

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
Eraõiguse osakond

Triin Vokk

EESTI RIIGISESE LAEVAVRAKILE KOHALDUVA ÕIGUSE VASTAVUS
RAHVUSVAHELISELE ÕIGUSELE

Magistritöö

Juhendaja: Dr.iur. Urmas Volens

Tallinn

2016

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	3
1. VRAKI MÕISTE JA SELLE SISU	7
1.1 Üldine taust.....	7
1.2 Vrakki mõiste.....	7
1.3 Sõja ja riigiteenistuses olevad laevad ning nende vrakid.....	13
2. VRAKI ÜLDINE ÕIGUSLIK REZIIM	17
2.1 Üldine.....	17
2.2 Riikkondsus	17
2.3 Omandiõigus	18
2.4 Rahvusvahelisest õigusest tulenev jurisdiktsioon erinevates merealades	23
2.4.1 Üldine.....	23
2.4.2 Territoriaalmeri.....	24
2.4.3 Majandusvöönd	25
2.4.4 Külgvööndi eristaatus seoses vrakkidega.....	31
2.5 Rannikuriigi ja lipuriigi õigused ning kohustused vraki suhtes.....	33
2.6 Rannikuriigi õigused sekkuda merepääste teostamisesse.....	38
3. VRAKIGA SEOTUD KESKKONNAÕIGUSLIK REGULATSIOON	41
3.1 Üldiselt ohtlikest vrakkidest.....	41
3.2 Millal prevaleerivad rannikuriigi õigused lipuriigi õiguste ees	44
3.3 Rahvusvahelisest õigusest tulenev raamistik tegutsemiseks vraki keskkonnaohtlikkuse korral	47
KOKKUVÕTE.....	60
Estonian national law of shipwrecks in accordance to international law	64
KASUTATUD KIRJANDUS.....	68
KASUTATUD ÕIGUSAKTID JA KOHTULAHENDID	69
MUUD MATERJALID	71
KASUTATUD LÜHENDID.....	73
Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks	75

SISSEJUHATUS

Keskkonnaohtlike aineid sisaldavate laevavrakkide kered on aastate jooksul läbi roostetanud ja hakanud lekkima, kujutades seeläbi ohtu nii meresõidu ohutusele kui ka keskkonnale. Koosmõjus keskkonnateadlikkuse tõusu ja mere laiema kasutusega on ühiskond sunnitud üha enam mõtlema vrakkide likvideerimise või vähemalt keskkonnoahutuks muutmise peale. Tegemist on kalli tegevusega ja tõstatunud on palju õiguslike küsimusi. Kõik see paneb riike vrakkide temaatikaga laiemalt tegelema.

Maailmas arvatakse olevat umbes 8500 ohtlike aineid sisaldavat vrakki.¹ Läänemeres on hinnanguliselt 1000 keskkonnaohtlikku vrakki. Näiteks Rootsi vetes on kindlaks tehtud 2700 vrakki, millest 316 on hinnatud selliseks, mis vajavad meetmeid ja neist omakorda 31 kannavad kõrget ohuriski.² Soome vetes on uppunud üle 400 laeva, mille puhul on kindlaks tehtud, et nad kandsid uppumise hetkel naftasaadusi. Neist 22 pardal oli enam kui 100 tonni naftasaadusi.³ Eestis on VTA vrakiregistri⁴ andmetel üleskaardistatud 716 võimalikku vraki asukohta. Paraku ei ole registris täiendavat infot vraki ohtlikkuse kohta. Muinsuskaitseameti juures oleva avaliku andmebaasi andmetele toetudes on identifitseeritud 84 vrakki, millest 14 kannavad keskkonnaohtlikkuse kriteeriumit.⁵ Samas on suur osa Eesti territooriumi alla kuuluvast merepõhjast tänaseks veel kaardistamata. Kontrollimata on ka VTA andmebaasis olevate vrakkide keskkonnaohtlikkus ja selle info ühtivus eelpool mainitud Muinsuskaitseameti andmebaasi alusel tuvastatud keskkonnaohtlike vrakkidega.

Hoolimata teadmatusest vrakkide täpse arvu osas, on teada, et keskkonnaohtlike vrakkide likvideerimine on väga kulukas ja ajamahukas ettevõtmine, mida üle õõ ei suudeta ellu viia. Mida suurema riskiga vrakk on, seda suurem on ka tõenäousus, et tema pardal on suures mahus

¹ J. Michel, J et al, 2005. Potentially polluting wrecks in marine waters. International oil spill conference.

² H. Lanquist. Method Development for Environmental Risk Assessment of Shipwrecks, 2013, lk 2. vt ka The Swedish Maritime Administration, 2011.

³ Finnish Environment Institute. BONUS SWERA INNOVATION Project. Sunken Wreck Environmental Risk Assessment. REPORT ON WRECK CLASSIFICATION, POTENTIAL FOR OIL POLLUTION. 2015, lk 5.

⁴ Eesti Veeteede Amet andmebaas: <http://195.80.112.238:8080/HIS/Avalik?REQUEST=Main> (04.04.2016).

⁵ Finnish Environment Institute. BONUS SWERA INNOVATION Project. Sunken Wreck Environmental Risk Assessment. REPORT ON WRECK CLASSIFICATION, POTENTIAL FOR OIL POLLUTION, 2015, lk 8. vaata ka Register on leitav: http://register.muinas.ee/?menuID=en_wreckregistry&page=1&_nocache=1408705748 (04.04.2016).

kemikaale ja seda kallimaks osutub ka vraki likvideerimine. Tänapäevaks on paljudel riikidel olemas praktika, kuidas keskkonnaohtlike vrakke ohutuks muuta.

Selleks, et ohtlike, sealhulgas navigatsiooniohuga ja ka väärtuslike vrakkidega toimuvad tegevused oleksid õigustatud ja tõhusad on vaja selget regulatsiooni, mis tagab õigused ja kohustused omanikule, lipu- ja rannikuriigile, samuti õigeaegse informatsiooni pädevatele ametkondadele ja seab tugiraamistiku nii edasiseks infoliikumises, nõuetekohaseks märgistamiseks, ohu likvideerimiseks kui ka omandi seadmiseks. Seega võib öelda, et keskkonnaohtliku vraki tõhus likvideerimisprotsess vajab operatiivsuse huvides selgeid õiguslikke raame, mida Eesti õigusest paraku nii selgelt ei leia. Õiguselgus on aga vajalik lisaks operatiivsuse tagamisele ka hilisemate vaidluste vältimiseks ja kahjude sisse nõudmiseks.

Magistritöö on ajendatud autori kokkupuutest keskkonnaohtlike laevavrakkide temaatikaga läbi kaubalaev Volare vraki⁶ keskkonnaohu likvideerimisprotsessi ja Nairobi konventsiooni⁷ ratifitseerimise ettevalmistavate tegevuste kavandamise. Volare vraki keskkonnaohu likvideerimise käigus ilmnis ka tõsiasi, et Eesti riigisisises õiguses puudub selge ja kõigile ametkondadele üheselt arusaadav reeglistik, millele tuginedes vrakkidest tulenevat keskkonnaohtu kindlaks teha ja likvideerida. Siseriiklikult on laevavrakke puudutava regulatsiooni korrastamisvajadust mainitud ka mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande⁸ koostamise käigus, kus on viidatud regulatsiooni ülevaatamisvajadusele lähtuvalt Nairobi konventsiooni⁹ ja UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsiooni¹⁰ nõuetest. Rahvusvahelises koostöös on Eesti jaoks tema olulisus tõstatatud läbi HELCOMI¹¹

⁶ Täpsem info vraki keskkonnaohust tuvastati Keskkonnaministeeriumi poolt tekitud Keskkonnanuuringute Keskuse poolt läbi viidud uuringu käigus. Uppunud Kaubalaev VOLARE/ ALTA vraki keskkonnaohtlikkuse uuring. Tallinn 2014. Arvutivõrgus: http://www.envir.ee/sites/default/files/uppunud_kaubalaev_volarealta_vraki_keskkonnaohtlikkuse_uuring.pdf. (30.04.2016).

⁷Finnish Environment Institute. Bonus Swera innovation project. Sunken Wreck Environmental Risk Assessment. REPORT ON WRECK CLASSIFICATION. POTENTIAL FOR OIL POLLUTION, 2015, lk.

⁸ I.Kaunis et al. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande projekt. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi riigihange Riigisekretäri 19.12.2014 käskkiri nr 42 „Toetuse andmine rakendusametuse tegevusteks prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetme 12.2 „Poliitikakujundamise kvaliteedi arendamine“ tulemuste saavutamiseks“ projekti raames. Tallinn: 2015, lk 26- 27.

⁹ International Convention on the Removal of Wrecks. 46 ILM 692. Vrakide eemaldamise 2007. aasta rahvusvaheline Nairobi konventsioon. Nairobi 2007 on Eesti poolt allkirjastatud, aga ei ole riigisiselt ratifitseeritud. - RT II 2008, 4, 11.

¹⁰ UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon. Pariis, 02.11.2001, jõust. 02.01.2009. Convention on the protection of the underwater cultural Heritage.Paris 2001. UNTS, vol 2562, I- 45694.

¹¹ Tegemist on Läänemere merekeskkonna kaitse (e ka Helsingi) konventsiooni alusel loodud komisjoniga, mille eesmärk on konventsiooniga sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete ettepanekud lepingu osalisriikidele.

RESPONSE¹² töögrupi, kus tegeletakse Läänemeres olevate keskkonnaohtlike laevavrakkide ja teiste veealuste ohtlike objektide kaardistamisega. Samuti on rahvusvaheliselt üleval probleem kas ja millal muutuvad laeva suhtes kehtivad õigused ja kohustused laeva vrakistumisel, millised on õigused ning kohustused II MS vrakkide keskkonnaohu korral. On ilmne, et õiguslikult ebaselge olukord võib põhjustada konflikte rannikuriigi ja lipuriigi õiguste teostamisel. Samuti on selline olukord probleemne laevaomanikele ja tõenäoliselt ka laevakindlustusfirmadele (P&I clubs).

Magistritöö uurimisprobleemiks on autor seadnud Eesti riigisisese laevavrakile kohalduva õiguse vastavuse rahvusvahelisele õigusele. Autor püstitab hüpoteesi, et laevavrakke puudutav Eesti riigisisene regulatsioon ei järgi rahvusvahelise õiguse loogikat, leides alusetult, et rannikuriigil on ulatuslikumad õigused, kui seda rahvusvaheline õigus tegelikult lubab. Autori arvates puudub riigisiselt õigusselgus, mis tagaks keskkonnaohtlike vrakkide puhul operatiivse reageerimise ja looks eeldused vrakkidest tuleneva keskkonnaohu likvideerimiseks.

Töö raames näeb autor vajadust selgitada välja, milline on rahvusvaheline vrakkide temaatikat käsitlev regulatsioon ja analüüsida siseriikliku regulatsiooni vaatenurka rahvusvahelise õiguse taustal. Samuti on töö eesmärgiks tuua välja riigisisese regulatsiooni kitsaskohad Nairobi konventsiooni ratifitseerimiseks. Töö käigus võrdleb autor kirjapandud õigust ja tava, et selgitada välja, mis on vrakk ja milline on vrakile kohalduv õiguslik režiim ja milline on keskkonnaohtlikele laevavrakkidele rakenduv regulatsioon. See kõik on vajalik selleks, et saada vastus töö raames püstitatud uurimisküsimusele. Piirkondlikult on töö fookus peamiselt Läänemeres ja Eestiga seotud probleemidel, aga näiteid otsitakse ka ajalooliste mereriikide praktikast. Merevöönditest tulenevalt vaatluse alla territoriaal- ja majandusvöönd ning rannikuriigi õigused külgvööndi ja mandrilava kohta kehtestatud regulatsioonist lähtuvalt.

Esimeses peatükis püüab autor sisustada vraki definitsiooni. Autor analüüsib laeva definitsiooni ja selle kohaldatavust vrakile, et välja selgitada, mis tingimustel võib lugeda laeva staatus lõppenuks ehk millal saab väita, et tegemist on vrakiga. Samuti vaadates riigisiseses õiguses olevat regulatsiooni ja selle vastavust rahvusvaheliselt kokkulepitud vraki definitsioonile. Definitsiooni analüüs on oluline selleks, et saada vastus küsimusele, kuna saab rääkida rahvusvahelise õiguse taustal vrakist ja kuna on tegu lihtsalt hüljatud laevaga. Eraldi leiab käsitlemist sõja ja teiste riigile kuuluvate laevad ning neile kehtivate erisuste ülekandumine

¹² Tegemist on HELCOMI tööruhaga, mis tegeleb reostuse ennetamise, lokaliseerimise ja likvideerimise valdkonnaga.

nende laevade vrakkidele. Sõjalaevade käsitlemine ja nende eristaatuse edasikandumine vrakkidele on oluline seetõttu, et enamus Läänemeres asuvatest laevavrakkidest pärinevad I ja II MS ning on käsitletavad sõja- ja riigiteenistuses olevate laevade vrakkidena, mistõttu omavad rahvusvaheliselt kokkulepitud erisused töö hüpoteesi tõestamise osas suurt tähtsust.

Teises peatükis käsitleb autor vrakile kohalduva õigusliku režiimi temaatikat. Lähemat riikkondsuse, omandiõigus ja merealade jurisdiktsioonist lähtuvalt, pühendades ühe peatüki ka ranniku- ja lipuriigi õigustele ning kohustustele ning rannikuriigi õigusele sekkuda merepääste operatsiooni. Antud peatükis toetub autor rahvusvahelistele konventsioonidele ja õiguskirjandusele, et tuua välja rahvusvahelisest õigusest tulenevad õigused ja kohustused erinevates merealades ning tulenevalt riigi positsioonist, kas ranniku- või lipuriigina. Autori arvates on selline käsitus oluline, et selgitada välja rahvusvahelisest õigusest tulenevad vrakkidele kohalduvad üldised reeglid, mille võrdlemisel riigisisese õigusega on võimalik saada ka ühe osa vastusest küsimusele, kas vrakke puudutav regulatsioon Eestis järgib üldiselt rahvusvahelisest õigusest tulenevat loogikat.

Kolmandas peatükis annab autor ülevaate keskkonnaohtlikest vrakkidest. Täpsemalt analüüsib autor, millisel juhul annab rahvusvaheline õigus rannikuriigile õiguse selliste vrakkide korral astuda üle lipuriigi õigustest ja milline on hetkel keskkonnaohtlikele vrakkidele kohalduv rahvusvaheline õigus. Viimane on vajalik selleks, et töö hüpoteesi raames välja selgitada, milline on Eesti riigisisene õiguse vastavus Nairobi konventsiooni valguses, et tuua välja kitsaskohad konventsiooni ratifitseerimisel, et vältida vastuolu kehtiva rahvusvahelise õigusega. Selle raames püüab autor selgitada välja, millised on rahvusvahelisest õigusest tulenevad rannikuriigi õigused ja kohustused keskkonda kaitsta ja ennetada vrakkidest tuleneda võivat keskkonnaohu olukorda ning milliseid meetmeid on rannikuriigil õigus võtta kasutusele keskkonnaohtlike vrakkide korral.

Magistritöö kirjutamisel on kasutatud analüütilist, võrdlevat ja süsteemset uurimismeetodit: Esmalt selgitades välja ja analüüsides vrakkidele kohalduvaid rahvusvahelisi regulatsioone peamiselt läbi IMO konventsioonide ja tavade, võrreldes seda Eesti riigisiseses õiguses oleva regulatsiooniga, mille raames on kasutusel nii siseriiklike õigusakte, institutsioonide regulatsioone, mida vajadusel täiendatakse olemasolevate uuringute ja teaduslike artiklitega.

1. VRAKI MÕISTE JA SELLE SISU

1.1 Üldine taust

Antud peatükis on kavas avada nii laeva kui vraki definitsioon rahvusvahelises õiguses ja laevale omaste kriteeriumite edasikandumine vrakile. Leida vastus küsimusele, millal lõppeb või võib lugeda lõppenuks laeva staatuse ehk saab väita, et tegemist on vrakiga ning sõja- ja riigi teenistuses olevate laevade eristaatus rahvusvahelises õiguses. Autor tõstatab antud peatükis küsimuse, kas sõjalaevade eristaatus laieneb ka sõjalaeva vrakkidele?

1.2 Vrakki mõiste

Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon¹³ defineerib laevana meresõidukõlbliku aluse või muu ujuvvahendi. Nairobi konventsioon defineerib laevana kõik merelaevad ja ujuvplatvormid, välistades ainult need platvormid, mis teostavad maavarade uurimist, ammutamist ja kasutamist (artikkel 1 lg 2). Seega töötav naftaplatvorm ei ole käsitletav laevana ja seeläbi ei kandu sellele edasi ka vraki staatus.

Õiguskirjandusest leiab laeva kohta järgmised karakteristikud: vee ja õhukindel juhitud ujuv transpordivahend, mis hõljab veepinnal.¹⁴ *Norra* õigusteadlased on toonud välja kolm kriteeriumit,¹⁵ mis võiksid olla sihinäitajaks ebaselgetes olukordades:

- a) laev kui ujuv konstruktsioon, millel on ujuvvõime tänu oma õõnsale disainile, millest tulenevalt ei kuulu palkidest parv sellesse kategooriasse;
- b) konstruktsioon peab olema veekõlblik ja võimeline vees liikuma;
- c) laev peab omama teatud miinimum kandevõimet;
- d) sellel peab olema kindel funktsioon, milleks ta on ehitatud.

¹³1966 UKTS 93, RT II 2001, 19, 102, art 1 (b).

¹⁴ H. Tiberg. Wrecks and Wreckage in Swedish Waters, Scandinavian Studies in Law. Vol. 46, Maritime and Transport Law, Bar Associations 2004, lk 203. Antud järelalus pärineb Rootsi mereõiguse koodeksist.

¹⁵ T. Falkanger, H.J. B.Bull, L. Brautaset. Scandinavian maritime law The Norwegian perspective. 2nd ed. Universitetsforlaget 2004, lk 43.

Eelnevast võib seega järeldada, et ujuvvahendid, mis on ujuvad tänu materjalile, millest nad on toodetud ei kvalifitseeru laeva kategooriasse nagu näiteks puidust parved. Samuti ei saa lugeda laevaks vees hõljuvaid objekte, millega ei ole võimalik vees liikuda. Seega pargas võib sellesse kategooriasse mahtuda, aga ujuvpoi mitte.¹⁶

Eelneva näitlikustamiseks on juhtum ALFA 1,¹⁷ tegemist on Kreeka tankeriga, mis oli muudetud ujumahuks ja sellel puudusid vajalikud kindlustused, laeva ei kasutatud tema esialgselt otstarbel. Tekkis reostus, millest tulenevalt tõstati küsimus, kas tegemist on laevaga. Kui võtta aluseks just eespool kirjeldatud kriteeriumid, siis selle alusel saab väita, et ümberehitatud tanker on disainitud konstruktsiooniga, ta on mõeldud ikkagi vees liikumiseks ja tal on teatav kandevõime, samuti oli mahutil kindel funktsioon, mille tarbeks see oli ehitatud. Seega võib öelda, et tegemist oli laevaga.

Eesti riigisisest õigusest leiab laeva definitsioon näiteks LAÕS § 2 lõikest 1,¹⁸ mille alusel on laev defineeritud sihtotstarbeliselt kasutatava piisava suurusega ujuvvahendina, mis on mõeldud vees või vee peal liikumiseks ja seejuures inimeste või asjade kandmiseks või muuks otstarbeks ning on selleks võimeline. Laeva defineerib ka MSOS.¹⁹ Seal on laev defineeritud läbi sihtotstarbelise kasutatavuse ehk riigi haldusülesannete täitmine, majandustegevuses ja kutsekoolituses osalemine, pikkuse ehk väikelaev 2,5- 24 ja laev pikem kui 24 meetrit ja teisaldatavuse. Vaadates ka MsÜS²⁰ § 3 lõikes 1 toodud majandustegevuse definitsiooni, siis majandustegevuses kasutatavate laevade korral võiks rääkida ka tegevusloa nõudest ja teatamiskohustusest. Viimane täpsustab laeva funktsionaalsust.

Eelnevale tuginedes on autori arvates laeva mõiste sisustamisel järgmised kriteeriumid: kindlate omadustega teatavates tingimustes sõitmiseks ja kindlat funktsiooni täitev ujuv sõiduvahend. Antud töö raames huvitab autorit laeva definitsioonist enam aga see, kas need samad omandused on ka vrakil või saame vrakist rääkida siis, kui ta on ühe või kõik eelpoolmainitud omadused kaotanud?

Nüüd kui on teada laeva kriteeriumid, siis tuleb vaadata, millal saab öelda, et tegemist ei ole ikkagi enam laevaga. Mitmed autorid on toonud välja, et üldjuhul loetakse laeva elueaks

¹⁶ Samas.

¹⁷International oil pollution compensation fund. INCIDENTS INVOLVING THE IOPC FUNDS – 1992 FUND. ALFA 1, IOPC/APR13/3/9.

¹⁸ RT I 1998, 30, 409.

¹⁹ RT I 23.03.2015, 265, § 1 (11), (2) ja § 2 punktid 1- 3.

²⁰ RT I 19.03.2015, 51.

perioodi laeva ehitamisest kuni laeva hukkumiseni või vanarauaks müümiseni.²¹ See, kas tegemist on lihtsalt hüljatud laeva või laevavrakiga on oluline selleks, et teada, milline regulatsioon leiab rahvusvaheliselt rakendamist ja millistele sätetele tuginedes saab nõuda omaniku vastutust ning millised on kohalduv õiguslik režiim.

Õiguskirjanduses on välja toodud, et kui laev on õnnetusjuhtumis püsivalt kahjustunud, siis on põhjust seda käsitleda mereõiguse kontekstist lähtuvalt vrakina.²² Samuti klassifitseeritakse laeva vrakina pärast seda, kui laev on kaotanud taastamatult²³ oma füüsilised omadused. On arvamusi, et vrakistumisest saab rääkida ka siis, kui laev ei ole täielikult hävinud, aga tema taastamiskulud on nii kallid, et see ei ole enam taastamist väärt.²⁴

Seega saab vrakist rääkida eelkõige siis, kui laev on õnnetusjuhtumis püsivalt kahjustunud või täielikult oma füüsilised omadused kaotanud. See pole enam meresõidukõlblik. Tal on küll õõnes disain, aga sellel puudub meresõidukõlblikkus ja läbi selle on ta kaotanud ka oma funktsionaalsuse.

Nairobi konventsioon defineerib samuti laeva muutumist vrakiks läbi laevaõnnetuse.²⁵ Konventsioon annab vraki defineerimiseks neli erinevat alust:

- a) kui laev on uppunud või randa või madalikule jooksnud,
- b) ükskõik milline osa uppunud või randa või madalikule jooksnud laevast, sh ükskõik milline ese, mis asub või on asunud sellise laeva pardal,

²¹ V. Vadi. International law and the uncertain fate of military sunken vessels. In B.Conforti, L. Ferrari Bravo, F. Fracioni, N.Ronzitti, G. Sacerdoti, R. Pavoni, editors, Italian Yearbook of International Law . Vol. XIX. Brill. 2010. lk 261, vt ka . Lindpere. Kaasaegne rahvusvaheline mereõigus. Kirjastus Ilo 2003, lk 136.

²² H. Tiberg 2004, lk 203. Antud järeldus pärineb Rootsi mereõiguse koodeksist.

²³ Falkanger on toonud välja, et täieliku või taastamatu kaotus võib toimuda läbi tulekahju, plahvatuse või minema viskamise (scrapping). Falkanger et al. 2004, lk 45.

²⁴ Samas. Vaata ka K. Kepplerus. The Importance of Solving Legal Problems Regarding Wrecks- Risk Posed by Dangerous Wrecks in Swedesh Waters, Public International Law, the Law of the Sea, Facultu of Law University of Lund 2010, lk 11.

²⁵ Nairobi konventsioon, art 1 §3 § 4. Nairobi artikkel 11 punkt 3 defineerib laevaõnnetusena „laevaõnnetus” – laevade kokkupõrge, rannale või madalikule sõit või muu meresõidu vahejuhtum, või laeva pardal või väljaspool seda toimunud muu juhtum, mille tulemusel laev või last kahjustub või tekib kahjustumise vahetu oht.

c) ükskõik milline ese, mis on merel pääsenud lahti laevalt, ja on randa või madalikule jooksnud, vee alla vajunud või merepinna triivima jäänud, või

d) laev, mis on uppumas või jooksmas randa või madalikule või mille puhul võib mõistlikult eeldada, et ta upub või jookseb randa või madalikule, kui laeva või ohus oleva vara suhtes ei olda juba rakendamas tõhusaid abistamismeetmeid.

Eelnevale toetudes saab järeldada, et vrakina võib lisaks funktsiooni ja füüsilised omadused kaotanud laevale käsitleda nii uppunud merekonteinerit või ka palki, mis pärineb laevalt ja mis võib põhjustada ohtu meresõidule või -keskkonnale. Samas on näha, et kuna konventsioon määratleb vrakina ka laeva, mille puhul võib mõistlikult eeldada, et see upub või jookseb madalikule ja rakendamist ei ole leidnud juba tõhusad päästemeetmed, siis.²⁶ Viib see ikkagi selleni, et antud konventsioon ei anna lõpuni kindlaid kriteeriumeid vrakile. Jääb ebaselgeks, kuidas määratleda olukorda, et on mõistlik eeldada vrakiga lõppevat laevaõnnetust ja päästemeetmeid ei rakendatagi. Ka õiguskirjandusest leiab selle sätte osas kriitikat, kuna puudub veendumus, kes hakkab ja on võimeline selliseid otsuseid tegema.²⁷ Viimast väidet tugevdab ka kindlustuse vaatenurk, et laeva ei käsitleta vrakina seni kuni on üleval võimalus, et see võib saada päästetud ja seda isegi juhul, kui laevakere vigastuse tõttu on kajastamist leidnud laeva füüsiliste omaduste täielik hävimine.²⁸

Õiguskirjandusest leiab märkimist ka asjaolu, et hoolimata sellest, kas vrakistumine võib olla toimunud läbi laeva täielike füüsiliste omaduste või laeva konstruktsiooni hävimise (*constructive loss*), on see teatud juhtudel vraki kirjeldamise kriteeriumitena eksitavaks. Seda seetõttu, et laevakere ise on suur kogus rauda ja teisi metalle, millel on väärtus nagu ka lastil, mis võis õnnetusehetkel laeval olla. Seetõttu võib kellelgi olla huvi nii kahjustunud laevakere kui lasti vastu.²⁹ Siin oleks vajalik ja oluline vraki ja päästeoperatsiooni vahele määratleda ajaline kriteerium, et kui laeva päästmist mingi ajaperioodi jooksul ei toimu, siis on tegemist vrakiga. Viimane ei välista muidugi seda, et hilisem päästmine võib lõpetada vraki staatuse, kui selle tulemusena taastatakse laeva funktsionaalsus ja meresõidukõlblikkus.

²⁶ Samas.

²⁷ J. M.Kern. Wreck Removal and the Nairobi Convention—a Movement Toward a Unified Framework?- *Frontiers in Marine Science* 25.02.2016 , lk 5. Arvutivõrgus: <http://journal.frontiersin.org/article/10.3389/fmars.2016.00011/full>.

²⁸ K. Kepplerus lk 11.

²⁹ Samas.

UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon³⁰ defineerib veealuse kultuuripärandina kõik inimese olemasolu kultuurilised, ajaloolised või arheoloogilised jäljed, mis on vähemalt 100 aastat olnud osaliselt või täielikult, ajutiselt või pidevalt vee all, sealhulgas laevad, või nende osad, nende last või muu sisu koos arheoloogilise ja loodusliku ümbrusega. Eesti suhtes konventsioon hetkel jõustunud ei ole. Hoolimata sellest annab MUKS³¹ § 3 mälestiste ühe definitsioonina ka veealused uppunud veesõidukid, nende osad või nende kogumid koos nende all asuva veekogu põhjaga ning lasti või muu sisuga. Seega saab öelda, et ei UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon ega MUKS ei pööra eraldi tähelepanu vraki staatusel, vaid käsitleb neid üldise terminina „uppunud veesõidukid“ mälestise kriteeriumiga. UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon veel täiendavalt ajalise kriteeriumiga.

Eesti siseriiklikest õigusaktidest käsitleb uppunud vara regulatsiooni ka KMSK.³² Õigusakti uppunud vara peatükist on võimalik leida, et regulatsioon käsitleb Eesti territoriaal- või sisemerre või majandusvööndisse või laevatatavatesse sisevetesse uppunud vara ülestõstmist ja veekogust eemaldamist. KMSK § 110 sätestab uppunud varana laevad ning nende riismed, seadmed ja lasti, sealhulgas ka randa ja leetseljakule heidetud laevad ning nende riismed, seadmed ja last. Kui võrrelda KMSK-s toodud uppunud vara definitsiooni eespool toodud Nairobi konventsioonis toodud definitsiooniga, siis võib öelda, et riigisisene õigusest leiab vraki definitsioon uppunud vara instituudis eristamata seda laeva definitsioonist, kui mitte arvestada sõna „riismed“.

Nairobi konventsioon peab oluliseks määratleda vraki mõiste sisu ja eristades seda laeva definitsioonist eelkõige läbi laevaõnnetuse ehk tehnilise võimekuse kaotuse. Riigisiseses õiguses ei ole uppunud vara teke seotud laevaõnnetuse lisakriteeriumiga, mis annaks samuti võimaluse sisustada vraki definitsiooni sarnaselt Nairobi konventsioonis tooduga. Autori arvates on laevaõnnetuse kriteerium oluline ka seetõttu, et eristada laevade tahtliku uputamist õnnetusjuhtumi läbi toimunud vrakistumisest. Tahtlikuks uputamiseks ehk kaadamiseks on eraldi regulatsioon ja laevade tahtlik uputamine on Läänemeres keelatud.³³

³⁰ UNESCO Veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon, art 1. Antud konventsioon on ei ole Eestis jõustunud.

³¹ RT I, 23.03.2015, 128.

³² RT I, 29.06.2014, 111.

³³ Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon. RT II 1995, 11, 57, art 11.

Nairobi konventsiooni artiklis 1 punktis 2 sätestatu annab alternatiivse loetelu ehk sätestab erinevad olukorrad, millal on konventsiooni mõistes tegemist vrakiga, millele kohaldatakse konventsioonis sätestatud. Eesti õiguses olev säte loetleb üles eeldused, mis peaksid esinema kõik samaaegselt näiteks/./ uppunud/./ laevad, nende riismed, seadmed ja last/.../. Autori arvates on sellest tulenevalt Eesti õiguses olev säte kitsam, kui rahvusvahelises õiguses olev säte. Eelnevast tulenevalt vajab uppunud vara käsitlev regulatsioon Nairobi konventsiooni ratifitseerimisel korrigeerimist. Lisaks ei täpsusta riigisisene õigus keskkonnaohtliku vraki kriteeriumeid.

Antud alapunktis on oluline tõenäoliselt vaadata ka olukorda, kui toimunud on laevaõnnetus, mille tulemusena ei ole toimunud päästmist, laev on hüljatud. Kas sellisel juhul on hülgamine piisavaks kriteeriumiks, et rääkida edaspidi laeva asemel vrakist? Õiguskirjandusest on võimalik leida, et hülgamine kui tegu ise ei ole kriteerium laeva vrakiks muutumisel,³⁴ millega autor nõustub täielikult. Kui laev ei ole laevaõnnetuse tulemusena vrakistunud, siis ei ole tal tõenäoliselt ka olulisi füüsilisi kahjustusi ja ei vaja sellest tulenevalt selliseid investeeringuid, kui vrakist uuesti meresõidukõlbliku laeva taastamistegevus.

Kokkuvõtlikul saab öelda, et riigisiseses õiguses ei ole selget vraki definitsiooni ja KMSK leitav erineb rahvusvahelises õiguses olevast. Antud töö raames on oluliseks järelduseks see, et laev muutub üldjuhul vrakiks läbi laevaõnnetuse, mille käigus toimub laeva konstruktsioonide täielik hävimine või kui laev on kaotanud laevaõnnetuse tõttu oma funktsionaalsuse ja sõidab seetõttu karile või upub ja seda ei kavatseta päästa. Nairobi konventsiooni konteksti arvestades saab lisaks laevale käsitleda vrakina ka uppunud merekonteinerit või palki, mis pärineb laevalt ja mis võib põhjustada ohtu meresõidule või –keskkonnale. Autor on arvamusel, et selleks, et Eesti riigisisene õiguses järgiks rahvusvahelist õigust oleks vaja kohendada uppunud vara regulatsioonis leiduvat definitsiooni vastavalt Nairobi konventsiooni vraki definitsioonile, et tagada vastavus konventsiooni definitsiooni ulatusele.

³⁴ K. Kepplerus, lk 11.

1.3 Sõja ja riigiteenistuses olevad laevad ning nende vrakid

Sõja ja riigiteenistuses olevate laevade erisus on reguleeritud läbi mereõiguse tava, mida kajastub nii Genfi konventsioon³⁵ kui UNCLOS. Mõlemad sätestavad, et sellistel laevadel on täielik suveräänsus ehk „*sovereign immunity*“ ja nad alluvad ainult lipuriigi jurisdiktsioonile.³⁶ Õiguskirjandusest ilmneb, et tegelikult on ebaselge, kas UNCLOS-e artiklis 31 sätestatud sõja- ja riigiteenistuses olevate laevade suveräänsusklausel ikkagi laieneb ka vrakkidele.³⁷

Kui vaadata vastavaid konventsiooni sätteid, siis ei ole nendes kordagi mainitud, et need kohalduksid ka juhul, kui sõja või riigiteenistuses laev on uppunud. *Vadi* on juhtinud oma artiklis tähelepanu, et kolmandal mereõiguse konverentsil toimunud arutelul oli Vene Föderatsiooni eestvedamisel tehtud ettepanek, et uppunud sõja ja riigiteenistuses olevate laevade suhtes peaks kindlasti kehtima riigi suveräänsus, aga seda ettepanekut ei aktsepteeritud.³⁸ Ta toob oma artiklis välja ka selle, et tegelikult käib seda laadi juhtumite puhul vaidlus pigem omandi kui riikliku suveräänsuse küsimuse üle.³⁹

Paljud autorid⁴⁰ on toonud välja, et uppunud sõjalaeval ei ole säilinud sõjalaevale omased funktsioonid, sest kui sõjalaev upub, siis see ei toimi enam oma otstarbest lähtuvalt nagu riigiorgan ja seoses sellega ei peaks olema sõjalaeva vrakil ka täielikku suveräänsust.

Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsiooni ratifitseerimisseaduse § 2 alusel kohaldab Eesti Vabariik konventsiooni sõjalaeva ja riigile kuuluva või riigi käsutuses oleva muu laeva suhtes, millele rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud põhimõtete järgi on

³⁵ Genfi konventsiooni roll tuleneb sellest, et on mõned riigid, kes on võtnud endale kohustused Genfi konventsiooniga ühinemisel ja ei ole UNCLOS-ile osapooleks, näiteks USA.

³⁶ 1958 a. Genfi konventsioon ehk 1958 Geneva Convention on the Law of the Sea. 450 UNTS 11. saadaval (CHS), <http://sedac.ciesin.org/entri/texts/high.seas.1958.html>, artikkel 8, 9. Sõnasõnalt samad sätted sisalduvad ka ÜRO mereõiguse konventsioonis (UNCLOS). 1833 UNTS 3, artikkel 95, 96. Sõjalaeva mõistena toovad mõlemad konventsioonid välja, et tegemist on riigi relvajõududele kuuluvat laeva, millel on selle riigi päritolutunnustega pardamärgistus, mida juhib selle riigi valitsuse volitatud ohvitser, kelle nimi on nõuetekohaselt kantud teenistusnimekirja või samaväärsesse dokumenti, ning mille laevapere allub relvajõudude regulaarmee distsipliinile (CHS art 8 lg 2, UNCLOS jagu c art 29).

³⁷ V. Vadi 2010, lk 277.

³⁸ Samas, lk 261.

³⁹ Samas, lk 263.

⁴⁰ L. Lauterpacht. *Oppenheims` s International Law: A Treatise*, London 1995, lk 851-852, V. Vadi. *International Law and the Uncertain fate of Military Sunken Vessels*, 2010, lk 265.

päästeoperatsiooni ajaks antud riiklik puutumatus. Ka siin on näha, et jutt käib laevast, mida käsitletakse lähtuvalt tema funktsioonist.

Forrest on toonud välja, et isegi, kui sõjalaeval puuduvad laevale omane funktsionaalsus, siis on vrakk ikkagi riigi omand ja sellest tulenevalt võib kanda jätkuvalt kui riigi omand riigi suveräänsuse klauslit.⁴¹ Samuti on toonud ta välja, et hiljutised juhtumid Vene Föderatsioonile kuuluvate allveelaevadega, kus sõjalaev on uppunud ja kaotanud küll oma sõjalaeva funktsiooni, aga kandunud endas siiski riigi jaoks olulist informatsiooni ja seeläbi on olnud vajalik talle puutumatus tagamine. Viimane on olnud ka rahvusvaheliselt aktsepteeritav ja rahvusvaheliselt siiani tagatud, nimelt ei puudutud laevavrakke ilma Vene Föderatsiooni loata.⁴²

Et kehtestada sõjalaevade ja riigiteenistuses olevate laevavrakkidele sätestatud erinõudeid on vaja kindlaks teha laeva identiteet, sest kui seda ei ole võimalik määrata ei ole võimalik kehtestada ka nõudeõigusi vrakile. Omandi nõudeõiguse ja suveräänsus teostuseks on vaja kindlat veendumust, et tegemist on eristaatuses oleva laeva vrakiga. Üheselt selge on see, et suveräänsusklauslit ei ole võimalik kasutada kui omandiõigus ei ole tõendatud.⁴³ Omandiõiguse temaatika leiab käitlemist töö järgmises peatükis.

Vrakke käsitlev Nairobi konventsioon annab osalisriikidele otsustusõiguse kohaldada regulatsiooni ka sõjalaevade osas. Kui riik soovib oma sõjalaevadele või muudele riigi mitteäriilistes ülesannetes kasutatavatele laevadele kohaldada konventsiooni nõudeid, siis tuleb täpsustada tingimused ja teha nõuetekohane teavitus IMO-le.

Eelnevale toetudes on ilmne, et sõjalaevade osas on erinevaid seisukohti. Võttes aluseks aga rahvusvahelist regulatsiooni, vaadates Nairobi konventsiooni eriklauslit sõjalavade osas, võib öelda, et levinum on hetkel rahvusvaheline suundumus selliste laevavrakkide eristaatusele ehk suveräänsusele. Samas jagab autor seisukohta, et vanemate sõjalaeva vrakkidele, mis ei kannu enam riigi jaoks olulist infot, ei peaks laienema ka suveräänsuse klausel, mis eeldaks aga erikriteeriumite olemasolu. Hetkel leiab ühe ajafaktori UNESCO veealuse kultuuripärandi konventsioonist, kus on kriteerium, et vrakk peab olema kaetud veega vähemalt 100 aastat, muutudes seejärel oluliseks kultuuriväärtusega objektiks.⁴⁴ UNESCO veealuse kultuuripärandi

⁴¹ C. Forrest, lk 45.

⁴² Samas.

⁴³ V.Vadi, lk254.

⁴⁴ K. Kepplerus, lk10.

konventsioon on saanud kriitikat just sõjalaevade temaatikat silmas pidades. Kuna see ei taga kaitset kultuuriväärtust omavatele sõjalaevadele, kuna II Maailmasõja aegsed laevad ei vasta konventsioonis toodud ajalisele kriteeriumile.⁴⁵ *Forrest* viitab oma artiklis *Fenwicki ja Gale* artiklile, kus on toodud välja, et ajaloolisest või arheoloogilisest aspektist väärtustatavad vrakid on peamiselt just sõjalaevad.⁴⁶ Seega saab järeldada, et sellise üheselt määratletud ajalise kriteeriumi täpsem rahvusvaheline määratlemine on vajalik nii omandiküsimuse kui ka suveräänsuse kriteeriumina.

Samuti ilmneb õiguskirjandusest, et ajaloolistel mereriikidel nagu Suurbritannia, USA, Prantsusmaa ja Hispaania, puudub ühtne praktika, mille alusel saaks kujundada sõjalaevade puutumatus klausli osas kindla seisukoha.⁴⁷ *Forresti* artiklist ilmneb, et uuemate sõjalaevade vrakkide osas, mis kannavad riigi jaoks olulist infot on võetud küll seisukoht, et neile laieneb kindlasti eksklusiivne õigus, aga vanemate sõjalaevade vrakkide osas see nii selge ei ole.

Eesti osas on teada, et Eesti vetes asuvat I MS aegsed Tsaari-Venemaa laevade vrakid kuuluvad Tartu rahu lepingu⁴⁸ järgi Eestile. Nimelt sätestab Tartu rahulepingu artikkel IX järgmist:

„Venemaa ütleb enese lahti nii liikuva kui liikumata üleriikliku Vene Kroonu varanduse temale üleandmisest või selle väärtuse tasumisest, milles see varandus ka ei seisaks, siia hulka arvatud sõjalised ja teised ehitused, kindlustused, sadamad, igat liiki laevad, ühes arvatud ka sõjalaevad, laevakoormad jne., niisama ka igasugustest Vene Kroonu õigustest temale mitte kuuluva eraisikute liikuva ja liikumata varanduse peale, niipalju kui kõik need ülesloetud varandused on Eesti territooriumil, käesolevas lepingus määratlavates piirides, või Eesti territooriumile külgnevates vetes, või olid seal Saksa okupatsiooni ajaks, s.o. kahekümmeneljandaks veebruariks ükstuhat üheksasada kaheksateist, samuti õigustest laevade peale, ühes arvatud sõjalaevad, mis tulid sinna Saksa okupatsiooni ajal või, lõpuks, on kinni võetud järgnevas Eesti ja Venemaa vahelises sõjas Eesti sõjajõudude või teiste poolt, ning on üle antud Eestile. Kõik ülesloetud varandused tunnistatakse Eesti ainuomanduseks, vabaks igasugustest kohustustest, arvates viieteistkümnendast novembrist ükstuhat üheksasada seitseteist, või kui Venemaa nad on hiljemini omandanud, siis nende omandamise ajast.“ Seega tuleb tõdeda, et vastavasisuline

⁴⁵ C. Forrest. An International Perspective on Sunken State Vessel as Underwater Cultural Heritage - Ocean Development & International Law 34/2003, lk 42.

⁴⁶ Samas.

⁴⁷ Samas.

⁴⁸ Tartu rahuleping on 2. veebruaril 1920 Eesti Vabariigi ja Nõukogude Venemaa vahel Tartus sõlmitud rahvusvaheline leping, millega lõpetati Vabadussõda, määrati Eesti idapiir ning Nõukogude Venemaa tunnustas Eesti Vabariigi iseseisvust, Artikkel XI. 11 LTS 29.

avalik deklaratsioon Eesti vetes olevate Tsaari- Venemaa laeva vrakkide osas on leidnud aset ja nende vrakkide kui ohuallikatega tuleb edaspidi tegeleda Eesti riigil.

Riigipeakontrolöri otsusest jaanuar. 1995 nr 3-11 ilmneb, et ülemnõukogu 29.08.91.a.otsusest "Eesti riiklikust iseseisvusest", seadis Valitsusele kohustuse lahendada NSVL Kaitseministeeriumi ja temale alluvate struktuuriüksuste omanduses või kasutuses oleva vara kuuluvuse küsimused. Korraldusega 9.10.91.a. nr. 354-k võttis Vabariigi Valitsus vastu otsuse anda seoses NSVL relvajõudude väljaviimisega Eesti Vabariigi territooriumilt nende kasutuses olnud hooned, rajatised ja muu vara Eesti Vabariigi Riigikantselei bilanssi.⁴⁹ Eelnevast võib järeldada, et kõik nõukogude armeest mahajäänud tehnika ja vara, sealhulgas laeva vrakid läksid üle Eesti Vabariigile. On teada ka asjaolu, et Eesti laevastikku kuulunud kaubalaevad võeti Nõukogude Liidu poolt abilaevadena armee kasutusse, mis tähendab ka seda, et sõjaväele kuulumise tõttu võivad olla käsitletavad sõjalaevadena ning sellest tulenevalt kanda ka puutumatuset klauslit.

KMSK „upunud vara“ peatükist vastavasisulist erandit paraku ei leia, mis seaks teistsugused reeglid juhuks, kui tegemist on antud peatükis käsitletava erisust kanda laevavrakkiga, millest tulenevalt jääb ebaselgeks, kas riigisine praktika järgib selles osas rahvusvahelise õiguse loogikat või mitte.

Antud peatüki kokkuvõtteks saab välja tuua, et lähtuvalt asjaolust, et ka Nairobi konventsioon toob eraldi välja, et konventsiooni sätteid on osalisriigil võimalik laiendada ka sõjalaevadele või muudele riigi mitteärilikes ülesannetes kasutatavatele laevadele peale vastavasisulise regulatsiooni loomist ja IMO teavitamist, annab aluse järeldada, et hetkel rahvusvaheline õigus ja praktika on kaldu sõjalaevade suveräänsusklausel kui eksklusiivõiguse ülekandumisele ka nende laevade vrakkidele. Kuna hetkel puudub ühtne kindel seisukoht lähtuvalt sõjalaevade vrakkide vanusest, siis saab nentida, et see laieneb kõigile sellistele laevavrakkidele, mille puhul on tuvastatav, et need olid hukkamise hetkel sõja- või muud riigi mitteäriolist ülesannet täitmas. Samuti tuleb välja tuua, et antud peatükis väljatoodud erisused ei ilmne KMSK-st, mis tõttu võib öelda, et ei saa kindlalt väita, et riigisine õigus järgiks sõjalaevade vrakkide puhul hetkel kehtivat rahvusvahelise õiguse loogikat.

⁴⁹ S. Potapov. Riigikontrolli peakontrolöri otsus jaanuar. 1995. a. nr 3-11.

2 VRAKI ÜLDINE ÕIGUSLIK REZIIM

2.1 Üldine

Antud peatükis annab autor ülevaate, milline on vrakke puudutav õiguslik režiim rahvusvahelises õiguses, sealhulgas laeva riikkondsus ja millist rolli võib see mängida laeva vrakistumisel ja omandiõiguse temaatikast. Lisaks leiab antud peatükis käsitlemist ka erinevatest merealadest tulenevad riikide õigused ja kohustused, mida autor võrdleb läbivalt Eesit riigisisises õiguses oleva regulatsiooniga. Viimane on oluline selleks, et saada vastus küsimusele, kas rahvusvaheliselt vrakkidele kohalduva õigusliku režiimi elemendid ja nende käsitus kajastub ka Eesti riigisisises õiguses.

2.2 Riikkondsus

UNCLOS⁵⁰ sätestab, et iga riik peab kehtestama tingimused, mille täitmisel saab laev taotleda selle riigi riikkondsust ja lipu kandmise õigust. Riik peab tagama oma riikkondsusega laevade registreerimise oma territooriumil.⁵¹ Laeval on selle riigi riikkondsus, kelle lipu all tal on õigus sõita. Nimetatud riigi ja laeva vahel peab olema tegelik seos. Laevade registreerimisel võtab lipuriik endale kohustuse tagada laevade rahvusvahelistele standarditele vastavuse igas olulises aspektis nii ehituslik- tehnilises, varustuse (sealhulgas päästevarustus), meeskonna ja vajalike dokumentidega varustatuse kui kontrolli osas.⁵² Riik peab teostama kontrolli oma lipu alla sõitvatele laevadele nii haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes.⁵³

⁵⁰ ÜRO 1982. a. mereõiguse konventsioon ja ÜRO mereõiguse konventsiooni XI osa rakenduskokkulepe, mis võeti vastu 29. juulil 1994. a. (UNCLOS – United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 and the Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the Convention – jõustus 16. novembril 1994), millega Eesti liitus 26. augustil 2005 (RT II, 28.06.2005, 16, 48). Genfis võeti 1958. a kokku vastu 4 konventsiooni, milleks olid konventsioon territoriaal mere ja erivööndi kohta, konventsioon avamere kohta, konventsioon mandrilava kohta ja konventsioon kalapüügi ja elusressursside kaitse kohta avamerel. Konventsioonid olid UNCLOS I kohtumise (peeti 24. veebruar – 27. aprill 1958 Genfis) tulemus lepingute näol.

⁵¹ Vastavalt UNCLOS artikkel 311 §-le 1, "Käesolev konventsioon on osalisriikide jaoks ülimuslik 29. aprilli 1958. aastal Genfis vastuvõetud mereõiguse konventsioonide suhtes." Enamik Genfi konventsioonide osalisriike on nüüdseks ka UNCLOS osalisriikideks. Vaata artikleid 90, 91, vaata ka H. Lindpere, Kaasaegne rahvusvaheline mereõigus, ILO 2003, lk 109-111 ja 133.

⁵² H. Lindpere, lk 134, vt ka UNCLOS art 94 ja art 217.

⁵³ UNCLOS, art 94 § 1.

Õiguskirjanduses on toodud välja, et laevavrakkide puhul, mis on kvalifitseeritavad riigi teenistuses olevate laevadena asub kontroll ja seega ka vastutus riigil, kellele laev kuulus vrakkistumise hetkel.⁵⁴ Sellest tulenevalt on kujunenud ka seisukoht, et kuna riigile kuuluvad laevad on kaetud rannikuriigi jurisdiktsiooni vastu suveräänsusklausliga, siis kandub see edasi ka vrakile. Eelnevale toetudes saab võtta seisukoha, et kui vraki suhtes kehtib suveräänsusklausel, siis ei lõppe kindlasti ka vraki suhtes käivad lipuriigi õigused ja kohustused.

Forrest on toonud välja, et riigi jurisdiktsioon on seotud riigi võimega teostada kontrolli oma riigi territooriumi ja kodanike tegevuse üle. Laevad, mis sõidavad riigi lippu all alluvad riigi jurisdiktsioonile olenemata laeva suhtes kehtivast omandiõigusest.⁵⁵

2.3 Omandiõigus

Tiberg on toonud välja, et omandiõigus on kui loomulik lüli omaniku ja objekti vahel, mis kestab surmani, kui ei toimu vabatahtlikku loobumist.⁵⁶ Meie enda siseriiklik õigus ütleb, et kõik on seaduse ees võrdsed/./. Õigusvõimeline füüsiline isik võib olla vara omanik sõltumata oma tunnustest.⁵⁷ TsÜS⁵⁸ näeb ette võimaluse teadmata kadunud isiku varale huvitatud isikul hooldusvõimaluse seadmise näol, kui see võib olla teadmata kadunud isiku huvides või kui isik ei saa mingil põhjusel oma vara eest hoolitseda.⁵⁹ Omanike võrdsete õiguste tagamist nõuab ka Euroopa inimõiguste ja vabaduste kaitse konventsiooni⁶⁰ lisaprotokollis artikkel 1, mis sätestab, et igal füüsilisel või juriidilisel isikul on õigus segamatult oma omandit kasutada. Reguleerimine näeb ette, et omandiõigust tohib piirata ainult üldistes huvides ja seaduses kehtestatud alustel ning kooskõlas rahvusvaheliste põhimõtetega. Sama mõtet kannab ka Euroopa Liidu

⁵⁴ R. Monfils et al., Sunken WWII shipwrecks of the Pacific and East Asia: The need for regional collaboration to address the potential marine pollution threat, *Ocean & Coastal Management* 2006/49, lk 785.

⁵⁵ C.Forrest. 2003, lk 42.

⁵⁶ H. Tiberg. 2004, lk 208.

⁵⁷ RT 1992, 26, 349... RT I, 15.05.2015, 2, § 12 lg 1.

⁵⁸ Tsiviilseadustiku üldosa seadus RT I 2002, 35, 216...RT I, 12.03.2015, 106.

⁵⁹ P.Varul. et al (toim). *Asjaõigusseaduse I Kommenteeritud väljaanne*. Tallinn: Juura 2014, § 6 kom. 3.5.

⁶⁰ Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon RT II 2010, 14, 54 ja AÕS I komm. VIj, § 6 kom. 1- 3.7.

põhiõiguste harta⁶¹ artikkel 1, mis toob samuti välja piirangud omandile läbi üldise huvi ja seaduse.

MUKS § 3¹ sätestab, et Eesti jurisdiktsioonis⁶² asuvad veealused mälestised, mille omanikku ei ole võimalik kindlaks teha kuuluvad riigile, sõltumata mälestise kultuurilisele väärtusele antavast täiendavast hinnangust. Selliseid mälestisi haldab. Olukord, kus omanik puudub, saab tulla kõne alla ainult siis, kui omanik on surnud või teda ei eksisteeri enam ja tal puudub õigusjärglane või siis kui omanik on oma vara hüljanud. AÕS-st⁶³ aluseks võttes kvalifitseeritakse MUKS-is kajastatavaid veealuseid mälestisi peitvarana, mis on reguleeritud AÕS § 103.

Kuna hüljatust (*abandonment*) on väga keeruline määratleda ja riigid ei ole suutnud kujundada ühtset praktikat, siis on rahvusvaheliselt üleval kaks teooriat. Sellest tulenevalt võib rääkida laeva lipuriigi poolsest mahajätmisest ilma eesmärgita naasta ja mille tulemusena tekib rannikuriigil või leidjal õigus omandile, kui :

- a) riik teeb vastavasisulise avalduse, milles sisus ta annab teada vastavast loovutusest või huvi puudusest, või
- b) kui laevahukust on möödunud juba väga palju aega.⁶⁴

Lisaks eelnevale kehtib riigisiselt laevade osas laeva asjaõigusseadus,⁶⁵ mis kehtib laevakinnistusraamatusse kantud laevade ja ehitatavate laevade (kinnistatud laev) kohta. Antud seadus kehtib ainult laevade osas ja laevaks loetakse seaduse alusel sihtotstarbeliselt kasutatav piisava suurusega ujuvvahendit, mis on mõeldud vees või vee peal liikumiseks ning seejuures inimeste või asjade kandmiseks/.../.⁶⁶ Sama seadus käsitleb ka laeva omandamist igamisega ja laeva omandist loobumist. Seega kui laev on küll vrakistunud, aga endiselt üleval laevaregistris, siis tuleb teoreetiliselt kõne alla laeva igamine vastava seaduse sätete alusel. Seaduse § 14 alusel on toodud eeldused, millal omanik saab laevast loobuda. See eeldab omaniku notariaalselt tõestatud avaldust, mille järgselt omaniku puudumisel kantakse riik omanikuna laevakinnistusraamatusse. See olukord haakub eelnevalt toodud ühe hülgamisteooriaga, mille alusel peab riik loobumise korral tegema vastavasisulise avalduse.

⁶¹ Euroopa Liidu põhiõiguste harta 30.03.2010, EL T C83/389.

⁶² Sise- ja piiriveekogus ning sise- ja territoriaalmeres.

⁶³ AÕS I komm. Vlj. § 103. komm. 3.3.

⁶⁴ C. Forrest, 2003, lk 46.

⁶⁵ RT I 1998, 30, 409, § 1.

⁶⁶ Koosmõjus AÕS § 1 ja 2.

Kinnistamata merelaeva puhul rakendub AÕS § 92¹. Kuna eelnevast peatükist ilmnes, et vrakk ei ole käsitletav laevana, siis tuleb nentida, et laeva omandiõigust reguleerivad erisätted üldjuhul vrakile ei kohaldu. Viimane tähendab seda, et tuleb toetuda vallasomandi kohta käivatele sätetele. Vallasomandi üleminekul on oluline võtta arvesse seda, et regulatsiooni üldine eesmärk on see, et omand kuulub kindlale isikule ja peab olema tuvastatav üleandmise kaheosaline koosseis. Viimane tähendab seda, et peab olema tuvastatav omandi ülemineku tahe ja toimunud ka faktiline valduse üleandmine.⁶⁷ Laevavraki puhul tuleks aga arvestada ka lipuriigiõigust, mille kohaselt kuulub vrakk, mille omanik ei ole registrist tuvastatav võibolla lipuriigi omandisse, kelle lippu ta vrakistumise hetkel kandis.

Laevavrakk kui omand on riigi jaoks oluline kui see kannab endas strateegilist infot, mida on riigil vaja kaitsta. Selle probleem tõstataks juba antud töö alapunktis 1.3. kus ilmnes, et tänaseks puudub ühtne poliitiline arusaama sõja ja muude riigile kuuluvate laevade⁶⁸ suveräänsuse osas. Suveräänsuse küsimus on probleemiks just peamiselt vanade sõjalaevade osas, mis kannavad ajaloo- ja kultuuriväärtust ning võivad koos endaga meresügavustes peita ka olulisi aardeid, põhjustada seetõttu suuri tülisid riikide vahel.

Suurbritannia õiguskirjandusele toetudes ilmneb, et kui päästja läheb päästma mahajäätud laevavrakki, mis on hüljatud eesmärgiga mitte naasta (*animus revertendi*), laienevad esimesele päästjale vraki suhtes omaniku õigused (*possessory rights*), mida ta saab kasutada teiste päästjate vastu. Selleks, et Suurbritannia säte rakenduks, peab esinema aga ikkagi ohuolukord, mis nõuab päästeregulatsiooni rakendamist.⁶⁹ Meie riigisisest õigusest otseselt selliseid sätteid ei leia, küll aga leiab AÕS § 96 hõivamise regulatsiooni, mis annab eeldused, mille täitmisel tekib isikul õigus vallasasjale. Kuna ilmnes, et vrakkide puhul tuleb riigisisesele õigusele toetudes võtta aluseks vallasasja sätted, siis võiks antud regulatsiooni rakendamine isegi tõstatuda. Seda juhul, kui tegemist ei ole kultuuriväärtusena käsitletava leiuga. Sellise leiu korral tuleb arvestada, et neid vrakke käsitletakse AÕS kontekstis peitvarana⁷⁰ ja MUKS-i alusel ei laiene leidjale omanikuõigust. MUKS-i alusel on ilma ajalise piirdeta sellise veealuse leiu puhul, mille omanikku ei ole võimalik kindlaks teha, omanikuks Eesti riik (§ 3¹ lg 1). Samuti ei ole vraki kui kultuuriväärtusega leiu puhul MUKS-i alusel leidjal õigust leiutasule (MUKS § 33 lg 1). Seega, kui keegi peaks leidma Eesti territoriaalvetest laevavraki, mis oleks

⁶⁷ P.Varul .AÕS I komm. VIj - 2014, §92 sissejuhatus.

⁶⁸ muude laevade osas peetakse silmas neid laevu, mis hukkumise hetkel kuulusid riigile või mida käitis riik ja mida kasutati riiklike mitteäriliste ülesannete täitmisel.

⁶⁹ S. Baughen, Shipping Law. Sixth edition. Routledge. Great Britain 2015, lk 308-309.

⁷⁰ P.Varul .AÕS I komm. VIj – 2014 § 103 kom 3.3.

MUKS alusel tuvastatav kultuuriväärtusega leiuna, siis ei oleks leidjal mingit õigust saada selle eest leutasu ega rakenduks ka AÕS hõivamise sätteid. Kuna MUKS ei sätesta ühtegi ajalist piirangut mälestise määramisele, siis võivad kõne alla tulla kõik Eesti vetes olevad omanikuta laevavrakid. Sellise kategooria alla lähevad ka Eesti riigile kuuluvad sõjalaevade vrakid, mida on Eesti vetes omajagu ja mis on Eesti riigile üle antud või mille puhul ei ole tõesti võimalik tuvastada omanikku.

Veealuse kultuuripärandi konventsiooni tekstist ilmneb, et rannikuriigil on eksklusiivne õigus oma territoriaalmeres, millest lähtuvalt ei ole vaja küsida luba vraki lipuriigilt (artikkel 7). Küll aga peab rannikuriik esitama lipuriigile ka sellise vraki kohta info. Viimane säte on mereriikide poolne nõue, mille abil väljendatakse lipuriigi rolli ja olulisust vraki juures, juhtides tähelepanu mereõiguse tavale.⁷¹ Meeles tuleb pidada seda, et selline automaatne kriteerium on kohaldatava ainult vrakkide korral, mis on olnud veeall vähemalt 100 aastat (Veealuse kultuuripärandi kaitse konventsioon artikkel 1). Väljaspool territoriaalmerd on rannikuriigil endiselt kohustus tegutseda koostöös vraki lipuriigiga (artikkel 8-10). UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitset puudutava konventsiooni sätete osas tuleb hetkel arvestada sellega, et need ei ole Eesti suhtes jõustunud.

USA õigusest leiab samuti viiteid, et kui laev või lennuk⁷² on kaotatud lahingus, rahvusvahelise lepinguga, läbi loovutuse deklaratsiooni, kinkimise või müügi, siis võib seda lugeda riigi vara loovutamiseks.⁷³ Esimeses peatükis ilmnes, et analoogselt on saanud Eesti õiguse ka I MS aegsete Tsaari Venemaale kuulunud sõjalaevavrakkide üle. Täiendavalt on USA toonud välja, et omandi kaotuseks võib pidada laeva lahingus kaotamist või lepinguga üle andmist, küll aga ei saa pidada laeva omandist loobumise aluseks ajafaktorit, äärmisel juhul on see võimalik laevade puhul, mis on hukkunud 17- 18. Sajandil. USA on väljendanud oma seisukohta, et päästja ei tohi eeldada, et uppunud sõjalaev on hüljatud, isegi mitte II Maailmasõja oma.⁷⁴ Samas toob *Foster* välja, et USA selle suunaline praktika on pigem suunatud nende lipu all hukkunud laevavrakkide kohta ja ei kohaldu justkui USA praktikale, mida teostatakse teiste riikide lipu alla hukkunud laevade suhtes.⁷⁵ See asjaolu viitab taaskord sellele, et tegelikult puudub ühtne praktika, mida loetakse selgeks ajaliseks kriteeriumiks, et üks rannikuriik saaks olla kindel, et selle laeva suhtes lipuriigiõigus enam ei kehti.

⁷¹ V. Vadi, lk 267- 268, 277.

⁷² viitega sõjalaevale või riigiteenistuses olevale laeval.

⁷³ C.Forrest, lk 46.

⁷⁴ Samas, lk 46-48.

⁷⁵ Samas.

Kui vaadata kohtupraktikat, siis ilmneb sealt üks täiendav kriteerium, mille korral võib hülgamine tulla kõne. Hülgamine võib olla kriteeriumiks, kui omanik ei anna enda huvist õigeaegselt märku.⁷⁶ Sellisel juhul võiks tulla Eesti riigisisest õigusest kõne alla eelnevalt mainitud AÕS § 96, mille alusel saab rannikuriik oma territoriaalvetest leitud vrakki puhul läbi hõivamis ja igamist puudutavate sätete vrakile omandiõiguse. Seda regulatsiooni võib minna vaja juhul, kui tegemist on muinsuskaitse huviorbiidist väljas oleva vrakkiga, aga riigil on vaja tegutsemiseks õigust vrakile.

Selle tulemusena võib võtta seisukoha, et seni kuni ei ole rahvusvaheliselt kirja pandud regulatsiooni, mida loetakse laeva hülgamiseks lipuriigi poolt, ei teki ajalise kriteeriumi osas ka selget ja üheselt piiritletud praktikat. Pöördelikeks on küll peetud Suurbritannia ja Hispaania vahelist kohtuasja, kus tõstatas küsimus, kas Hispaania on hüljanud laevavraki „La Gala and Juno“. Selles kaasuses suutis Hispaania tõendada, et ta ei ole vrakki hüljanud, hoolimata sellest, et see asus teise riigi vetes,⁷⁷ seal oli aga küsimuseks pigem riigi poolne hülgamisavaldus. Samas on antud kaasuse puhul Hispaania huvi olnud tingitud lähtuvalt vrakilt tuleneda võivast majanduslikust kasust. Autor on aga veendumusel, et vrakist ilmnev majanduslik kasu ei saa olla aga omandiõiguse määramisel kriteeriumiks, sest omanikul on lisaks õigustele alati ka kohustused. Paraku ei ole teada väga palju praktikat, kus oleks kerkinud lipuriigikohustused seoses rannikuriigi vetes oleva vrakkiga, mis põhjustab keskkonnaohtu.

Autori arvates saab eelnevast järeldada, et hülgamise osas puudub rahvusvaheliselt selge kirjapandud õigus ja riigid ise ei ole tekitanud väga selget ja üheselt mõistetavat tava. Selge on see, et lipuriik ei loovuta nii kergelt oma laevavrakki, kui tegemist on majandusliku väärtuse või riigi seisukohalt olulise info kandjaga. Selles kontekstis on riigid rõhunud nii lipuriigi õigusele kui tavale ja ka sõjalaevade suveräänsusele. Paraku ei ilmne sarnast praktikat vrakkist tuleneda võiva keskkonnaohtu korral, kus lipuriigi õigustele oleks samaväärselt rõhutatud.

Võttes kultuuriväärtust omavate laevavrakkide osas aluseks tänas rahvusvahelises õiguses oleva regulatsiooni ja mereõiguse tava, siis on autor arvamusel, et laevavrakkide omandiõiguse küsimused on kaldu lipuriigi õiguse kui eksklusiivse õiguse poole. Sama praktika peaks tegelikult olema analoogia korras üle kantav ka ohtlike vrakkide korral, sest puudub igasugune õiguslik alus, mis viitaks, et omandi suhtes olevad õigused on ülimuslikud omandiga kaasnevate kohustuste ees. Viimane tähendab seda, et kui on tuvastatav laeva lipuriik, mille all sõites toimus laeva hukkumine, siis on teada ka laeva omanik. Laeva omanik saab omandist

⁷⁶ C. Forrest, lk 45.

⁷⁷ C. Forrest, lk 47.

loobuda läbi selgesõnalise loovutuse või selle, kui ta on leiust teadlik, aga ei näita ülesse oma huvi vraki vastu. Viimane kriteerium eeldab, aga tõenäoliselt täiendavat ajalist kriteeriumit. Autori arvates tulebki silmas pidada seda, et omandiga käivad kaasas nii õigused kui kohustused. Seega ei tohiks olla vrakkide lipuriigi omandiõigusest loobumine liiga kergekäeliselt võimalik, kuna riikide huvi on vrakkide suhtes ajendatud ennekõike lähtuvalt majandushuvist ja huvist kaitsta vajalikku infot. Kui rahvusvaheliselt oleks üheselt selge, vraki hülgamiskriteeriumid, siis oleks lihtsam toimida ka vanemate keskkonnaohtlike vrakkidega, mida täna ei kata ka rahvusvaheliselt jõustunud Nairobi konventsioon.⁷⁸

Autor on arvamusel, et kui riiki, kelle lipu all laev hukkus enam ei eksisteeri, siis peaks olema laevavraki omanik lipuriigi õigusjärglane. Kui seda ei ole võimalik selgeks teha, siis on võimalik, et omanik on rannikuriik, viimane seisukoht ilmneb ka riigisisest õigusest, et kui kultuuriväärtusega vraki omanikku ei ole võimalik tuvastada on selle omanikuks rannikuriik (MUKS § 3). Muinsuskaitse huvi puudumisel on vrakkide puhul aga omandi küsimus eriseadustes täpsemalt reguleerimata. AÕS sätteid aluseks võttes võiks riik teatud juhtudel saada läbi hõivamise ja igamise omanikuks. Eelnevale tuginedes ja võttes arvesse eespool kirjeldatud hülgamisteooriaid, siis võiks hõivamine kindlalt tulla kõne alla kui laeva omanik või lipuriik on teinud vastavasisulise vrakist loobumise deklaratsiooni või vraki omaniku ei ole võimalik tõesti tuvastada. Ajaline kriteerium, kui hülgamise alus on leidnud küll mainimist, aga ei ole rahvusvahelises õiguses ja tavas veel väga tugevat kinnitust leidnud.

Autor näeb omandiõigust reguleerivate sätete puhul kehtivas riigisiseses õiguses ühe kitsaskohana seda, et need ei arvesta laevavrakkide korral rakenduva lipuriigiõigusega. Eelnevast tulenevalt peab autor vajalikuks vrakkide omandiõiguse regulatsiooni ja kriteeriumite täiendamist, et tagada riigisisese vrakke puudutava omandiõiguse regulatsiooni vastavus ka lipuriigiõigusega.

2.4 Rahvusvahelisest õigusest tulenev jurisdiktsioon erinevates merealades

2.4.1 Üldine

Merealade jaotuse aluseks on UNCLOS. Merealade regulatsioon on oluline seetõttu, et seab nii lipu- kui rannikuriigile teatavad õigused ja kohustused lähtuvalt laeva ja ka vraki paiknemisest vastavas merealas. MSOS käsitleb mõistet Eesti mereala, milleks on Eesti sisemeri,

⁷⁸ Täpsemalt leiab konventsioon käsitlemist 3 peatükis.

territoriaalmeri ja majandusvöönd. Mereala täpne määratlus on reguleeritud merealapiiride seaduses.⁷⁹

2.4.2 Territoriaalmeri

UNCLOS artikkel 2 sätestab, et rannikuriigi suveräänsus laieneb territoriaalmerele, selle kohal asuvale õhuruumile kui ka territoriaalmere põhjale ning selle all asuvale maapõuele. Eesti põhiseaduse §2 lõikes 2 on sätestatud, et riigi maa-ala, territoriaalveed ja õhuruum on lahutamatu ning jagamatu tervik, mis on kaitseks sisemisele ja välisele rahule ning pandiks praegustele ja tulevastele põlvvedele nende ühiskondlikus edus ja üldises kasus.⁸⁰

Riigisisestes suhetes seisneb suveräänsus avaliku võimu teostamises, mis väljendub täitmiseks kohustuslike reeglite kehtestamises riigi poolt ja nende alusel isikutele kohustuste panemises. Riik kui avaliku võimu monopoli omaja võib avalikku võimu teostada ainuüksi oma organite ja teenistujate kaudu. Kui riigisiselt suhtleb riik teiste subjektidega ülemvõimu positsioonilt, siis rahvusvahelistes suhetes piirab riigivõimu teostamist teiste riikide suveräänsus, mida iga riik peab austama.⁸¹

Kui siseveed on riigi territooriumi lahutamatu osa, mille üle teostab riik suveräänsust samas ulatuses kui oma maismaaterritooriumil,⁸² siis näeb UNCLOS-e artikkel 8 lõige 1 ette, et territoriaalmeres toimub riigi suveräänsuse teostamine kooskõlas konventsiooni ja teiste rahvusvahelise õiguse normidega. Konventsiooni artikkel 17 sätestab territoriaalmerest universaalse õiguse rahumeelse läbisõiduõiguse, nii ranniku- kui ka sisemaariikide laevadele. Rahumeelseks läbisõiduks peetakse seda, kui sellega ei ohustata rannikuriigi rahu, avalikku korda ega julgeolekut.⁸³ Õiguskirjandusest ilmneb, et läbisõiduks loetakse katkematut ja kiiret liikumist, kus ankurdamine on rannikuriigilt luba küsimata lubatud ainult vääramatul jõul, merehädal või kellegi merehädalise abistamiseks.⁸⁴ Läbisõidu rahumeelne rikkumine peab olema seotud laeva tegevusega, mille leiab UNCLOS-e artikkel 19 toodud loendis. Selle kohaselt loetakse rannikuriigi rahu rikkuvaks ka tahtliku ulatusliku reostuse tekitamine ja muud toimingud, millel puudub läbisõiduga otsene seos. Rahumeelsest läbisõidust me laeva

⁷⁹ RT 1993, 14, 217.

⁸⁰ Ü. Madise. et al (toim). Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2012., preambula p.2. e

⁸¹ Samas, § 1, komm 2.1-2.2.

⁸² H. Lindpere, lk 43.

⁸³ UNCLOS art 2 lg3, art 17, art 19.

⁸⁴ H. Lindpere, lk51.

vrakkistumisel enam rääkida ei saa, sest nagu esimeses peatükis ilmnes muutub laev vrakiks sündmuse tõttu, mille tulemusel kaotab ta laevaõnnetuse tõttu veesõiduks vajalikud omadused või upub, seega pole võimeline jätkama oma teekonda. Isegi kui võtta arvesse, et vrakistuv laev teostab oma rahumeelset läbisõitu, siis reostusjuhtumi korral on laeva tegevus piiratud rannikuriigi suveräänsusest tuleneva õigusliku regulatsiooniga.⁸⁵ Laevaõnnetuse puhul on aga väga raske rääkida tahtlikust tegevusest keskkonnareostuse tekitamisel, mis on rahumeelse läbisõidu rikkumise üheks kriteeriumiks.

Kui laev asub territoriaalmeres, siis on rannikuriigil, arvestades nii proportsionaalsus- kui saastaja maksab printsiipi, õigus võtta kasutusele kõik sobivad meetmed oma territooriumi kaitsmiseks. Õigus tuleb rannikuriigi suveräänsusest õigusesse oma territoriaalmerele.⁸⁶

Eelnevast tulenevalt võib öelda et kaitsmaks oma põhiseadusest tulenevaid rahvuslikke rikkusi võib riik rakendada laevavrakkide suhtes oma territoriaalmeres keskkonnakaitselisi meetmeid sama ulatuslikult kui maismaaterritooriumi suhtes, näiteks läbi keskkonnakaitseliste kehtestamise, merepõhja ekspluateerimise keelustamise, vrakkide ohtlikkuse likvideerimise. Viimast reguleerib nii KMSK kui kaudselte vajadusel ka KorS,⁸⁷ mis näeb väga üldise sättena ette avalikku korda ähvardava ohu kõrvaldamise (KorS §2 lg 1).

Arvestades, et riigisisest on eraldi kehtestatud majandusvööndi seadus, siis võib öelda, et Eesti siseriiklikus õiguses puudub eraldi territoriaalmeres seadus, mis annaks riigi vajadusi arvestava ja UNCLOS-ega kooskõlas oleva territoriaalmeres alade kehtiva selge regulatsiooni. KMSK viitab üldiselt, et upunud vara peatükk leiab viite, et sealsed sätted leiavad kohaldamist ka territoriaalmeres (KMSK § 110).

2.4.3 Majandusvöönd

UNCLOS defineerib majandusvööndina väljaspool territoriaalmerd asuva ja sellega külgneva mereala, mille kohta kehtib õiguslik erikord, mille järgi reguleeritakse rannikuriigi õigusi ja jurisdiktsiooni ning teiste riikide õigusi ja vabadusi (artikkel 55). Riigisisest kehtib alates 19.02.1993 majandusvööndi seadus.⁸⁸ Seaduse § 2 lg 2 toob välja riigi jurisdiktsioonile

⁸⁵ Samas, lk 353.

⁸⁶ R. R. Churchill, A. V. Low. The Law of the Sea. Manchester University Press 3rd ed 1999 the Law of the Sea”, in M. H. Nordquist (ed), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary, vol. 1. Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia 1985, lk 336, 353.

⁸⁷ RT I 22.03.2011, 4... RT I, 23.03.2015, 207.

⁸⁸ RT 1993, 7, 105... RT I, 12.07.2014, 94.

allutatud küsimused, milleks on teaduslikud mereuuringud, merekeskkonna kaitse, tehissaarte rajamine ja seadmestiku paigaldamine ning muu majandustegevus. Merekeskkonnakaitse küsimustes on seaduse viiendas peatükis välja toodud ka õiguslik alus ja juriidiliste ning füüsiliste isikute kohustus, mis on aga väga üldised täpseid kriteeriumeid ja vastutusstandardeid välja toomata. Samuti võib leida seaduse V¹ peatükist kultuurimälestiste kaitse õigusliku aluse kirjelduse ja isikute kohustused. Kultuurimälestiste kohta leiab „muinsuskaitse seaduse ja selle seadusega muutmise seaduse“ seletuskirja⁸⁹ tekstist järgmise põhjenduse – säte on ajendatud asjaolust, et kultuuriministeriumil on ettevalmistamisel UNESCO veealuse kultuuripärandi kaitse konventsiooniga ühinemine ning ka majandusvööndi seadusesse. Seletuskirja alusel on nimetatud konventsiooni kohaselt osalusriigil, kelle majandusvööndis või mandrilaval veealune kultuuripärand asub, õigus keelata või lubada ükskõik millist kõnealusele kultuuripärandile suunatud tegevust, et ära hoida oma rahvusvahelise õigusega, sealhulgas UNCLOS-ega sätestatud suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni rikkumist. Kuna veealuse kultuuripärandi regulatsioon ei ole Eesti Vabariigi suhtes jõustunud, siis ei saa tugineda ka sellele toetuvatele riigisisesele õigusele jõustunud sätetele ja tuleb lähtuda Eesti Vabariigi suhtes kehtivatest õiguslikest alustest. Muinsuskaitse seadus saab reguleerida täna siiski ainult territoriaalmered puudutavat ala, seega on autori arvates kaheldav MUKS-i regulatsioon, mis laieneb ka majandusvööndile (MUKS § 3 lg 5).

UNCLOS artikkel 55 sätestab, et rannikuriigil on majandusvööndis:

- a) suveräänsed õigused uurida, hõlvata, säilitada ja hallata elus ning eluta loodusvarasid merepõhja katvas vees, merepõhjas ja selle all asuvas maapõues ning tegutseda muul viisil;
- b) Vastavalt käesoleva konventsiooni asjakohastele normidele jurisdiktsioon:
 - (i) Tehissaarte, rajatiste ja seadmestike rajamisele ja kasutamisele;
 - (ii) Teaduslikele mereuuringutele;
 - (iii) Merekeskkonna kaitsele ja säilitamisele.

Rannikuriigil on kohustus oma õiguste teostamisel arvestada teiste riikide õigusi ja kohustusi (UNCLOS artikkel 55). Eesti Vabariigi suveräänsed õigused on majandusvööndis piiritletud loodusvarade uurimise ja hõlvamisega, ka eelnevalt mainitud seletuskiri juhib tähelepanu asjaolule, et seda õigust ei saa laiendada veealuse kultuuripärandina käsitletavatele inimese

⁸⁹ Muinsuskaitse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus 806 SE, algatatud 13.09.2010.

poolt ehitatud objektidele. Tuues välja, et vaieldavaks küsimuseks on olnud arheoloogilisi uuringuid, mida käsitletakse teaduslike mereuringutena.⁹⁰

Majandusvööndi *sui generis*⁹¹ koosneb õiguskirjandusele toetudes kolmest komponendist: õigused ja kohustused, mida UNCLOS rannikuriigile annab, õigused ja kohustused kolmandatele riikidele ning reguleerimiselemendid, mis ei lange kumbagi eelnevatest kategooriasse.⁹²

Vrakkide osas tuleb kindlasti majandusvööndis olevaid õigusi ja kohustusi hinnata koosmõju mandrilava regulatsiooniga, kuna paljud vrakid võivad asuda merepõhjas. Majandusvööndi seadus viitab § 2 lõikes 3 mandrilava seadusele, mis peaks reguleerima merepõhja ja selle all oleva maapõue loodusvarade kasutamist ja kaitset. Paraku sellist seadust kehtivast õigusest ei ole võimalik leida. Hoolimata sellest, et meie riigisisene õigus vastavat regulatsiooni kehtestanud ei ole, on mandrilavana käsitletav merepõhi ja selle all asuva maapõue ala, mis ulatub kuni mandrilava välimise servani või 200 meremiili kaugusele territoriaalmere lähtejoonest, kus mandrilava välimine serv ulatub kuni majandusvööndi välispiirini.⁹³ Mandrilava kujutab endast rannikuriigi territooriumi looduslikku pikendust, kus tal on õigused seetõttu, et tal on maismaal suveräänsus (UNCLOS artikkel 76 lõige 1).⁹⁴ Esimene, kes selle tavaõigusliku normi sõnadesse pani oli, *President Truman*, kes ütles,⁹⁵ et USA mandrilavaga külgnevat ja merepõhja all asuvaid maavarasid loetakse USA jurisdiktsiooni ja kontrolli all olevaks (autori tõlge).

Regulatsioonist ei tulene riigile kõiki riigi suveräänsusest tulenevaid õigusi, see on piiratud lähtuvalt UNCLOS -e artiklist 77 lg 1 alusel loodusvaradega. Sama artikli lõikes 4 on sätestatud, et loodusvaradeks loetakse merepõhjas ja selle all maapõues asuvad maavarad ja teised eluta

⁹⁰ Muinsuskaitseaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus eelnõu seletuskiri SE 806, lk 21-22.

⁹¹ Majandusvööndi iseärasus või omanäolisus (Churchill ja Low, lk 166).

⁹² Churchill ja Low, lk 165- 166. vt ka H. Lindpere, lk 78.

⁹³ Vaatat ka Lindpere, lk 89.

⁹⁴ I.C.J. Nort Sea Continental Self. Judgement. 1969 , p 23.

⁹⁵ Trumani sõnavõtt: "having concern for the urgency of conserving and prudently utilizing its mineral resource, the government of the United States regards the natural resources of the sub-soil and sea-bed of the continental shelf beneath the high seas but contiguous to the coast of the United States as appertaining to the United States, Subject to its jurisdiction and control". A.L. Hollick, "U.S Oceans Policy: the Truman Proclamation" American Journal of International Law 17(1976): 23-35.(tegemist on autori poolse tõlkega).

loodusvarad/./.. Viimane on välja loetav ka meie majandusvööndi seaduse § 2 lõikes 3 sätestatust.

Teiste riikide õigused on majandusvööndis piiratud läbi selle, et merereostusküsimused on allutatud rannikuriigi kontrollile, mis tähendab seda, et riik peab jõustama vastava siseriikliku regulatsiooni.⁹⁶ Rannikuriigil on õigusi võtta tarvitusele vajalikud meetmed laevaõnnetuste korral, mis võivad ohustada naftareostusest tuleneva kahjuga.⁹⁷

Seega saame eelnevast järeldada, et rannikuriigi suveräänsus on majandusvööndis piiratud loodusressurssidega. Vrakid kui mittelooduslikud ressursid, mis paiknevad mandrilaval, ei ole kaetud rannikuriigi suveräänsusest tuleneva õigusega.⁹⁸ Kuna vrakid ei ole käsitletavad kui mandrilava ressursid, siis puudub üheselt selge alus, millised õigused ja kohustused vrakkidele merealade regulatsioonist tulenevalt rakenduvad. Seda olukorda on siiani püütud lahendada rahvusvahelisest õigusest tulenevate normidega. UNCLOS artikkel 33 koosmõjus artikliga 303 näeb rannikuriigile ette teatava piiratud õiguse läbi külgvööndi kehtestamise. Külgvööndi kehtestamise alusel tekib rannikuriigile täiendavaid õigusi teatud vrakkide osas, mis on olulised seetõttu, et on käsitletavad hauana, monumendina või arheoloogilisest seisukohast lähtuvalt. *Lindpere* on toonud välja, et antud õigus ei anna alust takistada omanike õigusi objekti kindlaks teha ega merepääste regulatsiooni,⁹⁹ aga annab rannikuriigile kontrollõiguse.

Külgvööndi regulatsiooni kehtestamine annaks seega Eestile kontrollõiguse, mille alusel ei tohiks ilma rannikuriigi õigusega vrakke merepõhjalt eemaldada. Hetkel kehtiv merealapiiride seadus¹⁰⁰ annab territoriaalmere definitsiooni ja määratleb majandusvööndi piirid, aga ei kehtesta külgvööndit, mis annaks aluse kontrollõiguse kasutamiseks, mis laiendaks õigusi ka majandusvööndis. Võttes arvesse lisaks majandusvööndi regulatsioonile ka mandrilava ja külgvööndi regulatsiooni saab väita, et kui riik ei ole kehtestanud endale külgvööndit, siis ei laiene rannikuriigile ka UNCLOS art 303 tulenevad laiendatud õigused vrakkide suhtes.

Lisaks eelnevale näeb UNCLOS ette, et riikidel on suveräänsusest tulenev õigus kehtestada regulatsioone, mis näevad ette meetmeid tema territoriaalmere ja ranniku kaitseks tuleneda võiva ohu ennetamiseks ja ohu realiseerumisel selle maandamiseks ning likvideerimiseks.

⁹⁶ H. Lindpere, lk 82.

⁹⁷ 1969. a rahvusvahelisele konventsioonile naftareostuse sekkumise kohta avamerel. 1891 UNTS 51, RT II 2008, 24, 68.

⁹⁸ R.R Churchill, A. V. Low, lk 152.

⁹⁹ H. Lindpere, lk 94.

¹⁰⁰ Merealapiiride seadus. RT 1993, 14, 217.

Koosmõjus UNCLOS-e artikliga 211 lg 6 a) on rannikuriigil õigus majandusvööndis võtta laevadelt pärinevast reostusest tingituna merekeskkonna kaitseks erimeetmeid.¹⁰¹ Sellise korra võib rannikuriik kehtestada aga alles peale teise riigiga konsulteerimist ja vastavasisulise teate tegemist IMO-le. Rannikuriigil on kohustus teavitust põhjenda teadus- ja tehnilise informatsiooniga. Kui IMO on positiivse otsuse teinud, alles siis võib rannikuriik kehtestada vastavad riigisisese regulatsiooni. Samas on rannikuriigil õigus lähtuvalt oma rahvusvahelisest õigusest ja tavast võtta tarvitusele meetmeid, et kaitsta oma rannikut ja sellega seonduvaid huve. Autori teada selliseid regulatsioone vrakkide osas kehtestatud ei ole.

IMO-s on välja töötatud Nairobi konventsioon, mis käsitleb laevavrakkide eemaldamiste ja on mõeldud just ennekõike ohtlike vrakkide eemaldamisküsimuste reguleerimiseks majandusvööndis. Eesti ei ole tänaseks veel konventsiooni ratifitseerinud. Konventsioon annab rannikuriigile aga õiguse oma majandusvööndis¹⁰² nõuda laevaomanikult ohtlike laevavrakkide asukoha määramist märgistamist ja eemaldamist (artikkel 10). Antud konventsioon laieneb aga ainult uuematele laevavrakkidele. Autori väide põhineb asjaolul, et konventsioonist tulenev keskkonnaohtlike vrakkide osas kehtestatud nõudeõigus on piiritletud kuue aastaga päevast, mil toimus laevaõnnetus (artikkel 13). Samuti ei laiene konventsioon automaatselt sõja- ja teistele riigi teenistuses olevatele laevadele, mida riik käitab ja mida kasutakse üksnes riigi mitteäriliste ülesannete täitmiseks (artikkel 4 lõige 2).

Riigisiselt leiab MSOS ja sellega seonduvate seaduste muutmise seaduse, mis võeti vastu 8.12.2010 ja mille raames muudeti ka KMSK VI peatükki. Viimasest leiab täpsustatud regulatsiooni uppunud vara ülestõstmise kohta. Nagu eelnevalt ilmnes, siis võis teha järelduse, et uppunud vara all on mõeldud ka laevavrakke. Seaduse seletuskirjast leiab, et muudatusega laiendatakse regulatsiooni ka majandusvööndile.¹⁰³ Seletuskirjast ei ilmne, millisele õiguslikule alusele toetudes saaks väita, et kogu uppunud vara regulatsiooni osas laiendamine majandusvööndile on põhjendatud.

KMSK § 111 alusel peaks uppunud vara omanik vara ülestõstmisest teavitama VTA -d, samas tuginedes eelnevale analüüsile ja olukorrale, kus riigi siseselt ei ole kehtestatud külgvööndist ei

¹⁰¹ Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee otsus A.982 (24).

¹⁰² Nairobi konventsiooni artikkel 1 „konventsioonialaks on osalisriigi majandusvöönd, mis on määratud kooskõlas rahvusvahelise õigusega, või kui riik ei ole määranud sellist vööndit, siis ala, mis külgneb riigi poolt rahvusvahelise õigusega kooskõlas määratud territoriaalmere välispiiriga ning ei ulatu kaugemale kui 200 meremiili lähtejoonest, millest territoriaalmere laiust mõõdetakse.“

¹⁰³ Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus 653 SE. Algatatud 11.01.2010, lk 39.

ole justkui VTA alust keeldumiseks, sest § 303 tulenev kontrollõigus ilma külgvööndi regulatsioonita ei laiene majandusvööndile. Samuti kasutab KMSK § 113 terminit erikord, mis annab seadusega riigile õiguse takistada omanikul vraki ülestõstmist. Mida on mõeldud erikorra all jääb autorile ebaselgeks. Autori teada ei ole sellist erikorda kehtestatud, paraku ei leia täpsustavat selgitust ka seaduse seletuskirjast,¹⁰⁴ võimalik, et ka siin on peetud silmas tänaseks kehtestamata külgvööndit. Samuti tuleb nentida, et UNCLOS-e XII peatükk kehtestab küll õigused ja kohustused merekeskkonna kaitse ja säilitamise osas, jättes rannikuriigile õiguse kehtestada vastav õigusloome ja kord õigusaktide maksmapanekuks.

KMSK räägib ohust inimese tervisele või keskkonnale (§ 112 ja § 114), käsitledes mõisteid keskkonnaoht (§ 111- 114) ja § 111 lg 2 mõistet „saastada keskkonda“, jättes need aga täpselt sisustamata. Keskkonnaseadustiku üldosa seadus¹⁰⁵ kehtestab saastuse definitsiooni, mille alusel on saastatus saastamisest põhjustatud oluline ebasoodne muutus õhu, vee või pinnase kvaliteedis. (§ 7 lg 5), jättes lahtiseks, mis on oluline ebasoodne mõju. Veeseaduse¹⁰⁶ annab reostuse definitsiooni (§ 2 p 42), alusel loetakse reostuseks ainete, energia, radioaktiivse kiirguse, elektri- ja magnetvälja, müra, infra- ja ultraheli otsene või kaudne õhku, vette või pinnasesse juhtimine või sattumine inimtegevuse tagajärjel sellisel määral, et sellel on või võib olla kahjulik mõju, näiteks kahju inimese tervisele, elusressurssidele, mereandidele, merendusalasale tegevusele ja merenduslaste teenuste kasutamisele, vee- või mereökosüsteemide või nendest otseselt sõltuvate maismaaökosüsteemide kvaliteedile, sealhulgas elustiku mitmekesisuse vähenemine, hüvede vähenemine ja vee kvaliteedi halvenemine ning kahju varale, või keskkonna õiguspärase jätkusuutliku kasutamise raskendamine või takistamine puhkeaja veetmiseks või muul otstarbel. Palju erinevaid mõisteid, mille sisu ei haaku. Lisaks on veel KorS, mis defineerib ohu ja pädeva ametiasu õigused sellele reageerimise (KorS § 2).

Samuti ei aita kaasa see, et KMSK sätestatu, kus lugedes ilmneb, et uppunud vara korral on vastutavaks VTA. VTA-le on põhimäärusega seatud tegevusvaldkonnaks üksnes ohutu ja turvalise laevaliikluse tagamine (§ 11- 13).¹⁰⁷ Viimases kinnitatud ülesannete loetelust ei ole ühtegi viidet sellele, et asutusel oleks pädevus hinnata ohtu keskkonnale või inimesele. Seaduses puuduvad ka vastavad sätted, kelle poolt ja kuidas on oht määratud. Seadus näeb küll

¹⁰⁴ Samas, lk 40.

¹⁰⁵ RT I, 28.02.2011, 1... RT I, 23.03.2015, 106.

¹⁰⁶ RT I 1994, 40, 655... RT I, 06.01.2016, 14.

¹⁰⁷RTL 2003, 27, 403.

keskkonnaohu likvideerijana ette Politseiasutuse, aga kui lugeda seadust ja seletuskirja, siis võiks eeldada, et keskkonnaohu teeb kindlaks ikkagi VTA.

Seega tundub, et kuigi majandusvöönd annab rannikuriigile õiguse kehtestada oma riigisiseste seadustega regulatsioone, et tagada oma merekeskkonnakaitse, on KMSK sätete rakendamise väljapoole territoriaalmerd kaheldav, kuna nende ulatus jääb ikkagi ebaselgeks. Samuti see, et millisele rahvusvahelistele õiguslikule alusele toetudes on õigustatud kogu regulatsiooni laiendamine majandusvööndile. Samuti on küsitav, et kui see õiguslik alus oleks, siis kas vrakki ülestõstmise oleks õigustatud või piisaks ainult ohtliku vraki keskkonnaohutuks muutmisest. Viimase küsimuse juurde pöördub autor tagasi töö kolmandas peatükis.

Seega võib öelda, et nii KMSK sätestatud uppunud vara sätete rakendamine täies ulatuses majandusvööndile ei ole autor arvates rahvusvahelise õigusega kooskõlas, samuti jääb ebaselgeks.

2.4.4 Külgvööndi eristaatus seoses vrakkidega

Külgvööndi küsimuse olulisus on ilmnenu juba läbivalt majandusvööndi alapeatükis. Sellest tulenevalt peab autor oluliseks selle kehtestamise olulisuse lähtuvalt sellest, et see annab rannikuriigile parema kontrolli vrakkide üle ning paremat kaitset oma keskkonnanõuete täitmisel.

UNCLOS defineerib külgvööndina territoriaalmerega külgnevat vööndid, mis võib ulatuda kuni 24 meremiili kaugusele territoriaalmerelaiuse mõõtmiseks kasutatavast lähtejoonest. Külgvöönd annab rannikuriigile õiguse viia seal läbi kontrolli, et vältida oma territooriumil või territoriaalmeres tolli-, maksu-, immigratsiooni- ja sanitaarvaldkonna õigusaktide rikkumist ja karistada oma territooriumil või territoriaalmeres toime pandud eespool nimetatud õigusaktide rikkumise eest. Koosmõjust artikliga 303 tekib riigile kohustus kaitsta meres leiduvaid arheoloogilise ja ajaloolise väärtusega esemeid ja õigus külgvööndi olemasolul nõuda, et sellel merealal ilma rannikuriigi nõusolekuta on esemete eemaldamine merepõhjalt käsitletav õigusaktide rikkumisena samade kriteeriumite alusel kui tema territooriumil või territoriaalmeres.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Samas võib antud sättest välja lugeda, et õigus seada piiranguid ülestõstmisele on lubatud rakendada ainult arheoloogilist väärtust omavate esemetega kaubitsemise ohu korral. Sätte sõnastus „Selliste esemetega kaubitsemise kontrollimiseks võib rannikuriik artiklit 33 kohaldades lähtuda asjaolust, et nimetatud artiklis käsitletud merepiirkonnast ilma rannikuriigi nõusolekuta esemete

Külgvööndi kehtestamise vajadusele on juhtinud tähelepanu ka *Lindpere* ja keskkonnaministeerium, tuues välja asjaolu, et see annab aluse kehtestada sellel alal rangemad keskkonnakaitse normid ja vrakkide kontekstis õiguse vrakke eemalda ainult rannikuriigi loal. Külgvööndi kehtestamine annaks rannikuriigile laiemad õigused kehtestada paremini keskkonnakaitse norme ka majandusvööndis, kuna majandusvöönd üksi sellist õigust rannikuriigil ei anna.¹⁰⁹ Külgvöönd kui majandusvööndi osa kujutab endast õiguslikku instituuti, mille määratlemisel on rannikuriigil õigus UNCLOS alusel normide kehtestamine.¹¹⁰ Kui seda tehtud ei ole, siis on riigil antud merealal õigus toetuda UNCLOS art 59, mis annab vaidluste lahendamise aluse majandusvööndis kehtivate õiguste ja õiguskorra kohaldamiseks. Seega saab rannikuriik oma majandusvööndis toetuda vaidluse lahendamisel õiglusele ja teiste riikide kui üldsuse huvidele.

UNCLOS art 211 § 5 ütleb, et rannikuriigil on õigus võtta vastu oma majandusvööndi jaoks pädeva rahvusvahelise organisatsiooni või diplomaatilise konverentsi kaudu kehtestatud üldtunnustatud rahvusvahelisi reeglite ja standardite kohaseid õigusakte, et vältida ja kontrollida laevadelt pärinevat reostust. *Lindpere* toob välja, et tegemist on sättega, millega rannikuriik ei saa reeglina lubada karmimate normide kehtestamist, kuna sättes puudub viide rahvusvahelistele reeglitele ja standarditele kui miinimumnõuetele.¹¹¹ Rangemaid õigusi majandusvööndis lubab külgvööndi kehtestamine.¹¹²

Täiendavalt külgvööndile tuleb vaadata ka Nairobi konventsiooni kohaldamisala, sest sõnastusest lähtuvalt välistab see algselt territoriaalmere. Konventsioon sätestab vastava alana osalisriigi majandusvööndi, mis on määratud kooskõlas rahvusvahelise õigusega, või kui riik ei ole määranud sellist vööndit, siis ala, mis külgneb riigi poolt rahvusvahelise õigusega kooskõlas määratud territoriaalmere välispiiriga ning ei ulatu kaugemale kui 200 meremiili lähtejoonest, millest territoriaalmere laiust mõõdetakse (Nairobi konventsioon artikkel 1).

eemaldamine merepõhjalt on artiklis nimetatud õigusaktide rikkumine tema territooriumil või territoriaalmeres.“

¹⁰⁹ Keskkonnaministeerium. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande kooskõlastamine 26.10.2015, lk 3, p 9, internetist kättesaadav:

http://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/keskkonnaministeeriumi_arvamus.pdf (21.01.2016).

¹¹⁰ H. Lindpere, lk 64.

¹¹¹ H. Lindpere, lk 196.

¹¹² H. Lindpere, lk 60.

Konventsioon laieneb ratifitseerimise tulemusel ainult siis, kui osalisriik teeb vastavasisulise avalduse IMO sekretärile, et konventsiooni ratifitseerimisega rakenduksid nõuded ka riigi territoriaalmerele (Nairobi konventsioon artikkel 1 ja 3).

Järeldus: autor saab nõustuda antud lõigus toodud seisukohtadega, et külgvööndi kehtestamine on vajalik, kuna annab territoriaalmerega külgnevas vööndis riigile täiendavad kontrollõigused seaduserikkumiste ennetamiseks riigi territooriumil. Samuti on oluline Nairobi ratifitseerimise käigus teha IMO sekretariaadile vastavasisuline avaldus, millest tulenevalt laieneks konventsiooni kohaldamine ka Eesti territoriaalmerele ja territooriumile. Mis annaks riigile õiguse nõuda laevade vrakkistumise korral reederilt või lipuriigilt ka sellel alla keskkonnaohu korral, aga territoriaalmeres ka navigatsiooniohu korral vrakkide märgistamist ja eemaldamist. Külgvööndi kehtestamine annab laiemad õigused kehtestada paremini ka majandusvöödis keskkonnakaitselisi norme, mida majandusvöönd üksi ei võimalda. Seega näeb autor vajadust, et merepiiride seaduses tuleb kehtestada külgvöönd lähtuvalt UNCLOS art 33.

2.5 Rannikuriigi ja lipuriigi õigused ning kohustused vraki suhtes

Ilmne on see, et vrakkide temaatikast lähtudes tuleb arvesse võtta, et enam kui 24 meremiili kaugusel lähtejoonest on väljaspool keskkonnaküsimusi vajalikud ikkagi rahvusvahelised lepinguid, sest rannikuriigil ei ole kaugemal õigust kehtestada regulatsioone teiste riikide lippude all olevate laevade suhtes.¹¹³ Siinkohal tuleb arvestada, et kui tehakse riikidevahelised lepingud, siis kehtib see üldjuhul ainult lepinguosapoolte suhtes ja selles osas on tegemist pooliku lahendusega.¹¹⁴

Kui laevavraki puhul on tegemist ohuga merekeskkonnale ja rannikuriigile, siis on üldjuhul küsimuse püstitus, et kellel on kohustus? Seda temaatikat analüüsid on *Monfils* koos kaasautoritega tõstatanud kaks väga olulist küsimust: „kas laevavraki asukoht määrab tema omaniku?“ ja „kas rannikuriik on vastutav vrakist ja tema lasti poolt põhjustatava kahju eest?“¹¹⁵ Käsitluses on toodud välja, et nii UNCLOS kui IMO laevadelt pärineva reostuse vältimise konventsioon (MARPOL)¹¹⁶ näevad ette õigused ja kohustused läbi laeva lipuriigi ja rannikuriigi institutsiooni, mis omakorda sõltuvad sellest, millises merealas laev parasjagu

¹¹³R.R Churchill ja A.V.Lowe. The law of the sea, lk 152, 175.

¹¹⁴ Samas, lk 153.

¹¹⁵R. Monfils et al, 2006, lk 784.

¹¹⁶ 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni III lisa 2014. aasta muudatused (RT II, 13.11.2015, 3).

asub. Riigile kuuluvate laevade osas tuleb arvestada „sorveign immunity“ ehk suveräänsust rannikuriigi jurisdiktsiooni suhtes, mis rahvusvahelise õiguse üldtunnustatud normina keelab rannikuriigil teise riigi üle teostada jurisdiktsiooni ilma tema nõusolekuta.¹¹⁷ Autori arvates viitab see asjaolule, et ka vrakkide puhul on rannikuriigil kohustus teavitada lipuriiki, temale kuuluva vrakile kontrolli teostamise üle. KMSK on säte, mille korral teavitatakse välisministeeriumit, kui laeva lipp on teada vraki leiuse ka lipuriiki, kas see teavitussäte tagab lipuriigiõigused ja kohustused jääb autorile paraku ebaselgeks (KMSK § 112 lg 3).

UNCLOSe artikkel 221 toetudes on teada, et rannikuriigil on kohustus oma suveräänsusest tulenevalt tagada merekeskkonnakaitse ja selle ressursid. Lipuriigina on riik kohustatud tagama laeva vastavus rahvusvahelistele standarditele. See on kohustus, mis on peamiselt seotud laeva tehnilise merekõlblikkusega, mis vrakki osas ei ole enam määravaks. Lähtudes territoriaalsuse printsiibist, kehtib laeval tema lipuriigiõigus, mis üldjuhul prevalveerub teiste õiguste ees. Samuti kannab lipuriik rannikuriigi ees vastutust rannikuriigile tekitatud kahjude eest, mis tulevad kas rannikuriigi poolt kehtestatud territoriaalmerest läbisõitu reguleerivate õigusaktide rikkumisest või rahvusvahelise õiguse normidest (UNCLOS artikkel 31).¹¹⁸ Samuti ilmnes majandusvööndi alapeatükis, et rannikuriigil on õigus tagada läbi riigisisese õiguse oma merekeskkonna kaitseks ja säilitamine, mis on piiratud teiste riikide õigustega ja rahvusvaheliste normidega. Vrakkide puhul tuleb siin täiendavalt arvestada seega lipuriigiõigust, mandrilavaregulatsiooni ja riigisisese õigusliku regulatsiooni selgust. Tulevikus tuleb riigisiseses õiguses arvestada lisaks eelnevale ka õigusi ja kohustusi, mis tulevad Nairobi konventsioonist ja külgvööndi regulatsioonist, mis kubki hetkel Eesti osas ei ole jõustunud. KMSK kehtestatud regulatsioon ei ole tehtud vahet, millised sätted ja mis ulatuses laienevad erinevatele merealadele.

Eelnevast tulenevalt võib tõstatada kaks erinevat käsitlust. Esiteks vrakk kui omand, mida tuleb kaitsta. Teisest küljest võttes aluseks vraki kui ohuallika, mis võib tekkida rannikuriigile kohustuse kaitsta oma territooriumit vrakilt pärineva reostusohu eest ja lipuriigile vastutuse rannikuriigile tekitatud kahju eest. Selle õiguse jõustamine eeldab siseriiklikult ohu kindlaks määramist. Hetkel on ohumääratlus leitav KorS § 2, aga eraldi keskkonnaohu ja selle ulatust defineeritud ei ole. Samuti ei ilmne, kes tegeleb ohu määramisega, mis on selle rahvusvahelise sätte jõustamiseks autori arvates oluline. Taas kord saab vaadata üldistusena KorS § 6, mis ütleb, et kui pädevat asutust pole määratud, siis on selleks KorS sätestatud ohu korral

¹¹⁷ H. Lindpere. 2003, lk 47.

¹¹⁸ Vaata ka H. Lindpere, lk 53.

politseiasutus. Samas eeldab ka KorS korrakaitseasutuse tarbeks õiguste ulatuse määratlemist (KorS § 7) mille kohta võib küsida, kas PPA-l on näiteks keskkonnaohu määramiseks olemas vastav pädevus? KorS § 10 näeb ette, et korrakaitseorganid teevad vajadusel koostööd, aga autor ei ole kindel, kas see on säte, mis päästab, kui KMSK ei ole määratud vrakist tuleneda võivat ohtu ja selle määratlemiseks kriteeriumeid ega pädevust.

Omandiõiguse kohapealt illustreerib olukorda mõni aasta tagasi ilmunud Briti allveelaeva taasleidmise lugu,¹¹⁹ mis toob esile rannikuriigi ja lipuriigi omavahelise problemaatika. Tegemist oli Eesti majandusvööndis paikneva laevavrakiga, kuhu ei laiene riigi suveräänsus ja kus rannikuriigil on piiratud õigused, mis ilmnesid juba töö majandusvööndi alapeatükis. Antud vraki puhul tõstataks küsimus, kas brittidel on õigus oma sõjalaevale? Eelnevalt mainitud Briti allveelaeva loost ilmnes, et MUKS ei tee vahet teiste rannikuriigi ja lipuriigi omandiküsimusel. Eelnevast on teada, et MUKS saab kehtestada riigi omandiõiguse ainult majandusvööndini ja ainult juhul, kui omanikku ei ole võimalik tuvastada (MUKS §3¹ lg 1). Antud juhul oli teada lipuriik ja seega on tegemist lipuriigi omandiga ja seda kindlasti seni kuni vastavat ametlikku loobumist ei ole tehtud. Eelnevale tuginedes saab ka väita, et rannikuriigil ei ole õigust keelata majandusvööndis omanikul oma omandi asukohta tuvastada ja seda hiljem ka ülesse tõsta. Seega on ilmne, et antud juhul on UK õigus oma sõjalaevale ja kuna nad ei ole loobunud ametlikult oma õigustest, siis on neil õigus ka laev soovi korral ülesse tõsta ja ära viia. Ilma UK nõusolekuta ei ole muinsuskaitseametil õigus võtta laeva oma mälestiste registrisse ja kehtestada selle üle riigisisest kontrolli. Teine oleks küsimus, kui laevast oleks tulenenud keskkonnakahju, siis tegelikult eelnevale tuginedes saaks öelda, et UK on UNCLOS alusel vastutus rannikuriigile tekitatud kahju eest, aga ebaselgeks jääb riigisisese õiguse selgus selle väljanõudmiseks.

Samas Eesti Vabariigi ametiasutustel on õigus saada infot leiu kohta, et olla veendunud, ohu puudumisest nende territooriumile. Kuna eelnevalt sai juba selgeks, et puutumatust sõjalaevade puhul siiski hetkel pigem eeldatakse, siis tuleb võtta seisukoha, et ilma lipuriiki teavitamata ei ole rannikuriigil õigust sõjalaevavrakile minna ja kogu tegevus sh keskkonnareostuse kõrvaldamine peab toimuma kooskõlastatult lipuriigiga.

Rannikuriigi õigus vraki osas piirneb sellega, kui tuvastatakse vrakilt pärinev keskkonnareostus või keskkonnareostusohu, see on tegelikult ainuke õiguslik alus lisaks külgvööndi

¹¹⁹ K.Rooväli. Briti allveelaeva taasleidmise lugu - Postimees 24.10.2013.

regulatsioonile¹²⁰ majandusvööndis olevate vanemate ja ka uuematele vrakkidele minemiseks. Hetkel kui Nairobi konventsioon Eesti suhtes pole veel jõustunud tuleb lähtuda UNCLOS kaitseklauslist, mis on sätestatud artiklis 221 ja näeb ette õiguse kaitsta oma rannikut ja sellega seotud huve. Samuti võiks toetuda majandusvööndiseadusest tulenevale merekeskkonnakaitse ja säilitamise kohustusele, eesti õiguses on majandusvööndi regulatsioon, aga pigem deklaratiivne ja selle jõustamine võib osutuda suhteliselt keeruliseks, kuna puuduvad vastavad kriteeriumid keskkonnaohu määratlemiseks.

Nairobi konventsiooni kohaselt on rannikuriigil kohustus laevaõnnetusest teavitada, hinnata olukorra ohtlikust ja teha kõik endast olenev, et tagatud oleks konventsioonikohane märgistus (artikkel 7-8). Täpsustavalt on rannikuriigil kohustus ohuolukorda loovast vrakist lipuriiki või laevaomanikku teavitada (Nairobi konventsioon artikkel 9 lõige 1). UNCLOS artikkel 232 näeb ette, et teavitada tuleb mistahes välisriikide laevade suhtes võetud meetmetest. Samas artiklis on toodud, et territoriaalmeres piisab, kui teavitatakse menetluse raames võetud meetmetest. Teavitama peab nii lipuriigi diplomaatilisi esindajaid või konsulaarametnikke ning võimalusel ka pädevat mereadministratsiooni. Nairobi konventsioon artikkel 9 lõige 1 punkt b näeb ette, et riik peab lisaks omaniku teavitamisele alustama ka konsultatsioone nii lipuriigi kui teiste puudutatud riikidega. Kuna konventsiooni tekstis on toodud sõnastus /../ seoses meetmetega, mida vrakki suhtes tuleb kasutustele võtta, siis autori arvates võib sellest aru saada nii, et teavitatakse kõigist meetmetest kaasa arvatud inspekteerimise vajadusest.

Riigisiseses õiguses leiab uppunud vara korral teavitamise regulatsiooni KMSK § 112 lg 2 ja 3. Sama sätte lõike 1 alusel on VTAI uppunud vara omanikule õigus teha ettekirjutus vara ülestõstmiseks, seaduses loetletud juhtudel. Teavitatakse mitte ohuolukorda loovast varast, vaid ülestõstmistähtaegadest, millele peab omanik ettenähtud tähtaega järgides reageerima, kui ta seda õige aegselt ei tee, siis on VTAI õigus tarvitusele võtta meetmeid vara ülestõstmiseks, vajadusel hävitamiseks või muul viisil eemaldamiseks. Omaniku olemasolul on VTAI õigus kohaldada asendustäitmist või sunniraha. Uppunud vara ülestõstmistähtaegadest teavitatakse riigisiselt väljaandes „Tedaanded meremeestele“, Veeteede Ameti Teatajas, Veeteede Ameti veebilehel ja ühes üleriigilises ajalehes. Juhul, kui on teada laeva lipuriik, siis teavitab Veeteede Amet Välisministeeriumit, kes saadab edasi juba vastavasisulise noodi. See, kuidas ja kelle poolt toimub omaniku kindlaks tegemine regulatsioonist ei leia. Siinkohal saab veel välja tuua

¹²⁰ Käsitletakse täpsemalt alapeatükis 3.3.

ka t KMSK säte, mis viitab lipuriigi teavitusele (KMSK§ 112 lg 3), aga see säte ei anna piisavat selgust, kas selle alusel saaks kindlalt väita, et see säte tagab ka konsultatsioonid lipuriigiga.

Eelnevast ilmneb, et KMSK ei näe ette teiste mereadministratsioonide teavitamist ja samuti ei ole sätestatud erisusi lähtuvalt erinevatest merealadest. Ka Nairobi ei näe vajadust teiste mereadministratsioonide teavitamiseks. Seega ei saa selle viite puudumist lugeda otseselt ebakõlaks kuna on UNCLOS tekstis toodud soovitusena, aga see võib olla oluline omandisuhte määramisel.

Nairobi konventsioonis eeldatakse ohtliku vraki korral omaniku vastutust (artikkel 10 lg 1). Omaniku vastutusest tulenevat riski, et pankrotikorral ei suudeta vastutust kanda, täiendab konventsiooni artikkel 12, mille kohaselt on laeva¹²¹ registreeritud omanik kohustatud omama kindlustust või muud rahalist tagatist,¹²² et katta konventsiooni kohane vastutus.

Kui omanik soovib vastutusest vabaneda, siis ta peab tõendama, et laevaõnnetus, mis põhjustas vraki tekke oli käsitletav sõjalise ründena või välistamatu ja takistamatu loodusnähtuse tagajärg. Omanik võib oma vastutust piirata siis, kui ta suudab tõendada, et vrakk on laevaõnnetuse tulem, mis oli kolmanda poole kavatsatud kahju tekitamisele suunatud tegevus. Konventsioonis toodud laevaomaniku vastutus laieneb asukoha määramise, märgistamise ja eemaldamisega seotud kuludele. Selle konventsiooni jõustumisel on rannikuriigil õigus nõuda laevaomanikult või lipuriigi olemasolul ohtliku vraki eemaldamist, samuti asukoha määramist ja märgistamist ning vastavate kulude katmist, kui rannikuriik seda ise teeb. Rannikuriigil on õigus sekkuda konventsiooni alal ohuolukorra ilmnemise korral ja ta peab taanduma, kui ohuolukord on kontrolli all või likvideeritud.

Nairobi konventsioonist tuleb lipuriigile kohustus läbi pädeva ametiasutuse väljastada kindlustuse kehtivuse tunnistusi (artikkel 12 lg 1).

Kokkuvõtvalt võib öelda, et KMSK toodud regulatsioon ei ole piisavalt selge, et selle alusel saaks öelda, millised on rannikuriigi õigused erinevates merealades. See seab ette kui rannikuriigi õiguse reageerida keskkonnaohu korral, aga samas ei ole selge, mis on oht. Samuti jääb riigisisestest õigusest ebaselgeks lipuriigiroll ja tema õigused ning kohustused.

¹²¹ Laevad, mille kogumahtuvus on 300 GT või enam.

¹²² Panga või muu sarnase finantsasutuse garantii.

2.6 Rannikuriigi õigused sekkuda merepääste teostamisesse

Antud alapunktis vaadatakse päästet, mis rakendub vara merepäästele. Päästetegevus, mis puudutab inimese päästmist andud alapunktis ega töös ei käsitleta. Antud alapunktis püüab autor leida vastust küsimusele, kas ja kuna tuleneb rahvusvahelisest õigusest alus, et rannikuriigil on õigus sekkuda merepääste teostamisesse?

Vara merepääste konventsioon¹²³ defineerib merepäästeoperatsioonina merel või muudes laevatatavates vetes ohus oleva laeva või muu vara päästmiseks tehtavad toimingud. Definitsioon on üks ühele toodud üle Eesti kaubandusliku meresõidu seaduse (KMSS) §-i 118.¹²⁴ Konventsioon ega KMSS ei sisusta otseselt aga ohtu ennast. Küll toob KMSS välja laeva kapteni kohustusena laeva navigeerimise, nii et oleks tagatud kõik ohutuks laevasõiduks vajalikud meetmed ja kõige selle ära hoidmine, mis võiks olla kahjulik laevale, laeval olevatele inimestele ja lastile (§ 62 lõige 1).

Falkanger, Bull ja Brautaset toovad välja, et pääste rakendumisel üheks oluliseks asjaoluks on just ohukriteerium esinemine. Ohu esinemine tähendab seda, et peab esinema laeva või muu objekti osas risk ulatuslikuks füüsiliseks kahjustuseks. Pääste regulatsiooni rakendumine on kindel juhul, kui on kindel risk laeva täielikule hävimisele (*total loss*).¹²⁵ Pääste regulatsiooni rakendumine tuleb kõne alla siis, kui laev on uppumisohus ja uppumine võib ka toimuda, aga laev on hoolimata sellest hiljem ülestõstetav.¹²⁶ Antud olukorra näitlikustamiseks sobiks reisilaev „Costa Concordia“ juhtum. Laev sõitis selleks, et vältida uppumist, madalikule ja päev hiljem uppus madalas vees, aga seda oli hiljem võimalik siiski päästa. Sellise olukorra täpsustamiseks on Norra õigusteadlased toonud välja asjaolu, et sellise teguviisiga soovitakse vältida sügavasse vette uppumise tulemusena tekkivat riski, mille tagajärjel on tekkivad päästekulud nii suured, et laeva päästmine ei ole enam põhjendatud. Reisilaev „Costa Concordia“ juhtumi puhul oli tegemist küll suurimate päästekuludega, mis kunagi on tasumisele määratud, nimelt 400 miljonit dollarit.¹²⁷

¹²³ RT II 2001, 19, 102, artikkel 2 (a). Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon, mis on sõlmitud 1989. aasta 28. aprillil Londonis (*International Convention on Salvage, concluded at London on 28 April 1989* – RT II 2001, 19, 102), jõustus Eesti Vabariigi suhtes 31. juulil 2002. aasta

¹²⁴ RT I 2002, 55, 345- RT I 30.05.2013, 8, ptk 10, § 118.

¹²⁵ Falkanger 2004, lk 450 Autorid on toonud välja ka näite täielikus hävimisohust, kus laev on kokkupõrke tagajärjel saanud sellise vigastuse, et pääste mitte rakendumisel laev upuks.

¹²⁶ Autori märkus, ülestõstetav tähendab siinkohal seda, et ta upub madalas vees või sõidab laev ennast madalikule.

¹²⁷ Carnival Corporation: The Costa Concordia Crisis Case A, lk 6, 22, 77. Arvutivõrgus: <http://www.awpagesociety.com/wp-content/uploads/2013/03/Carnival-Corporation-Case-A-and-B.pdf> (27.02.2016).

Päästesündmusena käsitletakse ka juhtumeid, kus laev upub kokkupõrke või madalikule sõidu tõttu. Norra mereõiguse koodeks defineerib pääste rakendumiskriteeriumitena selle, et vara, millele päästenõuded rakenduvad peab olema laevaõnnetuse läbinud (*wrecked*) või ohus.¹²⁸ Eesti õigus kahte erinevat kriteeriumit ette ei näe nagu ka vara merepääste konventsioon. Ohtu on päästesündmuse puhul peetud ka laiem kriteeriumiks, mis hõlmab ka laevaõnnetuse kui ühe olukorra, mis tingib päästmise vajaduse.¹²⁹

Nairobi konventsioon artikkel 9 lõige 4 näeb ette, et registreeritud omanikul või lipuriigil on õigus sõlmida laevavraki eemaldamiseks leping päästjatega. Rannikuriigil on õigus seada eemaldamistingimused, et tagada ohutus ja merekeskkonna kaitse. Kui päästeoperatsioon on alanud, siis ei ole rannikuriigil üldjuhul enam õigus sekkuda, ta võib olla ainult vaatlejaks, et kontrollida kehtestatud päästetingimuste järgimist. Rannikuriik võib sekkuda ainult siis, kui on ilmne, et päästetöödel ei suudeta tagada meresõidu ohutust ja merekeskkonnakaitset. Sekkumise ulatus on aga piiratud eelnevalt mainitud ohu olukorraga, kui olukord on taas kontrolli all, siis ei ole rannikuriigil enam õigust teha takistusi ega ettekirjutusi vraki eemaldamiseks. Nairobi konventsiooni alusel meetmed, mis kvalifitseeruvad päästmiseks leiavad hüvitamist, kas päästmist reguleeriva siseriikliku või rahvusvahelise õiguse alusel (Nairobi konventsioon artikkel 11 lõige 2).

Eesti on võtnud endale vara merepääste konventsiooniga ühinemisel reservatsiooni, millest lähtuvalt jäetakse endale õigus loobuda konventsiooni kohaldamisest, kui päästetav vara asub mere põhjas ja on tähtis merekultuurilisest, ajaloolisest või arheoloogilisest seisukohast.¹³⁰ Sellest sättest võib järeldada, et tegemist on juhtumipõhise otsustusega ja ennekõike juhtumite korral, mis on käsitletavad muinsuskaitsest aspektist. KMSK uppunud vara peatükk, täpsustab olukorda, sätestades kultuuriväärtusega uppunud vara kaitse, uurimine ja ülestõstmise toimub MUKS-is kehtestatud korras. MUKS reguleerib riigi- ja kohalike omavalitsusorganite ning mälestiste omanike ja valdajate õigusi ja kohustusi kultuurimälestiste ja kaitsealade kaitseks korraldamisel, samuti mälestiste ning muinsuskaitsealade säilimise tagamist. Seadus klassifitseerib uppunud vara kui mälestised (§ 2 ja 3 lõige 2 punkt 6). MUKS-ist võib välja lugeda, et kehtiva seaduse alusel loetakse muinsuskaitse huviorbiidis olevateks vrakkideks selliseid uppunud vee-, õhu- ja muid sõidukeid, nende osasid või nende kogumeid koos nende all asuva veekogu põhjaga ning lasti või muu sisuga, millel on ajalooline,

¹²⁸ T. Falkanger et al. 2004, lk 447, 450, 452.

¹²⁹ Samas.

¹³⁰ Vara merepääste 1989. aasta rahvusvahelise konventsiooniga ühinemise seadus - RT II 2001, 19, 102, § 3 lg 3.

arheoloogiline, etnograafiline, linnaehituslik, arhitektuuriline, kunstiline, teaduslik, usundilooline või muu kultuuriväärtus. Vara ülestõstmise korra kohta ei ütle kehtiv seadus aga sõnagi. Vraki puhul on oluline ka see, et lähtuda tuleb laeva lipuõigusest ja sellisel juhul on küsitav, millised reeglid tegelikult muinsuskaitseadusest tulenevalt laevavrakkidele kohalduvad.

Vraki merepääste sätetena võib käsitleda ka KMSK § 111, mis käsitleb vraki omaniku õigust laevavrakki ülestõstmiseks. Keskkonnaohu korral seab see omanikule kohustuse vajalike meetmete kasutusele võtmiseks ja seab politsei asutusele õiguse enne vraki ülestõstmist vrakilt tuleneda võiva keskkonnaohu eemaldamiseks.

Antud peatükist võib järeldada, et KMSK annab politseiasutusele õiguse võtta kasutusele meetmeid keskkonnaohu likvideerimiseks (KMSK §111lg 2), täpsustamata volituste ulatust. Antud alalõigu käigus saab järeldada, et päästeõigus on omanikul alati olemas ja seda ei saa talt keegi ära võtta. Hetkel võib öelda, et kui merepääste operatsioon on alanud, siis omab rannikuriik õigust ainult juhul, kui ilmneb oht merekeskkonnale ja lõppeb koheselt siis, kui see oht on likvideeritud või kontrolli alla saadud. Riigisisest õiguses on sätted olemas, aga sekkumise ulatus ei ole nii ilmselt välja loetav.

3 VRAKIGA SEOTUD KESKKONNAÕIGUSLIK REGULATSIOON

3.1 Üldiselt ohtlikest vrakkidest

Vrakid võivad kujutada endast ohtu nii meresõiduohutusele kui keskkonnale. Tänapäevaks ei ole teada, kui palju keskkonnohtlike vrakke täpselt on, teada on aga see, et paljud vrakid võivad olla kehvasti seisus ja lekkeohtlikud.

Antud peatükis on autoril kavas anda ülevaade keskkonnohtlike vrakkidega seotud tegevustest ja sellest millised on rahvusvahelisest õigusest tulenevad normid, mis annavad rannikuriigile aluse astuda üle lipuriigi õigusest, samuti analüüsib autor keskkonnohtlike vrakkide suhtes rakenduvaid rahvusvahelisest õigusest tulenevaid kohustusi. Antud peatüki raames soovib autor saada vastust küsimusele, kas kehtiv riigisisene regulatsioon arvestab rahvusvahelise õigusega, sh Nairobi konventsiooniga, mille ratifitseerimine on täna ettevalmistamisel.

Potentsiaalselt on keskkonnohtlikeks vrakkideks need, mis sisaldavad naftasaadusi ja teisi ohtlike aineid, põhjustades ohtu merekeskkonnale.¹³¹ Keskkonnohtlikud vrakid on tänapäevaks kujunenud rahvusvaheliseks probleemiks. II MS aegsed laevavrakid on olnud merepõhjas juba üle 50 aasta. Vrakid võivad sisaldada nii naftasaadusi, lastina ohtlike kemikaale kui ka lõhkeainet ning mõningal juhul ka keemiarelvi. Läänemeres loetakse metalli korrodeerumiskiiruseks 0,11 -0,13 mm/a, millest tulenevalt võib 50. aastaga metallkerest läbi roostetada ca 85-90%.¹³²

Eesti vrakkide register, mis on VTA hallata, ei anna hetkel informatsiooni kõigi Eesti vetes asuvate laevavrakkide kohta, kuna puuduvad kaardistused kogu mereala osas. Samas ei ole Eestil täna ühtseid kriteeriumeid keskkonnohtlike või potentsiaalselt keskkonnohtlike laevavrakkide määratlemiseks, seega vastav ühtsetele kokkulepitud kriteeriumitele tuginev info puudub. Paremad teadmised on Rootsi vetes asuvate vrakkide kohta, kus on teada, et lähiajal vajaks investeeringut 31 vrakki, kuna on klassifitseeritud keskkonnohtlike arvesse võttes väga kõrge prioriteediga.¹³³

¹³¹ H. Landquist. 2013, lk 1.

¹³² V. Lepassalu. Läänemere reostamine mürkkemikaalidega. Eesti Ensüklopeediakirjastus 2006, lk 100-108.

¹³³ Samas, lk 1-2.

HELCOMi¹³⁴ andmetel on teada, et peale II MS on Läänemere uputatud ligikaudu 40,000 tonni keemiarelvi ja laskemoona. Hinnanguliselt sisaldavad need keemiarelvad 13 000 tonni kemikaale.¹³⁵ Samas aruandest ilmneb, et peamised sellised kaadamisalad asuvad Gotlandi ja Bornholmi lähistel, kus laskemoon (*munitions objects*) on leitud vrakkidest ja nende vahetust lähedusest. Piirkondadest, mis olid NSVL sõjaväe kontrolli all, on leitud aastatel 1999 ja 2006 setetega kaetud tugevalt kahjustunud laevavrakke.¹³⁶ Tegemist on olulise keskkonnaaspektiga, mis ei ole ainult ühe või kahe riigi probleem, vaid nii piirkondliku kui ülemaailmset tähelepanu ja regulatsiooni vajav küsimus.

Sellest tulenevalt on HELCOM loonud RESPONSE töögrupi juurde SUBMERGED¹³⁷ (*Submerged hazardous objects in the Baltic Sea*) ekspertgrupi. Grupi otstarve on koostada hinnang Läänemere piirkonnas olevate ohtlike veealuste objektide kohta, sealhulgas laevavakkide paiknemise, keskkonnariskide ja vajalike meetmete osas. Vakkide osas peaks töö valmides valmima ka hinnang, mis annab ülevaate piirkonnas valitsevast olukorrast, vakkide keskkonnaaspektidest, riskide hindamisemetoodikast, võimalustest ja meetmetest.¹³⁸

Eelnevale toetudes näeme, et üha enam tuleb mõelda keskkonnoohtlike vakkide likvideerimise või vähemalt keskkonnoohtuaks muutmise peale. Riigisisesele ei saa seda meie eest keegi teine ära teha, mistõttu tuleb leida vahendid ja ressursid, et saada terviklik pilt olemasolevast seisust ja muutmist vajavast olukorrast ning vajalikest meetmetest.

Nagu eelnevast teame on rahvusvahelisel tasandil välja töötatud Nairobi konventsioon. Konventsiooni läbirääkimised peeti 2007. aasta mais Keenias, kus toimus vastavasisuline konverents. On teada, et tegemist on olnud ühe pikaajalisema konventsiooni väljatöötamise juhtumiga IMO ajaloos.¹³⁹ Nairobi konventsiooni tingis vajadus kehtestada ühtsed rahvusvahelised reeglid ja menetluskord, et tagada kohene ja tõhus laevavakkide eemaldamine

¹³⁴ Tegemist on Läänemere merekeskkonna kaitse (e ka Helsingi) konventsiooni alusel loodud komisjoniga, mille eesmärk on konventsiooniga sätestatud eesmärkide saavutamiseks vajalike meetmete ettepanekud lepingu osalisriikidele.

¹³⁵ HELCOM. Chemical munitions dumped in the Baltic Sea. Baltic Sea Environment Proceedings nr 142, 2013, lk 10.

¹³⁶ Samas, lk 47.

¹³⁷ Tegemist on RESPONSE kontrolli all töötava ajutise ekspertgrupiga, kes on kutsutud kokku veealuste ohtlike objektide kohta vajaliku info koondamiseks ja RESPONSE töögrupile vajalike sisendite andmiseks. Ekspertgrupp tegutseb kindla lähteülesande alusel ja koosneb samuti riikide esindustes.

¹³⁸ HELCOM, Expert Group on environmental risks of hazardous submerged objects. SUBMERGED 1-2014, Szczecin, Poland, 29-30 October 2014, lk 7-10.

¹³⁹ J.M.Kern 2016, lk 1-3.

ennekõike majandusvööndis ning sellega kaasnevate kulude hüvitamine. Konventsioon on võetud vastu kooskõlas UNCLOS-e ja mere rahvusvahelise tavaõiguse olulisust arvestades.¹⁴⁰

Nairobi konventsioon jõustus rahvusvaheliselt 14. aprillil 2015. Konventsioon vajab jõustumiseks 10 riigi tingimusteta heakskiitu, mis täitus Taani poolse ratifitseerimise järgselt 2014. aastal. Eesti on kiitnud konventsiooni heaks ratifitseerimisklausliga,¹⁴¹ mis eeldab nõuetekohast ratifitseerimist ja riigisisest jõustamist. Konventsioon käsitleb vrakke, mis võivad põhjustada kahte tüüpi ohte. Nimelt leiavad reguleerimist need juhtumid, kus vrakk põhjustab ohtu navigatsioonile või merekeskkonnale. Tänapäevaks on konventsiooniga ühinenud 27 riiki, sealhulgas ka UK, Saksamaa, Prantsusmaa.¹⁴²

Navigatsiooniohutuse osas on ka teisi rahvusvahelisi regulatsioone, mida tuleks eelnevale toetudes arvesse võtta. Antud valdkonnas on oluline mainida rahvusvahelist konventsiooni inimeste ohutusest merel,¹⁴³ mis reguleerib laevade meresõidukõlblikkust. Tegemist on kompleksse regulatsiooniga, mis sisaldab standardeid laeva konstruktsioonidele, tuleohutusmeetmetele, päästevahenditele, nõudeid navigatsiooniseadmetele ja navigatsiooniohutusele, kaubaveole, erinõudeid kiirlaevadele jne. Riigisisises õiguses on vastavad normid leitavad MSOSist. Kuna töö eesmärk on suunatud enam keskkonnaohtlike vrakke puudutavate küsimustele, siis navigatsiooniohutust puudutavaid regulatsioone autor töö piimatud mahu tõttu täpsemalt ei käsitle.

¹⁴⁰ Nairobi konventsiooni preambula.

¹⁴¹ Vrakkide eemaldamise 2007. aasta rahvusvaheline Nairobi konventsioon. Nairobi, 18.05.2007. - RT II 2008, 4, 11.

¹⁴² IMO, kätte saadav: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx> (08.03.2016), viimane ühineja oli Prantsusmaa, vt NWRC.1/Circ.23, 4.02.2016.

¹⁴³ Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel. RT II 2001, 22, 117.

3.2 Millal prevaleerivad rannikuriigi õigused lipuriigi õiguste ees

Kui töö teises osa alapeatükis 2.4 iseloomustas autor lipuriigi ja rannikuriigi õigusi ja kohustusi vraki suhtes, siis antud alalõigus püüab autor leida vastuse küsimusele, kas Nairobi konventsioonist tulenevad keskkonnaõiguslikud normid annavad rannikuriigile teatavad õiguslikud eelised lipuriigi õiguse ees ja kas nende õigustega on riigisiseses õiguses arvestatud? Autori poolne küsimusepüstitus on oluline seetõttu, et saada selgust, kas ja millistel juhtudel on rannikuriigil rahvusvahelisest õigusest tulenevalt alus astuda üle lipuriigi õigusest.

Nairobi konventsioon on üheks võimaluseks, mille alusel on rannikuriigil võimalik suurendada oma õigusi lipuriigi ees. Nairobi konventsiooniala määratlus tuleneb otseselt regulatsiooni väljatöötamise vajadusest täita rahvusvahelises õiguses olev tühimik, andes rannikuriigile selge õiguse vraki eemaldamiseks väljaspool oma territoriaalmerd (artikkel 3). Samuti annab regulatsioon võimaluse laiendada konventsiooniala oma territooriumile, sealhulgas territoriaalmerele. Autorile on teada, et Suurbritannia, Bulgaaria ja Taani on ratifitseerinud Nairobi konventsiooni täiendava avalduse toel IMO-le, mis laiendab konventsiooni regulatsiooni ka riikide territoriaalmerele.¹⁴⁴ Vaikimisi konventsioonist tulenevad õigused territoriaalmerele aga ei laiene. Konventsiooni laienemine territoriaalmerele tähendab seda, et rannikuriigil on õigus nõuda ka territoriaalmeres laevavraki märgistamise ja eemaldamise kulude katmist.¹⁴⁵

Autor peab vajalikuks, et Nairobi konventsioon ratifitseerimisel on vajalik teha IMO-le vastavasisuline deklaratsioon, et tagada konventsiooni laienemine ka territoriaalmerele. Viimane on autori arvates oluline seetõttu, et laevaomanik, kelle vrakk hukub Eesti territoriaalvetes oleks kohustatud katma ka ohtliku vraki likvideerimise asukoha määramise, märgistamise kulud.

Nagu alapeatükist 2.4.4 teame annab laiemad õigused lipuriigi ees ka külgvööndi regulatsioon, mille olemasolul on merest leitud arheoloogilisi ja ajaloolise väärtusega objekte õigus erivööndist eemaldada ainult rannikuriigi loal.¹⁴⁶

¹⁴⁴ G. Eason, Wreck removal may cost owners dear despite convention coming into force. Loyds List 2014. Arvutivõrgus: <http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article440329.ece>.

¹⁴⁵ Nairobi konventsioon 3 lg 2 ja art 10 lg 3.

¹⁴⁶ UNCLOS art 33 koosmõjus art 303 § 2.

Nagu eelnevalt on selgunud on KMSK viidatud erivööndile (KMSK § 113) , mille all võib olla silmas peetud külgvööndit, mida tänaseni kehtestatud aga ei ole. Mis teeb teataval määral kaheldavaks ka rannikuriigi õiguse keelata vrakkide omanikupoolset eemaldamist külgvööndist, sest sätted, mis viitavad külgvööndile ei ole jõustatavad, kui külgvööndit ennast nõuetekohaselt määratud ei ole.

Selleks, et rannikuriik saaks oma õigust lipuriigi ees kasutada peab riik, kelle konventsioonialal vrakk asub, tegema kõik endast oleneva, sh kasutama teiste riikide abi, et võimalikult kiiresti tagada info teistele laevadele ja riikidele vastavast vrakist ja selle ohust ja tõendama hiljem ka ohuolukorra olemasolu, mille korral peeti õigustatuks oma sekkumine. Rannikuriigil on nimelt kohustus tagada märgistus, mis oleks kooskõlas rahvusvahelise meremärkide süsteemiga. Kui vrakk on tunnistatud ohuolukorda loovaks, tuleb rannikuriigil teavitada laeva lipuriiki ja registreeritud omanikku. Kui omanik on alustanud vraki eemaldamist, siis on rannikuriigil õigus sekkuda ainult selleks, et tagada merekeskkonna kaitse ja ohutus (artikkel 9 lõige 5). See peegeldub olukorras, kui rannikuriik on enda poolt kõiki konventsiooni nõudeid täitnud, aga omanik või lipuriik ei täida ikkagi enda kohustust. Sellisel juhul on rannikuriigil õigus vakk eemaldada (artikkel 9 lõige 7) ja õigus nõuda vraki eemaldamiskulude katmist laeva omanikult või omaniku puudumisel lipuriigilt (artikkel 10 lõige 1).

KMSK on vastavasisuline säte, mis reguleerib rannikuriigi õigust vrakk eemalda § 112 ja § 114, kus rannikuriigil on õigus rakendada asendustäitmist või sunniraha asendustäitmise ja sunniraha seaduses sätestatud korras. Asendustäitmise ja sunniraha asendustäitmise nõude rakendamine välja poole territoriaalmerd on aga kaheldav.

Nairobi konventsiooni alusel on laevaomanik vabastatud kuludest, mis leiavad katmist teiste konventsioonide raames (artikkel 11 lõige 1). Laevaomanik vabaneb kulude kandmise kohustusest üksnes siis, kui ta suudab tõendada, et vrakk tekkis sõjalise ründe, vaenutegevuse, erandliku vältimatu loodusnähtuse, kolmanda poole kavatsatud ja kahju tekkimisele suunatud teo või meremärgi hoolduse eest vastutava hooldsuskohustuse rikkumise tõttu. Siinkohal on asjakohane märkida, et üheselt ei ole selge, kas terrorism ja sõjaline tegevus on käsitletavad samaväärsetena.¹⁴⁷ Küsimusi on tekkinud ka loodusnähtused kui vabastav tingimus. Seda seetõttu, et tänapäeva tehnoloogia võimaldab väga hästi olla kursis ilmaprognoosidega ja sellest tulenevalt vajab täpsustamist, mis on vältimatu loodusnähtus.¹⁴⁸ Samas on oluline välja tuua,

¹⁴⁷ J.M. Kern. 2016, lk 11.

¹⁴⁸ Samas.

et konventsioon kohustab laeva omanikke, kelle laeva kogumahutavus on 300 (GT) või enam, sõlmima kindlustust või omama muud rahalist tagatist. Konventsiooni osapooleks oleval riigil tuleb luua vastav kord, kuidas kindlustuse kehtivust kinnitatakse. Näiteks laevale, mis on registreeritud Eestis, väljastab kindlustuse kehtivuse kohta tunnistuse Eestis vastavat pädevust omav asutus. Laevadele, mis ei ole registreeritud konventsiooni osapooleks olevas riigis, võib tunnistuse väljastada ükskõik milline osalisriik. Selle nõude täitmiseks tuleb Eestil üle vaadata regulatsioon ja anda vastavad õigused pädevale ametiasutusele, kelleks on tõenäoliselt Veeteede Amet. Hetkel leiab laeva vastutuskindlustust käsitleva nõudealuse MSOS-ist.¹⁴⁹ Seega puudub hetkel riigisisese õiguse alus, mis tagaks uuemate vrakkide korral riigile õiguse minna kindlustuse vastu nõudmaks ohtliku vraki korral vraki eemaldamis ja märgistamiskulude katet. Selle nõude siseseviimine on vajalik, et tagada riigile Nairobi ratifitseerimisjärgne õigus saada konventsiooniga ettenähtud kulude osas katet.

Kulude sissenõudmisel tuleb arvestada sellega, et seda saab teha kolme aasta jooksul pärast seda, kui tehti otsus vrakist tingitud ohuolukorra olemasolu kohta, mis omakorda ei või ületada kuut aastat vraki tekkimisega lõppenud laevaõnnetusest. Regulatsioonis kehtestatud menetlusajad viitavad sellele, et konventsioon on suunatud uutele vrakkidele, aga mitte täna probleeme põhjustavate vrakkidega tegelemisele.

Kokkuvõtvalt on rannikuriigil Nairobi konventsioonist tulenevalt õigus majandusvööndis nõuda ohtliku vraki eemaldamist või vähemalt ohutuks tegemist, samuti nõuda vraki asukoha määramisest, märgistamisest ja eemaldamisest tekkinud kulude hüvitamist. Rannikuriigi õigused prevaleerivad lipuriigi õiguste ees vastavasisulise regulatsiooni olemasolul. Sellisel juhul on rannikuriigil õigus võtta tarvitusele meetmeid ohu ennetamiseks või vähendamiseks. Oma territoriaalmeres, kus on rannikuriigil suveräänsus võib riik ohtliku laevavraki eemaldada, kui laeva omanik seda ei tee, aga tal ei ole otsest alust nõuda vraki märgistamist. Autor jõudis järeldusele, et selleks, et Nairobi konventsioonist tulenevad õigused, mis annavad rannikuriigile aluse minna mööda lipuriigi õigusest ei ole riigisisese õiguses leitavad või ei laiene hetkel majandusvööndile, kuna puudub Eesti suhtes jõustunud rahvusvaheline õiguslik alus.

¹⁴⁹ MSOS § 78 lg 1 p8¹ ja lg 2⁴.

3.3 Rahvusvahelisest õigusest tulenev raamistik tegutsemiseks vraki keskkonnaohtlikkuse korral

Antud alapunktis on kavas vaadelda, millal on rannikuriigil rahvusvahelisest õigusest tulenevalt õigus ja kohustus keskkonda kaitsta, püüdes tuua välja ka nende õiguste ja kohustuste sisu. Millal võib või peab tegutsema ja millisel määral on riive õigustatud. Antud alapunktis analüüsib autor üldiselt vrakke puudutavaid rahvusvahelisest õigusest tulenevaid keskkonnaõiguslikke norme ja võrdleb rahvusvahelises õigusest tulenevaid nõudeid riigisisese õiguses olemasolevate normidega, et saada selgust millised on keskkonnaohtlike vrakkide korral kitsaskohad, mida Nairobi konventsiooni ratifitseerimise käigus tuleks käsitleda, et tagada regulatsiooni vastavus.

UNCLOS on mereõiguse raamistikuks ja rahvusvahelise keskkonnaõiguse alustalaks, sätestades alused nii tänastele kui tulevastele rahvusvahelistele lepingutele. Seega on kõige mõistlikum alustada üldise raamistiku määramist just sealt. Artiklid 194 ja 195 kehtestavad riikidele merereostuse vältimise, vähendamise ja kontrollimise meetmete kehtestamise kohustuse. Riigid peavad võtma meetmeid, et ennetada enda jurisdiktsiooni all toimuva tegevuse poolt põhjustatavaid reostuskahjusid teistele riikidele ja keskkonnale ning tagama meetmed, et nende tegevusest tulenevalt ei leviks reostus kaugemale aladest, kus nad lähtuvalt oma puutumatuses tegutsevad. Sellest tulenevalt peab lipuriik võtma ka kohutuse oma keskkonnaohtlikest vrakkidest tuleneda võiva reostuse eest ja rannikuriik peab tagama regulatsiooni ja meetmed enda jurisdiktsioonialal.

UNCLOS-i artikkel 195 seab riikidele kohustuse võtta ennetavaid meetmeid merereostuse vältimiseks, vähendamiseks ja kontrolliks, et oleks tagatud reostuse edasikandumine ja muutumine ühest liigist teiseks. UNCLOS-i põhimõtete printsiipaalsus tuleb välja ka konventsiooni artikkel 237, mille alusel peavad kõik keskkonna kaitsmist ja säilitamist reguleerivad konventsioonid olema kooskõlas UNCLOS-is sätestatuga. Riigid peavad võttes aluseks rahvusvahelist õigust kehtestama riigisisesele regulatsioonile, et ennetada, vähendada ja kontrollida merereostust.¹⁵⁰

¹⁵⁰ UNCLOS XII osa, 5 jagu, art 207 lg 1, art 208 lg 3, art 209 lg 2, art 210 § 1, art 211 lõiked 4, 5, 6, art 210 lõige 1.

Merereostust käsitleb ka regionaaltasandi kokkulepe Helsinki konventsioon¹⁵¹ kui ÜRO tasandil MARPOL¹⁵². Helsinki konventsiooni, mida peetakse oluliseks eelkõige seetõttu, et see arvestab oluliste keskkonnaõiguse aluspõhimõtetega nagu ettevaatusprintsipi, jätkusuutliku arengu ja mitmekesisusega.¹⁵³ MARPOL-iga kehtestatakse rahvusvahelised nõuded nii tahtliku eksploatatsiooni käigus tekkiva reostuse vältimisele kui likvideerimisele. Nii MARPOL kui Helsinki konventsioon on loodud UNCLOS tuules ja nende kajastavad UNCLOS põhimõtteid.

MARPOLI konventsioon tegeleb laevadelt pärineva reostusega, millest tulenevalt jääb tõenäoliselt vrakkidelt pärinev reostus selle regulatsiooni alt välja. Ka õiguseksperdid on juhtinud tähelepanu, et laevadelt pärineva reostuse korral on oluline teha vahet meresõiduga ja laevaõnnetusega kaasneval reostusel.¹⁵⁴ Svensson on toonud samuti välja, et MARPOLi alt jäävad välja laevad, mis on kaetud puutumatus klausliga, mis viitab täiendavalt MARPOLi regulatsiooni mitte laienemisele sõjalaevade ja sellest tulenevalt ka nende vrakkide osas.¹⁵⁵

Vastutus naftasaaduste poolt põhjustatud reostuse eest on rahvusvahelisel tasandil reguleeritud läbi erinevate konventsioonide: naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise rahvusvahelise fondi asutamise 1996. aasta konventsiooni¹⁵⁶ ja ka punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon¹⁵⁷. Tegemist on Eesti poolt ratifitseeritud ja jõustatud konventsioonidega, mis katavad uuemate juhtumite korral reostusest tekkinud reostuskahju, kui riik menetleb, dokumenteerib ja esitab nõuetekohaselt mere- ja rannikureostuse likvideerimisel tekkinud kulutused.¹⁵⁸ Vanemad laevavrakid, mis on tekkinud enam kui 50 aastat tagasi jäävad eelnevalt mainitud

¹⁵¹ Helsingi konventsioon on ennekõike Läänemere reostuse ennetamiseks, vältimiseks ja kontrolliks sõlmitud läänemere äärsete riikide leping, mis art 1 alusel kehtib Läänemere territooriumil. Konventsioonis tähistab Läänemerd koos Taani väinadega, mis on piiratud Skaw paralleeliga Skagerraki väinas põhjalaiusel 57o 44,43'. RT II 1995, 11, 57.

¹⁵² 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimisekonventsioon jõustus 02.10.1983. a . Eesti suhtes 16.03.1992. 1340 UNTS 61, RT II 2009, 19, 48.

¹⁵³ R.R. Churchill, A.V. Lowe, lk 336.

¹⁵⁴ I. Kaunis jt 2015, lk 224.

¹⁵⁵ S. Svensson, lk 8.

¹⁵⁶ Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni ja naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise rahvusvahelise fondi asutamise 1971. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokollidega ühinemise seadus. RT II 2004, 25, 103.

¹⁵⁷ Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsiooniga ühinemise seadus. 40 ILM 1493, RT II 2006, 14, 38.

¹⁵⁸ I. Kaunis jt, lk 232.

regulatsioonide alt paraku välja. Ka Nairobi konventsioon annab jõustumise järgselt rannikuriigile õiguse sisse nõuda kulutused uuemate vrakkide korral. Seega on hetkel vanemate vrakkide puhul tekkivad kulud omaniku puudumisel rahvusvahelise regulatsiooniga katmata. Siinkohal on oluline asjaolu, kui jõuliselt rannikuriik suudab tõendada laeva omaniku ja lipuriigi vastutust endale kuuluvalt vrakilt tuleneva reostuse korral rannikuriigile tekkinud kulude katmise osas.

UNCLOS seab artikliga 217 lipuriikidele kohustuse tagada, et nende laevad järgivad rahvusvahelisi nõudeid, standardeid ja XII osa alusel kehtestatud riigisiseseid õigusakte. Täiendavalt tuleneb UNCLOS-i artiklist 219 sadamariigile õiguse merereostuse ennetamiseks, mis tähendab seda, et riigil on õigus võtta laevade suhtes kasutusele meetmeid, mille puhul rahvusvaheliste standarditega kehtestatud nõuded ei taga meresõiduohutust ja seeläbi võivad tekkida oht ka merekeskkonnale. UNCLOS artikkel 221 jätab riikidele õiguse võtta vastavaid meetmeid, et kaitsta oma rannikut ja sellega seotud huve väljaspool oma territoriaalmered tuleneda võiva kahju korral. Lubatud on võtta laevaõnnetuse tagajärjel ja sellega seotud tegevusest tuleneva ohu korral vajalikke meetmeid. Viimane artikkel viitab kindlasti õigusele võimalike meetmete osas, et vältida kahjusid keskkonnaohtlikelt vrakkidelt.

Birnie on toonud välja, et rahvusvahelise regulatsioon ja koostöö on suunatud ennekõike merekeskkonnakaitse aspektile kui keskkonna kahjustamise eest vastutuse ja kohustuste kehtestamisele.¹⁵⁹ Autori arvates võib eelneva väitega nõustuda, kui vaadeldes UNCLOS-i artiklis 235 sätestatud, mis seab riikidele vastutuse, kui riigid ei täida rahvusvaheliselt õigusest tulenevaid kohustusi merekeskkonna kaitsmisel ja säilitamisel. Riik peab tagama enda jurisdiktsioonis merereostusest põhjustatud kahjude hüvitamise ja tegema koostööd rahvusvaheliste reeglite alusel kahjude hüvitamiseks.

HELCOM on 1996 aastal töötanud välja vrakkide temaatikast lähtuvalt ühe soovitusel,¹⁶⁰ millega nähakse ette vajalikud tegevused, mis osapooled peaksid tegema selleks, et laeva uppumise või teiste mereõnnetuste tulemusena tekkiva õli või ohtlike ainete reostuse korral oleks tagatud vajalikud meetmed. Antud soovitus ei anna ette standardeid ega sea ka väga konkreetseid nõudeid. Selle soovitusel alusel märgitakse vajadust tagada just riikide kahjude

¹⁵⁹ P. Birnie, A. Boyle, C. Redgwell. *International Law & the Environment*, 3rd edition, Redgwell, Catherine Oxford University Press Inc., New York, The United States, 2009 lk 382-384.

¹⁶⁰ HELCOM recommendation 17/12. Measures to abate pollution by oil and other harmful substances in case of grounding, collision, sinking of ship or other maritime casualty. 13.03.1996.

hüvitamise ja koostöö nõue kooskõlas UNCLOS art 235-ga. Nimelt tõstab soovitus üles vajaduse ühineda vara merepääste, tsiviilvastutuse, kui ka HNS konventsioonidega ja võtta tarvitusele rahvusvahelisest õigusest tulenevad õiguslikud meetmed, et tagada Helsingi konventsioonis lisa VI regulatsioonist 7 tulenev nõue. Nõude sisu seisneb selles, et riigil peab olema tegevusplaan tegutsemiseks ettenägematu reostuse korral. Regulatsiooni sättest tulenevalt peab igal kaldalähedasel üksusel selline riiklikul tasandil kinnitatud plaan olema. Plaan sisaldab informatsiooni häire- ja sidesüsteemide ning reostuse vastutoime korralduse kohta, samuti olemasoleva varustuse nimekirja ning mitmesugustel reostuse juhtudel rakendatavate meetmete kirjeldusi.

Hetkel on Eestis riiklik merereostustõrjeplaan,¹⁶¹ mis on käesoleval hetkel redigeerimisel. Riiklik merereostustõrjeplaan peaks nägema ette riiklike asutuste reageerimise, tegevuse ja koostöö erinevate mere- ja rannikureostusjuhtumite korral. Riiklik merereostustõrjeplaan on koostatud lähtuvalt Vabariigi Valitsuse 23.juuni 2002. aasta määrusest nr 237 „Otsingu- ja päästetöö, sealhulgas merereostuse avastamise ja likvideerimise kord Eesti merealal ning piiriveekogus“.¹⁶² Riigisiselt reguleerib olukorda veel ka Vabariigi Valitsuse 6.mai 2010 aasta määrusest nr 57 „Hädaolukorrast või hädaolukorra tekkimise vahetust ohust Siseministeriumi teavitamise kord“¹⁶³ ja 1. juulil 2010. aastal määrusest nr 92 „Avalikkuse hädaolukorra tekkimise vahetust ohust, hädaolukorrast ja hädaolukorra lahendamise teavitamise kord ning nõuded edastatavale teabele“¹⁶⁴ ning ulatusliku mere- või rannikureostusest põhjustatud hädaolukorra lahendamise plaan.¹⁶⁵

Hetkel käsitleb nii riiklik merereostustõrje plaan kui hädaolukordade lahendamise plaani mere- ja rannikureostusele suunatud osa suuresti naftasaadustest tuleneva reostuse korral toimuvat.

¹⁶¹Riiklik merereostustõrjeplaani on koostatud Siseministeriumi poolt 2007 aastal seoses konventsiooni „Naftareostuseks valmisoleku ning sellele reageerimise ja koostöö rahvusvahelise konventsiooniga ning ohtlikest ja kahjulikest ainetest põhjustatud reostusjuhtumiteks valmisoleku, nendele reageerimise ja koostöö protokolliga ühinemine“ eelnõu menetlusega. Konventsiooni protokollis artiklist 4 tuleneb protokolliosalise kehtestada oma riiklik süsteem, et viivitamata ja tõhusalt reageerida reostusjuhtumitele, mis hõlmab ka riikliku valmisoleku ja reageerimise situatsiooniplaani. Konventsiooniga ühinemise eelnõu võeti vastu VV 22.11.2007 istungil. Siseministeriumis kinnitati Riiklik Merereostustõrjeplaan ministri käskkirjaga 2008. a I kvartalis.

¹⁶² VV määrus 22. juuni. 2002 nr. 235, RT I, 11.09.2012, 12.

¹⁶³ VV määrus 6.mai. 2010 nr. 57 RT I 2010, 20, 105.

¹⁶⁴ VV määrus 01.10.2010 nr.92 .RT I 2010, 48, 297... RT I, 13.06.2013, 3, defineerib hetkel riigisisese õiguses ka ulatusliku mere ja rannikureostuse määrad, § 1 lg 8 p 2 ja 3.

¹⁶⁵ HÖLP tuleneb hädaolukorra seaduse (RT I 2009, 39, 262.. RT I, 17.12.2015, 36) § 7 ja kirjeldab ülevaatlikult üleriigilisel ning vajaduse korral regionaalsel ja kohaliku omavalitsuse tasandil hädaolukordasid, seda põhjustavaid ohtusid, tekkimise tõenäosust, tagajärgi ja muud teavet.

Rääkides vrakkidest, eriti II MS aegsetest, siis ilmneb nende võimalik oht plahvatusohtlikust laskemoonast ja võimalikest keemiarelvadest, mida hetkel riiklik reostustõrjeplaan ega ka HOLP ei kata, päris üheselt selge ei ole ka vrakkide käsitus eelnevalt mainitud dokumentide kontekstis lähtuvalt naftasaaduste sisaldusest, seda enam, et riiklik merereostustõrje plaan on hetkel muutmisel. Autori arvates on see kindlasti oluline, et oleks selge, kus ja kuidas vrakke puudutavat riiklikus reageerimist kajastavas dokumentatsioonis kajastatakse. Samuti on oluline see, et riigisisises regulatsioonis oleks piisavalt selgelt merekeskkonnakaitset ja säilitamist puudutavad meetmete osas, mida rannikuriigil on õigus võtta majandusvööndis, et tagada rahvusvahelisest regulatsioonist tulenev õigus.

HELCOM-i kontekstis on leitav rootslaste poolt koostatud analüüs, mis annab ülevaate Läänemere äärsete riikide praktikast ohtlike vrakkide osas. Analüüsist selgus, et keskkonnaohtlikkust vrakkide registreerimisel hindas ainult Soome, seitse riiki (sealhulgas Eesti) arvestasid ainult meresõiduohutuse aspekti ja Vene Föderatsiooni poolt infot selles küsimuses esitatud ei ole. Vanematelt vrakkidelt pärineva naftasaaduste reostuse likvideerimise kogemused oli sellel hetkel ainult Soomel.¹⁶⁶

Rahvusvahelisel tasandil toob Nairobi konventsioon selged nõuded teavitamisele, ohuolukorra ja laevavraki asukoha kindlaksmääramisele, vrakkide märgistamisele, eemaldamisele. Kehtestab õigused rannikuriigile tema suveräänsusest väljapoole jäävale ala ehk majandusvööndis. Kehtestamist leiavad ka rannikuriiki nõuete aegumistähtajad. Lisaks käsitleb konventsioon nõudeid laeva kohustuslikule kindlustusele.

Regulatsioon ei käsitle aga praktiliselt üldse kolmandaid osapooli ehk riike, kes ei ole vrakiga seotud omaniku ega asukoha kaudu, kuid kes võivad kannatada kahju keskkonnaohtliku vraki lekke tõttu. Konventsiooni üldpõhimõtetest tuleneb küll kohustus, et riigid peavad eelnevalt kirjeldatud juhtumite korral tegema koostööd (Nairobi konventsioon artikkel 2 lg 5), regulatsioon ei anna kolmanda osapoolena käsitletavale riigile otsest õigust tegutseda. Eelnevale analüüsile tuginedes on aga võimalik järeldada, et sellises olukorras on riigil õigus tugineda UNCLOS-e konventsiooni artiklile 221, mis annab tavaõigusele tuginedes riigile õiguse oma ranniku ja sellega seotud huvide kaitseks võtta tarvitusele meetmeid (UNCLOS artikkel 221, Nairobi konventsiooni artikkel 16). Selle sätte jõustamiseks on aga riigil vaja selget siseriikliku regulatsiooni.

¹⁶⁶ S.Svensson, lk 20.

Üldpõhimõtetest rääkides on oluline, et laevavraki eemaldamiseks võetavad meetmed tohib ellu viia ainult ohuolukorra likvideerimiseks. Konventsioon annab selge signaali, et ilma ohuolukorra tuvastamiseta ei ole rannikuriigil õigust sekkuda teise riigi, sealhulgas laeva lipuriigi huvidesse (Nairobi konventsiooni artikkel 3).

Riigisiselt leiame teatud regulatsiooni kilde lisaks eelpool mainitule ka MSOS-ist. MSOS 14. peatükk reguleerib laeva õnnetuste ja ohtlike juhtumite ohutusjuurdlust. Seaduse § 69 annab laevaõnnetuse mõiste, mille alusel on tegemist sündmusega, mille tagajärg võib muuhulgas olla laeva meresõidumaduste või sisevetel sõidumaduste kaotus (lõige 3) või ka keskkonnareostus (lõige 1 p 7). Sama paragrahvi lõige 2 täpsustab olukorra, mida ei loeta laevaõnnetuseks. Sinna loetellu kuulub ka lasti kaotust ja ka laeva kahjustust, mis ei põhjusta laeva meresõidumaduste või sisevetel sõidumaduste kaotust, kui lisaülevaatuse või volitatud klassifikatsiooniühingu inspekteerimise tulemusena ei peatata tunnistuste kehtivust.

MSOS klassifitseerib laevaõnnetused: väga raskeks, raskeks ja kergeks. Väga raskeks kvalifitseerub MSOS-is õnnetus, mis toob kaasa ulatusliku keskkonnakahju. Raskeks loetakse sündmust, mille tagajärjeks võib olla keskkonnakahjustus või laeva vigastused, mis nõuavad pukseerimist. Kergeks loetakse sündmust, mis ei kvalifitseeru laevaõnnetuseks, aga kus on vaja kasutusele võtta meetmed, et vältida kahju laevale, inimesele või keskkonnale.

Keskkonnakahju definitsiooni leiab keskkonnavastutuse seaduse §-st 2, mis ütleb, et tegemist on olulise ebasoodsa mõjuga elupaiga või liigi soodsa seisundile saavutamisele või säilitamisele, samuti oluline ebasoodne mõju kaitsealale, hoiualale, püsielupaigale, kaitstavale looduse üksikobjektile või oluline ebasoodne mõju merealale, pinna- või põhjaveele. Tegemist on tekitatud kahjuga. Ulatuslikku keskkonnakahju mõistet me õigusloomest ei leia, mis teeb sätte mõistmise veidi ebamääraseks. Ulatuslikku keskkonnakahju ei ole sisustanud ka riigikohus.

Eesti siseriiklik õigus-KMSK reguleerib uppunud vara ülestõstmist ja sätestab nõude, et vajadusel tuleb see keskkonnaohutuks muuta. Uppunud vara terminit sai analüüsitud juba esimeses peatükis. Regulatsioon näeb ette, et uppunud vara omanik on kohustatud sellest viivitamata teatama politseiasutusele, kes omakorda peab päeva jooksul edastama teate VTA-le (KMSK §110). Teavituses tuleb anda järgmist infot: a) uppunud vara omaniku nimi ja püsiv tegevuskoht; b) uppunud vara asukoht; c) uppunud vara suurus, tüüp ja konstruktsioon; d) uppunud vara kahjustuste olemus ja suurus; e) lasti liik, kogus ja ohtlikkus; f) pardal olevate naftasaaduste, sealhulgas punkrikütuse ja määrdeainete liik ja kogus.

Nairobi konventsioon artikkel 5 näeb ette vrakist teavitamise kohustuse, mille alusel peab laev, millega on vrakiga lõppeb õnnetus juhtunud või ka juhtumas andma rannikuriigile infot a) registreeritud omaniku ja tema tegevuskoha kohta b) vraki asukoht, c) vraki tüüp, suurus ja konstruktsioon, d) laeva kahjustuse iseloom ja vraki seisukord, e) veetava lasti iseloom ja kogus, f) pardal olevate naftasaaduste, sealhulgas punkrikütuste ja määrideõlide kogused ja iseloomu. Kui võrrelda riigisisese ja konventsiooni sätet, siis võib öelda, et tegemist on sisuliselt sama sõnastusega. Nairobi konventsioon seab aga täiendava nõude, et lisaks sellele infole, mis laeva omanik peab esitama on rannikuriigil vaja info saamise järgselt sellele teabele toetudes kindlaks määrata ohuolukord. Ohuolukorra hindamiseks on konventsioon seadnud nõude toetuda vähemalt viieteistkümnest kriteeriumist koosneva kogumi hindamisele (Nairobi konventsioon artikkel 6). Kriteeriumid on järgmised: vraki tüüp, suurus ja konstruktsioon, vee sügavus asjaomases piirkonnas, loodete amplituud ning piirkonda läbivad hoovused, hinnang eriti tundlikele merealadele, mereteede või liikluskoridoride lähedus, laevaliikluse tihedus ja sagedus, laevaliikluse liik, info lasti kohta, sadamarajatise haavatavus, valitsevad meteoroloogilised ja hüdrooloogilised tingimused, veelune topograafia, laevavraki kõrgus üle või allapoole veepinna, meres asuvad rajatised ja muud asjaolud, mis võiksid tingida vajaduse laevavrakk eemaldada (Nairobi konventsioon artikkel 5-6).

Riigisisest meil puudub selline ühtne regulatsioon vraki ohtlikkuse hindamiseks. Keskkonnainspeksioon¹⁶⁷ teostab küll merel toimuvate reostusjuhtumite korral modelleerimist, aga üheselt ei saa väita, et modelleerimine kataks kõik nõutavad kriteeriumid, seda enam et riigisisest regulatsioonist ei ilmne täpset kohustust ja selle sisu. Soomlased kasutavad ohuolukorra hindamiseks keskkonnaohtlikkuse hindamismetoodikat VRAKA.¹⁶⁸ Ka USA on välja töötanud analoogse metoodika,¹⁶⁹ mõlemad võtavad arvesse Nairobi konventsiooni artiklis nõutud kohustuslikke miinimum hindamiskriteeriumeid. Hindamiskriteeriumite seadmine on oluline ka laevavrakkide prioritseerimisel, mis aitab saada ülevaadet, milliste vrakkide hindamisega peaks lähitulevikus süvendatult ja eelisjärjekorras tegelema. Riskihindamise metoodika on vajalik juba Nairobi konventsiooni ratifitseerimise ühe

¹⁶⁷ Keskkonnajärelevalve seaduse alusel on KKI /../ eesmärgiks ennetada, selgitada välja ja tõrjuda oht ning kõrvaldada korrarikumine keskkonnakaitse valdkonnas (RT I 2001, 56, 337... RT I, 14.03.2014, 49, § 2), samas on ameti põhimääruses reostustõrje osas ilmselt siduvad järgmised ülesanded nagu keskkonda ohustavate avariitagajärgede likvideerimises koostöös teiste riigiasutuste ja kohalike omavalitsustega seaduses ja selle alusel sätestatud ulatuses ja korras ning hädaolukorra lahendamisel Keskkonnaministeeriumi kriisireguleerimisplaanis ette nähtud juhtudel ja ulatuses RTL 2008, 27, 403.. RT I, 04.07.2014, 23, § 7, p5 ja 6

¹⁶⁸ H. Landquist 2013, lk 30- 35.

¹⁶⁹ NOAA. Wreck Oil Removal Programm (WORP) 2009 Demonstration Project Overview. National Oceanic and Administration.

kriteeriumina, et olla võimelised kindlaks määrama vraki poolt loodavat ohuolukorda. Riigisisisel tuleb kaaluda VRAKA või analoogse keskkonnaohu hindamismetoodika kasutuselevõtu võimalusi.

Nagu eelnevalt selgus on vrakiga lõppenud õnnetusjuhtumi korral vaja rannikuriigil määrata ohuolukord, toetudes vähemalt konventsioonis toodud kriteeriumitele. Kriteeriumitena käsitletakse näiteks: vraki omadusi, õnnetuse piirkonnas olevaid looduslikke tingimusi, võimalikke laevaliikluskoridore ja -liiklustihedust, võimalikku mõju sadamarajatistele, tundlikele merepiirkondadele ja veel palju muud. Selgus ka see, et Nairobi konventsioon reguleerib ainult uuemaid vrakke, jättes fookusest välja täna juba olemasolevad vrakid, mis viitab sellele, et on oluline tegeleda ka juba olemasolevate vrakkide prioritseerimisega ning vrakkidega seotud riskide hindamismetoodika väljatöötamisega, mis on vajalik nii selleks, et tagada Nairobi konventsioon ratifitseerimise järgselt vrakkide ohuolukorra ja võimaliku mõju hinnang kui selleks, et osata hinnata olemasolevatest vrakkidest tuleneda võivad ohtu ja kavandada rahvusvahelise regulatsiooniga kooskõlas olevad meetmed riskide maandamiseks. Prioritseerimine on esimene etapp keskkonnaohtlike vrakkidega tegelemisel, kuna aitab saada selgust, kas on olemas võimalus ohuolukorraks. Riskide hindamismetoodika on vajalik, et anda vraki poolt loodavale ohuolukorrale juba täpne hinnang.¹⁷⁰

Juhul kui ohuolukord vajab kiiret tegutsemist, siis on Nairobi konventsioon kohaselt rannikuriigil õigus nõuetekohaste teavituskohustuste täitmisel ohu olukorda tekitav vrakk eemaldada kõige kiiremal ja praktilisemal viisil (Nairobi konventsioon artikkel 9 lõige 8). Eelnevale tuginedes saab öelda, et kuna ohuolukorra määratlemist ei ole täpsemalt KMSK reguleeritud ja ebaselge on ka vastutavate ametkondade pädevuse jaotus ohtlike vrakke puudutavates küsimustes, siis ei ole olemasoleva regulatsiooniga kindlasti ohuolukorra määramise kriteeriumid täidetud.

Lisaks on oluline välja tuua, et Nairobi konventsioon kasutab läbivalt mõistet „laevavraki eemaldamine“ – mille all peetakse silmas vraki poolt tekitatud ohu ärahoidmist, leevendamist või kõrvaldamist ükskõik millisel viisil (Nairobi konventsioon artikkel 1 lõige 7). Seega ei ole mõeldud ainult vraki eemaldamist, vaid selle all võib mõelda ka keskkonnaohtliku vraki korral ohutuks muutmist, näiteks läbi keskkonnaohtliku aine eemaldamise. Riigisiselt võrdlust tuues, kasutab KMSK 6. peatükis läbivalt sõnu „ ülestõstmise ja „ veekogust eemaldamine“, jättes mõisted sisustamata. Seega võib grammatilist tõlgendamist kasutades öelda, et silmas

¹⁷⁰ H. Landquist 2013, lk 20-25.

peetaksegi vraki veekogust välja tõstmist. Seaduse sätet järgides, ei piisa ainult vraki ohutuks muutmisest. Nairobi konventsioon lähtub põhimõttest, et rannikuriigi poolsed meetmed võivad ulatuda ainult nii kaugemale, mis on mõistlikult vajalik ohuolukorra lõpetamiseks (Nairobi konventsioon artikkel 2 lõige 3). Konventsioon lähtub proportsionaalsuspõhimõttest (Nairobi konventsioon artikkel 2 lõige 2).¹⁷¹ Kuigi võttes aluseks Volare vraki keskkonnaohu kõrvaldamist, siis just nii käituti. Volare vraki veealuste tööde käigus eemaldatud ohtlikud jäätmel, sealhulgas nafta ja vrakiosad utiliseeriti¹⁷² ja osaliselt jäeti vrakk oma asukohta meremärgiks. Samas kui aluseks võtta seaduse seletuskirja teksti, mis annab selge indikatsiooni, et seadusandja tahe on olnud ka visuaalse reostusena paistvate vrakkide eemaldamine,¹⁷³ siis võiks eeldada, et VTA eemaldab veest kõik vrakid. Samas on autorile teada, et kui Lohusalus asuva laevavraki eemaldamise küsimusega pöörduti VTA poole, siis oli üheks seisukohaks see, et VTA tegeleb laevasõidu ohutusega ja kuna vrakki selles osas ohtlikuks ei peetud, siis amet selle küsimusega täiendavalt ei tegelenud. Viimase asjaolu väljatoomist peab autor oluliseks just seetõttu, et see ilmestab seda, et hetkel kehtiv seadus ei anna ei ametkondadele, sihtrühmale ega teistele huvitatud isikutele selgust. Ja seadust tõlgendatakse suuresti läbi grammatilise tõlgendamise, arvestamata seda, mis on olnud seadusandja tahe.

Lisaks sätestab KMSK § 111, et VTA määrab, kooskõlastatult huvitatud ametkondadega, asjaolusid arvesse võttes kindlaks vara ülestõstmise tähtsaja ja teavitab sellest vara omanikku. Autor peab oluliseks siinkohal välja tuua, et huvilisi võib antud juhul palju olla, oluline oleks, et kaasatud oleksid need asutused, kellel on valdkonnas vastav pädevus. Seega vajab säte kindlasti korrigeerimist, et oleks ilmne, milliste ametiasutusega ja millistele õigustele tuginedes nõuded määratakse. Lisaks toob autor välja, et sättes kasutatakse sõnastust „asjaolusid arvesse võttes“, viimasest võib leida viite sellele, et on läbi viidud nõuetekohane ohuolukorra hindamine vastavalt Nairobi konventsiooni artiklile 6. Säte vajaks selles osas kindlasti täiendamist, et oleks võimalik üheselt aru saada, millistele kriteeriumitele toetudes on olukord hinnatud ohtu tekitavaks. Kuna hetkel ei ole viide teostatud ohuhinnangule ilmne, siis on

¹⁷¹ Keskkonnaõiguses räägitakse proportsionaalsusest eelkõige ettevaatusprintsipi ajendatult ja seda ennekõike siis, kui keskkonnameetmete rakendamine toimub seadusandliku või täitevvõimu poolt. Sellistel puhkudel on tegemist situatsiooniga, kus seadusandja peab üldjuhul järgima endale antud pädevuse piire ega tohi ületada talle antud volitusi.

¹⁷² Politsei ja Piirivalveamet, uudiste arhiiv 10.15.2015: kättesaadav [https://www.politsei.ee/et/pressile/uudiste-arhiiv/arhiiv.dot?selYear=2015&selMon=9\(08.04.2016\)](https://www.politsei.ee/et/pressile/uudiste-arhiiv/arhiiv.dot?selYear=2015&selMon=9(08.04.2016)).

¹⁷³ SE 656, § 112 /../ Võrreldes kehtiva sättega on täiendatud juhtude loetelu, mil ettekirjutust on võimalik teha, randa või kaldale uhutud ning osaliselt veest välja ulatava varaga, mille tulemuseks on nõ visuaalne reostus. Eesti rannikuvetes on mitmeid selliseid mahajäetud uppunud laevu, mida on võimalik eelnõu jõustumisel eemaldada./../.

võimalik sättest välja lugeda, et regulatsioon laieneb kõigile vrakkidele, kaasaarvatud neile, mis otsest ohtu ei avalda ja kuna antud peatüki sätted laienevad ka majandusvööndile, siis jääb ebaselgeks, millistele alustele toetudes VTA-l on õigus keelata ka majandusvööndis uppunud vara omanikupoolset ülesse tõstmist. Kuna erisust ei ole toodud ja ebaselge on ka ohuolukorra kindlaks määramine, siis puudub autori arvates selge õiguslik alus regulatsiooni jõustamiseks majandusvööndis. Siinkohal võiks tõstatada ka küsimuse, et kas ja millisel juhul teavitatakse t vrakiga lõppenud juhtumi korral MSOS § 71 alusel ohutusjuurdluse keskust. MSOS-is sätestab nimelt, et väga raske laevaõnnetuse ohutusjuurdluse korraldab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi struktuuriüksus Ohutusjuurdluse Keskus. Raske laevaõnnetuse korral otsustab Ohutusjuurdluse Keskus olenevalt laevaõnnetuse tagajärgedest ohutusjuurdluse korraldamise või selle korraldamise volitamise Veeteede Ametile. MSOS § 71 annaks justkui aluse eeldada, et Nairobi konventsioonis nõutud kriteeriumitele vastava ohuhinnangu viib läbi sootuks Ohutusjuurdluse keskus.

Nairobi konventsiooni artikkel 9 lõikega 5 näeb ette, et kui omanik on asunud juba laevavrakki eemaldama, siis on rannikuriigil õigus sekkuda üksnes juhul, kui on vaja tagada, et tegevus viiakse läbi viisil, mis tagab merekeskkonna ohutuse ja kaitse. KMSK-s § 111 lg 2 näeb ette, et uppunud vara omanik peab tarvitusele võtma meetmed keskkonnohu kõrvaldamiseks ja annab õiguse politseiasutusele võtta kasutusele vajalikke meetmeid, et välistada oht saastada keskkonda. Autori arvates võib öelda, et riigisiseses õiguses olev säte tagab Nairobi konventsioonist tuleneva pädeva riigiasutuse sekkumisõiguse, et tagada merekeskkonna ohutus ja kaitse. Sättes tuleks täpsustada ainult konventsiooniga kooskõllaliselt sekkumise ulatust.

Ohtlikest vrakkidest räägib tegelikult otseselt KMSK säte § 112, mis edastab kinnise loetelu, mida peetakse silmas peamiselt olukorrana, millal on VTA- kooskõllas Politseiasutusega õigus reageerida. Sätestades siin ka ohu inimese elule, tervisele ja ohule. Riigisiseses õiguses leiab olulise ohu definitsiooni korrakaitseadusest, kui ohu isiku tervisele, olulise väärtusega varalisele hüvele, keskkonnale /.../ ja kõrgendatud ohu, kui ohu isiku elule, kehalisele puutumatussele, füüsilisele vabadusele, suure väärtusega varalisele hüvele, suure keskkonnakahju tekkimisele. Paraku on suure keskkonnakahju puhul tegemist aga määratlemata mõistega, mida on keeruline piiritleda. KMSK täiendab viimast loetelu veel ka visuaalse reostusega, mida sai täpsemalt käsitletud töö alapunktis 2.1. Nairobi konventsiooni artikkel 2 näeb ette, et ohuolukorral vastu võetud meetmed peavad olema proportsionaalsed ja võetud meetmed ei tohi ületada ulatust, mis on mõistlikult vajalik vrakist tuleneva ohu eemaldamiseks kaugemale ei luba konventsioon rannikuriigil minna. KMSK näeb aga ette

vrahi ülestõstmise, mis eelnevalt koostöös politseiasutusega tehakse keskkonnaohustuks. Autor leiab, et keskkonnaohtlike vrakke puudutav regulatsioon vajab selles osas redigeerimist...

Kui uppunud vara omanik ei ole Veeteede Ameti ettekirjutuses määratud tähtaja jooksul vara üles tõstnud, on Veeteede Ametil õigus rakendada asendustäitmist või sunniraha. Nairobi näeb ka ette, et kui registreeritud omanik ei eemalda ettenähtud tähtaja jooksul vrakki või kui omanikku ei ole võimalik leida, siis on rannikuriigil õigus võtta tarvitusele meetmed vraki eemaldamiseks (Nairobi konventsioon artikkel 9).

KMSK § 112 sätestab, et VTA-l on õigus keelata uppunud vara omanikul vara ülestõstmise omaniku või tema poolt valitud ülestõstmistööde tegija vahenditega, kui uppunud vara asub merealas, mille kohta Eesti seadustikuga on kehtestatud erikord. Sellisel juhul korraldab VTA vara ülestõstmise vara omaniku arvel. Antud sätte sisu jääb autorile ebaselgeks, mida on mõeldud erikorra all. Sest Eesti riigisiseses õiguses ei ole kehtestatud vastavat erikorda. Erikorra kohta ei anna selgust ka seaduse seletuskiri.¹⁷⁴ Kui antud sätte all on mõeldud UNCLOS-i artikkel 211 lõikest 6 tulenevat erikorda, mida käsitlesime alapunktis 1.2.2, siis sellist erikorda autori teada ei ole. Eesti ei ole teinud IMO- le vastavasisulist taotlust. Samuti ei ole kehtestatud külgvööndi regulatsiooni. Ainuke eriregulatsioon, mis Eestil vrakkide suhtes on seotud parvlaev ESTONIA vrakiga¹⁷⁵ ja see ei kuulu antud sätte reguleerimisalasse, kuna ei asu Eesti vetes ega jurisdiktsioonis.

Ebaselgeks jääb autorile ka KMSK § 114 mõte, mis sätestab, et kui uppunud vara on üldkasutataval veeteel vahetult ohtlik laevaliiklusele, inimeste elule või tervisele või keskkonnale, peab uppunud vara omanik viivitamata korraldama uppunud vara ülestõstmise ja võtma tarvitusele meetmed ohu kõrvaldamiseks. Kui uppunud vara omanik ei täida kohustust oht viivitamata kõrvaldada, on Veeteede Ametil ja keskkonnaohu puhul politseiasutusel õigus rakendada asendustäitmist asendustäitmise ja sunniraha seaduses sätestatud korras. Säte on erinev KMSK § 112 esimesest lõikest peamiselt seetõttu, et § 114 kasutab sõnastust „vahetu oht“ ja „viivitamata kõrvaldada“. Nairobi konventsioon näeb ette, et ohuolukorra puhul on tegevus seotud riskihinnanguga. Autor on veendumusel, et § 114 lisatud täiendavad sõnad ei anna VTA-le suuremaid volitusi ja ei kata kindlasti Nairobi konventsiooni artikkel 6 alusel keskkonnaohu kindlaks tegemise nõuet, mis on kirjeldatud eelnevalt käesolevas peatükis.

¹⁷⁴ Samas.

¹⁷⁵ Eesti Vabariigi, Soome Vabariigi ja Rootsi Kuningriigi vahelise reisiparvlaeva "Estonia" käsitleva kokkuleppe ratifitseerimise seadus, RT II 1995, 21, 114.

Samuti ei defineeri säte otseselt ohtlikku vrakki, mistõttu jääb lõpuni selgusetuks, millal ja mille alusel VTA ikkagi reageerib ja kes määrab ohu.

KMSK § 117 sätestatud omaniku vastutus, mille alusel keeldumine uppunud või ülestõstetud varast ei vabasta selle omanikku kohustusest hüvitada Veeteede Ameti kulud ja kahjud juhtudel, mis on ette nähtud käesoleva koodeksi §-des 112, 113, 114 ja käesolevas paragrahvis. Konventsioon näeb ette, et rannikuriigil on õigus nõuda vraki asukoha määrimise, märgistamise ja eemaldamise kulude hüvitamist. Samas peab rannikuriik tegema kõik endast oleneva, et vrakk saaks nõuetekohaselt märgistatud (Nairobi konventsioon artikkel 8). Kui laevavrakk on tunnistatud ohuolukorda loovaks ja sellest on omanikku ja lipuriiki teavitatud, siis näeb konventsioon ette, et lipuriik või omanik peab esitama rannikuriigi pädevale asutusele tõendi konventsioonis nõutud kindlustuse kohta (Nairobi konventsioon artikkel 9). Selle sätte alusel on omanikul õigus sõlmida leping ka päästja või mõne teise isikuga ohuolukorda loova laevavraki eemaldamiseks. Hetkel on loodud riigisiseses õiguses küll alus kulutuste hüvitamishõude esitamiseks, aga millised need kulud on jääb sättest ebaselgeks.

Oluline on ka välja tuua, et konventsioon kohustab laeva omanikke, kelle laeva kogumahutavus on 300 GT või enam, sõlmima kindlustust või omama muud rahalist tagatist. Konventsiooni osapooleks oleval riigil tuleb luua vastav kord, kuidas seda kindlustuse kehtivust kinnitatakse. Näiteks laevale, mis on registreeritud Eestis,¹⁷⁶ väljastab kindlustuse kehtivuse osas tunnistuse. Eestis ei ole sellist õigust hetkel ühelegi asutusele antud. Laevadele, mis ei ole registreeritud konventsiooni osapooleks olevas riigis, võib tunnistuse väljastada ükskõik milline osalisriik. Selle nõude täitmiseks tuleb Eestil üle vaadata regulatsioon ja anda vastavad õigused pädevale ametiasutusele, sest vastavat kindlustustunnistuste väljastamine ei kuulu hetkel kellegi kompetentsi.

Selle alapeatüki kokkuvõtteks saab öelda, et hetkel kehtiv riigisisene õigus, mis reguleerib tegevusi keskkonnaohtlike vrakkidega ei vasta täies ulatuses Nairobi konventsiooni nõuetele ja autor jõudis antud peatükis järeldusele, et kuna keskkonnaohtu puudutav regulatsioon on väga üldsõnaline, siis jääb ebaselgeks see, kuidas täpselt ja kelle poolt toimub keskkonnaohu määratlemine. Millest tulenevalt võib öelda, et riigisisene õigus vajab Nairobi ratifitseerimiseks täiendamist, et vastata rahvusvahelise õiguse normidele. Samuti ei ilmne, et oleks kehtestatud laevavrakkide puhul väga selge regulatsioon ja kontroll lähtuvalt UNCLOS-i art 221, mis annab samuti rannikuriigile õiguse tegutseda ohu korral. Autor leiab, et selleks, et keskkonnaohtlike

¹⁷⁶ Pärast konventsiooni jõustumist peaks olema rakendatud ka Eesti suhtes.

laevavakkide korral saaks riik regulatsiooni probleemideta jõustada ka väljaspool territoriaalmerd, tuleks KMSK olev regulatsioon täpsustada läbi ohuolukorra määratlemise kriteeriumite, keskkonnaohtliku vraki märgistamise osas. Samuti vajab ülevaatamist vrakkide eelmaldamise sisu, et tagada rahvusvahelisest õigusest tuleb nõude proportsionaalsus vrakist tuleneva keskkonnaohu likvideerimise osas. Vaja on kehtestada ka täpsemad pädevussätted, et oleks selge, kes määrab kindlaks keskkonnaohu ja juhtumid, millal on rannikuriigil õigus piirduda omaniku teavitusega ja asuda ise keskkonnakahju likvideerima. Nairobi nõudega vastavuse tagamiseks tuleb täiendavalt kehtestada ka regulatsioon kindlustustunnistuste väljastamiseks, et tagada endale hilisem keskkonnareostusjuhtumite tagatis, kui omanik ei suuda kahjusid kanda. Antud regulatsiooni riigisisene ülevaatamine tähendab kindlasti nii MSOSi, KMSK kui ka Siseministeeriumi haldusalas olevate regulatsioonide täiendamist. Nende täpsustuste sisseviimisel saaks öelda, et riigisisene õigus on vastavuses rahvusvahelisele vrakke puudutavale keskkonnaõiguse regulatsioonile.

KOKKUVÕTE

Magistritöös uuris autor Eesti riigisisese vrakkidele kohalduva õiguse vastavust rahvusvahelisele õigusele. Osaliselt leidis kinnitamist autori poolt püsitatud hüpoteesi, et laevavrakke puudutav Eesti riigisisene õiguses ei järgi rahvusvahelises õiguse loogikat. Autor jõudis töö käigus järeldusele, et riigisisene õigus ei järgi täna merealadest tulenevat rahvusvahelise õiguse loogikat, millest tulenevalt on KMSK kehtestatud ulatuslikumad õigused kui seda tegelikult rahvusvaheline õigus lubab. Samuti jääb ebaselgeks kuidas riigisisene õigus tagab vrakkide korral lipuõigusest tulenevate õiguste ja kohustuste järgmise ning sõjalaevade kohta käivaid eriregulatsiooni täitmise.

Esimeses peatükis käsitles autor laevavraki mõistet ja selle sisu. Autor jõudis järeldusele, et laev muutub vrakiks läbi laevaõnnetuse, mille käigus toimub laeva konstruktsioonide täielik hävimine või kui laev on kaotanud laevaõnnetuse tõttu oma funktsionaalsuse ja sõidab seetõttu karile või upub ja seda ei kavatseta päästa. Nairobi konventsiooni kontekstist tulenevalt sai selgeks, et lisaks laevale saab vrakina käsitleda ka laevalt pärinevat uppunud merekonteinerit või palki, mis võib põhjustada ohtu meresõidule või –keskkonnale. Selle tulemusena jõudis autor järeldusele, et riigisisest õiguses olevat laevavrakkidele kohalduvat regulatsiooni on vaja täpsustada, et see Nairobi konventsiooni ratifitseerimise järgselt oleks tagatud kõik konventsiooniga kaetud juhtumid.

Täpsemalt sai kinnitust, et riigisiseses õiguses puudub rahvusvahelise õigusele vastav vraki ja keskkonnaohtliku vraki definitsioon. Autor leidis, et riigisiseses õiguses on küll regulatsioon uppunud vara ülestõstmiseks, mis muuhulgas käsitleb ka laevu ja nende riismeid, aga otseselt ei leia vraki ega täpsemalt ka keskkonnaohtliku vraki definitsiooni. Samuti leidis autor, et KMSK § 111 toodud „uppunud vara“ definitsioon on kitsam kui Nairobi konventsioonis sätestatu ja välistab tegelikult laevalt pärineva lasti või muu eseme näol merre kukkunud vara käsitlemise vrakina.

Sõjalaevade osas ilmnas, et selliste laevade vrakkidele laieneb lipuriigi suveräänsusklausel kui eristaatus. Üheselt on selge, et suveräänsusklausli eelduseks on tõendatud omandiõigus. Autor jõudis ka veendumusele, et kindlasti on lipuriigi suveräänsusklausel põhjendatud uuemate sõjalaevade vrakkide puhul, mis kannavad riigi jaoks olulist informatsiooni. Samas on ilmne, et suveräänsusklausel on rahvusvahelises õiguses pigem eeldatavaks tingimuseks, millega tuleb riigisisese regulatsiooni jõustamisel kindlasti arvestada. Töö käigus ilmnas, et Eesti riigisisene vrakke puudutav õigus (KMSK) ei reguleeri hetkel sõjalaevade kohta käivaid erisusi, millest

tulenevalt ei saa kinnitada, et sõjalaevade kohta kehtiv eriregulatsioon vastaks rahvusvahelises õiguses kehtivatele printsiipidele.

Teises peatükis selgitas autor välja, milline on rahvusvahelisest õigusest tulenev vrakkide kohta kehtiv õiguslik režiim, mille raame käsitles autor riikkondsuse ja vrakkide omandiõiguse regulatsiooni, samuti erinevatest merealadest tulenevat jurisdiktsiooni. Täiendavalt leidis antud peatükis käsitlemist ka rahvusvahelisest õigusest tulenevad vrakki suhtes kehtivad rannikuriigi ning lipuriigi õigused ja kohustused ning rannikuriigi õigus sekkuda vrakki korral merepäästeoperatsiooni.

Antud peatükis jõudis autor järeldusele, et lipuriigi õigus prevalveerib üldjuhul rannikuriigi õiguste ees ja laeva vrakistumine ei lõpeta selle riikkondsust. Riikkondsus saab lõppeda ainult läbi kindlatele kriteeriumitele vastava hülgamise.

Omandiõigust puudutavas alalõigus jõudis autor järeldusele, et vraki omandiõiguse küsimus vajaks riigisisese õiguses täpsustamist, kuna ei arvesta lipuriigiõigusega. Autor leidis, et see on hetkel kehtivas vrakke puudutavas rahvusvahelises praktikas laevalt vrakile ülekantav ja riikide poolt tunnustatud õiguslik alus, mida tuleks ka siseriikliku õiguse puhul arvestada. Lisaks jõudis autor antud peatükis järeldusele, et kui riiki, kelle lipu all laev hukkus enam ei eksisteeri, siis peaks olema laevavraki omanik lipuriigi õigusjärglane. Kui omaniku ei ole võimalik tuvastada, siis on võimalik, et omanikuks on rannikuriik. Viimane seisukoht on leitav ka MUKS vahendusel riigisisest õigusest, et kui kultuuriväärtusega vraki omanikku ei ole võimalik tuvastada on selle omanikuks riik. Keskkonnaohtlike vrakkide omandiõigus on aga paraku täpsemalt määratlemata ja selle õiguslikud alused tuleb tulenevad AÕS vallasasjade kohta kehtestatud sätetest.

Merealade regulatsiooni käsitlevast alapeatükist ilmnnes, et riigisiseses õiguses puudub eraldi territoriaalmere seadus, mis annaks riigi vajadusi arvestava ja UNCLOS-iga kooskõlas oleva territoriaalmere alas kehtiva selge regulatsiooni. Autor jõudis aga järeldusele, kui vrakk asub territoriaalmeres, siis on rannikuriigil, arvestades nii proportsionaalsus- kui saastaja maksab printsiipi, õigus võtta kasutusele kõik sobivad meetmed oma territooriumi kaitsmiseks. Hetkel saab öelda nii, et õigus tuleb rannikuriigi suveräänsusest õiguses oma territoriaalmerele.

Majandusvööndi osas on riigisisesele kehtestatud küll eraldi seadus, aga see on väga üldsõnaline ega anna edasi täpsustavat regulatsiooni, mida eriseadusest võiks eeldada. Sellele tuginedes ilmneb, et rannikuriigil on õigus kehtestada oma riigisiseste seadustega regulatsioon, et tagada

oma merekeskkonnakaitse. Samuti jõudis autor järeldusele, et kogu KMSK uppunud vara peatüki sätete rakendamine väljapoole territoriaalmerd on kaheldav, kuna nende ulatuse rahvusvahelisest õigusest tulenev alus jääb ebaselgeks. Ka keskkonnaohtlike vrakkide koha paelt on sätete jõustamine väljapoole territoriaalmerd kaheldav, kuna täpsustamata on keskkonnaohtu määratlemise kriteeriumid, samuti on avamata see, mida peetakse silmas KMSK uppunud vara eemaldamise all. Kuna eemaldamist mõistet ei ole regulatsioonis avatud, siis jääb võib öelda, et ülestõstmine ei pruugi olla alati ohtliku vraki puhul põhjendatud ega pruugi tagada merekeskkonna kaitset. Samuti jõudis autor järeldusele, et MUKS -i laiendamine majandusvööndile ei ole põhjendatud, kuna laiendamise õigusliku alusena on toetunud veeluse kultuuripärandi konventsiooni regulatsioonile, mis ei ole Eesti Vabariigi suhtes jõustunud ja puudub ka külgvööndi regulatsioon, mis annaks ulatuslikumad õigused.

Külgvööndi osas jõudis autor järeldusele, et külgvööndi regulatsiooni kehtestamine on vajalik, kuna annab laiemad õigused kehtestada paremini majandusvööndis keskkonnakaitselisi norme, sh vrakke puudutavat regulatsiooni, mida majandusvöönd üksi ei võimalda.

Antud peatükist jõudis autor ka järeldada, et riigisiseses õiguses ei ole täpsustatud vara merepääste tingimusi, millest tulenevalt on rannikuriigil õigus sekkuda vraki merepäästetöösse. Riigisisene õigus näeb ette, et omanik peab võtta tarvitusele meetmeid ja annab õigus sekkuda politseiasutusele keskkonnoahu korral, aga jätab lahtiseks sekkumise ulatuse. Samuti ilmnes, et päästeõigus on omanikul alati olemas ja seda ei saa talt keegi ära võtta. Kui merepääste operatsioon on alanud, siis omab Nairobi kontekstis rannikuriik õigust ainult juhul, kui ilmneb oht merekeskkonnale ja lõpeb koheselt siis, kui see oht on likvideeritud või kontrolli alla saadud. Antud peatükist võib järeldada, et KMSK annab politseiasutusele õiguse võtta kasutusele meetmeid keskkonnoahu likvideerimiseks (KMSK §111 lg 2), täpsustamata volituste ulatust.

Kolmandas peatükis käsitleb autor rahvusvahelisest õigusest tulenevat kohustusi keskkonnaohtlike vrakkide suhtes. Analüüsis keskkonnaohtlike vrakkidega seonduvat rahvusvahelist õigust ja võrreldes seda riigisisese õigusega, et välja selgitada võimalikud vastuolud ja ebakõlad. Antud peatükis võrdleb autor ka Nairobi konventsiooni sätteid riigisiseses õiguses oleva regulatsiooniga, et selgitada välja peamised kitsaskohad konventsiooni ratifitseerimisel.

Autor jõudis järeldusele, et Nairobi konventsiooni ratifitseerimisel tuleb üle vaadata kogu KMSK olev regulatsioon uppunud vara osas. Kindlasti on vaja selgitada välja pädev

ametiasutus ja kriteeriumid ohuolukorra määratlemiseks, regulatsiooni on vaja täpsustada keskkonnaohtliku vraki märgistamise osas. Ülevaatamist vajavad nii vrakkide likvideerimise kui ohtliku vraki ohutuse tagamise kriteeriumi sisu ja ulatus. Vaja on kehtestada pädevus ja vastutuse sätted ja täpsustav regulatsioon kindlustustunnistuste väljastamiseks, et tagada endale hilisem keskkonnareostusjuhtumite tagatis, kui omanik ei suuda kahjusid kanda. Keskkonnaohtlike vrakke puudutava regulatsiooni riigisisene täpsustamine tähendab kindlasti nii KMSK korrigeerimist.

Estonian national law of shipwrecks in accordance to international law

Summary

In the master's thesis the author has examined whether the Estonian law applicable to the wrecks comply with the international regulations. Author's hypothesis about today's Estonian national law does not follow the logic of international law of marine area and has established more extensive rights than allowed by international law was partly confirmed. It also remains unclear how the national law ensures following of the rights and obligations of the wreck's flag state and special regulations of warships.

The author finds that the vessel became the wreck through the maritime casualty, when the vessel is total loss in the physical sense, it may have been damaged so that it is either irreparable or not worth repairing. Also the stranded vessel, including any object that is or has been onboard such a ship or any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea and could be a danger for navigation or environment. Consequently, the author finds that Estonian law needs to be changed to cover the wreck definition which is given in the Nairobi Convention. It is necessary when the convention is in force in Estonia.

Videlicet, the author finds that national law does not consist the wreck and environmentally hazardous wreck definition according to the definition of the international law, Nairobi Convention. National law consists the regulation for sunken objects removal but not exactly definitions. The definition of sunken objects in Merchant Shipping Code § 111 is narrower than the definition in Nairobi convention enacts. Given to the context of the Nairobi Convention, it become clear that, in addition to the ship, also drowned marine containers and logs which originates from the ship and what can cause hazard to the shipping or environment are to be addressed as a wrecks.

The chapter of sunken warship, the author found that „sovereign immunity“ is border to the warship wrecks and other State vessels. The „Sovereign immunity“ needs that the owner asserts the right to the property. The author is ensure that the „sovereign immunity“ is well substantiated, when we talk about the new warships but not so clear the oldest one. It is evidenced that the International law assumes the Flag State sovereignty, when the cause is in the case of warship wreck. Reviewing the Estonian law is need to take into consideration the principle of „sovereign immunity“. In the course of work, it appeared that the Estonian national law concerning wrecks (KMSK) does not regulate the specifications relating to the warships at

the moment, consequently, cannot confirm that national regulation is in accordance to the valid principles of international law.

In the second chapter, the author focused to the regime of the wreck law. The author disserts the wreck connectivity with Flag State, the property regulation in wreck issues, also jurisdiction in different maritime zones, Coastal State and Flag State rights and obligations and Coastal State right to interfere in to the wreck salvage operation.

The Author comes to the conclusion that Flag States law prevails to the Coastal State law, in general and the issue that ship is ceased, the wreck does not change the right of Flag State. The right of Flag State can be finished only to the certain criteria's of abandonment. The sovereignty of vessels could resided in the Flag States that the Flag the vessel is flying at the time of its sinking.

In The sub- chapter of ownership, the author find out that the property regulation needs clarification, because there is not clear the connectivity with the Flag State rights. The International practice accept the Flag State right concerning vessels as well as wrecks. Additionally, if the country which flag the vessel was flying at the time it is sinking does not exist anymore, then have the right the legitimate government. If the ownership of wreck is not possible to identify then the Coastal Country has rights to the property. The last solution is also in national law, Heritage Conservation Act, which stated that: „Underwater monuments located in internal and transboundary water bodies, inland and territorial seas which do not have an owner or the owner of which cannot be established belong to the state“. The ownership regulation of environmentally hazardous wreck is not regulated in some special act and because of that is necessary to look into the movable property ownership part of Law of Property Act.

In the sub-chapter of maritime zone regime, the author comes to the conclusion that national law does not insist law of the Territorial Sea, which could give the clear regulation in that area. Author find out that if the wreck situated in territorial sea zone, then Coastal Sate have all rights to take measures for protecting its territory, necessary is to take account the proportional and polluter pays principles. The Coastal State right is coming to the sovereignty.

In national law has the special act for the exclusive economic zone (EEZ), but it does not give over the qualifying regulation, what the special law could offer. In the EEZ regime is possible to find that coastal state have the right to impose the regulation for protecting the maritime environment. The author came to conclusion that implementation of all provisions of the KMSK

chapter concerning sunk property is doubtful as its legal grounds based on international law remains unclear. It is also doubtful that implementation of the provisions outside of territorial waters would be possible concerning environmentally hazardous wrecks since criteria for defining the environmental hazard is not specified. It is also not clear what is meant by removal of sunken property in KMSK. It can be said that removing dangerous wreck is not always justified nor provide any protection to the marine environment as term of removal is not clearly stated in the regulations. Also, the author came to the conclusion that the extension of the MUKS to EEZ is not justified since on legal basis of extension is relied on regulation of Convention of Cultural Heritage. Which at the same time is not binding on the Republic of Estonia. Also we are missing contiguous zone regulation, which would give a more extensive rights.

Concerning contiguous zone the author came to conclusion that the imposition of regulation is necessary, as it gives wider rights to impose environmental protection standards in EEZ, including regulations concerning wrecks, which EEZ alone does not allow.

In the given chapter also came to the conclusion that conditions of maritime salvage of the property are not specified in the National law of which consequence the coastal State has the right to intervene in the salvage of the wreck. National law provides that the owner must take measures and gives police authorities the right to intervene in the event of an environmental risk, but leaves open the extent of the intervention. It also showed that owner's right for salvage is always there and cannot be taken away. If a maritime rescue operation is underway, then in the context of the Nairobi the coastal state has a right to interfere only when there is existing hazard to the environment and ends immediately when it is eliminated or under control. It may conclude that KMSK gives authority to the Police to take measures for eliminating environmental risk, without specifying the extent of the powers

In the third chapter, the author handles obligations under international law concerning environmentally hazardous wrecks. By analyzing the international law related to environmentally hazardous wrecks and comparing it to national law in order to identify possible inconsistencies and discrepancies. The author compares the provisions of the Nairobi Convention with national law, in order to identify the main bottlenecks in the ratification of the Convention.

The Author came to conclusion that entire regulation concerning sunk property in KMSK to be reviewed when ratifying Nairobi Convention. Certainly there is a need to clarify competent authority and criteria for defining hazardous situation. It is necessary to specify the regulation of labelling the environmentally hazardous wreck. Need to review content and scope of the criteria of safety assurance and or removal of the wrecks. It is necessary to lay down the competence and responsibility regulation of issuance insurance policies to ensure warranty in case the owner is not able to bear the costs. To specify the regulations concerning hazardous wrecks needs adjustment of KMSK.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. S. Baughen, Shipping Law. Sixth edition. Routledge. Great Britain 2015.
2. P. Birnie, A. Boyle, C. Redgwell. International Law & the Environment, 3rd edition, Redgwell, Catherine Oxford University Press Inc., New York, The United States, 2009.
3. R. R. Churchill, A. V. Low. The Law of the Sea. Manchester University Press 3rd ed 1999 the Law of the Sea”, in M. H. Nordquist (ed), United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, A Commentary, vol. 1. Center for Oceans Law and Policy, University of Virginia 1985.
4. T. Falkanger, H.J. Bull, L. Brautaset. Scandinavian maritime law The Norwegian perspective. 2nd ed. Universitetsforlaget 2004.
5. C. Forrest. An International Perspective on Sunken State Vessel as Underwater Cultural Heritage - Ocean Development & International Law 34/2003.
6. HELCOM, Expert Group on environmental risks of hazardous submerged objects. SUBMERGED 1-2014, Szczecin, Poland, 29-30 October 2014.
7. HELCOM. Chemical munitions dumped in the Baltic Sea. Baltic Sea Environment Proceedings nr 142, 2013.
8. A.L. Hollick, “U.S Oceans Policy: the Truman Proclamation” American Journal of International Law 17(1976): 23-35.
9. I. Kaunis, H. Lindpere, A. Lott. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande projekt. Majandus- ja Kommunikatsiooni-ministeeriumi riigihange Riigisekretäri 19.12.2014 käskkiri nr 42 „Toetuse andmine rakendusasutuse tegevusteks prioriteetse suuna 12 „Haldusvõimekus“ meetme 12.2 „Poliitika kujundamise kvaliteedi arendamine“ tulemuste saavutamiseks“ projekti raames. Tallinn: 2015.
10. K. Kepplerus. The Importance of Solving Legal Problems Regarding Wrecks- Risk Posed by Dangerous Wrecks in Swedish Waters. Public International Law, the Law of the Sea, Faculty of Law University of Lund 2010.
11. J. M. Kern. Wreck Removal and the Nairobi Convention—a Movement Toward a Unified Framework?- Frontiers in Marine Science 25.02.2016, lk 5. Arvutivõrgus: <http://journal.frontiersin.org/article/10.3389/fmars.2016.00011/full>. (30.04.2016).
12. H. Landquist. Method Development for Environmental Risk Assessment of Shipwrecks. Chalmers University of Technology. Gothenburg. Sweden: 2013.
13. L. Lauterpacht. Oppenheims` s International Law: A Treatise, London 1995.

14. V. Lepassalu. Läänemere reostamine mürkkemikaalidega. Eesti Entsüklopeediakirjastus 2006.
15. H. Lindpere, Kaasaegne rahvusvaheline mereõigus, kirjastus Ilo 2003.
16. J. Michel, T. Gilbert, J. Waldron, C. T. Blocksidge, D. Schmidt Etkin & R. Urban, 2005. Potentially polluting wrecks in marine waters. International oil spill conference.
17. Ü. Madise. et al (toim). Eesti Vabariigi põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2012.
18. R. Monfils et al, Sunken WWII shipwrecks of the Pacific and East Asia: The need for regional collaboration to address the potential marine pollution threat - Ocean & Coastal Management 49 (2006).
19. E. Svensson. Potential Shipwreck Pollution in the Baltic Sea. Overview of Work in the Baltic Sea States. Swedish Maritime Administration 2010. Arvutivõrgus: <http://sjofartsverket.se/upload/vrakutredning/Bil.2.%20Shipwreck%20Pollution%20Baltic%20Sea%20States%20ES%202010-12-15%20Final.pdf> (30.04.2016).
20. H. Tiberg. Wrecks and Wreckage in Swedish Waters - Scandinavian Studies in Law. Maritime and Transport Law, Bar Associations 46/2004.
21. V. Vadi. International law and the uncertain fate of military sunken vessels. In Conforti B, Ferrari Bravo L, Fracioni F, Ronzitti N, Sacerdoti G, Pavoni R, editors, Italian Yearbook of International Law . Vol. XIX. Brill. 2010. p. 253–277.
22. P. Varul. et al (toim). Asjaõigusseaduse I Kommenteeritud väljaanne. Tallinn: Juura 2014.
23. Muinsuskaitse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus 806 SE, algatatud 13.09.2010.
24. Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seadus 653 SE. Algatatud 11.01.2010.

KASUTATUD ÕIGUSAKTID JA KOHTULAHENDID

25. Tartu rahuleping. 11 LTS 29.
26. 1958 a. Genfi konventsioon mereõiguse konventsioon 450 UNTS 11.
27. Kaubandusliku meresõidukoodeks – RT 1991, 46, 577... RT I, 10.03.2016, 17.
28. Eesti Vabariigi põhiseadus - RT 1992, 26, 349... RT I, 15.05.2015, 2.
29. Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon. 1340 UNTS 61. 1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimisekonventsioon jõustus 02.10.1983. a . Eesti suhtes 16.03.1992, RT RT II 2009, 19, 48.

30. Asjaõigusseadus - RT I 1993, 39, 590... RT I, 30.06.2015, 41.
31. Merealapiiride seadus - RT 1993, 14, 217.
32. Majandusvööndi seadus - RT 1993, 7, 105... RT I, 12.07.2014, 94.
33. Eesti Vabariigi, Soome Vabariigi ja Rootsi Kuningriigi vahelise reisiparvlaeva "Estonia" käsitleva kokkuleppe ratifitseerimise seadus, RT II 1995, 21, 114.
34. Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon - RT II 1995, 11, 57.
35. Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel. RT II 2001, 22, 117.
36. HELCOM recommendation 17/12. Measures to abate pollution by oil and other harmful substances in case of grounding, collision, sinking of ship or other maritime casualty.13.03.1996.
37. Laeva asjaõigusseadus - RT I 1998, 30, 409
38. Convention on the protection of the underwater cultural Heritage. Paris 2001. UNTS.2562. I- 45694.
39. Vara merepääste 1989. aasta rahvusvaheline konventsioon 1966 UKTS 93, RT II 2001, 19, 102.
40. Tsiviilseadustiku üldosa seadus - RT I 2002, 35, 216... RT I, 12.03.2015, 106.
41. Muinsuskaitse seadus - RT I 2002, 27, 153... RT I, 23.03.2015, 128.
42. Meresõiduohutuse seadus - RT I 2002, 1, 1... RT I, 05.04.2016, 3.
43. Kaubandusliku meresõidu seadus. RT I 2002, 55, 345...RT I 2002, 55, 345.
44. Vabariigi Valitsuse määrus 22. juuni. 2002 nr. 235 - RT I, 11.09.2012, 12.
45. Naftareostusest põhjustatud kahju korral kehtiva tsiviilvastutuse 1969. aasta rahvusvahelise konventsiooni ja naftareostusest põhjustatud kahju kompenseerimise rahvusvahelise fondi asutamise 1971. aasta rahvusvahelise konventsiooni muutmise 1992. aasta protokollidega ühinemise seadus. RT II 2004, 25, 103..
46. Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni mereõiguse konventsioon. 1833 UNTS 3, RT II 2005, 16, 48.
47. Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvahelise konventsiooniga ühinemise seadus. 40 ILM 1493, RT II 2006, 14, 38.
48. International Convention on the Removal of Wrecks. 46 ILM 692. Vrakkide eemaldamise 2007. aasta rahvusvaheline Nairobi konventsioon. Nairobi 2007 on Eesti poolt allkirjastatud, aga ei ole riigisiselt ratifitseeritud. - RT II 2008, 4, 11.
49. 1969. a rahvusvahelisele konventsioonile naftareostuse sekkumise kohta avamerel. 1891 UNTS 51, RT II 2008, 24, 68.
50. Hädalukorra seaduse - RT I 2009, 39, 262.. RT I, 17.12.2015, 36.
51. Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsioon -RT II 2010, 14, 54.

52. Vabariigi Valitsuse määrus 6.mai. 2010 nr. 57 - RT I 2010, 20, 105.
53. Euroopa Liidu põhiõiguste harta 30.03.2010, EL T C83/389
54. Vabariigi Valitsuse määrus 01.10.2010 nr.92-RT I 2010, 48, 297... RT I, 13.06.2013, 3
55. Korrakaitseadus - RT I, 22.03.2011, 4... RT I, 23.03.2015, 207.
56. Majandustegevuse seadustiku üldosa seadus- RT I, 25.03.2011, 1... RT I, 19.03.2015.
57. Keskkonnaseadustiku üldosa seadus - RT I, 28.02.2011, 1... RT I, 23.03.2015, 106.
58. Veeseadus - RT I 1994, 40, 655... RT I, 06.01.2016, 14.
59. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni assamblee otsus A.982 (24).
60. I. C.J. Nort Sea Continental Self. Judgement. 1969.

MUUD MATERJALID

61. Carnival Corporation: The Costa Concordia Crisis Case A. Internetis:
<http://www.awpagesociety.com/wp-content/uploads/2013/03/Carnival-Corporation-Case-A-and-B.pdf>, lk6, 77 ja 22 (27.02.2016).
62. G. Eason, Wreck removal may cost owners dear despite convention coming into force. Loyds List 2014. Arvutivõrgus:
<http://www.lloydslist.com/ll/sector/regulation/article440329.ece>.
63. Eesti Veeteede Amet andmebaas:
<http://195.80.112.238:8080/HIS/Avalik?REQUEST=Main> (04.04.2016).
64. Finnish Environment Institute. Sunken Wreck Environmental Risk Assessment A BONUS INNOVATION Project, REPORT ON WRECK CLASSIFICATION, POTENTIAL FOR OIL POLLUTION, 2015, lk 8. Register on leitav:
http://register.muinas.ee/?menuID=en_wreckregistry&page=1&_nocache=1408705748
 (04.04.2016).
65. HELCOM. Chemical munitions dumped in the Baltic Sea. Baltic Sea Environment Proceedings nr 142, 2013S. Potapov. Riigikontrolli peakontrolõri otsus jaanuar. 1995. a. nr 3-11.
66. International oil pollution compensation fund. INCIDENTS INVOLVING THE IOPC FUNDS – 1992 FUND. ALFA 1, IOPC/APR13/3/9CONCORDIA.
67. Keskkonnaministeerium. Mereõiguse kodifitseerimise lähteülesande kooskõlastamine 26.10.2015. Arvutivõrgus:
http://www.just.ee/sites/www.just.ee/files/keskkonnaministeeriumi_arvamus.pdf
 (21.01.2016)
68. NOAA. Wreck Oil Removal Programm (WORP) 2009 Demonstration Project Overview. National Oceanic and Administration.

69. Uppunud Kaubalaev VOLARE/ ALTA vraki keskkonnaohtlikkuse uuring. Tallinn 2014.
Arvutivõrgus:
http://www.envir.ee/sites/default/files/uppunud_kaubalaev_volarealta_vraki_keskkonnaohtlikkuse_uuring.pdf.(30.04.2016).
70. Politsei ja Piirivalveamet, uudiste arhiiv 10.15.2015: kättesaadav
<https://www.politsei.ee/et/pressile/uudiste-arhiiv/arhiiv.dot?selYear=2015&selMon=9>(08.04.2016).
71. S. Potapov. Riigikontrolli peakontrolöri otsus jaanuar. 1995. a. nr 3-11.
72. Riiklik merereostustõrje plaan 2008. Arvutivõrgus:
www.siseministeerium.ee/public/riiklik_reostus_12012007.pdf (11.11.2015).
73. K. Roováli - Briti allveelaeva taasleidmise lugu. Postimees 14.10.2013.
74. Rahvusvahelise Mereorganisatsioon- www.imo.ee.

KASUTATUD LÜHENDID

AOS	Asjaõigusseadus
GT	kogukaal, inglise keeles: gross tonnage
HELCOM	Helsingi Komisjon
HNS	Ohtlikud ained, inglise keeles: <i>hazardous noxious substances</i>
IMO	Rahvusvahelise mereorganisatsiooni, inglise keeles: <i>International Maritime Organization</i>
KMSK	Kaubandusliku meresõidu koodeks
KMSS	Kaubandusliku meresõidu seadus
KorS	Korrakaitse seadus
LAÕS	Laeva asjaõigusseadus
MARPOL	1978. aasta protokolliga muudetud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon, inglise keeles: <i>International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978</i>
MUKS	Muinsuskaitse seadus
MS	Maailmasõda
MSOS	Meresõiduohutuse seadus
MsüS	Majandustegevuse seadustiku üldosa seadus
Nairobi konventsioon	Nairobi rahvusvahelise laevavrakkide eemaldamise konventsiooni. Inglise keeles: <i>Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks</i>
NSVL	Nõukogude Sotsialistlike Vabariikide Liit
TsÜS	Tsiviilseadustiku üldosa seadus
UNCLOS	Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Mereõiguse konventsioon, inglise keeles: <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>

ÜRO	Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, inglise keeles: <i>United Nations Organization</i>
VTA	Veeteede Amet

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, **Triin Vokk**

(sünnikuupäev: 24.11.1981)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

Eesti riigisisese laevavrakkidele kohalduva õiguse vastavus rahvusvahelisele õigusele, mille juhendaja on **dr.iur. Urmas Volens**

1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas

digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, **02. mail 2016.**