



Õiguskantsler

Valeri Džemesjuk  
Victoria Shipping OÜ  
vship@vship.ee

Teie 14.08.2013 nr 010-000.018

Meie 14.05.2014 nr 6-1/131216/1402152

**Seisukoht vastuolu mittetuvastamise kohta  
Teisaldatavale ujuvvahendile lipudokumentide väljastamata jätmine**

Lugupeetud Valeri Džemesjuk

Esitasite minule Victoria Shipping OÜ nimel avalduse, milles palusite selgitada, miks ei saa teisaldatavale ujuvvahendile väljastada merelaevatunnistust.

Merelaevatunnistuse väljastamist ning laeva kandmist laevakinnistusraamatusse reguleerib laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus, mistõttu alustasin Teie avalduse põhjal menetluse, et kontrollida selle seaduse kooskõla põhiseadusega. Teile teadaolevalt pöördusin avaldusaluse asja lahendamiseks vajaliku teabe saamiseks majandus- ja kommunikatsiooniministri poole.

Olles analüüsinud Teie avalduses esiletoodud probleeme ning majandus- ja kommunikatsiooniministri vastust minu teabe nõudmisele, teatan, et

**ma ei tuvastanud laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse vastuolu põhiseadusega osas, milles see ei võimalda väljastada teisaldatavale ujuvvahendile merelaevatunnistust.**

Ühtlasi vabandan Teie ees, et olete pidanud pikka aega minu seisukohavõttu ootama.

Oma seisukohta avaldusaluses asjas põhjendan järgmiselt.

**1. Asjaolud ja menetluse käik**

Victoria Shipping OÜ omandas 2013. aastal Hollandist teisaldatava praami „OB-1“, mis on ehitatud 1911. aastal Saksamaal. Peale eelnimetatud aluse toomist Hollandist Eestisse esitasite Harju Maakohtule taotluse praami „OB-1“ kinnistamiseks.

Teie avaldusele lisatud laevakinnistusraamatu väljavõttest nähtuvalt kanti kõnealune veesõiduk 12.06.2013 merelaevana laevaregistrisse (laeva registrinumber 1N13F01). Ühtlasi lisasite avaldusele koopia 12.06.2013 väljastatud merelaevatunnistusest nr 1N13F01. Hiljem annulleeriti nimetatud merelaevatunnistus. Nii kinnitab laevakinnistusraamatu väljavõte, et praam „OB-1“ kustutati laevaregistrist ning et vastav registriosa suleti 12.07.2013. Selle asemel kanti praam „OB-1“ ehitatavate laevade registrisse (uus registrinumber 1N13G02).

Õiguskantsleri Kantselei

Kohtu 8, 15193 TALLINN. Tel 693 8404. Faks 693 8401. info@oiguskantsler.ee www.oiguskantsler.ee

Oma avalduses märkisite, et enne laevakinnistusraamatusse kandmist olid praamil „OB-1“ olemas Hollandis välja antud ja rahvusvaheliselt aktsepteeritavad laeva registreerimisdokumendid, mille alusel oli võimalik kõnealune veesõiduk Eestisse tuua. Teie hinnangul ei ole võimalik praamile „OB-1“ vormistada rahvusvaheliselt aktsepteeritavaid dokumente veesõiduki tehnilise seisukorra ega merekõlblikkuse kohta. Leidsite oma avalduses, et samal põhjusel ei saa kõnealust praami ka Eestist välja viia ega kasutada seda hüdrotehniliste töödeks või sadamatevaheliseks kaubaveoks.

Nagu ülalpool märkisin, pöördusin Teie avalduse lahendamiseks vajaliku teabe saamiseks majandus- ja kommunikatsiooniministri poole. Esmalt palusin ministril selgitada, miks ei väljastata teisaldatavale ujuvahendile merelaevatunnistust.

Minule esitatud vastuskirjas märkis minister, et laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse (edaspidi: LaevaRS) § 10 lg 1 järgi väljastab kohus merelaevatunnistuse ja siseveelaevatunnistuse laevakinnistusraamatusse kantud mere- ja siseveelaevadele. Vastavalt LaevaRS § 5 lõikele 1 on merelaev laev, mis on mõeldud kasutamiseks meresõidus ning sama paragrahvi lõike 2 kohaselt on siseveelaev laev, mis on mõeldud sõiduks siseveel.

Minister rõhutas, et teisaldatava ujuvahendi puhul on tegemist veesõidukiga, mis ei ole iseliikuv ning mida ei saa iseseisvalt sõiduks kasutada. Samuti kinnistatakse teisaldatav ujuvahend laevakinnistusraamatusse LaevaRS § 45 p 1 kohaselt teisaldatava ujuvahendina (mitte mere- või siseveelaevana).

Eelnevast lähtudes ei väljastata kehtiva õiguse kohaselt teisaldatavale ujuvahendile merelaevatunnistust. Teisaldatavale ujuvahendile ei väljastata ka mõnda teist LaevaRS § 9 lõikes 1 nimetatud lipudokumenti ning sellist liiki veesõidukil puudub õigus kanda Eesti lippu, kuna teisaldatav ujuvahend ei vasta seaduses sätestatud lipudokumentide väljastamist käsitletavatele nõuetele (vt ka LaevaRS § 9 lg 4).

Vastuseks minu küsimusele, kas teisaldatavale ujuvahendile merelaevatunnistuse väljastamata jätmine on kooskõlas rahvusvahelise õigusega, selgitas minister järgmist.

Kõigepealt rõhutas minister, et merelaevatunnistus ei anna laevale merel või siseveel sõitmise õigust. Samuti kinnitas minister seda, et merelaevatunnistuse puudumisel on võimalik teisaldatava ujuvahendiga lahkuda Eesti territoriaalvetest, kui veesõidukile on muuhulgas väljastatud meresõiduohutust tõendavad dokumendid.

Ministri selgituste kohaselt on merelaevatunnistus ennekõike dokument, mis tõendab merelaeva kinnistamist laevakinnistusraamatusse. Seejuures märkis minister, et ÜRO mereõiguse konventsiooni<sup>1</sup> (edaspidi: *konventsioon*) art 94 lg 2 punkt a kehtestab registri pidamise nõude ennekõike iseliikuvate veesõidukite osas. Konventsioon ei sätesta aga nõudeid registri pidamise korrale ning riigil on õigus vastavad tingimused sama konventsiooni art 91 lg 1 kohaselt ise kehtestada. Seetõttu ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt nõutav teisaldatavate ujuvahendite registreerimine laevaregistris, ent samas ei ole eraldi registri pidamine ehitatavate laevade või teisaldatavate ujuvahendite jaoks keelatud.

Lisaks selgitas minister, et rahvusvahelise meresõiduõiguse kohaselt on ennekõike oluline, et veesõidukile oleks väljastatud merekõlblikkust ning sõidukõlblikkust tõendavad dokumendid.

---

<sup>1</sup> ÜRO mereõiguse konventsiooni mitteametlik tõlge on avaldatud Riigi Teatajas, internetis kättesaadaval aadressil: <https://www.riigiteataja.ee/akt/911675>.

Näiteks sätestab konventsiooni art 217 lg 2 riikide kohustuse võtta kasutusele abinõusid, et nende lipu all sõitvad või nende registrisse kantud laevad pääsevad merele vaid siis, kui on täidetud rahvusvahelised reeglid ja standardid reostuse vältimiseks, vähendamiseks ja kontrollimiseks, sealhulgas laevade konstruktsiooni, ehitust, varustust ja mehitamist käsitlevad nõuded.

Nende reeglite ja standardite täitmist tõendab Eestis merekõlblikkuse tunnistus (ning sisevetel kasutatava laeva puhul sõidukõlblikkuse tunnistus), mille väljastamist reguleerib meresõiduohutuse seadus (edaspidi: MSOS). Täpsemalt on merekõlblikkuse tunnistus MSOS § 17 lõikest 1 tulenevalt Veeteede Ameti väljastatud dokumendid, mis tõendavad, et Veeteede Amet on teinud laeva tehnilise ülevaatus MSOS § 13 lõike 4 kohaselt ja laev on tunnistatud merekõlblikuks või sisevetel sõidukõlblikuks.

Majandus- ja kommunikatsiooniminister selgitas, et lähtudes MSOS §-s 2 toodud mõistete määratlustest laieneb meresõiduohutuse seaduses laeva kohta sätestatu ka teisaldatavale ujuvvahendile. Sellest lähtudes kinnitas ta, et meresõiduohutuse seadusega ettenähtud tehnilise ülevaatus saab läbida ükskõik millises Eesti laevaregistris registreeritud laev. Seega saab merekõlblikkuse tunnistuse väljastada ka ehitatavate laevade registrisse kantud teisaldatavale ujuvvahendile.

Minister edastas minule ka Veeteede Ameti kirja, millest nähtub, et Victoria Shipping OÜ omandis olevale praamile „OB-1“ on väljastatud 18.09.2013 merekõlblikkuse tunnistus kehtivusega kuni 17.09.2018 ja sõidurajooniga kohalik rannasõit, eemaldumisega varjumispaigast kuni 5 miili. Veeteede ameti selgituste kohaselt on praami „OB-1“ sõidurajoon piiratud kohaliku rannasõiduga laeva tehnilisest seisukorrast lähtuvalt.

## **2. Õiguskantsleri seisukoht**

Esmalt märgin, et minul ei ole alust kahelda praami „OB-1“ ehitatavate laevade registrisse kandmise seadusele vastavuses. Seda põhjusel, et LaevaRS §-st 30 tulenevalt jaguneb laevakinnistusraamat laevaregistris ja ehitatavate laevade registris. LaevaRS § 32 lg 1 sätestab üheselt, et Eestis asuv teisaldatav ujuvvahend kantakse ehitatavate laevade registrisse ning mitte laevaregistrisse.

Merelaevad kantakse seevastu LaevaRS § 31 lg 1 järgi laevaregistrisse. Sellest lähtudes ei ole mul põhjust seada kahtluse alla ka LaevaRS § 10 lõike 1 tõlgendusviis, mis ei võimalda väljastada teisaldatavale ujuvvahendile merelaevatunnistust. Nimelt tuleneb sellest sättest muu hulgas, et kohus väljastab merelaevatunnistuse üksnes sellisele laevale, mis on kantud laevakinnistusraamatusse. Kuna merelaevad kinnistatakse laevaregistrisse, saab merelaevatunnistuse anda ka üksnes veesõidukile, mis on laevaregistris. Järelikult ei saa merelaevatunnistust väljastada ehitatavate laevade registrisse kantavale alusele.

Nõustun ka majandus- ja kommunikatsiooniministri seisukohaga, et teisaldatavat ujuvvahendit ei käsitleta merelaevana laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse tähenduses, kuna teisaldataval ujuvvahendil puudub võime merel iseseisvalt sõita. Seda põhjusel, et lavade riikkondsuse ning sellega seotud lipuõiguse ja registrite regulatsioon tugineb suures osas rahvusvahelisele mereõigusele, mis on kodifitseeritud ülanimetatud konventsioonis. Nagu minister selgitas, sätestab konventsioon riigi kohustuse pidada tema lipu all sõitvate laevade kohta registrit (art 91 lg 1 ja art 94 lg 2 punkt a), ent ei täpsusta, milliseid laevu sellesse registrisse kandma peab. ÜRO

on küll koostanud konventsiooni laevade registreerimise tingimuste kohta<sup>2</sup>, kuid see ei ole tänase seisuga jõustunud<sup>3</sup>. Ometi nähtub laevade registreerimist puudutavast konventsioonist, et laevadena, mida riigid oma registritesse kandma peavad, käsitletakse ennekõike iseliikuvaid veesõidukeid.<sup>4</sup>

Järelikult on avaldusaluses asjas põhiküsimus, kas laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus on kooskõlas põhiseadusega. Täpsemalt analüüsin järgnevalt Teie avalduses toodud väiteid selle kohta, et merelaevatunnistuse puudumine takistab teisaldatava ujuvvahendi sihipärast kasutamist, kuna sellisel juhul kujutaks LaevaRS § 10 lg 1 endast põhiseaduse §-ga 32 tagatud omandiõiguse riivet.

Eespool tõin Teie avaldust kokku võttes esile, et Teie hinnangul ei saa merelaevatunnistuse puudumise tõttu praamile „OB-1“ vormistada rahvusvaheliselt aktsepteeritavaid dokumente veesõiduki tehnilise seisukorra ega merekõlblikkuse kohta. Minule menetluse käigus esitatud teabest nähtub aga, et pärast seda, kui esitasite minule avalduse, väljastas Veeteede Amet praamile „OB-1“ 18.09.2013 merekõlblikkuse tunnistuse kehtivusega kuni 17.09.2018.

Kõnealune merekõlblikkuse tunnistus seab praami „OB-1“ kasutamisele küll piiranguid (sõidurajoon kohalik rannasõit, eemaldumisega varjumispaigast kuni 5 miili). Need piirangud on aga kehtestatud kõnealuse veesõiduki tehnilisest seisukorrast lähtudes ega ole seotud asjaoluga, et teisaldatavatele ujuv vahenditele ei väljastata merelaevatunnistust.

Ka meresõiduohutuse seadusest ei saa järeldada, et merekõlblikkuse tunnistus eeldaks LaevaRS § 10 lg 1 alusel antud merelaevatunnistust, või seda, et teisaldatavale ujuv vahendile ei väljastata merekõlblikkuse tunnistust. Siinkohal selgitan, et meresõiduohutuse seadus, mis reguleerib peamiselt laevaliikluse ohutuse ja turvalisusega seonduvat, võib mõistet „laev“ kasutada teistmoodi, kui seda teeb laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus. Nii tuleneb MSOS § 2 punktide 1 ja 2 koostoimest, et laev meresõiduohutuse seaduse tähenduses on üldreeglina veesõiduk – sh teisaldatav ujuv vahend, mida kasutatakse majandustegevuseks, riigihaldusülesannete täitmiseks või kutsekoolituseks (v.a sama paragrahvi 3. punktis määratletud väikelaev). Seega saab meresõiduohutuse seaduses laevade tehnilise ülevaatuses ning meresõidukõlblikkuse tunnistusega seonduvat kohaldada ka teisaldatavate ujuv vahendite suhtes.

Vastavalt LaevaRS § 9 lõigetele 1 ja 2 on merelaevatunnistus lipudokument, mis tõendab, et laeval on lubatud kanda Eesti riigilippu. Merelaevatunnistuse puudumine tähendab LaevaRS § 9 lõikest 4 tulenevalt ennekõike seda, et laeval ei ole lubatud heisata Eesti riigilippu. See ei takista aga teisaldatava ujuv vahendi sihipärast kasutamist, sh hüdrotehniliste töödeks või sadamatevaheliseks kaubaveoks ulatuses, mida võimaldavad teised õigusaktid ja alusele väljastatud merekõlblikkuse tunnistus. Nagu ülalpool märkisin, kinnitas majandus- ja

<sup>2</sup> *Ingl k* United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships. Nimetatud konventsiooni ingliskeelne tekst on kättesaadav ÜRO Kaubanduse ja Arengukonverentsi koduleheküljel internetis aadressil: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/tdrsconf23_en.pdf).

<sup>3</sup> Vt lähemalt ÜRO lepingute kogu internetis aadressil:

[https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XII-7&chapter=12&lang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-7&chapter=12&lang=en)

<sup>4</sup> Täpsemalt viitab sellele laevade registreerimist puudutava ÜRO konventsioonis artikkel 2, mis määratleb nimetatud konventsiooni tarbeks laevana iseliikuvat veesõidukit, mida kasutatakse rahvusvahelises merekaubanduses kaupade või reisijate transpordiks, v.a vähema kui 500 brutoregistertonniga veesõidukid (*ingl k* „For the purposes of this Convention: „Ship“ means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons“)

kommunikatsioonimister ka seda, et teisaldatavat ujuvvahendit on ka ilma merelaevatunnistusest võimalik Eesti territoriaalvetest välja viia.

Eelnevast tulenevalt ei tuvastanud ma, et merelaevatunnise mitteväljastamine teisaldatavale ujuvvahendile piiraks selle sihipärast kasutamist. Seega ei tuvastanud ma avaldusaluses asjas, et LaevaRS § 10 lg 1 riivaks teisaldatavate ujuvvahendite omanike põhiõigusi, või seda, et kõnealuse sätte kooskõla põhiseadusega vajaks mõnel muul põhjusel täiendavat analüüsimist.

Lõpetuseks mõõnan, et esmapilgul võib tekitada arusaamatusi asjaolu, et seoses laeva kinnistamisega laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse järgi ei käsitleta teisaldatavat ujuvvahendit (mere-)laevana, kuid samal ajal laieneb meresõiduohutuse seaduses sätestatu üldreeglina nii iseliikuvatele laevadele kui ka teisaldatavale ujuvvahenditele. Kordan aga kokkuvõtteks, et merelaevatunnistuse eesmärk on tõendada laeva riikkondsust ehk laeva kinnistamist Eestis. Selle dokumendi puudumine ei mõjuta teisaldatava ujuvvahendi kasutamisevõimalusi. Teisaldatava ujuvvahendi sihipäraseks kasutamiseks, sh Eesti merepiiri ületamiseks, on vaja ennekõike merekõlblikkuse tunnistust, mis tõendab veesõiduki vastavust ohutusnõuetele.

Loodan siiski, et minu selgitustest on Teile kasu, ning vabandan veel kord menetluse viibimise pärast.

Lugupidamisega

*/allkirjastatud digitaalselt/*

Nele Parrest  
õiguskantsleri asetäitja-nõunik  
õiguskantsleri volitusel

Teadmiseks: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium