalduse kannete muutmine ja kustutamine ning hüpoteegi ja kasutusvaldusega seotud märgete tegemine ja muutmine   | merelaev ja teisaldatav ujuvvahend: 64 €<br>siseveelaev: 16 €  |
| Üheaegselt siseveelaevale ja merelaevale või teisaldatavale ujuvvahendile seatud ühishüpoteegi muutmine või kustutamine ning ühishüpoteegiga seotud märgete muutmine või kustutamine | 64 €   |
| Muude kannete ja märgete tegemine  | 16 €   |

Tabel 1. Laevakinnistusraamatu kande ja märke tegemise riigilõivud.

Laeva kandmisel esimesse laevapereta prahitud registrisse koos liputunnistuse väljastamisega tuleb maksta riigilõivu RLS-i § 142<sup>43</sup> kohaselt suuruses 32 eurot ja lisaks 0,10 eurot iga kogumahutavuse ühiku eest, kuid mitte rohkem kui 3200 eurot laeva kohta. Seega on sisuliselt

esimeses laevapereta prahitud registris laeva registreerimiseks ettenähtud ühekordne registreerimise tasu. Registreeringu pikendamisel iga kahe aasta tagant tuleb tasuda liputunnistuse väljastamise eest tasu samas ulatuses ehk 3200 eurot.

| ESIMENE LAEVAPERETA PRAHITUD LAEVADE REGISTER                          |   |
|--|---|
| Tasumine   | Tasuda tuleb max. iga kahe aasta tagant registreeringu pikendamisel |
| Prahitud laeva liputunnistuse väljastamine koos registrisse kandmisega | 32 € + 0,10 senti GT kohta, max 3200€                               |
| Laeva tehnilise dokumentatsiooni läbi- vaatamine ja kooskõlastamine    | 220 €/h, max 3400 €   |
| Laeva tehnilised ülevaatused   | 100 €/h, max 2900 €   |
| Laeva turvaülevaatus   | 220 €/h, max 3400 €   |
| Meresõidu ohutusala (ISM) auditeerimine                                | 220 €/h, max 3400 €   |
| Töö- ja elamistingimuste ülevaatus                                     | 220 €/h, max 3400 €   |
| Registrisse kantud andmete muutmine ja täiendamine                     | 32 €  |
| Laeva kustutamine registrist koos vastava tunnistuse väljastamisega    | 20 €  |
| Korduva liputunnistuse taotluse läbivaatamine                          | 8 €   |
| Lisatasud  | Inspektori lähetuskulud, volitatud klassifikatsiooniühingu kulud    |

Tabel 2. Esimese laevapereta prahitud laevade registri tasud.

Teises laevapereta prahitud registris laeva registreeringu hoidmiseks esmane registreerimistasu puudub, kuid LaevaRS § 92<sup>3</sup> näeb ette iga-aastase registritasu tasumise kohustuse laeva registreeringu hoidmiseks. Iga-aastase registritasu suurus on 15 000–25 000 eurot aastas olenevalt laeva kogumahutavusest, milles sisalduvad LaevaRS § 92<sup>4</sup> lõikes 1 loetletud teenused.

| TEINE LAEVAPERETA PRAHITUD LAEVADE REGISTER                         |  |
|---|--|
| Tasumine  | Tasuda tuleb iga aasta   |
| Registrisse kandmine  | Sisaldub registritasus koos liputunnistuse väljastamisega        |
| Registritasu alla 5000-se GT laev                                   | 15 000 € aastas  |
| Registritasu 5000-19 999-se GT laev                                 | 20 000 € aastas  |
| Registritasu 20 000-se ja suurema GT laev                           | 25 000 € aastas  |
| Laeva turvaülevaatus  | Sisaldub registritasus   |
| Meresõidu ohutusala auditeerimine                                   | Sisaldub registritasus   |
| Töö- ja elamistingimuste ülevaatus                                  | Sisaldub registritasus   |
| Registrisse kantud andmete muutmine ja täiendamine                  | 32 €   |
| Laeva kustutamine registrist koos vastava tunnistuse väljastamisega | 20 €   |
| Korduva liputunnistuse taotluse läbivaatamine                       | 8 €  |
| Lisatasud   | Inspektori lähetuskulud, Volitatud klassifikatsiooniühingu kulud |

Tab 13. Esimese laevapereta prahitud laevade registri tasud.

Lisaks tuleb maksta täiendavalt riigilõivu RLS §-des 142<sup>43</sup> ja 142<sup>44</sup> sätestatud suuruses nii esimeses kui ka teises laevapereta prahitud registris andmete muutmise, täiendamise, uue laevapereta prahitud laeva liputunnistuse väljastamise, laeva kustutamise ning dokumentide taotluste läbivaatamise eest.

Registripidamise üleandmisel tuleb laevaregistris ja ehitatavate laevade registris laevade registreerimiseks üle vaadata kehtiv tasude süsteem. Registripidamise ülevõtmisega suurenevad Transpordiameti kulud, mida peaksid registritasud ära katma, seega on kehtiva süsteemi ülevaatamine igal juhul vajalik. Lisaks on vaja kindlaks teha, kas mõistlik oleks küsida laevaregistris ja rahvusvahelises registris tehtavate registritoimingute eest registritasu või riigilõivu, arvestades mõlema tasu majanduslikke ja administratiivseid tagajärgi.

Käesoleva probleemi regulatiivsete lahenduste all tehakse ettepanek esmase registreerimise tasu ning iga-aastase registritasu kehtestamiseks ja nende diferentseerimiseks. Eesmärgiks on teha ettepanek registriteenuse hinnastamise osas, et hinnastamine oleks rahvusvaheliselt konkurentsivõimeline ja samas kataks ka registripidaja registriteenuse osutamisega ja registrite ülalpidamisega seonduvaid kulusid.

## 5.2 PROBLEEMI VÕIMALIKUD MITTEREGULATIIVSED LAHENDUSED

Registritasude ja riigilõivude ülevaatamine ja kohandamine laevaregistrite ülesehituse muutmiseks on vältimatult vajalik, kuna tasud ja lõivud peavad olema kohandatud vastavalt muudetavale seadusraamistikule. Arvestades, et registritasud ja riigilõivud on otseselt seotud laevaregistrite ülesehituse muutmiseks, ei ole nende muutmine võimalik mitteregulatiivsete lahenduste abil.

## 5.3 PROBLEEMI VÕIMALIKUD REGULATIIVSED LAHENDUSED

Norra, Taani, Küprose ja Eesti registritasude võrdlus näitab selgelt erinevusi nii hinnakujunduses kui ka tasude rakendamise loogikas, mis mõjutavad registrite atraktiivsust laevaomanike jaoks. Norra rahvusvahelise registri (NIS) tasud on jagatud erinevate kategooriate vahel, mis põhinevad laeva kogumahutavusel ja tüübil, mis teeb registritasu arvutamise üpris keerukaks. Näiteks reisilaevade ja kaubalaevade tasud varieeruvad sõltuvalt laeva kogumahutavusest (GT) ning lisatasud võivad lisanduda konkreetsete tingimuste alusel. Seevastu on registritasude arvutamise lihtsustamiseks loodud kalkulaator. Norras on oluline ka ülevaatustasu, mis lisab tasudele täiendava rahalise kulu.

Taanis on registritasud samuti paindlikud ning sõltuvad laeva tüübist ja suurusest, kuid nende määrad on madalamad, et meelitada laevaomanikke rahvusvahelisse registrisse. Küprose iga-aastane registritasu on 300 eurot. Mõlemas riigis puudub esmane laevade registreerimise tasu.

Mitmed riigid diferentseerivad iga-aastast registritasu ja esmast registreerimise tasu erinevate näitajate alusel. Näiteks pakub Singapur soodustusi keskkonnasäästlikele laevadele esmasest registreerimise tasust:

1. 100% soodustust laevadele, mis kasutavad jõuseadet või tehnoloogiaid, mis võimaldavad kasutada nullheitega kütuseid (nt vesinik, aku) oma peamise kütusena,
2. 100% soodustust laevadele, mis kasutavad jõuseadet, mis töötavad peamiselt nullheitega kütustel (nt ammoniaagil, kus süütekütuse energiapõhine osakaal on kuni 25% ning ammoniaagikadu, NOx ja N<sub>2</sub>O on kontrollitud)

3. 75% soodustust laevadele, mis võtavad kasutusele jõuseadme, mis suudab kasutada peamise kütusena kütuseid, mille CF (kütusekulu ja CO<sub>2</sub>-heite ümberarvestustegur) väärtus on alla 1,375
4. 50% soodustust laevadele, mis võtavad kasutusele jõuseadme, mis suudab kasutada peamise kütusena kütuseid, mille CF (kütusekulu ja CO<sub>2</sub>-heite ümberarvestustegur) väärtus on 1,375 – 2,750
5. 20% soodustust laevadele, mis ületavad IMO MARPOL VI 3. faasi EEDI (Energy Efficiency Design Index) nõudeid 10% või rohkem;<sup>130</sup>

Tuleb aga arvestada, et soodustuse summa tuleb arvestatav, sest registritasud on Singapuris olulisemalt suuremad kui varasemalt nimetatud riikides. Esmase registreerimise tasu on Singapuris \$2.50 (1.78 eurot) tonnaažiühiku (NT) kohta, kusjuures minimaalne tasu on \$1,250 (seisuga 891 eurot) (laeva mahutavus on 500 NT) ning maksimaalne tasu \$50,000 (35 644 eurot) (laeva mahutavus on 20,000 NT).

Malta pakub soodustust esmaregistreerimisel ja iga-aastaselt registreerimistasult laeva vanusepõhiselt. Alla viie aastastele laevadele on soodustus esmaregistreerimise tasust 50% ning registritasult 30%. 5–10 aastastele laevadele vastavalt 25% ja 15%. Kui laev on vanem kui 15 aastat lisandub iga-aastasele registritasule täiendav määr, mis algab 5%-st. Minimaalne tõus on 1500 eurot, kui laev on vanem kui 20 aastat.<sup>131</sup>

### ***Registritasu ja riigilõivu süsteemi võrdlus***

PS § 113 kohaselt peab riigilõivude määr ja nende kohaldamise kord olema täpselt reguleeritud seaduses. Riigilõiv peab katma avaliku sektori teenuse osutamise kulutused, kuid ei tohi muutuda varjatud maksuks või ülemääraseks rahastamisvahendiks. Riigilõivu suuruse kehtestamine seadusega tagab õigusselguse nii teenuse saajale kui ka registripidajale. Kuigi RLS § 4 sätestab kulupõhimõtte, mille kohaselt riigilõivumäär kehtestatakse lähtuvalt toimingute tegemisega kaasnevatest kuludest, ei pea riigilõivu suurus alati olema ranges vastavuses tehtava toimingute kuludega. Sellist vastavust on paljudel juhtudel väga raske kontrollida. Lõivu suurus võib sõltuda toimingute eesmärgist ja tähendusest taotleja jaoks.<sup>132</sup>

Registritasude süsteem võimaldab diferentseerida tasusid laeva tüübi, vanuse või keskkonnastandardite järgi ja võimaldab kujundada paindlikumat hinnapoliitikat, seda eriti rahvusvahelise registri puhul, kus registritasusid saaks kohandada vastavalt turutingimustele ja konkurentsiolekorradele. Kuna registritasu ei ole PS § 113 mõttes kohustuslik avalik-õiguslik lõiv ja sõltub vastusoorituse iseloomust, siis ei ole nõutav, et seadus sätestaks konkreetsed tasumäärad, kuid kindlasti peab seaduses olema sätestatud tasu maksmise kohustus ning tasu suuruse arvutamise alused (nt viidatakse konkreetsetele kuludele, tunnitaskudele jne).<sup>133</sup> Riigilõivud tagavad suurema läbipaistvuse ja stabiilsuse, sest need on seadusega sätestatud kindlad summad. Samas võib riigilõivude kehtestamine piirata võimalust reageerida kiiresti rahvusvahelistele muutustele.

Registritasude kehtestamine riigilõivude asemel võimaldaks diferentseerida soodustusi näiteks vastavalt laevade vanusele või mitme laeva registreerimisel. Kaaluda võiks soodustuste tegemist

<sup>130</sup> <https://www.mpa.gov.sg/media-centre/details/no.-12-of-2024---revisions-to-the-maritime-singapore-green-initiative---green-ship-programme-for-singapore-registered-ships>

<sup>131</sup> <https://www.transport.gov.mt/Registration-Fees-and-Tonnage-Tax.pdf-f2829>

<sup>132</sup> Põhiseaduse kommentaarid § 113, lk 817, p 13. Kättesaadav: <https://pohiseadus.ee/public/PSkomm2020.pdf>

<sup>133</sup> Põhiseaduse kommentaarid § 113, lk 818, p 14. Kättesaadav: <https://pohiseadus.ee/public/PSkomm2020.pdf>

keskkonnasäästlikele laevadele,<sup>134</sup> mis motiveeriks laevaomanikke investeerima jätkusuutlikusse tehnoloogiasse ning panustaks kliimaeesmärkide täitmisse.

### ***Laevaregistri ja rahvusvahelise registri tasude struktuur***

Ettepanek on rahvusvahelises laevaregistris ja laevaregistris jätkata esmase laevade registreerimistasu küsimisega. Registreerimistasu loob riigile algse tuluallika laevade registreerimisest ja katab registripidaja halduskulud. Tasu võiks lähtuda laeva kogumahutavusest (GT) ja sisaldada miinimum- ja maksimummäärasid. Suurema kogumahutavusega laevad nõuavad rohkem administratiivset tööd, dokumentatsiooni ja järelevalvet, mis tähendab kõrgemaid halduskulusid. Registreerimistasu võiks katta liputunnistuse väljastamise kulud, administreerivad tegevused registripidamisel ning ülevaatusega seonduvad kulud lisanduksid juurde.

Kavas on iga-aastast registritasu kehtestada rahvusvahelises registris registreeritavatele laevadele. Kuna rahvusvahelises registris olevad laevad ei pruugi tegutseda Eesti majandusvetes ega maksta siin makse, aitab iga-aastane tasu katta registripidamisega seonduvaid kulusid. Tasu peaks samuti lähtuma laeva kogumahutavusest (GT). Täiendavalt oleks võimalik eristada tasusid reisilaevade, kaubalaevadele ja muudele laevadele.

Siiani on probleemiks olnud, et laevaregistrist ei eemaldata hävinud laevu ega laevu, mille registreering ei ole muul põhjusel enam põhjendatud. Olematute laevade registreeringu püsimise vältimiseks aitaks kaasa iga-aastase registritasu kehtestamine laevaregistris registreeritavatele laevadele, mis motiveeriks omanikke ajakohastama registriandmeid. Laevaregistri iga-aastane registritasu peab olema väiksem kui rahvusvahelise registri registritasu.

Nii esmast registreerimistasu kui ka iga-aastast registritasu saab määrata GT vahemike alusel (nt 0–5000 GT, 5001–10000 GT jne) ning kordaja alusel.

### ***Registritasude diferentseerimine***

Rahvusvahelise merenduse keskkonnanõuded muutuvad järjest rangemaks, kuna laevandussektor on üks suurimaid kasvuhoonegaaside (KHG) heitkoguste allikaid. Rahvusvahelise registri atraktiivsuse suurendamiseks võiks pakkuda laevadele soodustusi, mis aitaks registril eristuda konkurentidest jätkusuutlikkuse ja rahvusvaheliste kliimaeesmärkide edendamise poolest.

Võimalik oleks diferentseerida esmase registreerimistasu näiteks iga-aastase registritasu *Clean Shipping Index* (CSI) või *Carbon Intensity Indicator* (CII) alusel.

CSI pakub laiapõhjalisemat hinnangut laeva keskkonnamõjule, hõlmates CO<sub>2</sub>, SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, jäätmekäitluse ja ballastvee näitajaid, mis võimaldab pakkuda sihipäraseid soodustusi laevaomanikele, kes investeerivad rohetehnoloogiatesse. Samas on CSI erasektori algatus, mis ei ole rahvusvaheliselt siduv ning selle rakendamine registritasude diferentseerimisel eeldaks täiendavat auditeerimist ja administratiivset kontrolli. CSI sertifikaadi väljastamine kehtivusega kolm aastat maksab 500 eurot. Täiendavalt tuleb laevaomanikul kanda kulud auditeerimiseks ja igal aastal kaks korda ajakohastada SO<sub>x</sub> ja PM ning CO<sub>2</sub> heitkoguste kategooriaid.<sup>135</sup>

---

<sup>134</sup> *Green Ship Index/Carbon Intensity Index*.

<sup>135</sup> Vt Swedish Environmental Research Institute AB. Clean Shipping Index. Kättesaadav: <https://www.ivl.se/projekt/clean-shipping-index/registration-and-certification.html>

CII on IMO poolt kehtestatud ja alates 2023. aastast kohustuslik kõigile laevadele alates 500 GT, mõõtes süsinikuheite intensiivsust seoses transporditava kauba ja läbitud vahemaaga. CII suurim eelis on selle rahvusvaheline standardiseeritus, mis muudab selle administratiivselt lihtsamini kontrollitavaks mõõdikuks registritasude arvutamiseks. Lisaks on CII kohustuslik ning seega laiaulatuslikult kasutuses. Samas keskendub CII vaid süsiniku jalajäljele ega arvesta laeva laiemat keskkonnamõju, mistõttu ei pruugi see pakkuda stiimulit sellistele laevadele, mis investeerivad heitgaaside vähendamise kõrval ka muusse rohetehnoloogiasse.

Taoliste soodustuste tegemisel tuleb arvestada, et vähenevad riigi tulud, mis muidu saadaks registritasudest. Näiteks registritasu (koos liputunnistusega) vastavalt kehtivale esimese prahitud laevade registri hinnakirjale oleks laevale kogumahutavusega 50 000 GT 30 eurot +  $0,10 * 50\,000 = 5030$  eurot, kuid kuna kehtestatud on maksimaalne määr, siis registritasu suurus ei saa olla rohkem kui 3200 eurot. Sellest soodustuse tegemine nt 20% ulatuses ei pruugi laevaomaniku jaoks olla atraktiivne, samas suurem soodustus tähendaks väiksemat registritasu, mis vähendab riigi tulusid ega pruugi tuua registrisse rohkem laevu.

Lisaks vajab soodustuste rakendamine täiendavat analüüsi riigiabi reeglitega kooskõla kohta ning eeldatavasti ka eraldi Euroopa Komisjoni luba riigiabi andmiseks.

Samas võib väike soodustus olla otsustav, kui laevaomanik kaalub mitme sarnaste tingimustega registri vahel. Kui soodustusi kehtestada, võiks seda teha ajutiselt, et hinnata nende tegelikku mõju laevade registreerimisele.

## 5.4 REGULATIIVSETE VÕIMALUSTE PÕHISEADUSEGA JA EUROOPA LIIDU JA RAHVUSVAHELISE ÕIGUSEGA MÄÄRATUD RAAMID

### *Põhiseadus*

Registritasude ja riigilõivude kehtestamist tuleb analüüsida põhiseaduse § 113 ning § 31 kontekstis. Lõivu (tasu) või selle suuruse põhiseaduspärasuse hindamisel tuleb lähtuda sellest, kas lõivu maksmise kohustus takistab põhjendamatult isikul mõne põhiõiguse realiseerimist.<sup>136</sup> PS § 31 kohaselt on Eesti kodanikel õigus tegeleda ettevõtlusega. Ettevõtlusvabadusel on tihe seos põhiseaduse §-st 113 tuleneva riigi õigusega kehtestada makse, arvestades, et maksustamine piirab ka võimalusi ettevõtlusest tulu teenida ja sellega ettevõtlusvabadust (nt RKHKo 21.03.2016, 3-3-1-72-15, p 26).

### *Euroopa Liidu õigus*

ELTL artikkel 56 keelab igasugused meetmed, mis takistavad teenuste vaba liikumist liikmesriikide vahel. Näiteks kui registritasud on välisriigi laevaomanike jaoks kõrgemad kui kohalike ettevõtjate jaoks, võib see olla vastuolus teenuste vaba liikumise põhimõttega.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2006/123/EÜ sätestab, et teenustega seotud tasud, sealhulgas registritasud, peavad olema põhjendatud, läbipaistvad ja proportsionaalsed ega tohi tekitada tõkkeid teenuste piiriülesele osutamisele.

Registrite ümberkorralduse kohaselt säilib Euroopa Liidu liikmesriikide laevaomanikel õigus kanda oma laevad riiklikku laevaregistrisse ning lisaks luuakse võimalus laevade registreerimiseks rahvusvahelises laevaregistris. Sellest tulenevalt ei kujuta endast

---

<sup>136</sup> Põhiseaduse kommentaarid § 113, lk 817, p 13. Kättesaadav: <https://pohiseadus.ee/public/PSkomm2020.pdf>

liikmesriikide ega Eesti laevaomanike ebavõrdset kohtlemist olukord, kus rahvusvahelises registris ja laevaregistris kehtestatakse erineva ülesehituse või määradega registritasude süsteem, kuivõrd mõlemal sihtrühmal säilib juurdepääs mõlemale registrile ning tasude diferentseerimine on objektiivselt põhjendatud registrite erineva eesmärgi tõttu.

### ***Rahvusvaheline õigus***

IMO resolutsioonid rõhutavad, et registritasud ja muud kulud, mis on seotud laevade registreerimisega ja dokumentide väljastamisega, peavad olema läbipaistvad ja põhjendatud. Registritasusid ei tohi kasutada laevade omanikelt liigsete või diskrimineerivate kulude nõudmiseks. IMO juhised soovivad lipuriikidel kehtestada tasud vastavalt osutatavate teenuste tegelikele kuludele, et tagada registrikannete õiguspärasus ja rahvusvaheline tunnustamine.<sup>137</sup>

## **5.5 KAVANDAVATE MUUDATUSTE MÕJU JA JÄRELDUS MÕJU OLULISUSE KOHTA**

Mõju elu- ja looduskeskkonnale, regionaalarengule, riigi julgeolekule ja välissuhetele tuvastatud ei ole. Samuti ei ole sotsiaalset, sh demograafilist mõju.

### **5.5.1 Mõju majandusele**

#### ***Mõju sihtrühm: riik***

Laevaregistri teenuse hind on riigi jaoks oluline tuluallikas ning tasakaalu leidmine konkurentsivõimeliste tasude ja riigi tulude vahel on olulise tähtsusega. Kui registritasud ja riigilõivud on liiga kõrged, võivad laevaomanikud eelistada konkurentide registrit (nt Küpros, Malta), samas kui liiga madalad tasud ei kata registripidamise kulusid. Konkureerimine registritega, kus on väga madalad tasud ning maksukeskkond on siiski väga keeruline. Lisaks arusaadava hinnastruktuuri loomine soodustaks laevade registreerimist Eesti lipu alla.

Kui laevaregistri ja rahvusvahelise registri registritasude struktuur võimaldaks diferentseeritud soodustusi keskkonnasõbralikele laevadele, võib see aidata konkurentsivõimet kasvatada. Kuna Eesti laevastiku arv aastas keskmiselt peaaegu ei kasva, siis ei ole aga tulude vaatest suuremat kahju.

#### ***Mõju sihtrühm: laevaomanikud ja laevandusettevõtjad***

Laevaomanike jaoks on registritasud ja riigilõivud üks tegureid, mis mõjutavad lipuriigi registri valikut. Kui Eesti laevaregister suudab pakkuda konkurentsivõimelist tasude struktuuri koos sihipäraste soodustustega, võib see suurendada registrite atraktiivsust ja tuua Eesti lipu alla rohkem laevu.

Olemasolevatele laevaomanikele võib registritasude süsteemi uuendamine negatiivselt mõjuda, kui selle tulemusel kasvavad tasud. Laevaregistri üleandmisega Transpordiametile ei tohiks laevaomanikele liigseid kulusid kaasneda. Iga-aastase registritasu kehtestamine laevaregistris looks praegustele laevaomanikele ebasoodsama olukorra võrreldes hetkel kehtivaga, kus registritasu maksmine ei ole vajalik.

Olemasolevate laevaomanike ja laevandusettevõtjate jaoks on mõju oluline.

---

<sup>137</sup> IMO resolutsioonid A.923(22) ja A.1142(31).



### **5.5.2 Mõju riigiasutuste korraldusele**

Registritasude ja riigilõivude diferentseerimise rakendamine mõjutab otseselt riigiasutuste töökoormust ja administratiivseid protsesse. Transpordiametil tuleb kujundada hinnamudel laevaregistrile ning teha analüüs täpsemate registritasude määramiseks.

Kui uues süsteemis rakendatakse keskkonnasõbralike laevadele soodustusi, on oluline:

1. määrata, kas soodustused rakenduvad esmaregistreerimisele, iga-aastasele registritasule või mõlemale;
2. tagada selge ja läbipaistev meetodika, kuidas keskkonnasõbralikkust hinnatakse, kas CSI või CII alusel või muu indeksi alusel.

## 7 KÜSIMUSED SEOTUD OSAPOOLTELE

Palume arvamust registrite ümberkorraldusele, sh, kas rahvusvahelise registri loomine aitaks kaasa Eesti lipu konkurentsivõimele?

### 1. Laevaregistri ja ehitatavate laevade registri registripidamise üleandmine Transpordiametile

- 1.1. Palume arvamust ettepanekule muuta laevaregister deklaratiivseks registriks.
- 1.2. Kas peate vajalikuks, et Transpordiametis oleks registriteenus ja järelevalvefunktsioon korraldatud eraldi, et tagada võimude lahususe põhimõtte järgimine ja registripidaja sõltumatus?
- 1.3. Kuidas peaks olema reguleeritud teiseldatavatele ujuvvahenditele lipu kandmise nõue ja liputunnistuse väljastamine? Kas ujuvvahendid tuleks kanda laevaregistrisse ehitatavate laevade registri asemel?
- 1.4. Millised on laevaomanike ootused registripidamise üleandmise protsessile ja milline võiks olla mõistlik üleminekuperioodi pikkus?

### 2. Rahvusvahelise laevaregistri loomine

- 2.1. Kuidas hindate ettepanekut kehtestada rahvusvahelises registris tingimus, et vastutava isiku asukoht peab olema EMP riigis? Kas peate põhjendatuks täiendavat nõuet, mille kohaselt peab vastutaval isikul olema Eestis temaga samasse kontserni kuuluv äriühing (nt e-residentsuse kaudu loodud), et tugevdada tegelikku seost Eesti ja vastutava isiku vahel?

### 3. Laevahüpoteek ja registerpant

- 3.1. Palume seisukohti laevahüpoteegi ja registerpandi regulatsiooni täiendamise või muutmise vajaduse kohta seoses uue registrikorraldusega.
- 3.2. Palume seisukohta, kuidas toimida edasi olemasolevate kasutusvaldustega, mis on kantud laevakinnistusraamatusse. Kas need tuleb kustutada või saab need alles jätta? Kas kustutamiseks või alles jätmiseks piisab vaid rakendussättest?

### 4. Registritasud ja riigilõivud

- 4.1. Milline peaks olema registritasude ja riigilõivude määramise põhimõtte uues registrikorralduses?
- 4.2. Kuidas suhtute iga-aastase registritasu kehtestamisele laevaregistris registreeritud laevadele?

## 8 UURINGUD JA KAASATUD OSAPOOLED

1. Viilipus, J. Laevanduspaketi muudatuste üldkontseptsioon. Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium (2023).
2. Aslesen, S jt. The competitiveness of the Estonian maritime industry. Report. Menon Economics 45/2023.
3. KMPG. Kasutajateekonnad ja isikud (2023).
4. KMPG. Laevaregistrite parimad praktikad (2023).
5. Veeteede Amet. Eesti laevandussektori konkurentsivõime tugevdamine (2013). Kättesaadav: <https://transpordiamet.ee/media/4369/download>.
6. I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesanne. Consolato del Mare OÜ, Tallinn: 2015. Kättesaadav aadressil <https://www.just.ee/media/889/download>.
7. Arenguseire Keskus. Lipuriigi konkurentsivõime aruanne (2020).

Ettepanekute väljatöötamisel küsiti arvamust Transpordiametilt, Justiits- ja Digiministeeriumilt, Eesti Pangaliidult, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Kojalt, Eesti Laevaomanike Liidult.

## 9 EDASINE VÄLJATÖÖTAMINE

Väljatöötamiskavatsus esitatakse kooskõlastamiseks Justiits- ja Digiministeeriumile ning Rahandusministeeriumile. Väljatöötamiskavatsus esitatakse arvamuse avaldamiseks Transpordiametile ning kaasatavatele osapooltele. Kaasatavateks osapoolteks on Eesti Pangaliit, Kohtutäiturite ja Pankrotihaldurite Koda, Notarite Koda, Eesti Merendusklaster, Amisco AS, Hansa Shipping AS, Eesti Laevaomanike Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing. Väljatöötamiskavatsus esitatakse teadmiseks Riigikogule.

Eeldatav Vabariigi Valitsuse istungile esitamise aeg sõltub kooskõlastuse raames esitatavatest ettepanekutest ning arvamustest. Eeldatavasti kõiki VTK-ga kavandatud muudatusi ei ole võimalik kehtestada ning jõustada üheaegselt, sest nende rakendamine eeldab täiendavat LIS-i arendust ning arvestada tuleb mõistliku üleminekuperioodiga.

### Kliimaministeerium

Vastutavate ametnike nimed ja kontaktandmed:

Merendusosakonna nõunik Anastasia Hohrjakova  
([anastasia.hohrjakova@kliimaministeerium.ee](mailto:anastasia.hohrjakova@kliimaministeerium.ee)); merendusosakonna õigusnõunik Aleks Martin  
Rebane ([aleks.rebane@kliimaministeerium.ee](mailto:aleks.rebane@kliimaministeerium.ee)); merendusosakonna juhataja Kaidi Katus  
([kaidi.katus@kliimaministeerium.ee](mailto:kaidi.katus@kliimaministeerium.ee)).