

EESTI SADAMATE LIIT

Reg. Nr. 80002220 Adress: Tallinn 15051, Sadama t.25

RIIGIKOGU MAJANDUSKOMISJON

07. oktoober 2010.a. nr. 3-10/10

Seaduseelnõu 653 SE „Meresõiduohutuse seaduse ja sellega seonduvate seaduste muutmise seaduse muudatusettepanekud.

Eesti Sadamate Liidu 19. aprilli 2010 kirjas nr. 2-04/10 tehtud ettepanekute kohta on MKM eelnõu algatajana andnud oma seisukoha. Sadamate Liidu liikmesorganisatsioonid on neid analüüsinud ning leiame, et Liidu ettepanekutele antud mittetoetavate vastuväidete juriidilised keerdkäigud tekitavad pigem ebaselgust. Sadamate Liit püüab käesolevaga anda Majanduskomisjoni liikmetele lihtsal ja arusaadaval kujul teavet oma ettepaneku sisu kohta. Tuletame meelde, et tegime ettepaneku kustutada eelnõu §146, millega soovitakse muuta Sadamaseaduse § 4 lõiget 8. Nimetatud säte laiendaks sadama pidaja kohustusi väljapoole Vabariigi Valitsuse poolt sadamale eraldatud veela ja nimelt nn. „sadamasisseõidutee“.

Selgitasime varem, et Sadamaseadus ja ka Meresõiduohutuse seadus määratleb piisavalt täpselt sadama ala, milleks on sadama maa-ala ja veela (akvatoorium). Nende alade seos sadamateenuste osutamisega ning nende taotlemise ja eraldamise protseduur on õiguslikult arusaadavalt reguleeritud. Tegemist on aladega, mida sadama pidaja kasutab sadamateenuste osutamiseks ja laevaliikluse korraldamiseks ning omab neil seoses sellega seaduslikke kohustusi ja vastutust.

Mõiste „sadamasisseõidutee“ on ebamäärane ja ei ole eelnõus õiguslikult määratletav. Seega nõndanimetatud „sadamasisseõidutee“ ei saa olla sadama pidaja vastutusel olev mereala.

Paigutame meie selgitused tabelivormi.

Tabel 1

SADAMA AKVATOORIUM

SADAMA SISSEÕIDUTEETEE

Protseduur	Reguleeritud seaduses	Reguleeritud seaduseelnõus
Geograafiline piiritus ja suuruse määramine	reguleeritud täpsete koordinaatidega	Reguleerimata ja ei ole võimalik
Taotlemise protseduur	reguleeritud	Reguleerimata
Taotluse menetluse protseduur	reguleeritud	Reguleerimata
Eraldamise otsustamise protseduur	reguleeritud	Reguleerimata
Sadamale pandud õigused ja kohustused	reguleeritud	Reguleeritud peamiselt kohustustena
Riiklik järelevalve	reguleeritud	Reguleerimata. Võib oletada vaid kohustuste järgi

Muutmise protseduur	reguleeritud	Reguleerimata
Tühistamise protseduur	reguleeritud	Reguleerimata

Tabelis toodud võrdluse mõte seisneb selles, et sadama pidajale ei saa panna kohustusi veealale väljaspoole sadama akvatooriumit, mille õiguslik regulatsioon on puudulik. Sadama pidajale ei saa panna kohustusi veealal, mis seni oli reguleeritud seaduses kui üldkasutatav veeala vaid ebamäärase sõnastusega, et see veeala teenindab valdavalt konkreetsesse sadamasse sisenevaid laevu.

Pöörame tähelepanu ka sellele, et nõndanimetatud „sadama sissesõidutee“ asub üldkasutataval veealal, millel navigeerimise eest võtab riik laevandusettevõtjalt tuletornitasu ja navigatsioonitasu. Saades laevaliikluse tasusid on normaalne, et riik kulutab sellel veealal ohutu laevaliikluse tagamiseks (ka navigatsioonimärgistus) oma eelarvevahendeid.

Eelnõu algataja vastuväite kohaselt võtab riik tasusid vaid kuni sissesõiduteeni või akvatooriumini. Sadamate Liit on teadlik riiklike tasude süsteemist ning saame kindlalt väita, et riiklikud navigatsioonitasu ja tuletornitasu võetakse laevadelt mitte läbisõidetud teekonna eest vaid laeva suuruselt ehk kogumahutavuselt (GT). Seega riiklik tasu ei vähene sissesõidutee kehtestamisest ja selle ulatusest merele vaid jääb samaks. Kui sadam peaks sissesõidutee kehtestamisega seotud kulude katteks suurendama sadamatasu, nagu oletab eelnõu algataja, siis suureneb Eesti vetes laevatamiskulu. Sadamad reeglina seda teha ei saa.

Paigaldame meie selgituse tabelivormi.

Tabel 2

Laevatamistasu liik	Tariifi alus sadama kasutamisel	Kellele laekub
Tuletornitasu	Laeva GT ehk laeva suurusnäitaja, mitte läbitud tee pikkus Eesti vetes. Iga Eesti sadamat külastava laeva eest.	Riigikassa
Navigatsioonitasu	Laeva GT ehk laeva suurusnäitaja, mitte läbitud tee pikkus Eesti vetes. Iga Eesti sadamat külastava laeva eest.	Riigikassa
Lootsitasu (AS Eesti Loots)	Laeva GT ja läbitud tee Eesti vetes, sealhulgas ka sadama veealal kuni kaini.	AS Eesti Loots ja sealt riigi dividendid
Sadama tonnaazitasu	Laeva GT, sadama akvatooriumi ja infrastruktuuri kasutamise eest.	Sadama pidaja

Eelnõu algataja väidab, et nn.sissesõiduteed on Eesti õiguses rakendatud juba pikka aega. Sissesõidutee regulatsiooni väljajätmine oleks senikehtinud õigusliku korra oluline muutmine ilma selgete põhjenduste ja mõjuanalüüsita. Väljajätmine tekitaks õiguslikku segadust.

Sadamate Liit viis oma liikmete seas läbi uuringu, mis kajastub järgnevas tabelis :

Tabel 3

Sadam	Sissesõidutee olemasolu	Kohustused väljaspool akvatooriumit e. sadama sissesõiduteel
AS Tallinna Sadam	ei	ei
Kunda sadam	ei	ei
Pärnu sadam	ei	ei
Sillamäe sadam	ei	Paigaldatud üks ujumärk omal initsiatiivil väljapoole akvatooriumit.
Miiduranna sadam	ei	ei
Lehtma sadam	ei	ei
Bekkeri-Meeruse sadamad	ei	ei
Saarte Liinid AS	ei	ei Samas Veeteede Ameti soov üle anda 44 ujumärki.

Tabelis toodud teabest selgub, et nn. sadama sissesõidutee väidetavalt pikaajaline oluline õiguslik kord ei ole vajalik. Selle väljajätmine ei tekitaks õiguslikku segadust vaid vastupidi loob selguse, mida tõendavad ka eespooltoodud tabelid.

AS Saarte Liinid on viimastel aastatel renoveerinud palju sadamaid ning sellega on kaasnenud ka navigatsioonimärkide rohkus (tabel 3 viimane veerg). Tõenäoliselt tekitab see suurt koormust ka Veeteede Ameti eelarvele. Usume, et seda küsimust on võimalik lahendada ka ilma paljudele ebamäärasust tekitavate seadussäteteta.

Eelnõu algataja väidab, et sissesõidutee väljajätmine tekitab riigile suuri kulusid. Väidetavalt kaasneks riigile kohustus vastavalt sadamapidajate soovidele „määratlemata hulga sadamate uute sissesõiduteede süvendamiseks ja nende hooldamiseks“.

Sellel kartusel puudub alus. Sadama pidajal ei ole ju õiguslikku alust soovida või nõuda ja riigil kohustus soovi alusel süvendada ja hooldada kulukaid veeteid. Pigem on Sadamate Liit seda meelt, et sadamate projektides osaleb riik majandusliku otstarbekuse korral, sest ka riik saab sadamate arengu kaudu kasu (muuhulgas tabel 2).

Lugupidamisega

Viktor Palmet
Tegevdirektor