

TTÜ EESTI MEREAKADEEMIA

Merendusteaduskond

Meretranspordi juhtimise õppetool

Eero Naaber

**EESTI LAEVANDUSSEKTORI KONKURENTSIVÕIME
TUGEVDAMINE**

Magistritöö

Juhendaja: MSc. Marek Rauk

TALLINN 2014

Deklareerin, et olen koostanud käesoleva lõpu(diplomi)töö iseseisvalt ning selle alusel ei ole varem taotletud akadeemilist kraadi ega diplomit. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud.

"....."..... 20..... a.

Autor

/allkiri ja kuupäev/

Õpperühm:

Töö vastab kehtivatele nõuetele.

"...."..... 20..... a.

Juhendaja.....

/allkiri ja kuupäev/

Kaitmisele lubatud:

"...."..... 20..... a.

.....

Kaitstud hindede:

.....

"...."..... 20..... a.

.....

Summary

Strengthening of the Estonian Shipping Sector

Eero Naaber

Key words: shipping, ships, taxation, flag, state aid, seafarer, insurance, ship's register, restructuring, Estonian Maritime Administration, classification society, foreign ship managers, domestic ship managers.

This Master thesis is written in Estonian and consists of 21166 words in main part, six tables and six drawings. 10 formulas and 82 sources were used.

The thesis is actuated from the fact that although Estonia has very good potential to be a successful maritime country it has not taken effect due to various reasons.

1. Ship registers are not working effectively. Process of registering the ship in Estonian register is too bureaucratic and time consuming.
2. Absence of tax incentive to seafarer's income tax.
3. Absence of tax incentive to seafarer's social security tax.
4. Difficulties on employing the foreign seafarer on an Estonian ship.

All the reasons stated above creates the combination which proves to be highly impractical for the ship manager to register ships under Estonian flag. By virtue of today's conditions effected by Estonian flag, the ship manager would not survive in global competition with the ships flying other flags.

As per the knowledge of the author, there has been at least two Master thesis's written about the problems and difficulties facing the ships under Estonian flag:

- 1) "Problems in International Seafaring under the Estonian Flag" by Marek Rauk;
- 2) "The Analyses of Shipping-related State Aid Measures in Estonia and Change of Taxation Regulations as One of Means to Improve the Situation" by Elina Dmitrijeva.

Those thesis's have come to the conclusion that changes in above-mentioned four points are necessary. Author agrees to the conclusions in those thesis's. However, benefit from the changes, as proposed, would have been noticeable in several years' time, perhaps in as long as 10 years' time. At the same time it is well known that all recent governments have been reluctant to accept any kind of changes in tax legislation unless they see immediate increase in state's income. This thesis raises a hypothesis, whether it is possible to strengthen the Estonian shipping sector (more merchant ships under Estonian flag and more shipping companies present in Estonia), to satisfy seafarers' and shipping industry's expectations by lowering taxation levels and at the same time to increase the state's tax income both in short and long term.

Actuality of the work is clear as Estonia is today in the situation where there are no internationally trading merchant ships under Estonian flag anymore. Thesis is introducing a novel approach where interested parties are not only requesting tax incentive but offering at the same time the increase in state's tax revenue. In other words: from the state's view, the investment into project is not needed and therefore it stands out clearly from the majority of all the other projects, which always require an initial investment and only after project proves to be successful, start producing the profit. Since no investment is needed, there will also be no loss in instance the project fails.

In the author's opinion the task was accomplished and solution has been offered. The solution is beneficial to all parties involved: state, ship managers and seafarers and is comprised of following:

- 1) Reorganizing the Estonian Ship Registries in order to open it up to the foreign ship managers and ship owners and thereby increasing the state revenue on ship registry fees.
- 2) Lowering the taxes of seafarers on board Estonian ships to the level it becomes acceptable to the ship managers and employment on Estonian ship becomes attractive for seafarers.

Sisukord

Summary.....	3
Sisukord.....	5
SISSEJUHATUS.....	7
1. VALDKONNA HETKEOLUKORRA KIRJELDUS.....	12
1.1. Eesti laevaregistrite ja laevandussektori hetkeolukord.....	12
1.2. Euroopa ja kolmandate riikide laevanduse hetkeolukord.....	15
1.3. Lippude regionaalne jaotus.....	18
1.4. Laevaregistreid kontrollivad huvid.....	19
1.5. Probleem ja metoodika.....	20
1.5.1. Kvalitatiivsed uurimismeetodid.....	21
1.5.2. Valim.....	22
1.6. Laevaregistrite võrdlev analüüs.....	23
1.7. Euroopa Komisjoni ja Eesti vaade meretranspordi tähtsusele.....	34
1.8. Euroopa riigiabi olemus ja areng läbi aastate.....	38
2. EESTI LAEVAREGISTRI ÜMBERKORRALDUS.....	42
2.1. Ümberkorralduse eesmärk ja kasu.....	42
2.2. Aspektid, mida arvestada laevaregistrite ümberkorraldamisel.....	45
2.3. Tänapäevased probleemid meremeeste maksustamisel.....	47
2.3.1. Tulumaks.....	47
2.3.2. Töötuskindlustus ja töötutoetus.....	48
2.3.3. Sotsiaalkindlustus.....	50
2.3.4. Vanadushüvitise analüüs ja arvutus.....	53
2.4. Uus laevaregistrite mudel.....	64
2.4.1. I laevaregister, ehk suletud register.....	65
2.4.2. II laevaregister, ehk avatud register.....	66
3. ÜMBERKORRALDUSE MÕJU JA RISKID EESTI LIPULE JA RIIGILE.....	69
3.1. Veeteede Ameti töö korraldus peale reorganiseerimist.....	69
3.1. Auditite läbiviimise korraldus ja kulud.....	71
3.2. Mõju Eesti lipule.....	73
3.3. Miks just Eesti lipp sobiks välismaistele reederitele.....	76
3.4. Võimalikud rahalised riskid ja nende maandamise võimalused.....	77

3.4.1. Laeva kinnipidamine.....	78
3.4.2. Laevaõnnetused	78
3.4.3. Piraatlus. Laeva kaaperdamine ja/või laevapere pantvangi võtmine lunaraha saamise eesmärgil.....	79
3.5. Laeva kindlustused	87
3.6. Laevaregistrite ümberkorraldamiseks vajalikud seadusemuudatused	89
3.7. SWOT analüüs.....	90
KOKKUVÕTE	93
KASUTATUD KIRJANDUS	98
Lisa 1.	107
Lisa 2.	113
Lisa 3.	121
Lisa 4.	122
Laevapere liikmete kuupalgad.....	122

SISSEJUHATUS

Laevandus on vajalik majandusharu nii maailmale tervikuna, Euroopale kui ka Eestile. Laevanduse tähtsust iseloomustab fakt, et 90% maailma kaubavahetusest teostatakse laevade abil¹. Euroopa väliskaubandusest liigub samuti 90% laevade abil. Aastas laaditakse ja lossitakse Euroopa sadamates 3,7 miljardit tonni kaupu. See tähendab, et laevandus on mahu järgselt Euroopa kõige tähtsam transpordiliik. Geograafilistel ja ajaloolistel põhjustel ning tulenevalt üha suuremast globaliseerumisest, jääb meretransport ka tulevikus kõige tähtsamaks transpordiliigiks Euroopas².

Laevandus on oma olemuselt äärmiselt globaalne majandusharu. Selle tõttu peab iga reeder arvestama, et ta ei konkureeri vaid enda riigi või majandusühenduse, nt Euroopa Majandusühenduse (EMÜ) territooriumil asetsevate laevandusettevõtetega, vaid igal ajahetkel ka kogu maailma laevandusettevõtetega. Sellest tulenevalt on konkurentsipüsimiseks vaja reederil jälgida konkurentide tegevust üle terve maailma ja valida enda laevade lipuriigiks kõige optimaalsem riik. Optimaalsem ei tähenda siinjuures mitte ainult kuluefektiivsust, vaid ka laevaregistri kvaliteeti.

Riikidele on omakorda kasulik omada laevu enda lipu all. Laev on meremajanduse süda, kõik laevandusega seotud teenused kujunevad ümber laeva. Laevade olemasolu annab seega tõe ka teiste sektoriga seotud majandusharude kasvuks.

Üldjuhul on nn mugavuslipu registrid³ tänaseks päevaks tõstnud oma laevaregistrite kvaliteedi väga kõrgele tasemele ja konkureerivad edukalt vanade nn kvaliteetregistritega. Samas on nad suutnud säilitada põhjused, miks ka varem laevu mugavuslippude alla registreeriti: kuluefektiivsuse ning kiire ja efektiivse klienditeeninduse nii laevade registreerimise kui ka järelvalve osas. See tähendab, et vanad kvaliteetregistrid tõrjutakse turult välja ning mugavuslipu registrid kindlustavad järjest enam enda juhtpositsiooni.

¹ International Maritime Organization - The Role and Importance of International Shipping.

² European Maritime Safety Agency web page.

³ Ametiühingute poolt kasutatud termin sildistamiseks laevaregistreid, mis nende hinnangul ei taga piisavalt head tehnilist taset laevadel ning sotsiaalset kaitset meremeestele.

Selle vältimiseks on Euroopa Komisjon välja töötanud suunised riigiabi lubamiseks laevandusele: C(2004)43 – „Ühenduse suunised meretranspordi riigiabile“⁴. Nimetatud suunis lubab ühenduse riikidel toetada laevandussektorit läbi maksuvähenduste. Kriteeriumiks on seejuures, et riigid ei tohi ettevõtetele peale maksta – maksude vähendamine on lubatud vaid kuni nullprotsendise maksumäärani.

Autorile teadaolevalt on vähemalt kaks eelnevat magistritööd toonud välja Eesti laevanduse kitsaskohad:

- 1) Marek Rauk: „Rahvusvahelise meresõidu probleemid Eesti lipu all“;
- 2) Elina Dmitrijeva: „Eesti riiklike laevanduse toetusmeetmete analüüs ja maksupoliitika muutmine kui üks olukorra parandamise meetmetest“.

Mõlemad magistrandid on jõudnud järeldusele, et Eesti laevaregistrid ei ole konkurentsivõimelised, nad on toonud välja ka põhjused: kõrge laevandusettevõtete maksustamine võrreldes teiste riikidega, laevapere liikmete rahvusele ja palkamisele seatud piirangud ning Eesti laevaregistrite töökorralduse ebaefektiivsus.

Laevanduse arendamiseks oleks vaja need põhjused kõrvaldada. Suurim takistus on siiani olnud valitsuskoalitsiooni soovimatus teha kestav maksuerisus laevapere liikmete sotsiaal – ja tulumaksuga maksustamisel. Isegi kui on olemas mõistmine, et pikas perspektiivis on laevanduse soodustamine riigi tuludele kasulik, ei ole ükski valitsev koalitsioon soovinud kaotada maksutulu lühikeses perspektiivis. Mõned aastad tagasi, kui Eestil veel oli kaubalaevu, oleks maksusoodustused tähendanud maksutulu vähenemist. Tähendaks ju see, et valitsusel oleks vähem raha oma lubaduste elluviimiseks, ehk selle võrra oleksid nad ebapopulaarsemad. Potentsiaalne tulude kasv pikas perspektiivis ei pruugi olla hetkel valitsevale koalitsioonile nii oluline, sest see kasv tuleks alles aastate pärast, mil nemad ei pruugi enam valitsuses olla.

Magistritöö teemakäsitlemise uudsus seisneb järgmises: varasemate magistritööde raames on välja jõutud põhjusteni, mis takistavad Eesti laevanduse arengut, on pakutud välja lahendusi, mis rahuldaks küll laevandusringkondi (meremehed ja reederid), kuid ei rahulda riiki, kes ei soovi eeltoodud põhjustel viia sisse maksuvähendusi. Käesolev magistritöö arendab teemat

⁴ Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport.

edasi ja püüab jõuda lahenduseni, mis oleks vastuvõetav mõlemale nimetatud osapoolele ning ka riigile. Autor keskendub ennekõike maksunduse teemale, kuna laevapere liikmete palkamisele seatud piirangute kaotamist ja laevaregistrite töö efektiivsemaks muutmist on Marek Rauk-i poolt magistritöös piisava põhjalikkusega käsitletud⁵. Käesolevas magistritöös käsitletakse esmajoones Eesti rahvusvahelist sõitu tegeva kaubalaevastiku olukorda, reisi(liini)laevandus ei ole Eestis hetkel väga halvas olukorras, kuna neile kehtivad teised sektorisisised konkureerimispiirangud: ametiühingud nõuavad, et laevad kannaksid ühe liini osalisriigi lippu. Näiteks Soome – Eesti liinil on valikuks kas Soome või Eesti lipp. Eesti lipp reisilaevadel on täna veel konkurentsivõimelisem, kui Soome lipp.

Käesoleva magistritöö algatanud probleem on järgmine – laevandusringkondade ja riigi soovid on oma olemuselt vastandlikud, kas on võimalik leida kompromiss, mis rahuldaks mõlemaid pooli?

Magistritöö eesmärgiks on leida lahendus ülalnimetatud probleemile, pakkudes Eesti laevandussektori tugevdamiseks välja konkreetne laevaregistrite reorganiseerimise kava, mis hõlmaks eelduste loomist Eesti laevanduse arenguks ning rahuldaks ühtlasi riigi soovi mitte kaotada maksutulu lühikeses ega ka pikas perspektiivis. Ideaalis soovib autor jõuda lahenduseni, kus laevandusringkondade soovid oleksid täidetud, kuid riigi tulud isegi kasvaksid nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis.

Eelnevast tulenevalt püstitas autor järgmised hüpoteesid:

- 1) Eesti Laevaregistri tänane ülesehitus ei vasta konkurentsisisituatsioonile maailmas;
- 2) Laevandusringkondade soovid maksuvähenduste osas peavad olema täidetud;
- 3) Riigi maksutulu peab säilima või kasvama nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis;
- 4) Riigi rahalised riskid ei tohi laevade arvu kasvust tingituna suurened;

Käesoleva magistritöö uuringu objektiks on Eesti, Euroopa ja kolmandate riikide laevaregistrite võrdlus ning nende baasilt, arvestades ka Eesti eripära (nt ettevõtete tulumaksuvabastus reinvesteeringutavalt kasumilt), uue laevaregistri mudeli loomine, valdkonda reguleerivate seadusandlike aktide muutmiseks soovitude andmine ning mõju ja riskide hindamine. Autor hindab erinevate maade laevaregistrite edukust laevade arvu kasvatamisel,

⁵ Rauk, M. 2011. Rahvusvahelise meresõidu probleemid Eesti lipu all. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool.

eristab edukad ja väheedukad laevaregistrid ning püüab leida nende juures ühiseid omadusi, mis tingivad registri atraktiivsuse reederite silmis. Lõpuks kujundab autor edukate laevaregistrite ühiste omaduste baasil oma seisukoha, milline võiks olla Eesti Laevaregistri tulevane ülesehitus ning seadusemuudatused, et ka Eesti Laevaregister muutuks globaalsel skaalal edukaks laevaregistriks ning Eesti laevanduse kaldasektorile loodaks alus säilimiseks ja arenemiseks.

Autor kasutas magistritöös kvalitatiivseid uurimismeetodeid, tuginedes empiirilistele andmetele ja nende võrdlevale analüüsile, jõudes lõpuks järelduste ja ettepanekute tegemiseni. Uuringutes ja järelduste tegemisel arvestas autor Eesti eripära ning lähtus põhimõttest, et Eesti ei peaks valima ühe riigi süsteemi ja seda kopeerima, vaid peab looma omaenda süsteemi, arvestades teiste riikide vigu ja õnnestumisi enda laevandussektori arendamisel. Iga riik on jõudnud oma tänase laevaregistri ülesehituseni erinevaid teid pidi ja lähtekoht on neil olnud nii ajaliselt kui ka mõõtmetelt erinev.

Magistritöö esimeses osas analüüsib autor Eesti, Euroopa ja muu maailma laevaregistrite hetkeolukorda ning eristab edukad laevaregistrid ja väheedukad laevaregistrid. Edukuse kriteeriumiks on seejuures registris olevate laevade arvu ja kandevõime järjepidev kasv võrreldes teiste laevaregistritega. Samuti tutvustab autor laevade lipustamise tendentse globaalses laevanduses ning võtab kokku laevandusele suunatud Euroopa Liidu riigiabi olemuse. Autor seletab lahti ka avatud ja suletud laevaregistrite kontseptsiooni.

Teises osas kirjeldab autor Eesti laevaregistrite ümberkorralduse eesmärgid ja eesmärkide saavutamise abinõusid ning pakub välja Eesti laevaregistri uue mudeli. Autor analüüsib ka erinevaid meremeeste maksustamisega seotud aspekte ning pakub välja meremeeste maksustamise uue mudeli ja toetab ettepanekut arvutustega.

Kolmandas osas hindab autor ümberkorralduse võimalikke riske ja mõju Eesti riigile. Autor kirjeldab võimalikke riske, millega laevandus igapäevaselt kokku puutub ning analüüsib, kas laevade arvu suurenemise tõttu võib osa laevade haldamisest tulenevaid riske jääda riigi kanda. Ka hindab autor ümberkorralduse mõju Eesti lipule, ehk kas avatud registri teenust pakkudes võidakse hakata Eestit käsitlema nn mugavuslipumaana. Autor toob välja argumentid, miks just Eesti lipp sobib välismaistele reederitele ning kas Veeteede Ameti töö

maht suureneb hüppeliselt tänu suurenevale laevade arvule. Lisaks peatub autor lühidalt peamistel seadusemuudatustel, mis on vajalikud ümberkorralduse õnnestumiseks.

Kokkuvõttes pakub magistritöö välja praktilise lahenduse, mis stimuleeriks Eesti laevandust ning rahuldaks riigi, kodumaiste ja välismaiste reederite ning meremeeste vajadusi.

28. märtsil 2014a. loodi Majandus – ja Kommunikatsiooniministeriumis töögrupp arutamaks Eesti laevaregistrite reorganiseerimist ning soodustuste loomist laevandussektorile. Autor on selle töögrupi liige, kuid magistritöö oli põhiosas valminud enne töögrupi kokkukutsumist ning kajastab vaid autori isiklikke seisukohti.

Autor on töötanud 6 aastat tekiohviterina kaubalaevadel, 4 aastat välismaal laevandusettevõttes ning magistritöö kirjutamise ajal töötab autor Veeteede Ametis laevade järelvalve vaneminspektorina. Senine töökogemus annab autorile hea baasi hindamaks Eesti laevanduse olukorda nii meremeeste, eraettevõtete kui ka riigi vaatevinklist ning soovitada ümberkorraldusi, mis rahuldaksid kõigi osapoolte huve ning tugevdaksid Eesti laevanduse konkurentsivõimet.

Siinjuures soovibki autor tänada kõiki endise ja praegusi kolleege, kes on andnud väärtuslikku tagasisidet ning soovitanud erinevaid allikaid informatsiooni hankimiseks. Eriline tänu kuulub siinjuures juhendajale Marek Rauk-ile.

Lõpetuseks soovib autor tänada oma perekonda, kelle toetava suhtumiseta ei oleks antud magistritöö realiseerunud.

1. VALDKONNA HETKEOLUKORRA KIRJELDUS

Järgnevas peatükis analüüsib autor Eesti ja Euroopa laevaregistrite ning laevandussektori hetkeolukorda ning võrdleb neid kolmandate riikide laevaregistrite ja laevandussektori olukorraga. Autor selgitab ühtlasi Euroopas lubatud riigiabi olemust merendusele ning Euroopa Komisjoni ja Eesti riigi vaadet merendusele. Soovides tuua oma lipu alla rohkem laevu, peab Eesti mõistma ka tänast lippude regionaalset jaotust ja laevaregistreid kontrollivaid huvisid. Neid tutvustab autor punktides 1.3 ja 1.4.

1.1. Eesti laevaregistrite ja laevandussektori hetkeolukord

Eesti lipu all sõitvate kaubalaevade arv on viimasel kümnendil olnud väga väike ja langustrendis. Kui 2003 aastal sõitis Eesti lipu all 11 rahvusvahelises sõidus olevat kaubalaeva, siis 2014 aastaks on arv kukkunud kahele (500GT ja suuremad). Viimane pidevas rahvusvahelises sõidus olev kaubalaev Kalana lahkus Eesti lipu alt 16. aprillil 2014a. Nüüd on järgi jäänud vaid naftatanker/punkrilaev Ristna, kogumahutavusega 2804⁶. Ristna on küll sertifitseeritud rahvusvahelise sõidu tarvis, kuid sõidab üldjuhul Eesti vetes, vaid paar korda aastas käib laev Lätis või Peterburis. Teine laev, mis on sertifitseeritud rahvusvahelise sõidu jaoks ja seda sõitu ka teeb, on jäämurdja-varustuslaev Botnica. Samas ei saa teda siiski siinkohal arvestada, kuna Botnicale on tagatud riiklik jäämurdmise leping 20. detsembrist kuni 20. aprillini igal aastal, sõltumata sellest, kas ta jääd murrab või mitte. See tähendab, et talle on alati tagatud sissetulev rahavoog ja seega on ta oluliselt paremal konkurentsipositsioonil kui teised kaubalaevad, kes peavad vabal turul konkureerima. Muutust laevade arvus ei ole toonud ka alates 2007. aastast kehtiv Ettevõtluse Arendamise Sihtasutuse (EAS) meede – laevapere liikmete sotsiaalmaksu tagastamise süsteem⁷. Kuigi iga meede, mis toetab laevandust, on tervitatav, on antud meetmel mitu puudust, seda nii riigi kui ka reederite jaoks. Esiteks on tegu sotsiaalmaksu tagastamise meetmega, mitte

⁶ Allikas: Eesti Laevaregister.

⁷ Eesti Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus. Laevandustoetuse programm.

sotsiaalmaksust vabastamisega. See tähendab, et reeder peab kõigepealt maksma laevapere liikmete pealt sotsiaalmaksu täies mahus ning seejärel taotlema selle tagastamist. Sotsiaalmaksu tagastamist saab taotleda vaid kord aastas, mis tähendab, et reeder sisuliselt deponeerib oma raha aastaks ning kaotab selle tõttu raha aastase inflatsiooni võrra. Kui tegu on suurte summadega, siis on kulu arvestatav. Samuti ei saa ta selle aja jooksul oma raha kasutada. Teine puudus reederi jaoks on, et tagastuse taotlemine on väga bürookraatlik ja töömahukas. Tagastust saab taotleda vaid perioodi kohta, kui laev viibis merel, ehk reeder peab pidama täpset arvestust laeva merepäevade ja sadama – ning seisupäevade suhtes. Laias laastus, arvestades tegelikku sadamas ja merel viibimise aega, saab reeder laevapere liikmete eest makstud sotsiaalmaksu tagasi 70 - 80% ulatuses⁸. Kolmas puudus seisneb selles, et kuigi antud meede kehtib alates 2007. aastast, on meede ühekordne ja kinnitatakse igal aastal uuesti, mis tähendab, et reederitel ei ole kindlust meetme jätkumise suhtes. Nii on ettevõtjal võimatu oma tegevust planeerida. Riigi jaoks seisneb meetme puudus selles, et laevapere liikmete pensione arvestatakse kogu tasutud sotsiaalmaksu pealt, arvesse võtmata tagasimakset. See viib olukorrani, kus laevapere liige panustab pensionisüsteemi 20 - 30% ulatuses üldisest sotsiaalmaksumäärast, kuid pensionile jäädes saab tagasi 100% ulatuses, ehk kokkuvõttes kannab riik kahju. Eeltoodu näitab ilmekalt, et antud meede ei ole lõpuni läbi mõeldud. On loodud bürookraatlik mehhanism, mis ei sobi reederitele, tekitab lisakulu riigile ning nagu laevade arvu jätkuv vähenemine näitab, ei täida ka oma eesmärki.

Sotsiaalmaksu tagastamise meede üksinda ei suuda ka kunagi laevu Eesti lipu alla tuua. Laevade arvu suurendamiseks Eesti laevaregistris, tuleb analüüsida probleemi komplekselt, hinnata mida konkurendid (teised riigid) teevad ning vastavalt ka läheneda Eesti seadusandluse ning laevaregistri ümberkorraldamisel. Edukad laevaregistrid on vähendanud laevapere liikmete sotsiaal – ja tulumaksu nullini ning ei ole kehtestanud piiranguid laevapere liikmete rahvuste osas. Eesti seadusandlus nõuab täna kapteni kodakondsuseks Euroopa Liidu või Euroopa Majandusühenduse riikide kodakondsust ning kõigi teiste laevapere liikmete suhtes, kes tulevad väljastpoolt nimetatud ühendusi, kehtib elamisloa nõue, mida on sisuliselt võimatu nii kiiresti hankida, kui meresõidus vaja läheb. Samuti on edukate laevaregistritega riigid teinud laevade registreerimise kiireks ja reederile võimalikult mugavaks, mida ei saa täna öelda Eesti Laevaregistri kohta, kus registreerimiseks vajalike paberdokumentidega tuleb käia Veeteede Ameti ja kohtu vahet ning registreerimisprotsessi jooksul nõutakse dokumente,

⁸ Rauk, M. 2011. Rahvusvahelise meresõidu probleemid Eesti lipu all. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool. Lk. 53-54.

mis iseenesest ei ole laeva registreerimiseks vajalikud, nt raadioluba ja notariaalselt tõestatud laevasertifikaadid.

Oluline on tähele panna, et laevad ja laevandus ei ole iseenesest kadunud – Eesti reederid opereerivad jätkuvalt 63 kaubalaevaga, kuid need on registreeritud teiste riikide registrites⁹. Seegi näitab ilmekalt, et Eesti laevaregistrid ei ole globaalses mastaabis konkurentsivõimelised. Võrreldes ka lähipiirkonna riikidega (Norra - 597 kaubalaeva, Taani – 372 kaubalaeva, Soome – 102 kaubalaeva, Holland – 744 kaubalaeva¹⁰), on Eesti lipu olukord äärmiselt kehv.

Veeteede Ameti meremeeste registri andmetel on töötamise õigust omavate kehtivate dokumentidega meremeeste arv, seisuga 25. märts 2014, järgmine:

- 1) juhtivkoosseis, koos kohaliku rannasõidu spetsialistidega – 3400 meremeest;
- 2) reakoosseis – 3400 meremeest;
- 3) teenindav personal – 3300 inimest;
- 4) kokku – 10100 inimest.

Töötajate koguarv, kelle eest on tasunud sotsiaalmaksu veetranspordi ettevõtteid, on 2009. aasta seisuga 3341 töötajat¹¹. See number katab kõik Eesti lipu all sõitvad laevad. Arvestades aastatel 2009 – 2011 toimunud majanduskriisi ja hilisemat taastumist, usub autor, et see number ei ole tänaseks oluliselt muutunud. Kehtivate dokumentidega meremeeste koguarvust maha arvates selle numbriga, saame välisriikide lippude all seilavate meremeeste arvuks 6759. Meremehena töötamise õigust tõendavate dokumentide kehtivusaeg on maksimaalselt viis aastat ja arvestades, et kõik meremehed, kellel on kehtivad dokumendid, ei pruugi aktiivselt merd sõita, ning ümardades numbrit, hindab autor välisriikide lippude all sõitvate meremeeste koguarvuks 6000.

Maailma laevastikus on puudu 13 000 ohvitseri¹² ja see loobki olukorra, kus täna ei ole Eestis merehariduse omandanud spetsialistidel tööpuudust seni, kuni nad merd soovivad sõita.

⁹ Luure Keskagentuuri (Central Intelligence Agency, CIA) fact book.

¹⁰ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Kaubanduse ja Arengu Konverentsi (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD) database. Vaata lisa 1 ja lisa 2.

¹¹ Majandus – ja Kommunikatsiooniministeerium. Eesti Merenduspoliitika 2011 – 2020. Merenduse arengukava. Lk. 14.

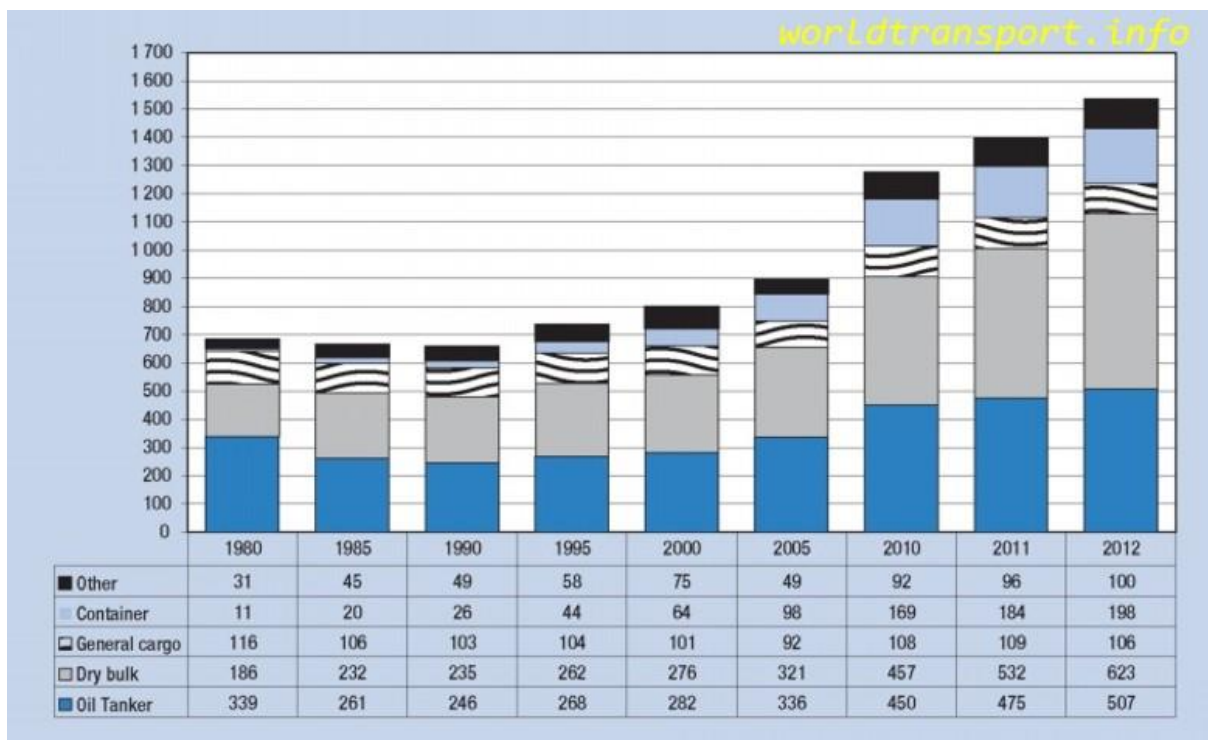
¹² Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation (BIMCO/ISF) Manpower Update 2010.

Töökoha leidmise probleem tekib neil siis, kui nad soovivad merelt lahkuda ja alustada tööd kaldal. Kuna Eestis on laevandussektor väga väike, eriti just kaubalaevade haldusega tegelevate ettevõtete osas, on neil kaks valikut: kas kolida koos perega välismaale ja alustada tööd sealse laevandusettevõttes või jääda Eestisse ja õppida uus eriala. Mõlemal juhul kaob Eesti merendussektori jaoks vajalik kõrgelt haritud ja kogemustega merendusspetsialist. Samas, kui meremehel oleks võimalus asuda tööle Eesti laevandusettevõttes kaldal, laekuks riigile tema töötasult makse (töökohad laevanduses on üldjuhul kõrgelt tasustatud) ning meremehel endal oleks võimalik saada kogemust kaldastruktuurides töötamisel, mis omakorda võimaldaks tal hiljem luua enda ettevõtte. See loomulikult suurendaks veelgi Eesti laevandussektorit ning looks juurde töökohti. Tänapäeval ei ole enam võimalik luua laevandusettevõtet vaid meresõidukogemusega. Rahvusvahelised regulatsioonid on täna väga mahukad ja igat laevadega seotud aspekti hõlmavad. Ilma neid tundmata ei ole võimalik laeva hallata. Väga tähtis on ka laevade haldamise praktiline oskus, erinevates maades tuleb probleemile läheneda erinevalt, näiteks Aafrikas ei saa probleeme lahendada vaid konventsioonile viidates. Teisest küljest on Eestil olemas potentsiaal oma laevanduse konkurentsivõimet oluliselt tugevdada. Potentsiaali loovad just needsamad 10100 meremeest, kellest paljud sooviksid laevu haldavates kaldaettevõtetes töötada.

Kokkuvõtvalt; Eesti on oma naabritest laevandus – ja merendussektori arendamisel maha jäänud. Hoolimata sellest, on meil tänasel päeval veel olemas potentsiaal trend ümber pöörata ja muutuda nii Euroopa kui ka maailma kontekstis arvestatavaks mereriigiks.

1.2. Euroopa ja kolmandate riikide laevanduse hetkeolukord

Nagu eelmises punktis osundatud, on Lääne-Euroopa riigid oma laevandussektori arendamisel Eestiga võrreldes tunduvalt kaugemale jõudnud. Sellest hoolimata ei ole globaalses kontekstis Euroopa laevanduse olukord eriti kiita. Seda näitab ennekõike laevade arvu stabiliseerumine või vähenemine võrreldes eelnevate aastatega, samas kui kolmandate riikide laevade arv näitab tugevat kasvutendentsi. Arvestama peab siinjuures ka seda, et maailma laevastik kasvab pidevalt – vt joonis 1. Riigid, kelle laevastik seisab samal tasemel, on seega kasvavate laevaregistritega võrreldes tagasiminekus.



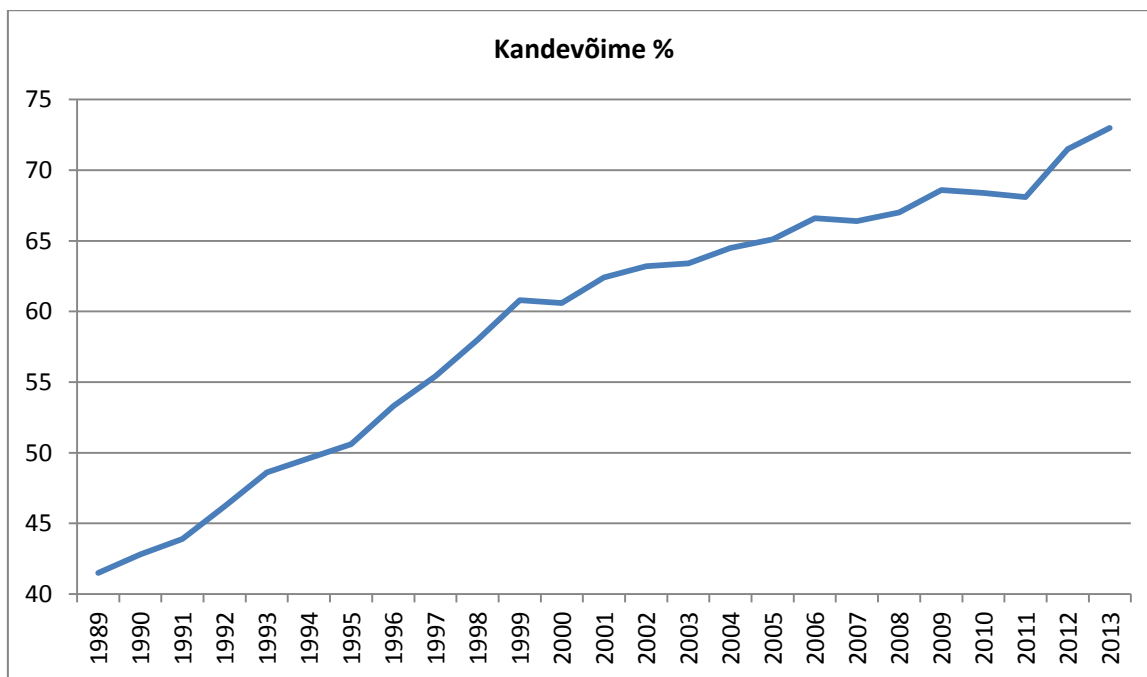
Joonis 1. Maailma laevastiku kasv aastatel 1980 – 2012. Kandevoime, miljonites tonnides.

Allikas: www.worldtransport.info

Lisas 1 ja lisas 2 toodud andmestikku analüüsid on selgelt näha, et laevade arv Euroopa laevaregistrites kas kahaneb või on parimal juhul stagneerunud. Samas on mitmed kolmandate riikide laevaregistrid suutnud enda laevastikku olulisel määral kasvatada. Juhul, kui laevade arv Euroopa laevaregistrites jätkab kahanemist, on tõenäoline, et täna veel tugev Euroopa laevanduse kaldasektor hakkab samuti ümber paiknema riikidesse, kus laevandusele on loodud soodsamad tingimused. Nagu iga teine ettevõtja, otsib ka reeder võimalusi enda kulude optimeerimiseks, ehk leida seaduslikke teid oma kulude vähendamiseks. Laevanduse omapära võrreldes teiste ettevõtlusvormidega on selles, et laevad ei ole füüsiliselt seotud kindla territooriumiga. Ometigi peab kuidagi defineerima, millise riigi seadusandlus laeva pardal kehtib. Selleks kasutatakse laeva registreerimist riiklikusse laevaregistrisse ning sellest tulenevalt antakse laevale antud riigi poolt lipukandmise õigus koos kõigi sellest tulenevate õiguste ja kohustustega. Rahvusvaheline õigus sätestab, et lipuriigil lasub kohustus hallata laeva tehnilistes, administratiivsetes ja sotsiaalsetes küsimustes¹³. Kuna laev ei ole füüsiliselt seotud ühegi territooriumiga, ka mitte territooriumiga, kus reeder asub, on reederil võimalus valida laeva lipuriigiks ükskõik milline riik. Loomulikult valib reeder sellise riigi, mis pakub odavamalt maksustamist. Jaanuaris 2013 sõitis reederite rahvusest erineva lipu all 73% maailma

¹³ ÜRO Mereõiguse konventsioon, artikkel 94.

laevastikust, ehk ligemale $\frac{3}{4}$ laevade puhul oli reeder valinud oma laevale teise lipu kui omaenda rahvus¹⁴. See on uus kõigi aegade rekord. Alltoodud joonis 2 näitab väljalipustatud laevastiku osakaalu maailma laevastikust aastatel 1989 – 2013. Selgelt on näha, et trend on kogu aeg olnud kasvav.



Joonis 2. Väljalipustatud laevastiku osakaal maailma laevastikust (laevad 1000GT ja suuremad)¹⁵.

Allikas: UNCTAD: Review of Maritime Transport 2013

Ülejäänud 27% hoitakse rahvusliku lipu all erinevatel põhjustel nagu: kodumaine lipp on konkurentsivõimeline, laevaomanikul ei ole valikut kabotaažinõuete pärast või on tegu valitsuse poolt hallatud laevadega, mis veavad valitsuste kaupu. Varem oli reederile kõige tähtsam põhjus laeva lipuriigi valikul riigi maksusüsteem ja võimalus palgata laevadele minimaalse bürokraatiaga välistööjõudu. Nüüd on kriteeriumina lisandunud ka lipuriikide võimekus pakkuda efektiivset ööpäevaringset teenust ning võimekus jõustada rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid oma laevadel. Seetõttu on tänapäeval ka paljud reederid arenguriikidest hakanud kasutama välismaiste laevaregistrite teenuseid, kuigi nende oma riigi lipp oleks võib olla odavam.

¹⁴ UNCTAD: Review of Maritime Transport 201, lk 43-44

¹⁵ Aasta alguse seisuga.

1.3. Lippude regionaalne jaotus

Arengumaad registreerivad rohkem kui $\frac{3}{4}$ maailma laevastikust, hõlmates endas ka suurimad laevaregistrid nagu näiteks Libeeria, Panama ja Marshalli Saared, kuid sinna kuuluvad ka rahvuslikud laevastikud, mis sõidavad kabotaažsõidus rannalähedastes vetes või saarte vahel, nagu näiteks Indoneesia, Hiina ja India laevastikud. Riikidel nagu Filipiinid ja Hongkong (Hiina Rahvavabariigi osa) on segaregistrid, kus registreerivad oma laevu nii rahvuslikud kui ka välismaised reederid. Arenenud riikide laevaregistreid on nii avatud; näiteks Malta, Küpros, Mani saar, Suurbritannia ning Prantsusmaa, kui ka suletud tüüpi; näiteks Saksamaa ja Jaapan, kuhu laevaregistritesse registreerivad oma laevu peaaegu eksklusiivselt vaid rahvuslikud reederid. Taani rahvusvaheline laevaregister (*Dansk Internationalt Skibsregister - DIS*) ja Norra rahvusvaheline laevaregister (*Norsk Internationalt Skibsregister - NIS*) on nende maade teised (rahvusvahelised) registrid, mis pakuvad reederitele paremaid maksualaseid tingimusi, kui samade maade esimesed registrid ning võimalust palgata enda laevadele välismaised meremehi.

Siinkohal peab autor vajalikuks selgitada ka nn avatud registri ja suletud registri kontseptsiooni. Avatud laevaregistris nimetatakse registrit, kuhu saavad oma laevu registreerida ka väljaspool lipuriiki asuvad reederid. Suletud laevaregistris on registrid, kuhu võivad oma laevu registreerida vaid reederid, kelle tegelik laevade haldustegevus toimub lipuriigi territooriumilt. Siinjuures on iga riik ise defineerinud, mis ulatuses on reederil kohustus hallata laevu lipuriigi territooriumilt. Laevade haldamise võib laias laastus jagada neljaks.

1. Tehniline haldus ja hooldus - ennekõike ohutuse korraldamise süsteemi (*International Safety Management System - ISM*) rakendamine ja käitamine ning laevade tehnilise seisukorra eest hoolitsemine.
2. Mehitamine – laevapere liikmete palkamine, töölepingute väljastamine ja sertifikaatide kontrollimine.
3. Kommertsoperatsioonid:
 - a) ärilised kommertsoperatsioonid, nagu laeva prahtimine ja kaubaveoga seotud dokumentide vormistamine;
 - b) eksploatatsioonilised kommertsoperatsioonid, nagu laeva varude täiendamine, punkrite ostmine, varuosade ostmine ja laeva saatmine;

4. Finantsoperatsioonid, nagu laeva ost ja müük, finantsasutustega läbirääkimine, laeva kindlustamine, meeskonna palkade väljamaksmine, laeva vastu suunatud kaebustega tegelemine, laeva eelarve koostamine ning selle jälgimine ja raamatupidamine.

Kui näiteks reeder haldab laevu lipuriigi territooriumilt tehniliselt, siis enamustes suletud laevaregistri süsteemi kasutatavates riikides kvalifitseeruvad selle reederi laevad õigusele kanda asukohamaa lippu. Mõni teine riik seevastu lisab laevade tehnilisele haldamisele ka nõude teostada mehitamist enda territooriumilt. Kõige vähem nõutakse prahtimise teostamist lipuriigi territooriumilt. Prahtimine on ühest küljest küll vajalik aspekt laevanduses, kuid rangelt võttes ei ole ta vajalik laeva eksisteerimiseks. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse kohaselt võib täna Eesti laevaregistrisse registreerida laevu ka välismaal asuv reeder. Ainuke Eesti laevaregistris asuv laev, mida täna hallatakse välisriigi territooriumilt, on reisilaev Viking XPRS.

Arengumaade registrite hulgas domineerib Libeeria, mille laevastik koosneb suures osas tankeritest ja konteinerlaevadest. Ladina-Ameerika ja Kariibimere saarte riikide hulgas on suurim register Panama, kelle laevastik koosneb suures ulatuses puistlastilaevadest. Peaaegu neljandik maailma laevastikust on registreeritud Aasia arenguriikides, eriti suure osakaaluga just generaallasti laevade osas (ligi 33% maailma generaallasti laevastikust). Okeania laevastik peegeldab ennekõike Marshalli Saarte laevastikku, mis on spetsialiseerunud tankeritele ja puistlastilaevadele¹⁶.

1.4. Laevaregistreid kontrollivad huvid

Laevaregistrid jagunevad kontrollivate huvide mõistes samast riigist kontrollitavateks ning teisest riigist kontrollitavateks. Esimesel puhul kontrollib laevaregistri tegevust ning kureerib ja teostab järelvalvet sama riigi mereadministratsioon, mille lippu laevad kannavad. Sellised riigid on Malta, Küpros, Taani, Norra, Saksamaa, Eesti ja paljud teised. Teisel puhul on laeva lipuriik andnud laevaregistri haldamise lepingu alusel ning laevade üle järelvalve teostamise teise riigi territooriumil asuvale agendile. Näiteks Libeeria laevaregistri agendi peakontor

¹⁶ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013.

asub Virginia osariigis USA-s¹⁷ ja Marshalli Saarte mereadministratsiooni peakontor asub samuti Virginias, USA-s, koos 25 regionaalse kontoriga maailma eri punktides¹⁸. Antigua ja Barbuda on jaganud laevade registreerimise Antigua ja Barbuda kontori ning Saksamaa Oldenburgi agendi vahel. Laevade tehniline järelvalve ja mereõnnetuste uurimine toimub Saksamaa Bremerhaveni kontorist¹⁹.

Laevaregistrid spetsialiseeruvad tihti ka reederite rahvusele: Antigua ja Barbuda ning Libeeria laevaregistrit kasutavad suurel määral just Saksamaa reederid, Bahama laevaregistris on palju reedereid asukohaga Kanadast, Kreekast ja Norrast, Küprose laevaregistris domineerivad Kreeka reederid ning Panama laevaregistri kogukandevõimest langeb 47% Jaapani reederitele²⁰.

1.5. Probleem ja meetodika

Esimese sammuna Eesti lipu konkurentsivõimega seotud probleemide analüüsimisel pidi autor otsustama, milliseid uurimismeetodeid kasutada. Kõigepealt oli vaja leida statistiliselt usaldusväärseid andmeid uurimisobjektide piiritlemiseks, ehk edukate laevaregistrite väljaselekterimiseks. Autor valis andmebaasiks, kust andmeid hankida, *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* statistilise andmebaasi. Nimetatud andmebaasi kasuks rääkis asjaolu, et andmebaas on erapooletu ning laevade klassifitseerimine tüübi järgi sama kõikide riikide lõikes. Lisaks oli autoril kasutada väga mahukas andmestik avalikest, peamiselt internetipõhistest, allikatest. Samas peab autor mainima, et nimetatud andmestik oli laialipillatud ja tihti ka ebatäpne. Paljud avalike allikate materjalid on koostatud laevaregistrite enda poolt, kus informatsioon on esitatud selektiivselt, silmas pidades ka turunduselementi – püüet näidata end klientidele paremast küljest, kui tegelikult ollakse. Näiteks rõhutatakse paljudes infobrošüürides vaid antud laevaregistri positiivseid külgi, kuid negatiivsetest vaikitakse. Seetõttu pidigi autor tõe väljaselgitamiseks kasutama kvalitatiivse uurimismeetodi juhtumiuuringu tüüpi, kus võrreldakse erinevatest allikatest pärinevat

¹⁷ Liberian International Ship and Corporate Registry web page.

¹⁸ Marshall Islands Maritime International Registries web page.

¹⁹ Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping web page.

²⁰ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2013.

informatsiooni. Lisaks toetus autor tõese info väljaselgitamisel enda ning endiste ja praeguste kolleegide töökogemusele.

1.5.1. Kvalitatiivsed uurimismeetodid

Kvalitatiivse uurimusmeetodi eesmärk on saada terviklikku empiirilist andmestikku, mis hõlmaks ka kvalitatiivseid ja detaile iseloomustavaid seiku. Selleks kasutatakse uurimismaterjali kogumisel vastavaid meetodeid, nt osalusvaatlust, vaba intervjuud, rühmavestlusi ja autobiograafiate analüüsi. Uurimismaterjalist võib järeldusi teha ilma statistilisi vahendeid kasutamata, ehkki neid võidakse mingil määral kasutada²¹.

Kvalitatiivse uurimuse tüüpidega eristatakse järgmisi uuringuviise.

1. Juhtumiuuring. Protsesside toimimist uuritakse konkreetse juhtumi süvaanalüüsi teel.
2. Fenomenoloogiline uuring. Objektiks on inimese kogemus ja põhiliseks uurimismeetodiks on intervjuu.
3. Etnograafiline uuring. Tervikliku kultuurirühma pikema perioodi uurimine.
4. Tegevusuuring. Loomulikus keskkonnas väikesed sekkumisprojektid, kus uuritakse sekkumise mõju. Objektiks on sotsiaalne praktika. Selle abil püütakse lahendada tegelikke probleeme, mõista töökollektiivi sotsiaalset praktikat ja käitumist.
5. Narratiivne uuring (lugude uurimine). Narratiivid ehk lood, mida inimesed jutustavad, on kronoloogilised (ajaliselt järjestatud), tähendusrikkad ja loomult sotsiaalsed. Nad on alati tervikud, st neil on algus, keskpaik ja lõpp. Põhiliseks andmekogumismeetodiks on intervjuu. Narratiivset uurimist kasutatakse:
 - a) elulugude kirjapanekul;
 - b) identiteedi loomise või muutumise (nt töötuks jäämise) uurimisel;
 - c) haiguste mõju uurimisel;
 - d) kuritegude psühholoogia uurimisel;
 - e) jne²².

²¹ Virkus, S. 2010: „Infokäitumise, info hankimise ja otsingu ning infopädevuse uurimise meetodid“ Tallinna Ülikool.

²² Laherand, M. Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk, 2008.

Käesoleva magistritöö uurimisküsimus sobitub siiski kõige paremini kvalitatiivse uurimusmeetodi juhtumiuuringu tüübiga. Juhtumiuuringu puhul on peamiseks analüüsiühikuks üksikjuhtum. Sellisel puhul püütakse koguda hulgaliselt relevantsed fakte fenomeni kohta ja kõrvutatakse neid teiste sarnaste juhtumitega. Juhtumiuuringutes uuritakse kas isikuid, organisatsioone või näiteks rahvusi. Juhtumiuuringu objektiks on kas üksikjuhtumid või mitmed üksikjuhtumid. Juhtumiuuringud keskenduvad konkreetse juhtumi kontekstile - indiviid oma sotsiaalses keskkonnas, või konkurentsitingimustes ja sealjuures uuritakse nii paljusid rollikandjaid, interaktsiooni, sidemeid, situatsioone, protsesse ja infot kui on võimalik määratleda. Juhtumianalüüsi meetodit vaadeldaks ka kui uurimisstrateegiat, mille puhul kogutakse nii kvantitatiivseid kui kvalitatiivseid andmeid. Juhtumiuuringud on saanud ka palju kriitikat ja leitakse, et ainult ühe juhtumi uurimisel on palju nõrkusi, selle vältimiseks üritatakse analüüsida mitut juhtumit²³. Sellest tulenevalt lähtus laevaregistrite võrdlevas analüüsis ka autor mitmest juhtumist, ehk analüüsis kokku 24 erineva riigi laevaregistrit.

1.5.2. Valim

Valimi suurus on uurimistööd tehes alati problemaatiline. Ühest küljest ei esita liiga väike valim piisavalt palju erinevaid vaatenurki ega anna piisavalt andmeid kvaliteetse uurimustöö läbiviimiseks. Teisest küljest on tänase infokülluse ajastul oht mattuda andmete hulga alla, kus struktureeritud järelduste tegemine on raskendatud. Seetõttu on kvalitatiivse uurimusmeetodi puhul mõistlik piirata valimi suurust hetkega, kus kogutud andmete abil on võimalik vastata uurimusküsimusele ning ei lisandu enam uusi vaatenurki või teemasid. Seda hetke on nimetatud ka andmete küllastumiseks. Andmete küllastatuse hindamine sõltub uurija eruditsioonist ja võimest märgata uusi vaatenurki ja seletusi²⁴. Valimi moodustamisel peaks uurija lähtuma ka sellest, kas tegu on äärmuslike või tüüpiliste juhtumitega. Samuti peaks uurija lähtuma ka juhtumite variatiivsusest ning intensiivsusest. Lisaks peab uurija arvestama ohuga langeda „mugavuse lõksu“, kus valitakse juhtumid, mida on olemasolevates tingimustes kõige lihtsam leida²⁵.

²³ Virkus, S. 2010: „Infokäitumise, info hankimise ja otsingu ning infopädevuse uurimise meetodid“ Tallinna Ülikool.

²⁴ Laherand, M. Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk, 2008. Lk 67-68.

²⁵ *Ibid.* Lk 71-72.

Eeltoodud valimi käsitus sobib antud magistritöö ülesandega. Autor on valinud andmete mitmekesisust silmas pidades analüüsiks lähipiirkonna riigid: Soome, Rootsi, Taani, Norra, Läti ja Leedu; teised Euroopa riigid: Belgia, Küprose, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Itaalia, Malta, Hollandi, Portugali ja erimajanduspiirkonna Gibraltari ning ülejäänud maailma suuremaid laevaregistreid omavad riigid: Antigua ja Barbuda, Bahama, Libeeria, Marshalli saared, Panama, Saint Kitts ja Nevis, Saint Vincent ja Grenadiinid ning Singapuri. UNCTAD andmebaasi materjale analüüsides soovib autor kõrvutada Euroopa ja kolmandate riikide laevaregistreid ning välja selekteerida edukad laevaregistrid, mis on suutnud järjepidevalt kasvatada enda kaubalaevastikku nii laevade arvu kui ka kandevõime osas vaadeldud aastate lõikes. Seejärel püüab autor jõuda põhjusteni, mis tingivad antud laevaregistrite edukuse ning järgnevalt edukate laevaregistrite ülesehitust eeskujuks võttes ning kombineerides ja kohaldades ülesehitust Eesti oludele, arvestades ka Euroopa Liidu konteksti, pakkuda välja uus laevaregistri ülesehitus ning vajalikud seadusemuudatused Eestile.

1.6. Laevaregistrite võrdlev analüüs

Lisas 1 on välja toodud 24 riigi laevaregistrite statistika laevade arvu osas aastatel 2011 – 2013 ning lisas 2 kandevõime osas aastatel 2006 - 2013. Autor on kasutanud UNCTAD statistikat, mis on internetist vabalt kättesaadav. UNCTAD andmed laevade arvu osas on kahjuks kättesaadavad vaid viimase kolme aasta kohta, kandevõime osas ulatuvad andmed ajas kaugemale, autor on valinud ajavahemiku 2006 – 2013 aastat, et hõlmata ka majanduskriisi eelset aega. Antud magistritöö eesmärk on analüüsida ja välja pakkuda lahendused rahvusvahelises sõidus oleva Eesti kaubalaevastiku suurendamiseks, kuna just see laevastiku osa on meil kõige väiksem. Seetõttu on lisades 1 ja 2 toodud tabelitest selguse huvides välja jäetud reisilaevad, kalalaevad ja muud laevatüübid, mis ei ole otseselt klassifitseeritud kaubalaevadena. Analüüsi esimese sammuna eraldab autor 24-st vaatluse alla võetud laevaregistrist nn edukad laevaregistrid, mis on suutnud oma laevastikku nii laevade arvu kui ka kandevõime osas läbi vaadeldud aastate järjepidevalt suurendada. Analüüsi teise sammuna püüab autor leida väljaselekteeritud laevaregistrite juures ühiseid omadusi, mis on võimaldanud laevaregistril muutuda edukaks. Nimetatud omaduste baasil pakub autor järgnevas peatükis välja uue Eesti laevaregistri mudeli. Lisaks on autor käesolevas peatükis

kirjeldanud Saksamaa näitel, kuidas nimetatud omaduste mitterakendamine mõjutab laevaregistri kasvu negatiivselt.

Eesti laevaregistrite arendamisel on tähtis luua süsteem, mis suudaks konkureerida globaalsel skaalal vaba turumajanduse tingimustes. Ei ole mõtet luua süsteemi, mis tagaks edukuse vaid kohalikul Euroopa Liidu turul kasutades siseturu kaitset, nagu näiteks kabotaažinõuded²⁶. Süsteem, mis suudab konkureerida globaalsel skaalal, suudab seda edukalt teha ka kohalikul Euroopa Liidu turul. Merendusala oskusteave, mille edendamine on üks ümberkorralduse eesmärgid, ei tohi jääda vaid kohalikuks, vaid peab hõlmama ka teadmisi laevade opereerimiseks üle maailma. Seetõttu võtab autor arvesse edukate laevaregistrite eristamisel just mõlemad kriteeriumid: nii laevade arvu kui ka kandevõime suurenemise, sest just see peegeldab kõige paremini rahvusvahelises sõidus olevate kaubalaevade osakaalu kasvu. Kui vaadelda näiteks vaid kandevõimet eraldi, siis on näha, et enamus vaadeldavatest riikidest on suutnud oma laevastikku kandevõime osas suurendada. Nimetatud tendents peegeldab lihtsalt fakti, et laevad muutuvad järjest suuremaks ja seega ei näita eraldiseisvana antud riigi laevastiku suurenemist. Kui võtta edukate laevaregistrite defineerimisel aluseks vaid laevade arv, siis peab silmas pidama, et üldjuhul väikesed laevad sõidavad enda või lähipiirkonna riikide rannavetes. Juhul, kui näiteks laevade arv on vaadeldava riigi registris kasvanud, kuid kandevõime on vähenenud või jäänud samaks, siis see tähendab, et antud riigi lipu alla tuuakse väikeseid laevu, kuid suuremad laevad, mis sõidavad maailmameredel, lipustatakse välja teiste riikide laevaregistritesse. Tihti soodustatakse enda riigi või Euroopa Liidu puhul Euroopa Liidu laevandust kabotaažireeglitega. Portugali näide, kus laevade arv suurenes aastatel 2011 – 2013 12,70% ja kandevõime vähenes aastatel 2006 - 2013 29,99% iseloomustab, et laevastik jäi väiksemaks ning sõidurajoon seega samuti väiksemaks. Portugali lippu (registri asukoht Madeiral ja registri nimi: *International Shipping Register of Madeira - MAR*), kasutataksegi palju just Euroopa Liidu siseste kabotaaživedude puhul. Näiteks Hollandi puhul on näha, et laevade arv on aastatel 2011 – 2013 kasvanud 18,96%, kuid kandevõime ulatuses on kasv olnud aastatel 2006 – 2013 vaid 8,21%. Võrreldes teiste lisas 2 toodud riikidega, on kandevõime kasv olnud väga tagasihoidlik. Põhjus on siin selles, et Hollandis on tänu oma suurele kanalivõrgustikule suur jõelaevastik, need laevad väljuvad aeg-ajalt ka Põhjamerele, et siis suunduda uuesti kas Saksamaa, Hollandi või Belgia jõgedele ning kanalitele. Traditsioonilises mõttes ei ole tegemist merelaevandusega, kuid tänu faktile,

²⁶ Kabotaaž: kaubatransport ühe riigi piires, laevanduse puhul tavaliselt kaldalähedastel marsruutidel. Euroopa Liidus jagavad liikmesriigid üksteisega õigust kabotaažile.

et nad aeg-ajalt sõidavad ka merel, on nad kajastatud UNCTAD statistikas. Hollandi näites ongi toimunud laevastiku suurenemine just generaallasti laevade arvelt, milleks jõelaevastik ka kvalifitseerub.

Lisas 1 ja 2 toodud andmeid vaadeldes on selgelt näha, et Euroopa laevaregistritest kvalifitseerub edukaks vaid Malta, kelle laevade arv registris tõusis vaadeldud aastatel 8,70% ning kandevõime 81,98%. Ülejäänud Euroopa riikide laevaregistrites registreeritud laevade arv või kandevõime või mõlemad koos, on olnud stabiilne või langustrendis. Kui vaadelda kolmandate riikide laevaregistrite olukorda, siis torkab silma, et edukaid laevaregistreid on mitu: Antigua ja Barbuda (laevade arvu kasv 9,11% ning kandevõime kasv 48,28%), Libeeria (laevade arvu kasv 14,4% ning kandevõime kasv 110,95%), Marshalli Saared (laevade arvu kasv 24,16% ning kandevõime kasv 166,30%) ja Singapur (laevade arvu kasv 25,4% ning kandevõime kasv 72,44%). Tuleb kindlasti tähele panna, et kõigi nende riikide laevastike kasv on olnud järjepidev läbi kogu analüüsitud aastate. Ka majanduslanguse aastad ei ole vähendanud nendesse riikidesse laevade registreerimist. Siia nimistusse võib lisada ka Panama, kelle laevade arv ei ole küll protsentuaalselt näidanud suurt kasvu (2,75% kasv), kuid aastatel 2011 – 2013 on siiski lisandunud 162 laeva. Seda on rohkem kui Malta puhul, kus registrisse lisandus 100 laeva (8,70% kasv). Põhjuseks on Panama puhul suur võrdlusbaas: 2011 aastal oli registris 5900 laeva, 2013 aastal 6062 laeva. Kõigi nimetatud riikide puhul on tegemist nn avatud laevaregistrite süsteemi kasutatavate riikidega, ehk nad lubavad enda registrisse registreerida ka laevu, mis on hallatud teise riigi territooriumilt. Samuti kohaldavad nad mitteresidendist laevapere liikmete töötasude suhtes nullmaksumäära ning nad ei sea takistusi laevapere liikmete rahvusele. Oluline kriteerium, millele nimetatud laevaregistrid vastavad, on ka laevaregistrite töö kvaliteet. Laeva sertifikaadid peavad olema väljastatud õigeaegselt ja vigadeta ning laevade tehniline järelvalve peab olema tõhus. Kui laevade kinnipidamise protsent sadamariikide kontrollide poolt ületab teatud määra, siis langeb lipuriigi lipp valge lipu nimekirjast välja²⁷. Selle tulemusena hakatakse teiste sama riigi lipu all sõitvatele laevadele sadamariikide kontrollide poolt pöörama rohkem tähelepanu ning teostama neil rohkem inspeksioone. See on laevapere liikmetele lisatöö ning potentsiaalselt suureneb konkreetse laeva kinnipidamise oht, mis tähendab lisakulu antud laeva reederile. Laevaregistri kvaliteet tähendab vähendatud laevakontrolle ja selle tõttu ka väiksemat ohtu laevade kinnipidamiseks. Vähene laevade kinnipidamise protsent ja

²⁷ Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Annex 7. Ship Risk Profile.

laevakontrolli käigus tuvastatud vähene puuduste arv tõestab reederite kvaliteeti, mis omakorda võib anda reederile eelise prahilepingu saamisel ning laevade ostul või ehitamisel finantsasutustelt paremate tingimustega krediidi saamise. Seega, edukad laevaregistrid peavad ühest küljest olema piisavalt paindlikud reederite soovidele vastu tulles, näiteks vabastusi väljastades, teisest küljest aga peavad nad olema piisavalt ranged, et tagada oma riigi lipu all sõitva laevastiku hea tehniline seisukord ning vähene kinnipidamiste arv välissadamates. Samuti on reederile oluliseks kriteeriumiks laevaregistri töötajate kättesaadavus. Laevanduse globaalse iseloomu ja sellest tuleneva ajavahe tõttu võib reederile laevaregistri toetust vaja minna ka öisel ajal. Laevad töötavad ka nädalavahetustel ja sellest tulenevalt võib reederile osutada vajalikuks kontakteeruda laevaregistri töötajaga nädalavahetusel. Sellised laevaregistrid, kus ei vastata telefonile peale tööpäeva lõppu, ei ole pikas perspektiivis edukad. Siinkohal soovib autor ära mainida Malta erisuse; Malta laevaregister kvalifitseerub edukaks, kuid enda kogemustele ja endiste kolleegide ning klientide tagasisidele toetudes saab autor väita, et Malta laevaregistri töö ei ole efektiivne. Malta laevaregister ei paku tõhusat ööpäevaringset teenust. Reederitel on raske Maltaga kontakteeruda väljaspool tööaega. Telefonidele ja e-kirjadele ei vastata tihti või õigeaegselt, mis raskendab reederil oluliselt probleemide, kus on vajalik lipuriigi tagasiside, lahendamist. Samuti ei suuda Malta väljastada õigeaegselt laeva ja meeskonna sertifikaate. Põhjus, miks Malta laevaregister jätkuvalt kasvab, seisneb selles, et Euroopa Komisjon lubab riikidel võimaldada riigiabi oma laevadele vaid siis, kui vähemalt 60% riigi laevastikust kannab Euroopa Liidu lippu. Malta on koos Küprosega ainukesed riigid Euroopas, mis suudavad pakkuda reederitele kolmandate riikide laevaregistritega võrreldavaid tingimusi. Malta saaks kindlasti oluliselt rohkem laevu enda lipu alla, kui nende laevaregistri toimimine oleks ka efektiivne. Küprose lipp aga ei sobi paljudele reederitele, kuna vaidluse tõttu Põhja – Küprose poliitilise kuuluvuse üle, on Türgi keelanud siseneda Küprose lippu kandvatel laevadel oma sadamatesse. Samuti ei luba ta siseneda oma sadamatesse laevadel, mida hallatakse Küprosel.

Oluline on tähele panna, et nimetatud edukate laevaregistritega riikidest: Antigua ja Barbuda, Libeeria, Marshalli Saared, Singapur, Malta ja Panama, on kõik peale Singapuri orienteeritud vaid laevade arvu suurendamisele enda lipu all. Eesmärgiks on teenida tasu laevade lipukandmise õiguse eest. Selline kasu on oma olemuselt lühiajalise perspektiiviga, ehk tasu lipuõiguse eest makstakse kohe ja vastavalt rahvusvahelisele praktikale ka üldjuhul aastaks ette. Kui laev lahkub lipu alt, siis rahavoog ka peatub. Magistritöö eesmärgiks on uurida võimalusi nii riigi lühiajalise kui ka pikaajalise perspektiiviga kasu suurendamiseks. Pika

perspektiiviga kasu tuleb laevade teenindamisele suunatud kaldasektori suuremise arvelt. Singapuri laevaregistri omadused hõlmavad endas kõiki omadusi, mis teevad Antigua ja Barbudast, Libeerias, Marshalli Saartest, Maltast ja Panamast eduka laevaregistriga riigi. Lisaks hõlmab Singapuri laevaregister neid omadusi, mis soodustavad kaldasektori kasvu. Seetõttu sobib Singapur autori hinnangul valimisse võetud riikidest kõige paremini Eestile eeskujuks enda laevaregistri kujundamisel.

Järgnevalt vaatlebki autor detailsemalt Singapuri laevaregistri ülesehitust ja soodustusi, mida Singapur on enda laevandussektorile võimaldanud. Merendussektor annab täna 7% Singapuri sisemajanduse kogutoodangust, mis teeb rahaliselt 16,3 miljardit eurot. Sektoris on tegevad 7000 ettevõtet, mis annavad tööd 150 000 inimesele. Kaubalaevade kandevõime Singapuri laevaregistris on kasvanud viimase 20 aastaga 5,3 korda. Singapuri laevaregistrisse võivad laevu registreerida Singapuri residentidest füüsilised ja juriidilised isikud, omanikud võivad seejuures asuda välismaal. Iga Singapuri laeva omanik peab määrama Singapuri residentist kommertsjuhi, kes vastutab laeva registreerimise, mehitatuse ja tonnaažimaksu tasumise eest. Kõik kommunikatsioon nimetatud küsimustes suunatakse kommertsjuhile. Laevade tehniline haldamine meresõiduohutuse korraldamise süsteemi (*ISM*) mõistes ja laeva turvalisuse (*International Ship and Port Security - ISPS*) mõistes võivad vastavalt Singapuri seadustele olla teostatud nii Singapuri territooriumilt, kui ka väljastpoolt. See asjaolu teeb Singapuri laevaregistrist avatud laevaregistri.

Singapur pakub oma laevandusettevõtetele palju soodustusi, kõik need on orienteeritud laevade registrisse meelitamiseks, nende seal hoidmiseks ning julgustamaks laevandusettevõtteid tooma oma tegevuse üle Singapuri. Singapuri laevu haldav ettevõtte on järgmistest kohustustest vabastatud.

1. Ettevõtte tulumaksust laevade pealt, mis on rahvusvahelises sõidus. Ettevõtja on siiski kohustatud tasuma iga-aastast tonnaažimaksu laeva netotonnaaži pealt. Iga-aastane tonnaažimaksumäär on 0,11 eurosentit igalt netotonnilt, miinimumtasu laeva kohta on seejuures €57,02 ja maksimumtasu €5702,00. Laevade registreerimistasu on €1,44 igalt netotonnilt, miinimumtasu laeva kohta on €722,13 ja maksimummäär €28 850,00.
2. Tulumaksust laeva müügilt saadud kasumilt. See hõlmab ka ehitatavaid laevu, juhul kui ettevõtte on eelnevalt otsustanud tuua laeva selle valmides Singapuri lipu alla.
3. Tulumaksust riskihaldustehingutelt saadud kasumilt (näiteks valuutatehingud).

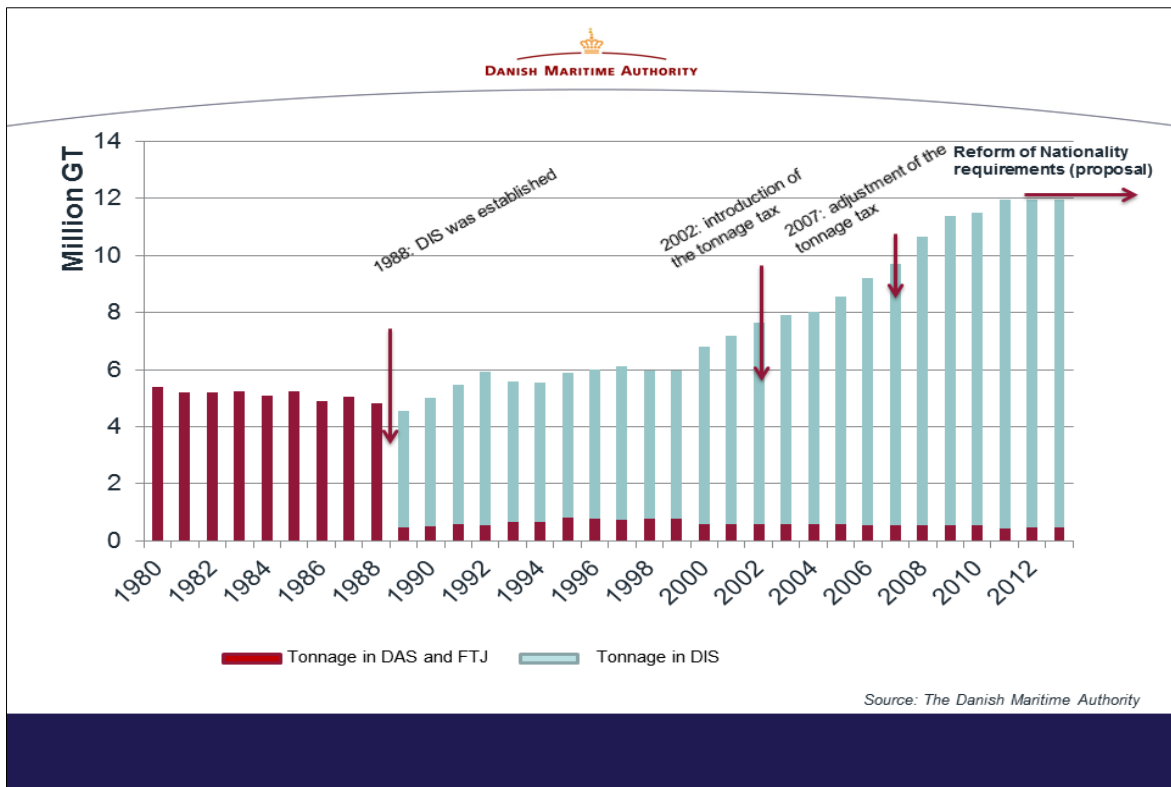
4. Tulumaksust laevapere liikmete töötasult, kui laev on rahvusvahelises sõidus. Liinilaevade suhtes, mis sõidavad Singapuri sadama ja välisriigi sadama vahel, võetakse arvesse ettevõtte residentsust. Kui ettevõtte on Singapuri maksuresident, siis sõltuvalt maksuameti otsusest, võib laevapere liikme töötasule rakenduda ka tulumaks. Üldjuhul arvestatakse vaid laeva Singapuri vetes viibimise aega ja kasutatakse nn 60 miinimumpäeva reeglit.
5. Mitteresidendid on vabastatud sotsiaalmaksust²⁸.
6. Reederi vabastus tonnažimaksust, juhul kui ta haldab oma laevu Singapurist.

Singapuril on lisaks ülaltoodud põhilistele laevandussektori soodustustele ka teisi, nagu rahaline preemia pensionile minevatele pika staažiga meremeestele, merendusklatri soodustused, nagu soodustus laevandusega seotud valdkondade (laevade prahtimine, laevade agenteerimine jne.) toetus („*Maritime Sector Incentive – Supporting Shipping Services*“). Singapur sobib kindlasti eeskujuks, kuidas üks riik läheneb merendusele klastripõhiselt ning toetussüsteemid ei jää staatiliseks, vaid käib pidev töö selle nimel, et laevanduse ning merenduse arengut veelgi kiirendada.

Siiski ei saa võtta Singapuri süsteemi üle üks-ühele, kuna Eestil tuleb arvestada ka Euroopa Liidu reeglitega erinevates valdkondades; nt meremeeste sotsiaalkindlustuses. Selleks puhuks soovitab autor kasutada Taani eeskjuju, kes ei ole küll väga suure laevade arvuga riik, kuid seevastu on nende laevu teenindav kaldasektor äärmiselt tugev.

Taani on lähipiirkonna riikidest alati olnud üks edukamaid mereriike ning ta on suutnud oma laevastiku kandevõimet kasvatada alates 2006. aastast 39,45%. Kuid siiski tuleb tähele panna, et viimasel neljal aastal on Taani laevastiku kandevõime püsinud praktiliselt sama. Taani, kes pöörab oma laevandusele suurt tähelepanu ning loeb laevandust oma majanduse üheks alustalaks, on ka ise seisakut märganud ja võtnud korrigeerivad meetmed tarvitusele. Taani võttis 2013 aasta oktoobris vastu laevanduse arendamise paketi, mis on suunatud rohkemate laevade enda lipu alla meelitamisele. Alltoodud joonis näitab kuidas Taani laevastiku arengut on mõjutanud erinevad riiklikud soodustused aastatel 1980 – 2012.

²⁸ Singapore Registry of Ships. Web page.



DIS = Danish International Shipping Register, DAS = Danish Register and FTJ = Danish Fleet Register

Joonis 3. Taani laevastiku areng aastatel 1980 – 2012.

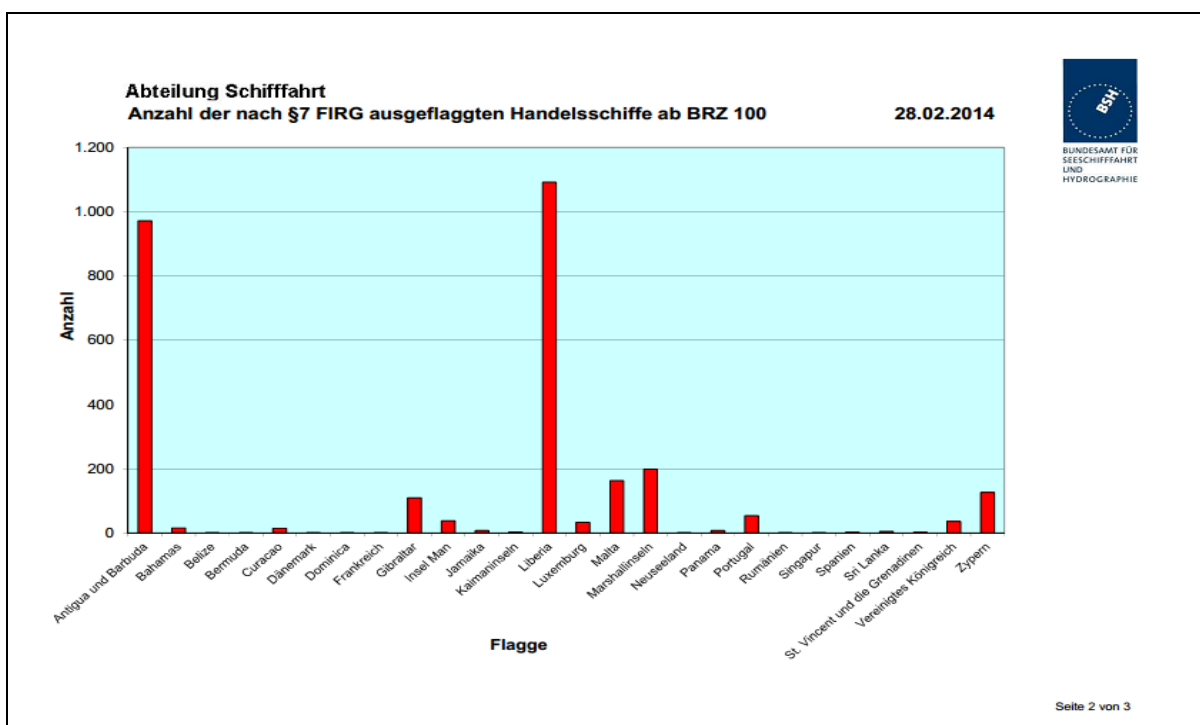
Allikas: Taani Mereadministratsioon

Jooniselt on näha, kuidas Taani laevandus oli 1988 aastani langustrendis. Samal aastal loodi Taani rahvusvaheline laevaregister DIS, kuhu võidi registreerida rahvusvahelises sõidus olevaid laevu. Tol hetkel tehti DIS laevadele vaid üks erisus – laevapere liikmed vabastati tulumaksu tasumisest. Koheselt registreerisid Taani reederid laevad, mis kvalifitseerusid nõudele, DIS-i ja laevastiku kogutonnaž hakkas kasvama. 2002. aastaks oli näha, et kuigi hüpe laevastiku tonnažis toimus, ei saavutatud püsivat kiiret kasvu ja Taani otsustas teiste Euroopa riikide eeskujul võtta kasutusele tonnažimaksu süsteemi²⁹, mis põhjustas laevade tonnaži tunduvalt kiiremat kasvu. 2013. aasta lõpus võttis Taani vastu uue laevandust toetava paketi, mille tulemusena kaotati nõue laevakompanii peakontori asumiseks Taani territooriumil. Nüüd võivad Taani lippu kanda ka laevad, mille reederi peakontor asub väljaspool Taanit. Taanis võib asuda vaid ettevõtte harukontor. Teise muudatusena lõdvendati tingimusi, mille alusel loetakse ettevõtte Taani territooriumil asuvaks. Nüüd lubatakse osad laevade haldamiseks vajalikud tegevused sooritada ka väljastpoolt Taani territooriumi. Lisaks

²⁹ Tonnažimaksu puhul on ettevõtte tulumaks asendatud maksuga laeva (tavaliselt) netotonnažilt. Ettevõtte kasumit või kahjumit tonnažimaksu puhul arvesse ei võeta. Võrreldes tavalise ettevõtlustulu maksustamisega on tonnažimaks reederitele tunduvalt soodsam.

on jäetud Taani Mereadministratsioonile suhteliselt vabad käes defineerimaks, millises ulatuses peavad olema laevad Taani territooriumilt hallatud, et kvalifitseeruda Taani lipu kandmise õigusele, tonnažimaksu režiimile ning teistele Taani laevanduse soodustustele³⁰. See tähendab tegelikult, et Taani laevaregister saab vajadusel olla väga paindlik ja tulla vastu reederi soovidele. Magistritöö kirjutamise ajal on veel vara anda hinnanguid, kas ja millisel määral on uued meetmed Taani laevandust stimuleerinud, kuid autor on isiklike kontaktide kaudu Taani Mereadministratsioonist teada saanud, et huvi tõus reederite poolt laevade Taani lipu alla toomiseks, on olnud märgatav.

Autor analüüsib järgnevalt ka ühte vähem edukat laevaregistrit – Saksamaad. Saksamaa on väga kohane negatiivse näitena ka sellepärast, et Saksamaal asub täna veel suur hulk reedereid, kuid nende laevad on enamjaolt registreeritud teiste riikide lippude alla. Joonis 4 iseloomustab Saksa laevastiku jaotust kolmandate riikide laevaregistris laevade arvu järgi.



Joonis 4. Saksa reederite väljalipustatud laevade arv. Laevad kogumahutavusega üle 100

Anzahl: number.

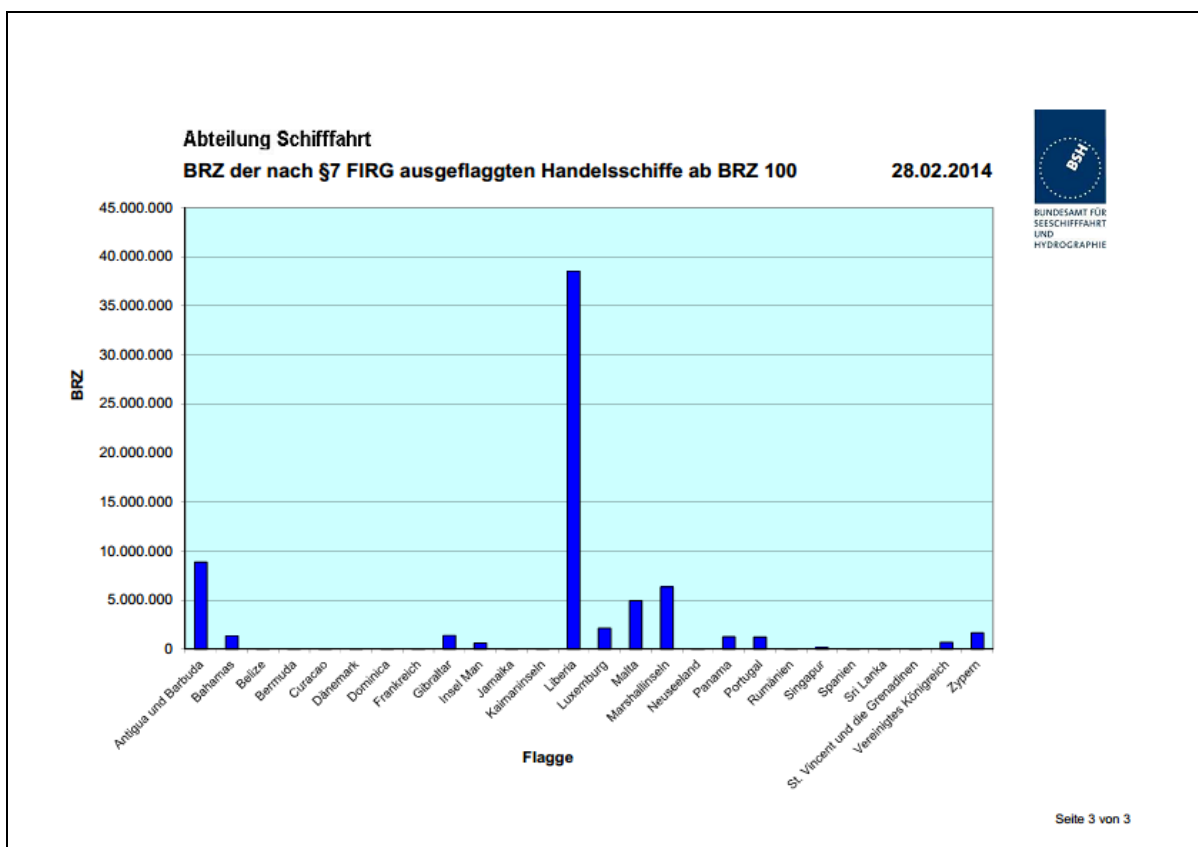
Flagge: lipp.

Allikas: Saksa Transpordi ja Digitaalse Infrastruktuuri Ministeerium

³⁰ Information about EU/EEA shipping companies' possibilities of having ships registered in the Danish International Ship Register.

Jooniselt on näha huvitav omapära, et Saksa reederite valduses olev laevastik on jaotunud valdavalt kahe lipuriigi: Antigua ja Barbuda ning Libeeria vahel. Samas, nagu autor alapeatükis 1.6 välja tõi, on edukaid laevaregistreid, mis pakuvad nimetatud kahe laevaregistriga võrreldavaid tingimusi, rohkem. Konkreetset põhjust ei ole autor fenomenile leidnud, kuid eeldab, et põhjusteks on ühest küljest laevaregistri aktiivsus oma teenuse turundamisel sihtturul ning teisest küljest ka reederite harjumused.

Järgnev joonis 5 iseloomustab Saksa laevastiku jaotust kolmandate riikide laevaregistris laevade kandevõime järgi.



Joonis 5. Saksa reederite poolt väljalipustatud laevade kogumahutavus. Laevad kogumahutavusega üle 100.

BRZ: kogumahutavus.

Flagge: lipp.

Allikas: Saksa Transpordi ja Digitaalse Infrastruktuuri Ministerium

Kahte joonist võrreldes on huvitav tähele panna, et kahe enim kasutatava lipu Antigua ja Barbuda ning Libeeria lipu all sõitvate laevade arv on peaaegu sama, kuid kogumahutavuses on Libeeria kindel liider, ehk teisisõnu; Antigua ja Barbuda lipu alla registreeritakse väikesed laevad ning Libeeria lipu alla registreeritakse suured laevad. Autoril ei õnnestunud kahjuks välja selgitada selle põhjust, kuna Antigua ja Barbuda ei avalikusta enda veebilehel laevaregistri tasumäära, ka ei vastanud nad autori kirjale, kuid autor eeldab, et põhjus on selles, et Libeeria puhul langevad laevade iga-aastased registritasud võrreldes Antigua ja Barbudaga, teatud tonnaazist alates märgatavalt.

Saksamaa on suutnud aastatel 2006 – 2013 oma laevastiku kandevõimet kasvatada 25,65% võrra, laevade arv on seevastu kerkinud ajavahemikul 2011 – 2013 vaid 0,73%. Kandevõimu kasvu dünaamika analüüs näitab, et kandevõime on kasvanud kuni aastani 2009, seejärel kasv peatus ja alates aastast 2010 hakkas langema. Kahjuks ei ole UNCTAD andmebaasist kättesaadav laevade arv varasemate aastate kohta kui 2011a. Saksamaa on suure traditsioonilise kaubalaevastikuga maa, kus laevastik koosneb valdavas osas suurtest merelaevadest. See annab autorile aluse väita, et ka laevade arv kasvas Saksa laevaregistris aastatel 2006 – 2009. Saksa lipu teevad reederitele kallimaks just lipuriigi lisanõudmised ning suur bürokraatia. Näiteks laevade mehitamisel tuleb reederil arvestada lisanõuetega nagu: kapten ning vähemalt üks meeskonnaliige igas laeva osakonnas (juhtkond – tekk, juhtkond – masinaruum, reakoosseis – tekk, reakoosseis – masinaruum) peavad olema Euroopa Liidu või Euroopa Majandusühenduse kodanikud. Sellest tulenevalt on nimetatud riikide residendid kohustatud maksma sotsiaalmaksu täismahus 37,75% töötasult³¹, välja arvatud töötuskindlustusmaks³². Tulumaksukohustus rakendub kõikidele meeskonnaliikmetele. Lubatud on vähendada tulumaksu summat 40% võrra juhul, kui laev on rahvusvahelises sõidus ja meeskonnaliikme katkematu teenistus laevas ületab 183 päeva³³. Ülejäänud meeskonnaliikmed võivad olla väljastpoolt nimetatud riike, kuid neile rakendub lisatingimusena Saksa tööloa olemasolu. Tööluba tuleb taotleda meeskonnaliikme asukohamaal Saksa saatkonnas, mis võib võtta aega kuni kaks kuud. See tähendab, et reeder peab meeskonnaliikme vahetuse väga pikalt ette planeerima. Õnnetusjuhtumi korral, kui meeskonnaliiget on vaja kiiresti asendada, on vahetus sisuliselt võimatu. Arvestades ka teisi protseduure (nt selle riigi viisa taotlus, kus laevapere liige laevaga ühineb), tuleb hakata

³¹ Germany Trade & Invest. Web page.

³² Ernst&Young. Shipping Industry Almanac 2013. Page 153.

³³ Einkommensteuergesetz. § 41a, (4)¹ Anmeldung und Abführung der Lohnsteuer.

laevaga ühinemiseks valmistuma juba 3-4 kuud enne. Ehk kui laeva juhtkonda kuuluvale isikule on ette nähtud kaks kuud puhkust, siis selle ajaga ei jõuagi uue meeskonnaliikme suhtes kõiki laevaga ühinemiseks ettenähtud protseduure läbi viia. Kui meremehele on vaja vormistada ka USA viisa, mis on nõutud igalt meremehelt, kelle laev külastab USA sadamaid, siis pikeneb viisade saamiseks kuluv aeg veelgi. Saksa lipu all töötades peab meremehel olema ka Saksa arstitõend, mis on väljastatud Saksa võimude poolt atesteeritud doktori poolt. Veel mõned aastad tagasi asus väljaspool Saksamaad vaid kaks atesteeritud doktorit. See tähendas, et meremees tuli saata näiteks Filipiinidelt Saksamaale vähemalt neli päeva enne planeeritud meeskonnavahetust (esimene päev kohalejõudmiseks, teine päev arstlikuks komisjoniks, kolmandal päeval väljastati arstitõend originaalina ning neljandal päeval sai meeskonnaliige jätkata lendu laeva saabumissadama poole). Selle aja jooksul pidi reeder maksma meremehele palka ja tasuma majutuse eest. Juhul, kui arstlik komisjon ei tunnistanud meremeest meresõiduks kõlblikuks, oli reeder kohustatud ta Filipiinidele tagasi saatma. Sellisel puhul ulatus reederi rahaline kaotus juba mitme tuhande euroni, millele lisandub kaudne kulu, nagu vahetatava meeskonnaliikme frustratsioon toimumata jäänud vahetuse pärast ning tema tööalase motivatsiooni langus. Kokkuvõttes tuleb tõdeda, et juba laevade mehitemisega seotud lisaajakulu ning lisanduv rahaline kulu on piisav, et reederid Saksa lipust eemale peletada. Kuidas siis seletada laevade kandevõime kasvu aastatel 2006 – 2009? Kuna autor on tööalaselt olnud tihedas suhtluses Saksa reederitega, siis on autorile teada, et Saksa valitsus on (tulenevalt Euroopa Komisjoni survest) oma reedereid peale tonnaažimaksu kehtestamist aktiivselt survestanud tooma laevu Saksa lipu alla. See surve töötas majandusbuumi aastatel, mil reederitel oli rohkem rahalisi vahendeid, kuid niipea kui algas majanduskriis, peatus koheselt ka kandevõime kasv laevaregistris. Täna sel päeval kannavadki enamuse Saksa reederite käsutuses olevaid laevu kolmandate riikide lippe.

Laevaregistrite võrdlust kokku võttes soovib autor laevade arvu Eesti lipu all suurendamiseks võtta eeskujuks Singapuri laevaregister, mis kasutab avatud registri süsteemi, kuid samas toimub lipuriigi järelvalve riigi enda territooriumilt. Tööjõu palkamine laevadele toimub ilma põhjendamatu bürokraatiata ning Singapur on suutnud ka tasakaalustada reederite ootused paindlikule teenindusele ning rahvusvaheliste regulatsioonide tõhusa jõustamise ja järelvalve. Kaldasektori arendamisel tasub eeskujuks võtta samuti Singapur, kes on suutnud läbi laevade arvu kasvatamise suurendada plahvatuslikult ka reederite osakaalu kasvu enda territooriumil. Euroopa Liidu seadusandluse kohaldamisel soovib autor laevade arvu suurendamisel võtta eeskujuks Malta ning kaldasektori arendamisel Taani.

1.7. Euroopa Komisjoni ja Eesti vaade meretranspordi tähtsusele

Eelnevates alapunktides tõi autor ülevaate Eesti ja Euroopa laevanduse hetkeseisust, hindas Euroopa ja kolmandate riikide laevaregistrite seisust ning jõudis tõdemusele, et Euroopa laevandus tervikuna seisab parimal juhul paigal, kui mitte ei ole juba alustanud tagasikäiku. Olukorra parandamiseks ning eriti kui me soovime võtta Eesti laevaregistrite arendamisel eeskujuks kolmandate riikide laevaregistrid, peab autor esmalt analüüsima, kas ja kuidas soosib laevanduse arengut Euroopa ja Eesti poliitiline keskkond.

Probleemid Euroopa laevanduses on mitmetahulised. Lisaks otsesele konkurentsile kolmandate riikide laevandusregistrite poolt, mis suudavad jätkuvalt meelitada enda lippude alla rohkem laevu, eksisteerib ka teisi, laevade väiksest arvust tulenevaid probleeme. Näiteks ei olnud möödunud kümnenditel meremehe elukutse Lääne-Euroopas populaarne. See kajastub tänasel päeval Lääne-Euroopa laevandusettevõtetes töötavate inimeste rahvustes; paljud merendusala kompetentsi nõudvad töökohad on täidetud kolmandate riikide kodanikega. Laevanduse säilitamiseks ja kasvuks on vajalik kriitilise massi Euroopa meremeeste ettevalmistamine mereõppeasutustes, mis peale meresõidupraktika saamist võimaldaks nendega täita töökohti kaldal. Kui praegu on veel suudetud merendusala kompetentsi Euroopas hoida, siis tööjõu saadavuse edasise vähenemise korral on arutluskäik ettevõtjate poolt juba järgmine: „Miks importida tööjõudu väljastpoolt Euroopat, kui odavam ja lihtsam oleks juba asutada kontor näiteks Indias või Hiinas?“ Selline tendents tähendaks kokkuvõttes Euroopa laevandussektorile merendusala oskusteabe kadumist. Selle ennetamiseks tuleb autori hinnangul juba praegu astuda samme, mis aitaksid hoida Euroopa reederite poolt opereeritud laevu Euroopa liikmesriikide lippude all ning luua meremeestele ja reederitele motiveerivad tingimused, mis tooks Euroopa meremehi just Euroopa lipu alla sõitma. Nii seotakse Euroopa meremees ka rohkem Euroopa merenduskeskkonna ja tavadega, mille tulemusena valib ta tõenäolisemalt oma tulevaseks töökohaks just Euroopa laevandusettevõtte. Tuleb veelgi enam soodustada Euroopa Liidu residentsusega meremeeste palkamist läbi maksuvähenduste, mis tõstaksid meremehe elukutse populaarsust ning looksid tööjõubaasi laevandusettevõtetele kaldal. Jõumeetodite kasutamine Euroopa meremeestele töökohtade loomisel, nagu näiteks nõuda seadusega teatud protsendi laevapere liikmete puhul Euroopa Liidu liikmesriigi kodakondsust, ei vii autori hinnangul soovitud tulemuseni, vaid pigem peletab reedereid Euroopa lipust eemale. Autor juba kirjeldas eelnevalt Saksamaa

nõudeid laevapere liikmete rahvuse kohta, tulemuseks on see, et 85% Saksa reederite poolt opereeritud laevu on väljalipustatud kolmandatesse riikidesse. Maailma laevastikus on puudu 13000 ohvitseri³⁴ ning see loob olukorra, kus oma eriala valdaval kogemustega meremehel ei ole probleeme töö leidmisega. Pigem tuleks kaaluda abi mereõppeasutuste kadettidele praktikakoha saamisel ja mereõppeasutused värskelt lõpetanud ohvitseridele esimese töökogemuse saamisel. Laevade meeskonnad on tänasel päeval valdavalt viidud miinimumini ja seetõttu vajavad reederid kogemustega laevaohvitseri, kes suudavad töötada maksimaalselt iseseisvalt. Esimest töökohta merel on värskelt mereõppeasutuse lõpetanud laevaohvitseril või praktikandil seetõttu raske leida. Seega võiks liikmesriik, näiteks Eesti, kohustada reedereid palkama enda laevadel tööle või praktikale teatud arvu just selliseid praktikante ning laevaohvitseri. Selline kohustus ei tohi kindlasti olla laevapõhine, sest esiteks on iga lisatöökoht reederile kulukas ning teiseks ei ole võimalik igas laevas pidada praktikante või kogemusteta laevaohvitseri laeva intensiivse sõidupiirkonna tõttu, kus sillas ei tohiks tiheda laevaliikluse tõttu olla kogemusteta laevaohvitseri või meeskonnal ei ole tiheda töögraafiku tõttu lihtsalt võimalik praktikanti õpetada. Pigem võiks olla selline kohustus reederipõhine, näiteks teatud arvu laevade kohta peab reeder pidama laevades teatud arvu kadette või esimest töökogemust saavat laevaohvitseri.

2009. aastal koostatud Euroopa Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani“, toob välja Euroopa merenduse valukohad ning soovitused liikmesriikidele meetmete tarvituselevõtuks. Muuhulgas on seal öeldud järgmist.

1. Euroopale on laevandus olnud läbi ajaloo üheks majanduskasvu ja heaolu nurgakiviks. Meretransporditeenused toetavad Euroopa majandust märkimisväärselt ja aitavad Euroopa ettevõtjatel konkureerida kogu maailmas. Lisaks on laevandus ja kogu sellega seonduv meretööstus Euroopas oluline tulu- ja töökohtade allikas.
2. Mitmed meetmed, mille liikmesriigid on võtnud kooskõlas **ühenduse suunistega meretranspordile antava riigiabi kohta**³⁵, on aidanud kaasa osa laevastiku hoidmisele Euroopa registrites ja Euroopa meremeestele töökohtade loomisele. Kuid kolmandate riikide registrid avaldavad Euroopa riikide lipu all registreeritud laevadele jätkuvalt

³⁴ Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation (BIMCO/ISF) Manpower Update 2010.

³⁵ Rasvane trükk siin ja edaspidi kogu alapunkti jooksul, pärineb originaaldokumendist.

teravat konkurentsipurvet. Sageli on **väliskonkurentidel märgatavad eelised** näiteks riigi toetuse, odavale kapitalile juurdepääsu, küllaldase tööjõu või rahvusvaheliselt kokkulepitud standardite paindliku jõustamise kujul.

3. Praeguse majanduskriisi taustal võivad muud tegurid, näiteks ülemäärase tootmisvõimsuse oht teatavates turusegmentides, kolmandate riikide protektsionistlikud kaubandusmeetmed, energiaturgude heitlikkus või Euroopa kvalifitseeritud inimressursside puudulikkusest tulenev oskusteabe kadumine, ajendada **laevandusettevõtjate peakontoreid ja meretööstust teistesse piirkondadesse ümber asuma, pärssides ELi jõupingutusi kvaliteetse laevanduse tagamisel kogu maailmas.**
4. Meretransporditööstuses on viimaste aastate jooksul loodud palju töökohti, nii otse kui ka kaudselt. Ligikaudu 70% laevandusega seotud töökohtadest on teadmispõhised ja kvaliteetsed töökohad maismaal. **Merendustöötajate**, ohvitseride ja madruste **kasvava nappusega** kaasneb oht kaotada inimressursi kriitiline mass, mis hoiab alal Euroopa meretööstuse üldist konkurentsivõimet.

Komisjoni strateegilise läbivaatamise tulemused on järgmised.

1. Stabiilsete ja prognoositavate globaalsete konkurentsitingimuste loomine laevandusele ja muule meretööstusele ning nende tingimuste säilitamine on ELi jaoks võtmetähtsusega. Ligitõmbav Euroopa raamistik kõrge kvaliteeditasemega laevandusele ja ettevõtjatele aitab kaasa majanduskasvu ja tööhõivet käsitleva Lissaboni strateegia õnnestumisele, tugevdades Euroopa merendusklasterite konkurentsivõimet. Samuti kindlustab see **Euroopa meretranspordisektorile vastupanuvõime majanduskasvu aeglustumisele.**
2. ELi selge ja konkurentsivõimeline **tonnaaži maksustamise, tulu maksustamise ja riigiabi** raamistik tuleks säilitada ning seda tuleks vajadusel parandada (autori rõhutusega), võttes arvesse meretranspordi riigiabi suunistega seoses saadud kogemusi. Kõnealune raamistik peaks võimaldama positiivsete meetmete võtmist, et toetada keskkonnasõbralikuma laevandusega seonduvaid algatusi, tehnoloogilisi uuendusi ning ka meremeheametit ja kutseoskust.

Nagu eeltoodud väljavõtetest näha, on Euroopa Komisjoni tasemel mõistetud, et merendusvaldkond on tähtis, laevandus on oma globaalse iseloomu tõttu otseses konkurentsikogu ülejäänud maailmaga ning riigiabi Euroopa merenduse säilitamiseks ning kasvatamiseks on õigustatud. Eesti kui EL-i liikmesriik peaks oma merenduse arendamisel lähtuma nimetatud teatisest.

Autor vaatleb allpool ka Eesti riiklikus arengukavas “Eesti merenduspoliitika” 2011-2020 välja toodud mõtteid Eesti merenduse hetkeseisust ning eesmärkidest.

1. ... võimaldab EL oma liikmesriikidel toetada kohalikku laevandust erinevate meetmete kaudu, millest peamised on maksudega seotud soodustused. Ka Eestis on alates 2007. aastast lubatud riigiabi võimalusi kasutatud, tagastades kaubalaevade omanikele laevapere liikmete töötasult makstud sotsiaalmaksu, kuid see pole osutunud piisavaks, et tuua registrisse tagasi laevu, mis 2007. aastaks olid lahkunud.
2. ... kui sellega (laevade arvu vähenemisele) kaasneb meremeeste arvu vähenemine, tekib pikas perspektiivis risk oskusteabe edasiandmise katkemiseks merendussektoris, mis tähendab ka teiste valdkondade (sadamad, logistika) konkurentsivõime vähenemist.
3. Kaubalaevastiku suurus on viimastel aastatel järjepidevalt vähenenud. Kui 2003. aastal oli Eesti lipu all sõitvate kaubalaevade arv 17, siis 2008. aastal on see näitaja oluliselt väiksem, vaid 9. Drastilisemad arengud on toimunud üle 500GT laevade osas, kus laevade arv on langenud üheteistkümnelt neljale (autor: magistritöö kirjutamise ajal pole üle 500GT, pidevas rahvusvahelises sõidus olevaid kaubalaevu Eesti lipu alla enam järgi jäänud).
4. Meede 1.1: Eesti laevandusele Euroopa riikidega võrdsete konkurentsitingimuste loomine. Tulemusnäitaja: Eesti lipu all sõitvate üle 500GT kaubalaevade arv on 2030. aastaks vähemalt 50. Vahenäitaja 2020. aastal on 35 laeva.

Arengukavas on laevandust puudutavaid probleeme käsitletud suhteliselt vähesel määral, kuid põhiline on öeldud. Tulemusnäitaja suhtes on autor kriitiliselt meelestatud. Laevandus on globaalselt väga teravas konkurentsisis ja väga palju riike üle maailma võitleb selle nimel, et meelitada oma lipu alla rohkem laevu. Selle eesmärgi nimel töötavad edukad laevaregistrid pidevalt piasjade kallal, et saavutada veelgi paremat konkurentsipositsiooni. Teisest küljest jällegi: lipuvahetus on reederile suhteliselt lihtne protsess ning ka kulud lipuvahetuseks pole ülemäära kõrged. Ehk siis reeder registreerib oma laeva selle riigi lipu alla, mis pakub kõige soodsamaid tingimusi. Ka Eesti peab muutma enda laevaregistrit selliselt, et muutuda reederile vastuvõetavaks (ohverdamata seejuures kvaliteeti). Kui Eesti suudab seda, siis tuleb Eesti lipu alla palju rohkem laevu, kui arengukava tulemusnäitaja ette näeb. Kui ei suuda, siis ei saavutata ka numbreid, mida arengukava ette näeb.

1.8. Euroopa riigiabi olemus ja areng läbi aastate

Järgmises peatükis tuleb põhjalikumalt juttu riigiabi rakendamisest Eesti laevaregistri ümberkorraldamisel ja seetõttu tutvustab autor siinkohal Euroopa Komisjoni poolt välja töötatud merendusele suunatud riigiabi meetmeid ja ühtse üle-Euroopalise riigiabi kujunemise ajalugu.

Tugevneva konkurentsi valguses kolmandate riikide laevaregistritelt määratles Euroopa Komisjon esimesed suunised liikmesriikidele 1989. aastal, et ühtlustada erinevaid liikmesriikide poolt kehtestatud abisüsteeme merendusele. Esimene katse siiski ebaõnnestus ja ühenduse riikide laevastikud jätkasid vähenemist. Suunised vaadati üle ning täiendati 1997. aastal.

Selleks ajaks oli riigiabi põhiliseks väljundiks kujunenud nn tonnaažimaksu süsteem, kus laevandusettevõtte tulumaks asendatakse maksuga laeva (tavaliselt) puhastonnaaži (*net tonnage* - *NT*) pealt. Puhastonnaaži kasutatakse seepärast, et see väljendab laeva kaubavedamise võimekust, teisisõnu laeva kasulike ruumide mahtu. Tonnaažimaksusüsteem võeti kõigepealt kasutusele Kreekas, seejärel Hollandis ja Norras 1996. aastal, Saksamaal 1999. aastal, Taanis, Hispaanias, Iirimaa ja Soomes 2002. aastal. Peale seda on veel rida Euroopa riike juurutanud tonnaažimaksu süsteemi.

Tonnaažimaksu juurutamisega koos loodi osadesse riikidesse kas II register või rahvusvaheline register, mis olid vastavalt kinnistatud liikmesriigi mõne autonoomse territooriumi külge või liikmesriigi enda külge.

2002. aastal näitas statistika, et need liikmesriigid, kes olid kehtestanud tonnaažimaksu süsteemi, kogesid laevade mõningast tagasiregistreerimist rahvuslike lippude alla. Laevade arv registrites kasvas aastas 0,4%, laevade kogumahutavus 1,5% ja konteinerlaevade puhul tervelt 12,4%. See kasv saavutati just II registrite arvelt, I registrites jätkus laevade vähenemine. Samas kasvasid kolmandate riikide laevaregistrid endiselt kiiremini kui liikmesriikide registrid. Euroopa Liidu liikmesriikide lipu all sõitvate laevade osa maailma laevastiku kogutonnaažist jäi samale 34% tasemele, samas kui maailma laevastik suurenes 10% võrra.

1997. aasta suunised asendati 2004. aastal Euroopa Komisjoni suunisega C(2004)43 – „Ühenduse suunised meretranspordi riigiabile“ (*Commission Communication C(2004)43 – Community guidelines on State aid to maritime transport*), kus määratleti parameetrid, mille ulatuses Euroopa Komisjon tunnustab ja aktsepteerib riigiabi meretranspordile. Riigiabi suunised kehtivad „meretranspordile“, nii nagu on defineeritud Euroopa Komisjoni määrustes (EMÜ) Nr. 4055/86 ja (EMÜ) Nr. 3577/92, ehk „kauba ja inimeste meritsi transpordile“. Teatud ulatuses kehtivad nad ka pukseerimisele ja süvendamisele.

Riigiabi ulatust laiendati 2004. aasta suunistega igale laevade opereerimisega seotud kulule, nagu: laevapere liikmete sotsiaal – ja tulumaksu vähendamisele, kiirendatud investeeingu (laevade) amortiseerimine või õigus maksuvabastusele laevade müügi pealt teatud aastate ulatuses. Samuti on riigiabi lubatud laeval läbiviidavale õppele, nt kadettide merepraktika, et nii motiveerida reedereid võtma laeva rohkem kadette lisaks laeva tavapärasele meeskonnale. Laevade ostmise subsideerimine ei ole lubatud, kuid lubatud on subsideerida teatud ulatuses laevade ehitamist või ümberehitamist, mis ületavad hetkel kehtivaid tehnilisi ja keskkonnavalaseid nõudeid, näiteks laevade ümberehitamist maagaasi peale. Põhimõtte kogu riigiabi andmise juures on, et sotsiaal – ja tulumaksu võib vähendada kuni nullini, peale maksta ei tohi, ettevõtte tulumaksu vähendamisel ja/või asendamisel tonnaažimaksuga, lähtub Komisjon juba eelnevalt heakskiidetud tonnaažimaksusüsteemidest, et harmoniseerida maksutaset teiste liikmesriikide maksusüsteemidega³⁶. Siinkohal tekib huvitav vastuolu: Eesti seadusandluses on kehtestatud tulumaksuvabastus reinvesteeringut kasumilt kõikidele ettevõtetele. Kui Komisjon otsustab, et Eesti ei tohi lihtsalt kehtestada tulumaksuvabastust laevandusettevõtetele vaid peab teatud ulatuses kehtestama ka tonnaažimaksu, et olla samal tasemel teiste liikmesriikidega, siis tuleb välja, et me diskrimineerime laevandusettevõtteid võrreldes teiste Eestis paiknevate ettevõtetega. Autori arvates tuleb rõhuda Euroopa Komisjoni heakskiitu taotledes just nimelt sellele aspektile ning püüda saavutada null tonnaažimaksumäär Eesti lipu all sõitvatele laevadele juhul, kui reeder kasutab Eesti tavapärast maksusüsteemi, kus reinvesteeringut kasum on tulumaksust vabastatud.

³⁶ Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime Transport.

2004. aasta riigiabi suuniste kehtivus oli seitse aastat, kuid Euroopa Komisjon lükkas uute suuniste vastuvõttu korduvalt edasi, kuna ei osatud võtta kindlat seisukohta, kas merendussektoril ikka on vaja eeliseid võrreldes teiste majandusharudega.

Laevandusringkondi muutsid rahutuks ka Brüsseli konkurentsivolniku Joaquin Almunia kardinaalselt muutuvad seisukohad riigiabi suuniste suhtes. 2011. aasta juulis kiitis ta eksisteerivaid riigiabi suuniseid: „Euroopa Liit vajab merendussektorit, mis on konkurentsivõimeline rahvusvahelisel tasemel ning lubab selleks, et hoida ära ettevõtete lahkumist, maksualaseid soodustusi. 2011. aasta novembris aga pidas ta kõne Euroopa Parlamendis, kus viitas „uutele“ tonnažimaksu reeglitele. Konkurentsiameti ametnikud hakkasid samal ajal vihjama võimalikele muudatustele. Nende sõnul oli minevikus tehtud vastuolulisi otsuseid riigiabi suhtes.

2012. aasta esimesel poolaastal koguti liikmesriikide mereadministratsioonide käest tagasisidet, kas lubatud riigiabi meetmed on saavutanud oma eesmärgi või oleks vaja muudatusi. Järgnevast kommunikatsioonist Euroopa Komisjoni konkurentsi peadirektoraadi (EKKP) ja liikmesriikide mereadministratsioonide vahel lugesid laevandusringkonnad välja, et konkurentsiametnikud uurivad mitut liikmesriikide pool tehtud varasemat riigiabi otsust, mis viitas, et EKKP plaanib uute suunistega sisse viia suuremat muutust. Uurimise alla võeti võimalikud riigiabi moonutused ja potentsiaali „riigiabi ralliks“ liikmesriikide vahel. Kõlasid süüdistused, et suunised ei ole täitnud oma eesmärki laevade arvu kasvatamiseks ning lisaks vähendavad riikide maksutulu. Euroopa Transporditöölise Föderatsioon (*European Transport Workers' Federation - ETF*) oli kriitiline tonnažimaksu režiimi suhtes, öeldes, et see on väga vähe kaasa aidanud Euroopa meremeeste palkamisele laevadele.

Euroopa Laevaomanike Assotsiatsioon, organiseeris kampaania EKKP mõjutamiseks. Saades toetust ka liikmesriikide mereadministratsioonidelt, kampaania õnnestus. Kogu merendussektor, kaasaarvatud laevaehitus, vabastati minevikus antud riigiabi tagasimaksmise kohustusest. Kampaaniat aitas omalt poolt ka Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi asepresidendi Siim Kallase meeskond, kelle haldusalasse kuulus merenduse valdkond varem. Nad ähvardasid vetostada iga otsuse, mis muudab riigiabi suunised merendusele ebasoodsamas suunas ning viia küsimuse Euroopa Komisjoni kolleegiumi ette.

Kampaania tulemusena otsustas Euroopa Komisjoni konkurentsi peadirektoraat, et senine lähenemine on omanud konkurentsivõimele ja tööhõivele positiivset mõju ning Euroopa Komisjon kinnitas 2. oktoobril 2013a. merenduse riigiabi suunised muutmata kujul³⁷.

³⁷ Stares, Justin: „Tonnage Tax Review“. Article. 6. November 2013.

2. EESTI LAEVAREGISTRI ÜMBERKORRALDUS

Eelmises peatükis kaardistas autor Eesti laevanduse kitsaskohad, eristas globaalsel skaalal edukad ja väheedukad laevaregistrid ning kirjeldas Euroopa Liidus lubatud erisusi laevanduse toetamiseks. Järgnevas peatükis esitab autor detailse muudatusettepaneku Eesti laevaregistri konkurentsivõime tugevdamiseks. Muudatused hõlmavad Eesti laevaregistri reorganiseerimist ning laevapere liikmete maksukoormuse vähendamist. Laevaregistri reorganiseerimise juures on oluline silmas pidada, et on vaja leida ka tee, kuidas lisaks laevade arvu suurenemisele suureneks laevanduse kaldasektor Eestis. Sellega loodaks kaldatöökohti ja suureneks laevandusalane oskusteave, millel omakorda põhineks teadmiste ja väärtuste taastootmine ja edasiarendamine. Selliste töökohtade tekkimine arendab laevandussektorit, taastoodab töökohti ja lõppkokkuvõttes toob riigile ajas kasvavat arvestatavat eelarvetulu.

2.1. Ümberkorralduse eesmärk ja kasu

Kavandatava ümberkorralduse eesmärk 10 aasta perspektiivis on 400-500 kaubalaeva lisandumine Eesti lipu alla ning selle kaudu meelitada Eestisse investeerima välismaiseid reedereid (avama laevade haldusega tegelevaid harukontoreid Eestis). Nagu eelmises peatükis välja toodud, haakuvad planeeritavad ümberkorraldused ka Eesti merenduspoliitika dokumendis (riiklik arengukava „Eesti merenduspoliitika“ 2011-2020) välja toodud väikese ja kahaneva Eesti lipu all sõitva laevastiku problemaatikaga ning võivad olla aluseks arengukavas planeeritud tulemuste saavutamiseks.

Riigil on kasulik omada oma lipu all võimalikult palju laevu, mida opereeritakse samaaegselt lipuriigist, st reeder haldab laevu tehniliselt ja muudes aspektides, tegutsedes seejuures füüsiliselt lipuriigi territooriumil. Sellega luuakse asukohamaal uusi töökohti, kust laekub maksutulu ning säilitatakse ja suurendatakse merendussektori oskusteavet. Kaldasektorisse saame me meelitada uusi laevade haldamisega tegelevaid ettevõtteid (välisinvesteeringuid) vaid siis, kui meil on Eesti lipu all arvestatav hulk laevu. Laevade hulk demonstreerib

potentsiaalsetele investoritele, et Eestis on soodne merendus – ja laevanduskliima, et riik hoolib laevandusest ja merendusest. Rääkides kaldasektori suurendamisest, ei pea me lootma vaid välismaiste reederite Eestisse kolimisele. Kui Eesti lipu all on arvestatav hulk laevu ja Eesti on tuntud laiemalt mereriigina, siis hakkavad ka välismaised laevaomanikud kaaluma laevade haldamisteenuse ostmist Eestist. See suurendab juba olemasolevate reederite ringi, ehk jällegi tekib juurde kaldatöökohti. Peale teatud hulga rahaliste vahendite akumulierumist, on reederid juba ise suutelised pankade kaasabil laevu ostma ja muutuma ka ise laevaomanikeks. Kuna laevandussektor ning sadama- ja logistikasektor on omavahel lahutamatult seotud, arendab laevandussektori areng ka teisi majandusvaldkondi. Laevade haldusega tegeleva ettevõtluse juurde tekib alati ka teisi, neile teenuseid osutavaid ettevõtteid: kindlustusseltsid, laevade varustamist pakkuvad ettevõtted, arbitraaži- ja õigusteenuseid pakkuvad ettevõtted, laevanduse finantseerimisega tegelevad fondid, pangad jne. Laevandussektor aitab laiendada Eesti ekspordi sihtriikide ringi, mis praegu koosneb suuresti vaid lähiriikidest. Laevandussektori poolt pakutav transporditeenus on ülimalt rahvusvaheline ja võimaldab teatud regiooni, näiteks Euroopa majandusraskuste korral suunata laevad kergesti Kaug-Itta, tagades sellega enda ellujäämise ja maksutulu jätkuva laekumise riigile.

Hollandis läbiviidud uuringute põhjal tekitab iga uus töökoht merel juurde kolm uut töökohta kaldal³⁸. Taani on riiklikult deklareerinud: „Hea (seadusandlik) raamistik aitab kinnistada laevu Taani lipu alla, mille tulem on merendusala kompetentsi lisandumine. Ilma laevadeta ei oleks Taanil võimalik säilitada merendusklasrit. Kui umbes 12-14000 inimest töötab laevapere liikmetena, siis umbes 80000 inimest töötab merendusklasris tervikuna (umbes 6% kogu erasektori tööjõust Taanis). Laevandusettevõtete kaldapersonali palgad ületavad keskmist palgataset“.³⁹

Laevandussektori areng ja seega laevandusspetsialistide juurdetootmine kasvatab Eestis merendusala oskusteavet ja loob ka järjepidevuse teadmiste edasiandmisel järeltulevatele põlvetele. Merendussektori elushoidmiseks ja arendamiseks ei piisa tänapäeval vaid meremeeste ettevalmistamisest. Kõrgharitud merendusspetsialisti ettevalmistamisel õppeasutuses, ei tohi olla eesmärgiks vaid kadeti ettevalmistus merd sõita. Tuleb õpetada ka baasteadmised merendusala rahvusvahelise seadusandluse ning laevade tehnilises ja

³⁸ Kõuts, Tarmo: „Esmased ja olulisimad meetmed Eesti lippu kandva kommerts-laevastiku taastamiseks“. Merendusnõukoja seletuskiri, lk 3.

³⁹ Danish Maritime Authority. Policy sider. Web page.

muudes aspektides haldamise osas. Sellega valmistatakse kadett ette tulevikus kaldatöökohal töötamiseks. Praktilist õpetust selles osas saavad anda vaid sellised inimesed, kes on ise nendes valdkondades töötanud ja kogemusi omandanud. Selleks, et Eestil oleks sellise kogemusega inimesi, on vaja töökohti kaldal, kus endised meremehed saavad nimetatud kogemusi omandada. Võib ju argumenteerida, et kaldaettevõtteid saab ka täna Eestis luua, tuleb vaid laevad hoida nende riikide lippude all, mis pakuvad konkurentsivõimelisi tingimusi. Autor väidab seevastu, et sellised inimesed võõrduvad Eesti laevandusest ja selle arendamisest, sest sellistes kaldaettevõtetes töötajad ei puutu kokku laevade kohta käiva Eesti seadusandlusega, ega pole neil ka suhet Eesti ametiasutustega. Kokkuvõttes ei teki neil huvi ka oma teadmiste edasiandmiseks järgmisele põlvkonnale.

Laevade tehnilise seisukorra eest on alati lõplikult vastutav lipuriik. Kui Eesti lipu all laevu ei ole, on vaid reederid Eestis, kes haldavad välislippude all sõitvaid laevu, on riik laevade tehnilise seisukorra ja ohutuse küsimustest välja jäetud. Kokkuvõttes tähendab see riigi ametiasutuste pädevuse kadumist sel alal ning tulenevalt sellest ei oska riik kaasa rääkida ka rahvusvahelise seadusandluse loomisel või enda seadusandluse ajakohastamisest vastavalt rahvusvaheliste regulatsioonide muutumisele. Laevandussektori arendamine ei saa seetõttu piirduda vaid laevandusettevõtetele soodsate tingimuste loomisega, on vaja ka soodsaid tingimusi, et laevad Eesti lipu all sõidaksid. Seetõttu väidab autor, et suur laevade ja laevandusettevõtete arv Eestis on riigile kasulik ja kõikide lubatud meetmete kasutamine selle kasvatamiseks on riigile nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis tulutoivad. Oluline on tagada, et elluviidavad meetmed on pikaajalised, mis tagab potentsiaalsetele investoritele kindlustunde.

Kuna lõppeesmärgiks on võimalikult paljude välismaiste laevandusettevõtete siameelitamine ja kodumaistele reederitele arenguks soodsate tingimuste loomine, tuleb uue laevaregistri mudeli väljatöötamisel mõelda, kuidas seda kõige paremini, st kõige kiiremini ja kuluefektiivsemalt saavutada.

2.2. Aspektid, mida arvestada laevaregistrite ümberkorraldamisel

Esimene aspekt, mida tuleb arvestada konkurentsivõimelise laevaregistri loomisel, on maksualased soodustused, mis on vähemalt võrdväärsed või soovitatavalt paremad kui teistel Euroopa Liidu liikmesriikidel. Ülalpool tõi autor juba välja, milliseid soodustusi (riigiabi) lubab Euroopa Komisjon oma suunistega C(2004)43 – „Ühenduse suunised meretranspordile“.

Teise aspektina tuleb mõelda efektiivsele klienditeenindusele. Laevanduses kehtib põhimõte: kui laev sõidab, siis laev teenib, kui laev seisab, siis laev kulutab. Üks seisupäev võib keskmise suurusega laevale maksma minna tuhandeid kuni kümneid tuhandeid eurosid. Siia hulka kuuluvad nii otsesed kulud, nagu laevapere liikmete palgad, sadamatasud ja võimalikud trahvid, kui ka kaudsed kulud, nagu järgmise prahilepingu kaotamine, kuna laev ei jõua õigeaks ajaks järgmisesse laadimissadamasse. Laev peab seisma võimalikult minimaalse aja. Efektiivne klienditeenindus nii laevade registreerimisel, kui ka hilisema eksploatatsiooni käigus tekkivate küsimuste kiire lahendamine on lipuriigile äärmiselt tähtis, juhul kui soovitakse enda laevade arvu kasvatada. Loomulikult ei tohi efektiivset klienditeenindust pakkudes tuua ohvriks laevade ohutust. Reederite jaoks on väga tähtis, et lipuriik oleks suuremate sadamariikide kontrollialade (*Memorandum of Understanding*) „valges nimekirjas“⁴⁰. See tähendab reederile vähem laevakontrolle sadamariigi poolt, mis kokkuvõttes vähendab laevale omistatavate puuduste arvu ning vähendab laeva kinnipidamise riski. Laevade kontrollistatistika on avalik ja viimase aja trend on, et prahtijad eelistavad kauba andmisel laevu, millede ohutusstatistika on parem. Seega on reederile eluliselt tähtis, et tema laevad oleksid hinnatud ohututeks.

Kolmas aspekt, mida tuleb arvesse võtta, on sisepoliitiline. Soodustuste võimaldamist on Eesti reederid ja laevandusega seotud huvigrupid taotlenud juba üle 10 aasta, kuid see on alati põrkunud valitseva koalitsiooni vastuseisule. Üks kartusi, mis valitsustel on alati olnud, on kartus maksulaekumiste vähenemise ees. Et valitsus arvestaks ja tõsiselt kaaluks laevandusele soodustuste loomist, on vaja näidata ümberkorralduse tulemusena uusi tuluallikaid riigile. Seda nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis. Uued tuluallikad pakub autor välja allpool.

⁴⁰ Laevaregistrid jagatakse vastavalt nende kvaliteedile valges, hallis ja mustas nimekirjas olevateks. Laevaregistri kvaliteeti hinnatakse laevaregistris asuvate laevade tehnilise seisukorra järgi. Laevade tehnilist seisukord hinnatakse sadamariikide kontrolli poolt ja statistika kajastatakse vastavates andmebaasides.

Lisapõhjus, miks ettepanekuid ei ole kuulda võetud, on Reformierakonna põhimõtteline vastuseis igasugustele maksuerisustele. Siinkohal oleks kasulik vaadata, kuidas on Reformierakond ise oma põhimõtte formuleerinud.

„Liberaalse majanduspoliitika põhiprintsiipidena kaitseme: ... ühetaolisusele ja proportsionaalsusele tuginevat maksusüsteemi; madalat maksukoormust. Peame oluliseks vältida konkurentsi kahjustavaid erisusi, subsiidiume ning soodusrežiime. Reformierakonna maksupoliitika lähtekohaks on maksusüsteemi stabiilsus, lihtsus, läbipaistvus ja võrdse kohtlemise põhimõttest lähtuv ühetaolisuus. Me ei poolda maksuerisusi majandus- ega sotsiaalpoliitilise meetmena, kuna see on ebatõhus ja kulukas. Reformierakond taotleb Eesti maksukoormuse alandamist ning eelarvepoliitika konservatiivsust“⁴¹.

Ülaltoodust tuleneb, et Reformierakonna põhimõte on vältida konkurentsi kahjustavaid maksuerisusi. Tekib aga küsimus, millises taustsüsteemis tuleb vältida neid erisusi, subsiidiume ning soodusrežiime. Autori seisukoht on, et juhul kui taustsüsteemiks oleks vaid Eesti majandus - Eesti oleks suletud majandusega riik, siis tuleks nendest põhimõtetest lähtuvalt tõesti jälgida, et ei tehtaks ühele majandusharule teistega võrreldes soodustusi, näiteks laevandusele võrreldes masinaehitusega. Tänapäevane reaalsus on siiski, et Eesti on osa Euroopa majandusest – Eesti taustsüsteem on Euroopa majandus. Seega peaks Reformierakond enda majandus – ja rahanduspoliitikas toodud võrdse kohtlemise põhimõttest lähtudes tagama Eesti majandussektoritele võrdväärsed konkurentsivõimalused võrreldes teiste liikmesriikide samade majandussektoritega. Olles teadlikud, et valdav enamus Euroopa riike toetab enda laevandust erinevate meetmetega, sealhulgas maksuvähendustega, on Eesti täna tegelikult Euroopa kontekstis loonud maksuerisuse enda laevandusele, paraku siiski Eestile kahjulikus suunas. Enamus Euroopa riike on ühetaolised, nad pakuvad laevandusele maksuerisusi, kuid Eesti on eriline, Eesti ei paku. Seega järgib Reformierakond täna Eesti kontekstis maksuerisuste vältimise põhimõtet, kuid Euroopa kontekstis mitte. Arvestades Reformierakonna Euroopa Liitu ja suuremat liikmesriikide majanduste integreeritust pooldavat poliitikat, peaks autori hinnangul Reformierakond maksuerisuste kaalumisel pigem lähtuma Euroopa taustsüsteemist, ehk lubama maksuerisusi, kui Euroopa riigid on sama juba teinud.

⁴¹ Reformierakonna koduleht. Majandus – ja maksupoliitika.

2.3. Tänapäevased probleemid meremeeste maksustamisel

Laevapere liikmete maksustamisel on valdav enamus Euroopa riike ning suurte laevaregistritega kolmandad riigid viinud sisse maksusoodustusi. See muidugi vähendab riigi otseseid maksulaekumisi, kuid tuleb arvestada, et see võimaldab hoida laevu riigi lipu all ja säilitada laevandussektorit, kust laekuvad maksud kaldatööstuse töötasudelt. Näiteks suurte laevaregistritega riigid on viinud meremeeste maksumäära nulltasemeni, võimaldades reederitel maksta neile netopalka. Laevandus on globaalse iseloomuga ja reederitel on võimalik suhteliselt lihtsalt ja väheste kuludega vahetada laeva lippu sellise kolmanda riigi lipu vastu. Laevanduses kasutatakse laialdaselt ka teenuste sisseostmist ja kohustuste edasidelegeerimist. Nimetatud teenuseid ostetakse tihti sisse erinevatest riikidest. See tähendab, et riigil on raske jälgida maksulaekumisi ja võimalused maksude vältimiseks ja/või optimeerimiseks on laialdased. Täna maksustab Eesti riik meremehi ja reedereid võrreldes teiste riikidega väga kõrgelt. Samas puuduvad tal efektiivsed hoovad, millega sundida neid makse maksma. Seetõttu tuleks autori hinnangul Eestil pigem luua maksusüsteem, mis motiveeriks reedereid ja meremehi Eestisse makse tasuma. Järgnevates alapeatükkides püüab autor leida optimaalset motiveerivat maksumäära, mis rahuldaks kõiki osapooli.

2.3.1. Tulumaks

Tulumaksuseadus sätestab: „Füüsiline isik on resident, kui tema elukoht on Eestis või kui ta viibib Eestis 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul vähemalt 183 päeval“⁴². Lisaks ütleb tulumaksuseadus, et isiku tulu ei maksustata, kui isik on viibinud töötamise eesmärgil välisriigis vähemalt 183 päeval 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul ning välisriigis on nimetatud tulu olnud isiku maksustatav tulu ning see on dokumentaalselt tõendatud ja tõendil on näidatud tulumaksu summa (ka juhul, kui summa on null)⁴³. Üldjuhul viibib meremees rohkem kui 183 päeva aastas merel, seetõttu ta sellest aspektist residendiks ei kvalifitseeru. Samas on alati keeruline ja laialt tõlgendatav „elukoha“ tingimus. Kuna meremees ei ole oma töökoha (laeva) kaudu oma elukohaga seotud, siis on meremehel suhteliselt lihtne valida oma elukohaks mõni teine riik, kus meremehed on maksustatud kas väikese või nulltasemel tulumaksumääraga. Näiteks Lätis kehtib ohvitseridele 25% tulumaksumäär 2,5 kordselt

⁴² Tulumaksuseadus. §6, (1).

⁴³ Tulumaksuseadus. §13, 15), (4).

miinimumpalgalt ja reakoosseisule 25% määr 1,5 kordselt miinimumpalgalt⁴⁴. Lätis on täna kehtiva miinimumpalga suurus €320⁴⁵. Eelnevast tulenevalt peaks välislipu all sõitev meremees olema vabastatud tulumaksukohustusest Eestile juhul, kui ta täidab 183 päeva tingimuse ja tema elukohana ei saa defineerida Eestit. Teisest küljest on riikidevaheline praktika, et meremehed alluvad selle riigi maksuseadustele, kus asub laeva opereeriv ettevõtte⁴⁶. Ehk lähtudes Tulumaksuseaduse §13, 15), (4)-st, peaks Eesti residendist meremees olema Eesti tulumaksust vabastatud, kui ta viibib Eestist väljaspool üle 183 päeva aastas 12 järjestikuse kalendrikuu jooksul, tema laeva opereerimisest tulu saav ettevõtte asub riigis, mis maksustab meremehi 0% tulumaksumääraga, meremees suudab seda Maksu – ja Tolliametile tõendada ja selle riigiga on sõlmitud topeltnmaksustamist vältimise kokkulepe. Kuid alati võib tekkida küsimus, milline ettevõtte on laeva opereerimisest tulu saav ettevõtte. Erinevad laeva opereerimise aspektid võidakse teostada erinevatest riikidest eri ettevõtete poolt, millisel riigil tekib siis õigus meremeeste maksutulule? Autorile teadaolevalt puuduvad Eestis sellises asjas kohtupretsedendid, kuid võimaliku kohtuasja puhul oleks loogiline eeldada, et laeva opereeriva ettevõttega tõlgendataks kas meremehe tööst tulu saavat ettevõtet (üldjuhul laeva tehnilise haldusega tegelevat ettevõtet) või tööandjat, kes väljastab meremehele töölepingu. See tähendab, et ükski Eesti meremees ei soovi tänase tulumaksumäära juures töötada Eesti reederiga juures ja pigem väldiksid nad ka Eesti mehitamisagentuuride kaudu tööleasumist või kui seda ei ole võimalik vältida, siis sooviksid nad, et töölepingu sõlmiks mehitamisagentuur teises riigis asuva ettevõtte, nt reederi nimel (*on behalf of...* või *as agents for...*) Tulemus on, et kogu Eesti mereõppeasutuste poolt ettevalmistatav ressurss kaob mööda maailma laiali. Autori soovitatav selle välistamiseks langetada tulumaksumäär meremeestele samale tasemele edukate laevaregistri riikidega, ehk tasemele 0%.

2.3.2. Töötuskindlustus ja töötutoetus

Vastavalt töötuskindlustusseadusele tasub tööandja maksu 1% ulatuses töötasult, kuid välisriigis paiknevalt ettevõttelt on raske seda maksu sisse nõuda. 2% ulatuses töötasult tasub maksu töötaja⁴⁷. Töötuskindlustushüvitist on õigus saada neil töötutel, kes viimase 36 kuu jooksul on maksnud töötuskindlustusmaksid vähemalt 12 kuu eest. Seega on meremehel

⁴⁴ Latvian Maritime Administration. Homepage.

⁴⁵ Federation of European Employers. Review of minimum wage rates.

⁴⁶ Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Model Treaty. Article 8.

⁴⁷ Vabariigi Valitsuse määrus. Töötuskindlustusmaks määrad 2014. aastal.

võimalik saada töötuskindlustushüvitist, kes täidavad ülalnimetatud tingimuse, kuid nagu alampeatüki alguses mainitud, on välismaal asuvalt tööandjalt maksu tasumist raske sisse nõuda. Autor soovib seetõttu vabastada meremehed töötuskindlustuse maksest ning tulenevalt sellest ei ole neil ka õigust abirahadele.

Töötutoetuse saamiseks peab inimene olema töötuna arvelevõtmisele eelnenud 12 kuul vähemalt 180 päeva kas töötanud või tegelenud tööga võrdsustatud tegevusega⁴⁸. Üldjuhul töötab kaubalaeva meremees neli kuud laevas ja on seejärel kaks kuud puhkusel. Mis tähendab, et meremees on võimeline igal teisel puhkuseperioodil ennast töötuna arvele võtma. Kuna kaubalaeva meremees töötab üldjuhul tähtajalise lepinguga ja seejärel siirdub tagasi laeva, on ta kodus olles tegelikult puhkusel, mitte töötuna. Sellest tulenevalt ei tohiks ta riigi seisukohast sisuliselt olla töötutoetuse kõlblik. Seda aspekti toetab ka fakt, et enamuses merel kasutusel olevates palgaskaalades on puhkuseraha komponent (*leave pay*) juba töötasu sisse arvestatud. Seega makstakse meremehele puhkuseraha juba ette ära ning tulenevalt sellest on meremees kodus olles palgalisel puhkusel, mitte töötuna. Samas on oluline eristada, millal inimene muutub tegelikult töötuks st ta ei suuda leida endale uut laeva. Autor pakub välja, et arvestuse aluseks võiks olla tingimus, kus meremees on kodus viibinud rohkem kui 50% eelnevalt laevas viibitud ajast. Näiteks neljakuulise lepingu puhul on meremehel õigus võtta end töötuks peale kahekuulist kodus viibimist. Kuna töötutoetus on suhteliselt väike: €112,22⁴⁹, ei ole meremees rahalisest aspektist võttes, puhkusel viibides, huvitatud enda töötuna arvele võtmisest, seda enam, et arvele võtmisega kaasnevad ka kohustuslikud regulaarsed intervjuud Töötukassas, kus ta peab aru andma enda tööotsingutest ning lisaks on meremees kohustatud vastu võtma Töötukassa ametnike poolt temale pakutud tema profiiliga sobiva töö. Keeldumise korral võetakse temalt ära töötuna staatus. Arvestades, et maailma laevanduses on täna puudu 13000 meremeest ja töökuulutusi igale ametikohale laevades avaldatakse pidevalt, on Töötukassa ametnikel väga lihtne meremehele tööd leida. Pigem on meremehel huvi olla töötuna arvel selleks, et tagada endale ravikindlustus. Kui meremehele on võimaldatud ravikindlustus teisel viisil, siis langeb ka ära vajadus olla arvel töötuna. Lahenduse meremeeste ravikindlustuseks pakub autor allpool.

⁴⁸ Sotsiaalministeerium. Töötutoetus ja selle saamise tingimused.

⁴⁹ Eesti Töötukassa. Töötukassa juhatus kinnitas töötuskindlustushüvitise maksimumsuuruse 2014. aastal.

2.3.3. Sotsiaalkindlustus

Vastavalt Eesti seadusandlusele maksab töövõtja eest sotsiaalmaksu tööandja. Täna kehtivat Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadust võib tõlgendada ka nii, et välismaal asuv reeder saab registreerida oma laeva Eesti laevaregistrisse. Väga raske on sotsiaalmaksu sisse nõuda välisriigis asuvalt ettevõttelt, eriti juhul, kui meremehe töölepingu väljastaja asub samuti välismaal. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ), nr. 883/2004: „Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta“ artikkel 11.4 kohaldab Euroopa Majandusühenduse ja Šveitsi elukohaga isiku suhtes, kes töötab liikmesriigi lipu all sõitval laeval, lipuriigi sotsiaalkindlustussätteid. Kui isik, elukohaga Portugalis, töötab Eesti lipu all sõitval laeval, siis kehtivad tema suhtes Eesti riigi sotsiaalkindlustussätted. Kui Eesti kehtestaks enda meremeestele 0% sotsiaalmaksumäära, siis ülaltoodust tulenevalt laieneb sama 0% määr ka teiste EMÜ riikide kodanikule. Sama artikli 11.4 põhjal; kui liikmesriigi elanik töötab teise liikmesriigi lipu all sõitval laeval, olles sama riigi elanik, kuhu on registreeritud talle palka maksev ettevõtte, kehtivad tema suhtes viimasena nimetatud liikmesriigi õigusaktid. See tähendab, et Saksamaa elaniku suhtes, kes saab palka Saksamaa tööandjalt ja töötab Eesti lipu all, kehtiksid sel juhul Saksamaa sotsiaalkindlustussätted. Tööandja seisukohast vaadatuna; kui ta asub Saksamaal ja soovib kasutada sotsiaalmaksu soodustust (nimetatud 0% maksumäär), siis peab ta hoiduma oma Eesti lipu all sõitval laeval Saksamaa elaniku palkamisest. Saksamaal kehtib Saksamaa elanikust laevapere liikme suhtes üldine sotsiaalmaksumäär. Isikud, elukohaga kolmandates riikides, näiteks Filipiinidel, alluvad enda riigi sotsiaalkindlustuse süsteemile, neile määrus (EÜ), nr. 883/2004 ei laiene ning seega nende suhtes Eestil kohustusi ei teki.

Sotsiaalmaksu mõistes tähendab Eesti lipu all töötamine Eestis töötamist. Kuna sotsiaalmaksu maksab vastavalt Eesti seadustele tööandja ja tööandja võib asuda välismaal, siis ei suuda Eesti riik teises riigis asuvalt ettevõttelt sotsiaalmaksu efektiivselt sisse nõuda. Vanaduspensionit makstakse vastavalt Eesti seadusandlusele vaid neile isikutele, kes on maksnud sotsiaalmaksu. Täna 6000 meremeest, kes töötavad välisriikide lippude all, Eestile sotsiaalmaksu ei maksa. Sellest tulenevalt ei teki riigil ka kohustust maksta neile ka vanaduspensionit. Samas tekib Eesti riigil kohustus maksta neile meremeestele peale nende pensionile jäämist igakuist rahvapensionit summas €148,98⁵⁰. Sellest jookseb riigile täna

⁵⁰ Portaal: eesti.ee. Rahva – ja vanaduspension.

pidevalt maksualane miinus. Kuni 16. aprillini 2014. aastal oli meil ka kaubalaevu, mis sõitsid rahvusvahelises sõidus. Alates 2007. aastast kehtib EAS meede, mis võimaldab reederil saada tagasi kaubalaeva laevapere liikmete pealt makstud sotsiaalmaksu laeva merel viibitud aja eest, ehk arvestades maha sadama – ja seisupäevad, oli reederil võimalus riigilt tagasi saada ca 70 - 80% makstud sotsiaalmaksust. Tulemusena tekib olukord, kus meremehe eest makstakse ära sotsiaalmaks ja pensionisüsteemis tekib vastav jälg. Selle alusel hakkab meremees tulevikus saama küllaltki suurt pensioni, kuid kuna raha maksti riigi poolt reederile tagasi, siis sisuliselt saab meremees pensioni ilma sotsiaalkindlustussüsteemi ise panustamata. Sellest jookseb riigile pidevalt küllaltki suur miinus, mis on seda suurem, mida rohkem on Eesti lipu all kaubalaevu. Selline asjade korraldus on ilmselgelt riigile kahjulik.

Täna võib järelikult öelda, et riigile jookseb miinus rahvapensioni näol nende 6000 Eesti meremehe suhtes, kes töötavad kolmandate riikide lippude all. Kui Eesti lipu alla peaks tulema mõni kaubalaev, siis tänu EAS meetmele suureneb riigile jooksev miinus hüppeliselt. Riik peaks leidma tee, kus Eesti lipu all on piisav hulk laevu, kus töötaks piisav hulk EMÜ meremehi, kellelt laekuv sotsiaalmaks aitaks kompenseerida riigile jooksvat miinust meremeeste rahvapensionilt. Järelikult peaks meremeeste osas kehtima selline sotsiaalmaksumäär, mis ei peletaks reedereid Eesti lipust eemale ja mis ei peletaks ka meremehi Eesti lipu all olevatelt laevadelt eemale. Täna kehtiv EAS meede tuleks tühistada.

Sotsiaalmaksu osas soodustuste tegemine meremeestele on keerulisem, kuna riik peaks tagama elanikele minimaalse äraelamise võimaluse pensionieas, samas ei tohiks ta kanda kahju lühikeses ega pikas (isiku tööiga ja pensioniiga hõlmavas) perspektiivis ning lisaks peab riik järgima ka Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ), nr. 883/2004: „Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta“ sätteid. Nimetatud määruse põhimõte on, et kõiki Euroopa Majandusühenduse elanikke tuleb kohelda võrdsuse printsiibi alusel, seega kõikidele isikutele elukohaga EMÜ-s tuleb tagada sotsiaalkindlustus samadel alustel kui Eesti elanikele, juhul kui nimetatud isikud töötavad Eesti lipu all sõitval laeval.

Nimetatud määruse artikkel 3, punkt 1 sätestab järgmist: käesolevat määrust kohaldatakse kõigi õigusaktide suhtes, mis reguleerivad järgmisi sotsiaalkindlustusliike: a) haigushüvitised, b) sünnitus- ja sellega samaväärsed isadushüvitised, c) invaliidsushüvitised, d) vanadushüvitised, e) toitjakaotushüvitised, f) tööõnnetus- ja kutsehaigushüvitised, g) matusetootetus, h) töötushüvitised, i) eelpensionihüvitised, j) perehüvitised.

Sama artikli punkt 4 ütleb aga: „Käesoleva määruse III jaotise sätted ei mõjuta siiski laevaomaniku kohustusi reguleerivaid liikmesriikide õigusnorme“. III jaotises on reguleeritud kõigi artikkel 3, punkt 1. toodud sotsiaalkindlustusliigid, välja arvatud vanadushüvitised.

Artikkel 3, punkt 5 sätestab järgmist: käesolevat määrust ei kohaldata sotsiaal- ja arstiabi suhtes.

Autor järeldab ülaltoodust, et Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ), nr. 883/2004: „Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta“ sätteid peab laevapere liikmete puhul järgima vaid vanadushüvitiste osas, ülejäänus on Eesti vaba kohaldama siseriiklike seadusi enda äranägemise järgi. Tuleb meeles pidada, et sõltuvalt nimetatud määruse võrdse kohtlemise põhimõttest, peab Eesti residentidest laevapere liikmetele kohalduv seadusandlus kohalduma ka teistele isikutele, kelle elukoht on EMÜ liikmesriikides. Sellest tulenevalt on järgnevas analüüsis mõistlik vaadata sotsiaalmaksu komponente: vanadushüvitist ja ravikindlustust eraldi.

Ravikindlustuse maksu on raske sisse nõuda välismaal paiknevalt tööandjalt. Kui maksukohuslane oleks meremees ise, siis saaks ta seoses sellega, et kodus olles ta palka ei saa, maksta maksu vaid merel oldud aja eest, ehk sisuliselt maksaks ta maksu ette. Kui arvestada ravikindlustuse kehtimise ajaks sama ajavahemik, mil meremees merel viibis, siis peab Eesti Haigekassa teadma täpseid meremehe laevale munsterdamise ja mahamunsterdamise kuupäevi. See on praktiliselt võimatu, kuna meeskonnavahetuse aeg liigub kogu aeg vastavalt laeva graafikule, vahetusmehe saadavusele ning meeskonnavahetuseks sobiva sadama olemasolule. Samas peaks meremees olema ravikindlustusega koheselt kaetud, kui ta Eestis lennukilt maha astub, sest siis lõpeb tal reederi poolt antud ravikindlustus. Eesti sotsiaalmaksumäär on 33% brutotöötasult, millest 20% moodustavad vanadushüvitised ning 13% ravikindlustus. Autor soovib asendada kohustuslik ravikindlustuse makse meremeestele vabatahtliku ravikindlustusega. Nii on meremehel ise võimalik vastavalt oma töö – ja puhkusegraafikule jälgida, millal ta peab omale ravikindlustuse tegema. Vabatahtliku ravikindlustuse võimalus teatud puhkudel on ka täna olemas. Nimetatud võimalus tuleks anda ka meremeestele. Kindlustusmakse arvutamise aluseks on statistikaameti viimati avaldatud eelmise kalendriaasta Eesti keskmine

kuubrutopalk, mis korrutatakse 0,13ga. Kindlustusmaks suurus ühe kalendrikuu eest on 2014. aastal 115 eurot⁵¹.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määruse (EÜ), nr. 883/2004: „Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta“ artikkel 11.4-st tulenevalt; EMÜ liikmesriigi elanikust meremehe suhtes kohaldub sama maksumäär kui Eesti elanikule või juhul, kui tööandja asub samas riigis, kus laevapere liige elab, asukohamaa sotsiaalmaksumäär. Määrusest tulenevalt kohustub Eesti kandma Eesti elanikele kehtivad sotsiaalkindlustussüsteemide alased seadusandluse sätteid üle ka EMÜ elanikele. Kolmandate riikide elanikest meremeeste osas on Eesti vaba kohaldama teistsuguseid sätteid. Autori hinnangul peaks sotsiaalmaks kolmandate riikide residentidele olema edukate laevaregistrite eeskujul 0% ning sellest tulenevalt ei ole Eestil ka kohustusi sotsiaalkindlustuse osas kolmandate riikide kodanike ees. EMÜ ja Eesti elanikele tuleb leida vähendatud sotsiaalmaksumäär, mis kompenseeriks kulu rahvapensionitele ning oleks samas vastuvõetav reederitele ja meremeestele.

2.3.4. Vanadushüvitise analüüs ja arvutus

Ravikindlustuse osas kohaldub meremeestele vabatahtliku ravikindlustuse võimalus, kuid vanadushüvitiste osas peab autor leidma maksumäära, mis rahuldaks riiki, meremehi ja reedereid. Autor analüüsib järgnevalt kolme võimalust, kuidas võiks vanadushüvitisi EMÜ elanikest laevapere liikmetele reguleerida. Kõigil neist on omad eelised ja puudused.

Võimalus 1

Laevapere liikmete vanadushüvitise määr on 0%. Riik on kohustatud tagama igale Eesti lipu all sõitvale Eesti meremehele rahvapensioni, mille suurus on tänase seisuga €148,98 kuus.

Eelised.

1. Mõjutaks väga positiivselt laevade Eesti laevaregistrisse toomist. 0% määraga vanadushüvitise maks on rakendatud ka edukates laevaregistrites. Sama madal vanadushüvitise määr võimaldaks Eestil edukalt võistelda nimetatud laevaregistritega.
2. Suur laevade arv Eesti laevaregistris tähendaks suuremat laevaregistri tasu laekumist.

⁵¹ Eesti Haigekassa. Vabatahtlik kindlustus.

Puudused.

1. Kui meremees ei saa vanadushüvitist, on riik kohustatud maksma talle pensionieas toimetulekutoetust, ehk rahvapensioni, seega; laevapere liige ise ei panusta sotsiaalkindlustussüsteemi, kuid saab vastu hüvesid.
2. Riigil on raske põhjendada sellist tasuta hüve avalikkusele.
3. Rahvapension on väga väike ja ei taga tegelikult inimese toimetulemist pensionieas. Inimene peab ise panustama enda pensionisse kas läbi vabatahtlikku III samba või lisainvesteeringutega. Teatud osa inimesi seda ei tee ja seega jäävad nad pensionikka jõudes vaesusesse.
4. Vanaduspension koosneb Eestis kolmest sambast. II samba puhul maksab töötaja sambasse 2% ja riik panustab omalt poolt sambasse 4% töötaja palgalt arvestatava sotsiaalmaksu arvelt. Kuna laevapere liikme sotsiaalmaks on 0%, siis ei ole laevapere liikmel võimalik luua endale ka II sammast.

Võimalus 2

Siin vaatleb autor täna kehtivat süsteemi, kus laevapere liikme eest tasub tööandja sotsiaalmaksu täies mahus. Riik tagastab sotsiaalmaksust 70 - 80% (laevapere liikme laevas viibitud aeg, millest on maha arvatud laeva seisu – ja remondipäevad). Erinevus esimese võimalusega on selles, et riiklikusse pensionisüsteemi jääb maha jälg täies mahus makstud sotsiaalmaksu pealt.

Eelis: laevapere liige hakkaks saama piisavalt suurt pensioni, mis võimaldab pensioniea saabudes ära elada.

Puudused.

1. Sotsiaalmaksust jääb riiklikku pensionisüsteemi jälg, mille alusel hakkab inimene tulevikus pensioni saama. Samas on riik 80% sellest rahast juba tagastanud. Kokkuvõttes kannab riik suurt kahju, tagastades esmalt sotsiaalmaksu ja hiljem makstes meremehele ka suhteliselt suurt pensioni (arvestades, et laevapere liikme keskmine palk on täna €2845 kuus⁵²).

⁵² Vaata lisa 4.

2. Reederi huvides ei ole oma raha teatud ajaks kinni panna, tänane kord Eestis näeb ette sotsiaalmaksu tagastust üks kord aastas.
3. Süsteem on bürokraatlik ja ei teeni sellest aspektist ei riigi ega reederi huve.
4. Ülaltoodust tulenevalt mõjutab skeem laevade Eesti lipu alla toomist negatiivselt.

Võimalus 3

Kolmanda võimalusena vaatleb autor stsenaariumi, kus meremeestele kehtib vähendatud vanadushüvitise maksumäär.

Määra välja töötamisel peab arvesse võtma järgmisi kriteeriume.

1. Riigi huve.
 - a) Maksulaekumist meremeestelt – tulu/kulu suhet ka pikemas perspektiivis, mis hõlmab meremehe töö – ja pensionitsükli;
 - b) Laevade arvu kasvatamist laevaregistris (suurem registritasu);
 - c) Siduda meremehi rohkem Eesti laevadega ja Eesti majandusruumiga. Tulevikus on nemad need, kes hakkavad kaldal asuvas laevandusettevõttes tööle ja/või loovad omaenda laevandusettevõtte Eestis;
 - d) Siduda meremehi rohkem Eesti laevadega. Täna toodavad (hinnanguliselt 6000) välisriikide lippude all sõitvat meremehed riigile maksumiinust – sotsiaalmaksu nad ei maksa, kuid rahvapensioni saavad või hakkavad saama. Sotsiaalmaks laekub nii Eesti kui ka EMÜ meremeeste puhul Eestile kui lipuriigile, seega; rohkem Eesti ja EMÜ meremehi Eesti lipu all – parem tulu/kulu suhe riigile.
2. Reederite huve. Maksumäär ei tohi neid Eesti laevaregistrist eemale peletada. Kolmandate riikide registrid on täna konkurentsivõimelisemad, kui Euroopa registrid (erandiks on Malta). Oluline atribuut kolmandate riikide registrite ja ka Malta registri juures on tulu – ja sotsiaalmaksu 0% määr. Reederitele kohalduv Eesti maksumäär ei tohi olla oluliselt suurem.
3. Meremeeste huve. Kõrge maksumäär ei tohi neid Eesti laevadelt eemale peletada, muidu ei saavuta me ülalnimetatud riigi huvide kaitsmist.

Põhimõtteliselt taandub probleemi lahendamine maksumäära leidmisele, mis rahuldaks kõiki osapooli ning tehnilise lahenduse leidmisele, mis võimaldaks maksu koguda või maksu tasumist jälgida. Siin tuleb meeles pidada, et tehniline lahendus peab olema lihtne ja reederit

võimalikult vähe koormav, muidu langeb koheselt Eesti laevaregistri konkurentsivõime kolmandate riikide laevaregistritega võrreldes, mis sotsiaalmaksu ei kogu.

Lahendus.

1. Sotsiaalmaksu tasumise kohustus pannakse meremehele, sest Maksu – ja Tolliametil on raske kontrollida välisriigis paikneva tööandja tegevust. Oluline on ka saata reederitele signaal, et kõrgem sotsiaalmaksumäär võrreldes kolmandate riikidega ei tähenda neile mehitamiskulude kasvu, mis on täna juba niigi kõrge - ca 50% laeva opereerimise kogukuludest⁵³.
2. Autor katsetas alltoodud arvutustes erineva pensionimaksu määraga ning leidis tasakaalupunkti 10% juures, II sambaga liitunuile lisandub 2%. Määra suuruse juures tuleb lisaks arvestada.
 - a) Avalikku huvi. Teistele sotsiaalmaksukohuslastele ei meeldi kindlasti, et ühte ühiskonnagrupi soositakse maksudega, eriti kui töötasud on kõrgemad kui neil endil. Autor soovib selgitusel võtta võrdluseks 2007. aastast kehtiva EAS meetme, mille alusel makstakse Eesti lippu kandval kaubalaeval tööandjale tagasi 70 - 80% tasutud sotsiaalmaksust. See tähendab sisuliselt, et meremehe eest makstakse tema töötasult täna 6,6% ulatuses sotsiaalmaksu.

Selgitav näide täna kehtiva EAS meetme kohta, laevapere liige teenib €2845 kuus. Reederile tagastatakse 80% laevapere liikme eest tasutud sotsiaalmaksust.

33% meremehe palgast:

$$2845 * 0,33 = €939 \quad (1)$$

80% tagasimakse €939-st:

$$939 * 0,80 = €751 \quad (2)$$

20% mis meremees ise peab maksma:

$$939 - 751 = €188 \quad (3)$$

€188, €2845-st palgast:

$$188 * 100 / 2845 = 6,6\% \quad (4)$$

⁵³ Ernst & Young. Operating Costs 2009. A study on the operating costs of German container ships.

Ehk tegelikult suureneb tänane tegelik maksumäär 3,4% võrra. Kuna tagasimakset tehakse täna kogu sotsiaalmaksult k.a. ravikindlustus, autor aga arvestab vaid vanadushüvitise komponendiga, siis suureneb maksumäär tegelikult veelgi.

- b) Meremeeste huvi. II sambaga liitunud meremeeste puhul maksab meremees 2% sambasse ise ja riik lisab I samba arvelt 4%, ehk riigi käsutusse läheb kokkuvõttes vaid 6% ning meremees investeerib enda tuleviku tarbeks 6%. II sambaga mitteliitunud meremehed maksavad 10% I sambasse. See määr on 50% väiksem kui tavakodanikul.
3. Maksude laekumise jälgimine. Juhul, kui ISM reeder (ettevõtte, mis saab kasu meremehe tööst) ei asu Eestis, peab ISM reeder nimetama Eestis isiku, kes omab ülevaadet kõikide maksukohuslaste üle (Eesti ja EMÜ riikide elanikud). Ülevaade hõlmab meremeeste peale – ja mahamunsterdamise kuupäevi ning palgalehti. See isik võib näiteks olla raamatupidaja raamatupidamisteenust pakkuvas ettevõttes (üks osa ühe inimese tööst). Nimetatud isik peab juhul, kui meremees selleks soovi avaldab, teatama meremehele maksumäär, mille meremees peab tasuma. Meremees kannab riigile üle 12% enda töötasust, kes omakorda jaotab raha I ja II samba vahel. Juhul, kui isik pole II sambaga liitunud, kannab meremees riigile 10% oma töötasust.
4. Reeder on kohustatud saatma punktis 3 nimetatud andmed andmete tekkimisel koheselt nimetatud isikule.
5. Maksuametil on võimalik kontrollida andmeid nimetatud isiku juures ja võrrelda meremehe poolt tasutud sotsiaalmaksuga.
6. Meremees saab tulevikus riigilt pensioni proportsionaalselt makstud sotsiaalmaksuga. Kui meremees soovib oma tulevikku rohkem kindlustada, siis on tal võimalus panustada III sambasse või leida ise mõni alternatiivne investeerimisvõimalus.

Eelised.

1. Laevapere liige on kaetud sotsiaalkindlustusega.
2. Laevapere liige panustab ka ise sotsiaalsüsteemi.
3. Kuna meremees on ise sotsiaalmaksu kohuslane, ei pea reeder arvestama lisakuludega meremehe palgale. Vastasel juhul tähendaks see, et reeder hakkab hoiduma EMÜ elukohaga laevapere liikmete palkamisest.
4. Laevapere liige saab osaleda II pensionisambas võrdselt teiste elualade esindajatega.
5. Riigile laekub lisaraha ja riik ei panusta inimesesse rohkem kui inimene sisse maksab – ei kanna kulu.

6. Kuna laevapere liige saab pensionile jäädes vanadushüvitist, kaob riigil kohustus maksta talle rahvapensioni, seega; riigi tänane kulu rahvapensionitele kaob.
7. Autori hinnangul vähendatud sotsiaalmaksu maksmine pigem meelitab meremehi Eesti lipu alla, sest nii saavad nad järgida selget maksusüsteemi ja olla kindlad, et tulevikus ei teki probleeme Maksu – ja Tolliametiga. Lisaks annab vähendatud vanadushüvitise määr neile pensioni näol ka mõningase kindluse tuleviku suhtes.
8. ÜRO Mereõiguse konventsioon (UNCLOS) nõuab nn tegeliku sideme (*genuine link*) olemasolu laeva ja lipuriigi vahel⁵⁴. Täna nõuab Laeva lipuõiguse ja laevaregistri seadus laeva omava ettevõtte asumist Eesti territooriumil, et laev kvalifitseeruks Eesti lipukandmisõigusele. Praktikas tähendab see, et välismaal paiknev ettevõtte saab luua Eestisse lihtsalt ühe juriidilise keha. Kui Eesti territooriumil asub tegelik inimene või ettevõtte, kes realselt peab valdama ettevõtte ja tema töötajate kohta käivat infot, siis tugevdaks see veelgi „tegelikku sidet“. Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (*International Transport Workers Federation - ITF*) on toonud laevaregistri mugavusregistriks kuulutamise üheks põhjuseks „tegeliku sideme“ puudumise⁵⁵. Nimetatud isiku kasutamise nõudega, kes peab asuma lipuriigi territooriumil, saaksime me autori hinnangul antud põhjuse kõrvaldada.
9. Kui reeder nimetab Eestisse ettevõtte, kes on kohustatud valdama ja jagama infot laeva mehitamise kohta, siis võib see luua aluse selleks, et reeder hakkab järk-järgult veel tegevusi Eestisse üle tooma. See aitaks kaasa laevaregistrite restruktureerimise lõppeesmärgi saavutamisele: looks Eestisse juurde laevandusega tegelevaid kaldaettevõtteid.

Puudus: mõningane lisabürokraatia ning lisakulu reederile, et hoida EMÜ elanike andmed ajakohased nimetatud isiku juures.

Analüüsitud kolme võimaluse eeliste ja puuduste kaalumisel on näha, et kolmas võimalus on ülekaalukalt kõige parem. Järgnevalt püüab autor leida arvutuste teel optimaalset vanadushüvitise määra.

⁵⁴ ÜRO Mereõiguse konventsioon. Artikkel 91.

⁵⁵ ITF Seafarers.. What are FOCs?. Veebileht.

Arvutused.

Lähteandmed.

1. Meremeeste arv välisriikide lippude all – 6000 (laeva juhtkond ja reakoosseis).
2. Meremeeste keskmine kuupalk, vastavalt lisale 4, Saksa reederite keskmine: €2845.
3. Meeste eluiga: vastavalt Statistikaameti andmetele on täna sündiva meesterahva eluiga 71 aastat⁵⁶.
4. Üldine pensioniiga alates 01.01.2026: 65 aastat⁵⁷. Pensioniea puhul võtame lähtuvalt punktist 3. aluseks täna sündiva meesterahva.
5. Meremeeste pensioniiga: kõigil laevapere liikmetel, kui nad on maksnud sotsiaalmaksu, on vastavalt Vabariigi Valitsuse 16.07.1992.a määrusele nr 206 "Soodustingimustel vanaduspensionile õigust andvate tootmisalade, tööde, kutsealade ja ametikohtade loetelude kinnitamise kohta", õigus jääda vanaduspensionile viis aastat enne riikliku pensionikindlustuse seaduses sätestatud vanaduspensioniiikka jõudmist s.o. 60 aastaselt.
6. Pensionipõlve pikkus: tulenevalt eelmistest punktides 11 aastat.
7. Tööstaaži pikkus meremehele on lähtuvalt kooli lõpetamise east (22 aastaselt) ja tulenevalt eelmistest punktides 38 aastat.
8. Rahvapensioni suurus on €148,98. Õigus rahvapensionile on kõigil, kellel puudub vanaduspensioni saamiseks nõutav pensionistaaž ja kes on elanud Eestis alalise elanikuna või tähtajalise elamisloa või tähtajalise elamisõiguse alusel vähemalt viis aastat vahetult enne pensioni taotlemist⁵⁸.
9. Vanaduspension koosneb:
 - a) baasosast;
 - b) staažiosakust, mille suurus võrdub pensioniõigusliku staaži aastate arvu ja aastahinde (4,964) korrutisega;
 - c) kindlustusosakust, mille suurus võrdub pensionikindlustatu aastakoeffitsientide summa ja aastahinde korrutisega⁵⁹.

Arvutused tegi autor vaid pensionikindlustuse I samba kohta, sest II samba makse ei lähe mitte riigi tuludesse vaid otse pensionifondi. Seetõttu võtab autor meremehe I samba

⁵⁶ Statistikaamet. Statistikablogi.

⁵⁷ Portaal: eesti.ee. Rahva – ja vanaduspension.

⁵⁸ Pensionikeskus. Rahvapension.

⁵⁹ Sotsiaalkindlustusamet. Vanaduspension.

vanadushüvitise määra aluseks 6% (10% maksumäär miinus 4% osa, mille riik tõstab II sambasse).

1. Baasosa: **€134,91**

2. Staažiosak taandatakse aastale, ehk üks aasta staaži annab ühe staažiosaku. Meremehe puhul, kes kogu aeg merd ei sõida ja seega sotsiaalmaksu kogu aeg ei maksa, tuleb staažiosaku arvutamisel arvestada proportsionaalselt merel viibimise aega. Laevapere liige sõidab üldjuhul merd 8 kuud (66%) aastast, mille jooksul maksab ta sotsiaalmaksu ja viibib puhkusel 4 kuud (34%) aastast, mille jooksul ta palka ei saa ja seega sotsiaalmaksu ei maksa. Järgneva arvutuse tulemusena saame meremehe staažiosakuks

$$38 * 66\% * 4,964 = \mathbf{€126,39} \quad (5)$$

3. Kindlustusosak: aastakoefitsiendi arvutamise aluseks on isikustatud sotsiaalmaksu riikliku (I samba) pensionikindlustuse osa andmed, laevapere liikme puhul 6%. Isikustatud sotsiaalmaks.

$$2845 * 6\% * 8 \text{ kuud} = \mathbf{€1365,60} \quad (6)$$

Pensionikindlustuse aastakoefitsiendi leidmiseks jagatakse tema isikustatud sotsiaalmaksu riikliku (I samba) pensionikindlustuse osa €1365,60 isikustatud sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa keskmise suurusega, mis on 2014. aastal €2210,75. Arvutuste lihtsustamise eesmärgil kasutab autor vaid 2014. aasta isikustatud sotsiaalmaksu pensionikindlustuse osa keskmist suurust.

$$1365,60 / 2210,75 = 0,62 \quad (7)$$

Laevapere liikme kindlustusosaku saamiseks korrutatakse pensionikindlustuse aastakoefitsient töötatud aastatega ja aastahindega.

$$0,62 * 38 * 4,964 = \mathbf{€116,95} \quad (8)$$

Keskmise laevapere liikme (kuupalgaga €2845, kes töötab 38 aastat Eesti lipu all, maksab I sambasse 6% palgalt, 8 kuud aastas) vanaduspensioni I samba suurus on:

$$134,91 + 126,39 + 116,95 = \mathbf{€378,25} \quad (9)$$

Järgnevalt näitab autor tabelite kujul riigi tulu/kulu suhet ülaltoodud arvutuste põhjal. Tabelis 1 näitab autor riigi tulu/kulu 49 aasta (tööstaaž + pensioniiga) ja ühe aasta perspektiivis laevapere liikmete maksudelt/pensionitelt.

1. Tänapäevane olukord: 6000 meremeest sõidavad välisriikide lippude all ja sotsiaalmaksu ei maksa, vanadushüvitist pensionile jäädes ei saa ning hakkavad seetõttu saama rahvapensioni. Kuna Eesti lipu all täna kaubalaevu enam ei ole, jätab autor arvestamata EAS meetmest tuleneva negatiivse aspekti riigi tuludele.
2. Reorganiseeritud laevaregistrid (RL): 6000 meremeest sõidavad kõik Eesti lipu all, maksavad pensionimaksu 6% ulatuses ja hakkavad saama vanaduspensioni 11 aasta jooksul.
3. Reorganiseeritud laevaregistrid koos pensioniea tõstmisega (RLPT): autori hinnangul ei ole meremeeste elukutse nii tervistkajustav, et nad peaksid 5 aastat varem pensionile minema. Seetõttu arvutas ta tulu/kulu suhte välja ka juhul, kui meremehed lähevad pensionile 65 aastasel. Vanaduspensioni arvutamisel kasutas autor ülaltoodud loogikat ja sai tulemuseks.

$$134,91 + 143,01 + 132,34 = \text{€}410,26 \quad (10)$$

Tabel 1. Riigi tulu/kulu 49 aasta (tööstaaž + pensioniiga) ja ühe aasta perspektiivis laevapere liikmete pensionitelt/maksudelt

Riigi tulu/kulu	Tänapäevane olukord	RL	RLPT
Riigi tulu sots.maksult	0 €	311 356 800 €	352 324 800 €
Riigi kulu pensionitele	117 992 160 €	299 574 000 €	177 232 320 €
49 aasta bilanss	-117 992 160 €	11 782 800 €	175 092 480 €
1 aasta bilanss	-2 408 003 €	240 465 €	3 573 316 €

Tabelist on näha tänapäevane olukord, mis on riigi jaoks selgelt negatiivne ning olukorrad, mis tekivad peale laevaregistrite reorganiseerimist vastavalt ülalkirjeldatud võimalusele 3, mis on mõlemad positiivsed. Peab muidugi meele pidama, et sellist olukorda me ei saavuta kunagi, kus kõik Eesti meremehed sõidaksid Eesti lipu all. Seega; tulu pool vastavalt väheneb ja kulu pool suureneb. Sellepärast olekski autori hinnangul mõistlik kaaluda meremeeste pensioniea tõstmist üldistele alustele. Tulu poolt suurendab II sambaga mitteliitunud meremeeste osakaal, kuid see osa on ilmselt väiksem võrreldes II sambaga liitunutega ning ajas vähenev. Selge on ka, et maksumäär on kaalukeeleks, mille järgi meremees otsustab, millise lipu all ta sõidab.

Teisisõnu: kui me tõstame selle liiga kõrgeks, siis ei tule Eesti meremees Eesti lipu alla sõitma ja tabelis toodud „tänapane olukord“ kestab edasi. Sellepärast ei tohi riik võtta eesmärgiks mitte maksutulu suurendamise laevapere liikmete töötasudelt, vaid peab keskenduma tulu teenimisele laevade arvu ja kaldasektori suurenemiselt.

Sotsiaalmaksu komponent on siiski vaid üks komponent riigi suurenevate tulude hulgas. Lisanduvad laevade registritasud II registris ja kaldatöötajate palgad. Laevadelt laekuvate tasude suurus aastas laeva kohta on Mani saare eeskujul €25000. II registri laevade registritasude arvestus on toodud tabelis 2.

Tabel 2. II registri laevade registritasude arvestus (autor jätkab ka eelmises tabelis alustatud 49 ja ühe aasta intervalli)

Laevade arv II registris	Registritasu laekumine riigile aastas	Registritasu laekumine riigile 49 aasta jooksul
100	2 500 000 €	122 500 000 €
200	5 000 000 €	245 000 000 €
300	7 500 000 €	367 500 000 €
400	10 000 000 €	490 000 000 €
500	12 500 000 €	612 500 000 €

Tabelis 3 toob autor välja laevade haldusega tegelevate kaldatöötajate töötasudelt laekuvad maksud.

1. Arvutusel võttis autor aluseks konservatiivse hinnangu, et iga 100 laeva kohta II registris, lisandub 10 laeva I registris. Oma olemuselt on see muidugi eksponentsiaalne protsess; esimesi laevu on raske saada, kuid ajas kasv kiireneb. Sama loogika kehtib ka II registri kasvamise kohta.
2. Iga laev I registris tekitab 1,5 laevade haldusega otseselt seotud töökohta kaldastruktuuris. Nimetatud number põhineb nii kodumaiste kui ka välismaiste reederite kaldastruktuuri ja laevade arvu suhte⁶⁰.
3. Kaldatöötajad maksavad makse üldistel alustel: sotsiaalmaks 33% ja tulumaks 21%.
4. Kaldapersonali keskmiseks brutopalgaks on arvestatud €2390⁶¹.

⁶⁰ Kirjavahetus kodu – ja välismaiste reederitega.

⁶¹ Tschudi Shipping Company OÜ ja Hansa Shipping OÜ majandusaasta aruannete põhjal.

Tabel 3. Kaldatöötajate töötasud

Laevad II registris	Laevad I registris	Kaldatöötajate arv	Kaldatöötajate tulu - ja sotsiaalmaks aastas	Kaldatöötajate tulu - ja sotsiaalmaks 49 aasta lõikes
100	10	15	223 250 €	10 939 270 €
200	20	30	446 501 €	21 878 539 €
300	30	45	669 751 €	32 817 809 €
400	40	60	893 002 €	43 757 078 €
500	50	75	1 116 252 €	54 696 348 €

Autor koondab järgnevalt tabelisse 4 kõik tabelites 1 kuni 3 väljatoodud tulu – ja kulukomponendid.

1. Tänapäevane olukord: 6000 meremeest töötavad välisriikide lippude all, sotsiaalmaksu nad ei maksa, kuid hakkavad saama rahvapensioni. II registrit meil ei ole. Laevu, kes maksavad registritasusid, ei ole. Kaldatöökohti lisaks ei tule.
2. Reorganiseeritud laevaregistrid (RL): 6000 meremeest sõidavad kõik Eesti lipu all, maksavad I sambasse sotsiaalmaksu 6% ulatuses ja hakkavad saama vanaduspensioni 11 aasta jooksul. II register, millesse kuulub 500 laeva, eksisteerib. I registris on 50 laeva.
3. Reorganiseeritud laevaregistrid koos pensioniea tõstmisega (RLPT): meremehed lähevad pensionile üldistel alustel – 65 aastast. II register eksisteerib, millesse kuulub 500 laeva. I registris on 50 laeva.

Tabel 4. Koondab kõik eelnevad tulu – ja kulukomponendid

Riigi tulu/kulu	Tänapäevane süsteem	RL	RLPT
Riigi 49 aasta bilanss	-117 992 160 €	678 979 148 €	842 288 828 €
Riigi 1 aasta bilanss	-2 408 003 €	13 856 717 €	17 189 568 €

Tabelist 4 on selgelt näha, et tänapäevane sotsiaalkindlustussüsteem meremeestele ja laevaregistrite korraldus on riigile kahjulik. Seevastu autori poolt välja pakutud reorganiseeritud laevaregistrite süsteem on riigile tulutoov. Arvutuste juures on autor arvesse võtnud vaid otsese laevade haldusega tegeleva kaldasektori kasvu ja sellest tuleneva suurema maksulaekumise. Samas põhjustab laevade haldusega tegelevate ettevõtete teke sidusettevõtete arengu ning ka sealt suureneva maksulaekumise. Seega ei ole tabelis 4 toodud kasuminumbrid lõplikud, vaid ajas kasvavad. Lisandub ka dividendi maks ettevõtete kasumi jaotamisel.

2.4. Uus laevaregistrite mudel

Uue laevaregistri mudeli järgi jaguneks tänane üks Eesti Laevaregister kaheks. Ehitatavate laevade register jääks eksisteerima sama struktuuriga nagu täna. Samuti jääb kehtima võimalus registreerida laevu laevapereta prahitud laevade registrisse⁶². Ühte neist lubatakse registreerida laevu, mille ISM reeder ja laevade tehniline haldamine asuvad välismaal ning teise lubatakse registreerida laevu, mille ISM reeder ja laevade tehniline haldamine asuvad Eestis. Laevaregistrite uus struktuur on toodud voogdiagrammina lisas 3.

Välismaine reeder soovib enda riskide maandamiseks enne harukontori Eestisse loomist veenduda efektiivses klienditeeninduses ja Eesti seadusandluse kindluses. Seetõttu soovitab autor reorganiseerida Eesti laevaregistri ning luua kaks registrit, millest üks põhineb „avatud registri“ mudelil ja teine „suletud registri“ mudelil. Avatud registri eemärk on pakkuda välismaistele reederitele võimalust tuua oma laevad Eesti lipu alla ilma liigseid rahalisi riske võtmata, veenduda Eesti seadusandluse kindluses ja Veeteede Ameti, kui klienditeenindaja efektiivsuses ning seejärel järgmise sammuna luua oma harukontor Eestis. Otsustavaks on seejuures aspekt, et kui laev on juba registreeritud Eesti avatud registris, algab Veeteede Ameti ja välismaise reederi vahel koostöö, mis väljendub seminarides, ringkirjades ja igapäevases tavasuhtluses, kus Veeteede Amet saab igal võimalikul juhul esitleda Eestit kui kasulikku ja turvalist riiki investeringuteks (laevade ületoomiseks I registrisse). Hea eeskujuna on Küpros, mis hoolimata oma probleemidest Türgiga on suutnud tänu oma laevade arvu kasvatamisele meelitada riiki 60 otseselt laevade haldusega tegelevat ettevõtet, mis annavad 7-8% riigi SKP-st.

Täna asub laevapereta prahitud laevade register Veeteede Ametis ning laevaregister ja ehitatavate laevade register asuvad kohtute registriosakondade juures. Uue mudeli toimimiseks tuleb koondada kõik laevaregistrid Veeteede Ametisse järgmistel põhjustel.

1. Veeteede Ametis on täielik ülevaade laevast, tema merekõlblikkusest, asukohast ja operaatoritest.

⁶² Laevapereta prahitud laevade registreerimine on oma olemuselt luba omada laeval ajutiselt teise riigi lippu. Luba antakse kas riigi seadusandluses ettenähtud maksimaalseks ajaks või lühemaks, juhul kui prahileping näeb ette lühema aja. Laevapereta prahtimise võimalus on oluline olukorras, kus hüpoteegipidaja on ette näinud enda nõuete katteks laevale kindla riigi lipu, kuid kommertseesmärkidel on laevaomanikul vaja või on kasulikum, viia laev teise riigi lipu alla. Sellisel juhul jäävad laeva suhtes kehtima alusregistri laeva omandust reguleerivad seadused, kuid ülejäänud osas kohaldub laevale laevapereta prahitud registri riigi (lipuriigi) seadusandlus.

2. Kohtul puudub pädevus kinnitada registreerimisel esitatud andmete õigsust, Veeteede Ametil on see olemas.
3. Laeva registreerimiseks on reederitel vaja eeltööd teha ja registri haldajal neile selgitada erinevaid nüansse seadusandluses. Et seda efektiivselt ja arusaadavalt teha, peab registri haldaja omama merendustausta. Kohtul see taust ja pädevus puudub.
4. Kõik registrid üheskoos annavad parema ülevaate haldajale seetõttu on võimalik pakkuda ka paremat klienditeenindust. Ka laevade registreerimise kiirus suureneb. Tänapäeval on reederil vaja võtta Veeteede Ametist originaaldokumendid ja minna nendega kohtusse, kus kohus vormistab kande laevakinnisturaamatusse. Kui dokumentidesse tekib viga, siis tuleb protsessi korrata. Kui laevaregistrid asuksid kõik Veeteede Ametis, piisab reederil vaid taotluse esitamisest, ülejäänud teeb Veeteede Amet. Vea puhul piisaks vaid suhtlusest Veeteede Ameti ja reederiga vahel.

2.4.1. I laevaregister, ehk suletud register

I laevaregister hõlmab laevu, mille tehniline haldamine ISM mõistes toimub Eestist. Suuruse piirang jääb samaks nagu hetkel kehtiva Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusega ette nähtud – registrisse kuuluvad kõik laevad pikkusega⁶³ 12m ja pikemad. Kuna maksuerisused hakkaksid kehtima vaid rahvusvahelises sõidus olevatele, 500GT ja suurematele kaubalaevadele, siis tuleb selguse huvides eristada, millistel I registri laevadel on õigus soodustustele ja millistel mitte. Autor pakub välja, et registreid võiks nimetada I_a) ja I_b).

I_a) laevaregistrisse hakkavad kuuluma kõik laevad, mis tänagi kuuluvad Eesti laevaregistrisse, välja arvatud maksusoodustustele kvalifitseeruvad rahvusvahelises sõidus olevad, 500GT ja suuremad kaubalaevad. I_a) laevaregistri laevade suhtes jäävad kehtima kõik tänased õigused ja kohustused.

⁶³ Pikkus (arvestuslik pikkus): 96% teoreetilise veeliini kogupikkusest, kui ei ole sätestatud teisiti. Teoreetiline veeliin paikneb joonel, mis asub 85 protsenti minimaalseima parda kõrgusest mõõdetuna kiilu ülemisest servast. Kui pikkus võõrtäavi esiservast kuni rooli palleri teljeni, mõõdetuna mööda sama veeliini, on suurem, arvestatakse pikkuseks viimane. Laevadel, mis on konstrueeritud kiilukaldega, peab veeliin olema paralleelne teoreetilise veeliiniga.

I_b) laevaregistrisse hakkavad kuuluma rahvusvahelises sõidus olevad, 500GT ja suuremad kaubalaevad. Kriteeriumid, kohalduvad õigused ja kohustused.

1. ISM reeder asub Eestis ja haldab laeva tehniliselt Eestist. Sellest punktist tulenevalt on tegu suletud registriga.
2. Reederid võivad palgata laevadele ilma elamislube taotlemata nii Eesti residente kui ka mitteresidente.
3. Tulumaks: Eesti residentidest ja mitteresidentidest meremeestele kehtestada 0% tulumaksumäär.
4. Sotsiaalmaks: ravikindlustuse ostab meremees endale ise kaldal viibimise ajaks, kuumakse on täna €115. EMÜ elanikele on vanadushüvitise maksumäär vaid I sambaga liitunuile 10% ja II sambaga liitunuile lisaks 2%. Kolmandate riikide elanikud on vabastatud sotsiaalmaksust.
5. Töötuskindlustusmaks: kõikidele meremeestele kehtib 0% maksumäär.
6. Riigile laekub registritasuna ühekordne registreerimistasu. Kuna eesmärk on igati soodustada laevade just I registrisse toomist, siis peaks registritasu suurus olema suhteliselt marginaalne, ehk jääma samale tasemele kui täna. Kuna need on täna ca viis korda väiksemad, kui maailmaturu tasemed, oleks see üks lisamotivatsioon välismaisele reederile luua Eestisse harukontor.
7. Kaldapersonalilt laekuvad tööjõumaksud täies mahus vastavalt kehtivale seadusandlusele. Suurenenud kaldapersonal ja sellest tulenevad suurenenud tööjõumaksud on uue registrisüsteemi üks eesmärkidest.
8. Laevade tehnilist seisukorda kontrollib Veeteede Amet edasi praegustel alustel. Kõikide Eestis tegutsevate ISM reederite laevad võetakse registrisse vastu, kuid halva tehnilise seisukorra tõttu võib Veeteede Amet keelata laeva sadamast väljumise kuniks puudused on kõrvaldatud.

2.4.2. II laevaregister, ehk avatud register

II laevaregister hõlmab rahvusvahelises sõidus olevaid, 500GT ja suuremad kaubalaevu, mille ISM reeder asub ja tehniline haldamine toimub väljastpoolt Eestit. Kriteeriumid, kohalduvad õigused ja kohustused.

1. ISM reeder asub väljaspool Eestit. Sellest punktist tulenevalt on tegu „avatud registri“ süsteemi kasutava registriga.

2. Reederid võivad palgata laevadele ilma elamisluba taotlemata nii Eesti residente kui ka mitteresidente.
3. Tulumaks: Eesti residentidest ja mitteresidentidest meremeestele kehtestada 0% tulumaksumäär.
4. Sotsiaalmaks: ravikindlustuse ostab meremees endale ise kaldal viibimise ajal, kuumakse on täna €115. EMÜ elanikele on vanadushüvitise maksumäär vaid I sambaga liitunuile 10% ja II sambaga liitunuile lisaks 2%. Kolmandate riikide elanikud on vabastatud sotsiaalmaksust.
5. Töötuskindlustusmaks: kõikidele meremeestele kehtib 0% maksumäär.
6. Laevade tehniline seisukord: kuna II registrisse on eeldatavasti tulemas rohkem laevu kui I registrisse, siis tuleb kehtestada lisatingimused, millega tagada registris olevate laevade hea tehniline seisukord.
 - a) Võtta vastu vaid Veeteede Ameti poolt tunnustatud klassifikatsiooniühingu järevalve all olevaid laevu (*Lloyd's Register, Bureau Veritas, DNV GL AS, American Bureau of Shipping, Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping*⁶⁴).
 - b) Kui laev tuleb Eesti laevaregistrisse ja vahetab ühtlasi klassi, kusjuures eelnev klassifikatsiooniühing on olnud Veeteede Ameti poolt tunnustamata, siis kohaldada laeva suhtes lisakontrolli.
 - c) Kui laev on üle 15 aasta vana, siis kohaldada laeva suhtes lisakontrolli.
7. Riigile laekub registritasuna aastatulu iga laeva kohta, lisaks ühekordne registreerimistasu. Makse suurus seotakse teiste avatud registri teenuseid pakkuvate riikide eeskujul laeva netotonnaažiga. Registritasu suuruse määramisel tuleb arvestada konkureerivate laevaregistrite tasudega. Näiteks Mani saare lipukandmisõigusega seotud aastased tasud reederile on ca €25000 4663NT laeva kohta⁶⁵. Sellest lähtuvalt saab ka Eesti riik kehtestada samaväärse tasu enda lipu all sõitvatele II registri laevadele. Lisandub ka laevade registreerimistasu, mille suurus võiks Mani saare eeskujul olla ca €1500.
8. Kaldapersonali töötasudelt makse ei laeku, kuna kaldapersonal asub väljaspool Eestit.

Kahe laevaregistri süsteemi eesmärk ei ole mitte lihtsalt Eesti lipu all sõitvate laevade arvu suurendamine, vaid teenib kahte peaesmärki.

1. II registri osutatavate teenuste kaudu „müüa“ Eestit kui atraktiivset investeringute sihtriiki eesmärgiga suurendada Eestis laevade haldusega tegelevate ettevõtete arvu,

⁶⁴ Veeteede Amet. Tunnustatud klassifikatsiooniühingud. Veebileht.

⁶⁵ Allikas on konfidentsiaalne.

seeläbi suurendades laevandussektorit ja laevandusega seotud ettevõtluse arengut ning seeläbi suurendada maksutulu riigile pikas perspektiivis.

2. Suurendada riigi tulusid läbi registritasude laekumise II registris registreeritud laevade pealt ja seeläbi tagada riigile maksulaekumine lühikeses perspektiivis. Antud juhul tähendab see, et koheselt kui laev tuleb Eesti laevaregistrisse, maksab ta ära registreerimistasu ning aastase registritasu. Rahvusvaheline praktika on, et juhul kui laev otsustab poole aasta pealt registrist lahkuda, siis kasutamata makse osa reederile ei tagastata. Riigilõivu ette tasumine tagab riigile ja Veeteede Ametile hea eelarve planeerimise ning parema võime oma kulutustega opereerida.

Maksusüsteemi muutmise juures tuleb jälgida põhimõtet, et II ja I_b) registris olevate laevade laevapere liikmete maksukoormus oleks sama. Vastasel juhul ei viida laevu üle II-st I_b) registrisse, ei avata harukontoreid Eestis ja ümberkorralduse lõppeesmärk jääb saavutamata.

Kui olemasoleva maksuõiguse muutmine on liiga komplitseeritud protsess, siis soovitab autor viia sisse eraldi laevapere maksustamise seaduse. Olemasolevatesse maksuseadustesse kirjutatakse sisse vaid viide nimetatud eraldiseisvate õigusaktile. See oleks ka välismaisele reederile mugav, sest siis ei pea ta erinevatesse seadustesse süvenema, püüdes eristada viiteid laevanduse kohta ja/või tellides kulukaid maksukonsultatsioone, vaid saab kõige kohta lugeda ühest dokumendist.

3. ÜMBERKORRALDUSE MÕJU JA RISKID EESTI LIPULE JA RIIGILE.

Järgnevas peatükis analüüsib autor, kas laevaregistrite ümberkorraldusest tekib Eestile juurde rahalisi ja riigi mainet negatiivselt mõjutavaid riske ning toob välja põhjused, miks Eesti lipp ja tegevuskoht Eestis võiksid olla välismaistele reederitele (investoritele) atraktiivsed.

3.1 Veeteede Ameti töö korraldus peale reorganiseerimist

Riigi riskide hindamisel peab analüüsima ka Veeteede Ameti kui riikliku järelvalveorgani võimekust toime tulla suure laevade arvuga. Juhul, kui Veeteede Amet seda ei suuda, siis hakkavad tekkima tagasilöögid näiteks laevade kinnipidamise näol või laevaõnnetuste kasvu näol, mis mõjutavad negatiivselt riigi mainet isegi siis, kui otsest rahalist kulu nendega ei kaasne. Kuna autor töötab Veeteede Ameti laevade järelvalve inspektorina, siis oskab ta ka soovitada, milline võiks olla laevade järelvalve tehniline mudel peale laevaregistrite reorganiseerimist.

Meresõiduohutuse seadus näeb ette, et laevad kogumahutavusega 500 ja enam, kuuluvad lisaks Veeteede Ameti järelvalvele ka volitatud klassifikatsiooniühingu järelvalve alla. Praktikas tähendab see, et esmane kontrollkohustus on antud Veeteede Ameti ja volitatud klassifikatsiooniühingu vahelise lepinguga klassifikatsiooniühingule. Nemad teostavad laeva tehnilise kontrolli ja kui laev vastab rahvusvaheliste konventsioonide ja Eesti seadusandluse nõuetele, väljastavad laevale lipuriigi nimel seda kinnitava sertifikaadi. Seega suurendab laevaregistri suurenemine Veeteede Ameti töökoormust minimaalselt. Praegu kehtiva Meresõiduohutuse seaduse alusel teostab Veeteede Amet pädeva järelvalveorganina siiski nii laeva kui ka reederi meresõiduohutuse korraldamise süsteemi (ISM) ning laeva turvalisusalase süsteemi (ISPS) alast järelvalvet ja auditeerimist. Nimetatud alade järelvalvet ei ole volitatud klassifikatsiooniühingule edasi delegeeritud. Lepinguga on jäetud vaid võimalus delegeerida edasi üksikuid juhtumeid, näiteks kui laev peaks asuma raskesti

ligipääsetavas paigas, Veeteede Ameti ametnikul oleks sinna raske (ja kallis) sõita, kuid volitatud klassifikatsiooniühingul on piirkonnas olemas inspektor, kes saaks auditi läbi viia.

Laeva ISM auditeerimine koosneb.

1. Auditist ajutise tunnistuse väljastamiseks, näiteks siis kui laev tuleb Eesti lipu alla või Eesti lipu all sõitev laev vahetab reederit.
2. Esmasest auditist, mis on oma olemuselt täisaudit ja mille tulemusena väljastatakse laevale sertifikaat, mis tõendab, et laev vastab ISM koodeksi nõuetele. Sertifikaadi kehtivus on viis aastat.
3. Vahepealsest auditist, mis viiakse läbi sertifikaadi kinnitamiseks teise ja kolmanda aasta vahel.
4. Täisauditist, mis viiakse läbi enne sertifikaadi kehtivuse lõppemist ning mille edukal läbimisel väljastatakse laevale uus viieaastase kehtivusega sertifikaat.
5. Lisaauditist, mis viiakse läbi erakorralistel asjaoludel, näiteks peale ohtliku juhtumi toimumist, kui on vaja hinnata laeva meresõiduohutuse korraldamise süsteemi toimimises.

Reederi ISM alane auditeerimine toimub sama skeemi järgi, vahepealne audit on vaid asendatud iga-aastaste audititega.

Autori hinnangul on Veeteede Ametil mõistlik jätta nii reederi kui ka laeva ISM alane auditeerimine enda kätte ka peale seda, kui laevade arv on laevaregistris oluliselt kasvanud. Vastasel juhul ei omaks Veeteede Amet enam vahetut ülevaadet laevade seisukorrast, kuna laevade tehniline ülevaatus on niigi täies mahus delegeeritud volitatud klassifikatsiooniühingule. ISM koodeks sätestab lisaks laevade tehnilise haldamise korralduslikule poolele, et asjakohased Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (*International Maritime Organization - IMO*), administratsiooni, volitatud klassifikatsiooniühingu ja mereorganisatsioonide koodeksid, konventsioonid, soovitusel ja standardid oleksid arvesse võetud. Selline sõnastub jätab inspektorile võimaluse teostada ISM auditi raames ka laeva tehnilise ülevaatus ja läbi selle kontrollida ka volitatud klassifikatsiooniühingu tööd. Autori hinnangul on vaja jätta ISM alane reederi ja laevade auditeerimine riigi kätte ka sellel põhjusel, et oleks võimalik kontrollida kõigi vajalike kindlustuste olemasolu, mis maandavad riigi riske laevadega juhtuvate õnnetuste puhul.

ISPS koodeksi järgne audit peaks autori hinnangul jääma peale laevade arvu kasvamist samuti Veeteede Ameti ülesandeks. Tavaliselt teostatakse ISPS audit laevadel koos ISM auditiga ja kuna turvalisusele pööratakse maailmas suurt tähelepanu, siis oleks mõistlik see hoida enda otsese kontrolli all. Meretöö Konventsiooni (*Maritime Labour Convention – MLC*) järgne auditeerimine peaks vähemalt alguses samuti jääma Veeteede Ameti kontrolli alla, kuna tänu konventsiooni hiljutisele kehtima hakkamisele, pööratakse sellele sadamariikide kontrollide (*Port State Control – PSC*) poolt palju tähelepanu.

Küsimus võib tekkida Veeteede Ameti võimekuses hallata suurt hulka laevu, eriti juhul kui neid peaks tulema laevaregistrisse korraka suurel hulgal. Laevade registreerimisega seotud küsimused peavad saama kiire ja asjatundliku vastuse ning laevade registreerimisega seotud isik peab olema ka juriidiliselt võimekas. Otsesuhtluseks välismaise kliendiga on vajalik osata inglise keelt väga heal tasemel ning laevade kohta esitavate andmete hindamiseks on vajalik tehniliste parameetrite tundmine. Sõltuvalt asjaolust, et volitatud klassifikatsiooniühingud viivad läbi laeva tehnilist kontrolli ning sertifitseerivad laeva vastavalt, ei kasva Veeteede Ameti töö selles aspektis. Kuid kindlasti kasvab töömaht ISM, ISPS ja MLC alasel auditeerimisel. Autori hinnangul suudab Veeteede Amet olemasoleva personaliga hallata ca 50 lisalaeva. Suurema laevade hulga puhul saab probleemiks inspektorite vähesus, neid peab juurde koolitama. ISM auditit ei suuda inspektor enne läbi viia, kui ta on pädev ka tehnilist aspekti puudutavate rahvusvaheliste konventsioonide ja koodeksite alal. Enne auditite läbiviimist peab ta seega olema väljaõppinud lipuriigi kontrolli (*Flag State Control - FSC*) ja soovitatavalt ka sadamariigi kontrolli (PSC) inspektor. Sellise inspektori ettevalmistamine võtab minimaalselt üks aasta. Lahenduseks on siin võimalus delegeerida ISM, ISPS ja MLC auditid ühekordsuse põhimõttel klassifikatsiooniühingule kuniks Veeteede Ametil on olemas ressurss neid ise läbi viia.

3.1. Auditite läbiviimise korraldus ja kulud

Meresõiduohutuse seaduse kohaselt tasub reeder laeva ISM ja ISPS auditite läbiviimise kulud tunnipõhiselt ning juhul, kui laev viibib välissadamas, siis tasub ta ka inspektori(te) lähetusega seotud kulud. Tänapäevane praktika on, et reeder ostab lennupiletid, broneerib hotelli ning tasub päevarahad. Tulevikus oleks mõistlik võtta transpordikorraldus Veeteede Ameti

enda vastutuse alla. Nii saame ise kontrollida transpordi maksumust, kvaliteeti ja kiirust. Kui laevu on Eesti lipu all rohkem, siis tuleb inspektoril ühe välisreisi ajal ilmselt läbi viia mitu auditit. Juhul, kui reeder maksab kõik kulud ja tegeleb korraldusliku poolega, siis tekib küsimus, millal üks reeder lõpetab reisi korraldamise ja millal teine alustab. Praktikas tähendab see, et kuniks vaieldakse, lahkub järgmine laev, mida tuli auditeerida, juba sadamast. Kui laevu on rohkem, siis on korraldusliku poole ja maksumuse kohalt mõistlik inspektoril keskenduda ühe välislähetuse ajal ühele kindlale geograafilisele piirkonnale, näiteks Lõuna-Ameerika puhul sõita üks kord üle ookeani ja seejärel kohalikke lennuühendusi kasutades liikuda ühest sadamast teise või keskenduda ühele suurele sadamale, näiteks Singapurile, viibida seal paari nädala jooksul ning külastada selle aja jooksul mitut laeva. Ise transpordi korraldamise eelis on ka kiiruses; inspektorid saavad vastavalt laevade sõidugraafikute muutustele enda reisiplaanid kiirelt ümber mängida. Selleks on loomulikult vaja Veeteede Ametil 24/7 kättesaadavat reisis teenust. Auditite tasumäärad peaksid olema reederitele antud selguse mõttes üldsumma kujul ja eeskujuks saame võtta näiteks tabelis 5 toodud Mani saare tasumäärad (siia lisandub lennupiletite maksumus).

Tabel 5. Mani saare tasumäärad reederite auditi eest, ilma reisikuludeta⁶⁶⁶⁷

Mani saarel läbiviidud audit	£680 (€822)
Inglismaal läbi viidud audit	£1880 (€2273)
Euroopas läbi viidud audit	£2720 (€3288)
Lähis-Idas ja Aafrikas läbi viidud audit	£2930 (€3542)
Ameerikas läbi viidud audit	£3560 (€4303)
Aasias läbi viidud audit	£3870 (€4678)
Austraalias läbi viidud audit	£4080 (€4932)

Autori hinnangul peab eelarve plaanimisel saama Veeteede Ameti põhimõtteks tulu teenimine. I_a) laevaregistri laevade puhul, kuhu laevapere liikmete maksusoodustused ei laiene, ja I_b) registri laevade suhtes, kuhu laienevad maksusoodustused ning ISM reeder asub Eestis, peaksid riigilõivumäärad siiski jääma tänasele tasemele. See oleks lisamotivatsioon välismaistele reederitele luua Eestisse laevade haldamisega tegelevaid ettevõtteid. Lisanduvate laevade pealt II registrisse, tuleb auditite tasumäärade ja riigilõivude arvestamisel lähtuda konkureerivate laevaregistrite tasudest. Veeteede Amet ei tohi ka hakata personali juurde palkama enne, kui tekib juurde laevu või laevade arvu kasv on selgelt prognoositav.

⁶⁶ Toodud tasumäärad on juba arvestatud Mani saare lipukandmisõigusega seotud summaarsete aastaste tasude hulka (tabel 2).

⁶⁷ Isle of Man Ship Registry. Web page.

Põhimõtteks peab saama, et personali saab suurendada vaid kooskõlas laevade arvu suurenemisega.

3.2. Mõju Eesti lipule

ÜRO Mereõiguse konventsiooni (UNCLOS) artikkel 91 sätestab, et lipuriigi ja laeva vahel peab eksisteerima tõeline side. Täna on Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadusega kehtestatud nõue, et Eesti lipu kandmise õiguse saamiseks peab laev kuuluma Eesti kodanikule või Eestis registreeritud juriidilisele isikule. See nõue jääb kehtima ka peale laevaregistrite reorganiseerimist ja avatud registri teenust pakkudes. See nõue tagab juriidilisest seisukohast UNCLOS poolt sätestatud tõelise sideme nõude täitmise. Siin tuleb siiski tähele panna, et sama tõelise sideme juriidilist väljundit kasutavad ka teised avatud laevaregistri teenust pakuvad riigid, nagu Malta, Küpros, Marshalli Saared jne. Tihti tähendab see vaid juriidilise keha loomist lipuriigis, mis on omatud välismaal asuva omanikfirma poolt. Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ITF) on üldjuhul need laevaregistrid kuulutanud nn mugavuslipu registriteks. Kummaline on seejuures asjaolu, et ITF ajab kas sihilikult või kogemata segamini laevaregistrid ja lipud. Nende veebilehel⁶⁸ räägitakse mugavuslipu maadest, kuid mugavuslippude nimekirjas on toodud laevaregistrid. Paljudes maades on kaks laevaregistrit, kus üks on ITF poolt nimetatud mugavusregistriks/lipuks ja teine mitte. Näiteks leiame me mugavusregistrite nimekirjast Saksa rahvusvahelise laevaregistri ja Prantsuse rahvusvahelise laevaregistri, kuid ei leia sealt Saksa ja Prantsuse I registrit. Autori hinnangul on see ühest küljest ilmselt põhjustatud ajaloolisest pärandist, kus ITF hakkas riike mugavuslipu nimega sildistama enne, kui tekkisid II ehk rahvusvahelised registrid. Teisest küljest on põhjus, miks ITF ei ole oma sihtmärkide valikut ajakohastanud, ilmselt ka selles, et ITF-l on nii lihtsam laevaregistreid avalikult kritiseerida ja oma vastutegevust põhjendada. Tavainimene saab kampaaniast paremini aru, kui kampaania on sihitud riigi ja lipu, mitte laevaregistri vastu. Samuti annab riigi nime määrimine suurema efekti, kui vaid ühe riigi allüksuse nime määrimine. Riigi mugavuslipu jaoks kuulutamise ei oma riigi jaoks erilist tähendust, kui riigi maine ei ole niigi väga hea ning samas ei sega see ka reederite äri olulisel määral, kuid Eesti puhul tuleks võimaluse korral siiski ITF seisukohtadega arvestada ning reorganiseerida Eesti laevaregister nii, et ITF-l

⁶⁸ ITF seafarers. Current Registries Listed as FOCs. Veebileht.

poleks võimalust Eestit kritiseerida. See tagaks kodurahu ja võimaluse tegeleda sisulise laevaregistri arendamisega, mitte kulutada ressursi ITF-ga vaidlemise peale. Autori hinnangul sobib seetõttu ülalpool kirjeldatud laevapere liikmete sotsiaalmaksustamise kolmas variant, kus reeder peab nimetama isiku, kes peab omama informatsiooni mehitamise kohta, hästi ka tõelise sideme tugevdamiseks.

Laevade tehniline seisukord: veel paarkümmend aastat tagasi oli teatud lipuriikidel võimalus pakkuda reederitele oma nõrga seadusandluse ja ebaefektiivse haldustegevusega head võimalust kulude vähendamiseks ehk teisisõnu – laevade tehnilisele seisukorrale ja laevapere liikmete olmetingimustele oli reederitel võimalik vähem kulutada. Selline seadusandluste erinevus üksikute riikide lõikes oli tollal võimalik tänu rahvusvaheliste konventsioonide puudulikkusele. Tänapäevaks on rahvusvahelised konventsioonid, mis esitavad nõuded laevade tehnilisele seisukorrale, reostuse ennetamisele ja reostuse tagajärgede likvideerimisele (sh kohustuslikud kindlustused), muutunud vägagi rangeks ja reederitel ei ole enam võimalik peituda üksikute riikide seadusandluse taha, sest kõik suuremad avatud laevaregistriga riigid on liitunud samade rahvusvaheliste konventsioonidega ja nõuavad konventsioonide nõuete täitmist ka reederitelt. Isegi riigid, mis ei ole liitunud mõne rahvusvahelise konventsiooniga, ei pääse nende nõuete täitmisest oma laevadel, sest läbi tänapäevaks väga efektiivseks muutunud sadamariikide kontrolli, sunnitakse nende laevad ikkagi konventsiooni nõudeid täitma. Sellise riigi lipu all sõitvat laeva kontrollitakse vastavalt nendele konventsioonidele, millega sadamariik liitunud on, hoolimata ka sellest, et laeva lipuriik ei ole konventsioonidega liitunud⁶⁹. Pariisi vastastikuse mõistmise memorandum (Paris Memorandum of Understanding - Paris MoU) järgselt, kuhu kuuluvad Euroopa Majandusühenduse riigid, Venemaa ja Kanada jagatakse lipuriigid vastavalt laevade tehnilisele olukorrale musta, halli ja valgesse nimekirja. Mustas nimekirjas on lipuriigid, kelle laevu kõige sagedamini välissadamates kinni peetakse; valges need riigid, kelle lipu all sõitvate laevade kinnipidamiste protsent on kõige väiksem. Eesti jõudis Paris MoU valgesse nimekirja 2007. aastal.

Niinimetatud traditsioonilised mugavuslipu maad nagu Panama, Malta ja Libeeria on kõik Paris MoU ja Tokyo vastastikuse mõistmise memorandum (Tokyo Memorandum of Understanding - Tokyo MoU) valges nimekirjas, mis tähendab, et registris olevate laevade

⁶⁹ Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) „non-favourable treatment“ principle.

tehniline seisukord on väga hea ja Libeeria kvalifitseerub lisaks ka Ameerika Ühendriikide rannavalve 21. sajandi kvaliteetlaevade (*US Coast Guard Quality Ship for 21st Century - USCG Qualship21*) programmi. *USCG Qualship21* sertifikaadi saavad reederid, kes suudavad hoida oma laevu väga heal tehnilisel tasemel. Muuhulgas on tingimuseks ka nn kvaliteetlipu omamine (maksimaalselt kuni 1,0% antud lipu all sõitvate laevade kinnipidamisi 3 eelneva aasta jooksul)⁷⁰. Reederitele tähendab kvalifitseerumine kokkuvõttes vähendatud laevakontrolle. Näiteks tankeritele lisanduvad ka „oil major“-ite⁷¹ veelgi rangemad nõudmised, ilma mille täitmata ei ole laevadel võimalik ühtegi lasti saada. Ka Eesti on liitunud enamike rahvusvaheliste konventsioonidega ja esitab konventsioonide nõuded juba täna kõikidele Eesti lipu all sõitvatele laevadele. Kui Eesti hakkab pakkuma avatud registri teenust, siis laienevad loomulikult nimetatud konventsioonide, EL määruste ja siseriikliku seadusandluse nõuded ka kõigile Eesti laevaregistritesse juurdetulevatele laevadele.

Meremeeste töötasu: meremeeste töötasu on tänapäeval valdavalt kõrge ja ületab juhtkonna osas kaugelt ITF poolt sätestatud miinimumi (vaata lisa 4). Reederid on sunnitud maksma meremeestele kõrgeid palku, kuna ilma selleta ei leia nad kvaliteetset tööjõudu. 20. augustil 2013. aastal hakkas kehtima Meretöö konventsioon, mis laiendas veelgi sadamariigi kontrolliõigusi meremeeste töö- ja elamistingimuste suhtes. See tähendab, et reederitel muutub veelgi raskemaks laevapere olmetingimustele läbi sõrmede vaadata. Eesti plaanib ratifitseerida MLC 2014. aasta sügisel ja saab seejärel nõuda MLC nõuete täitmist Eesti sadamaid külastavalt laevadelt. *Paris MoU „non-favourable treatment“* põhimõtetest lähtuvalt peavad välissadamaid külastavad Eesti laevad siiski juba täna MLC nõudeid täitma.

Eesti lipu maine on täna kohalikul tasemel (Läänemeri) väga hea. Eesti on *Paris MoU* valges nimekirjas. Laiemalt ei ole Eesti lipp tuntud, kuna Eesti lipu all ei sõida täna enam ühtki pidevas rahvusvahelises sõidus olevat kaubalaeva. Laevade arvu suurendes peab olema Eesti kindel eesmärk hoida kõrget taset. Miinimumstandardid (rahvusvahelised konventsioonid, EL ja Eesti siseriiklik seadusandlus) on piisavalt ranged, et tagada laevade hea tehniline seisukord – selle tõenduseks on Eesti kuulumine *Paris MoU* valgesse nimekirja ning turg ise ning hiljuti kehtima hakanud MLC, reguleerivad efektiivselt meremeeste palkasid ja olmetingimusi. Kiire laevade registreerimine, efektiivne klienditeenindus, tehniliselt korras laevad ning kvalifitseeritud tööjõu vaba liikumine, mis iseloomustavad ka suuremaid avatud registreid,

⁷⁰ United States Coast Guard. Foreign & Offshore Compliance Division (CG-CVC-2).

⁷¹ Ettevõtted, mis tegelevad toornafta ja naftasaaduste käitlemisega: Exxon Mobile, Shell jt.

peaksid olema iga riigi eesmärgid, mille poole konkurentsivõimelise laevandussektori arendamisel püüelda.

3.3. Miks just Eesti lipp sobiks välismaistele reederitele

Alljärgnevalt toob autor loetelu põhjustest, miks Eesti võiks ja saaks olla atraktiivne lipuriik.

1. Algne riigiabi lubamise tingimus Euroopa Komisjoni poolt oli, et laevaomanikud tooksid vähemalt 60% laevastikust Euroopa Liidu lipu alla. Vastasel juhul ähvardab Euroopa Liidu reedereid reaalne oht jääda ilma tonnažimaksu süsteemist ja teistest riigiabina käsitletavatest maksusoodustustest. Kuna surve Euroopa Komisjoni poolt on just viimasel ajal kasvanud, otsivadki Euroopa reederid aktiivselt uut laevaregistrit, kuhu oma laevad registreerida, saavutamaks eelmainitud osakaalu. Euroopa laevaregistrite hulgas on Malta täna ainuke, mis suudab Euroopa lipuna pakkuda konkurentsivõimelist teenust. Malta probleem on siiski nende „lõunamaine töökultuur“, kus telefonile ei vastata lõunapausi ajal ja kontor lõpetab töö kell 1600. Laevandus on oma olemuselt 24/7 äri, kus sellised viivitused lähevad rahaliselt väga kalliks maksma. Siin oleks Eestil võimalus turule siseneda ja pakkuda kvaliteetset ning efektiivset klienditeenindust.
2. Eestil on hetkel hea rahvusvaheline kuvand kui tulevikku vaatavast efektiivsest riigist.
3. Eestil on hea IT infrastruktuur ja võimalus e-teenusena kiirelt ettevõtteid luua.
4. Eestil on soodne maksukliima ettevõtetele (ettevõtte tulumaksuvabastus reinvesteeritud tulult). Siinkohal soovib autor siiski võtta teiste riikide eeskujul paralleelse süsteemina kasutusele ka tonnažimaksu süsteem. Laevandustööstus on sellega harjunud ja ettevõtte tulumaksuvabastus reinvesteeritud kasumilt ei vabasta tegelikult reederit tulumaksu tasumisest, see lihtsalt võimaldab tulumaksu tasumise lükata edasi tulevikku. Finantsmaailmas kehtiv põhimõte, et raha väärtus väheneb ajas ja seetõttu tuleb kõik maksed lükata nii kaugemale tulevikku kui võimalik, on sellisel puhul muidugi kehtiv ja tulumaksu tasumise edasilükkamine seetõttu reederile soodne, kuid iga laeva ostmine ja selle haldamine on äriprojekt, millel on algus ja lõpp ning mingil hetkel soovib reeder projektist kasumiga väljuda. Sellisel hetkel soovib reeder ilmselt olla tasunud iga-aastast suhteliselt marginaalset tonnažimaksu ning olla vaba tulumaksu tasumise kohustusest kasumi väljavõtmisel. Ettevõtte tulumaksuvabastus reinvesteeritud kasumilt on soodne noorele arenevale ettevõttele, kes soovib agressiivselt investeerida ning uusi laevu

soetada, kuid stabiilne laevandusettevõtte, kelle eesmärgiks on omanikele dividenditulu teenimine, eelistaks ilmselt iga-aastast tonnaažimaksu skeemi.

5. Euroopa Liidu lippu nõutakse prahtija poolt sageli kabotaažvedudel Euroopa Liidu liikmesriikides.
6. Investorid ja finantsinstitutsioonid soovivad tihti rahastamise eeltingimusena näha laeval Euroopa Liidu lippu.
7. Lääne-Euroopa riikides ei olnud möödunud kümnenditel meremehe elukutse populaarne. Seetõttu on reederitel väga raske leida oma kaldapersonali hulka haritud merekogemusega tööjõudu ja väga paljud spetsialistid on tänasel päeval värvatud kolmandate riikide kodanike hulgast. Nende puhul on tihti probleemiks piiratud kehtivusega töölubade väljastamine. Eestil on olemas 3400 hea erihariduse ja ettevalmistusega laevaohvitseri, kellest paljud oleksid valmis võimaluse korral tööle asumiseks laevandusettevõttes kaldal.
8. Autori hinnangul tuleb II registri laevadele kehtestada tasumäärad lähtuvalt maailmaturu tasemetest. Selleks, et soodustada laevade ümberregistreerimist I_b registrisse (kus luuakse kaldatöökohti), peame me aga looma rahalise lisastiimuli. Seetõttu tuleb I_b registri laevade suhtes jätta kehtima tänased Eesti lipu kulud reederile. Täna on keskmise suurusega kaubalaeva Eesti lipu kulud reederile ca €5000⁷². Mani saare aastane liputasu keskmise suurusega kaubalaeva kohta on €25000.

3.4. Võimalikud rahalised riskid ja nende maandamise võimalused

Siinkohal soovib autor vaadelda ka võimalikke rahalisi riske Eestile kui lipuriigile juhul, kui Eesti lipu all sõitvate laevadega juhtub õnnetusi või põhjustab laev merekeskkonna reostuse või peetakse laev välisriigi sadamas kinni seoses laeva halva tehnilise olukorraga või satub laev ja/või meeskond piraatide valdusesse ning kas ja kuidas on nimetatud riskid maandatud kindlustustega.

⁷² Veeteede Ameti andmetel.

3.4.1. Laeva kinnipidamine

Laeva kinnipidamise korral välisriigi sadamas, kui sadamariigi poolt on tuvastatud laeva mittevastavus rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele, jäävad kõik seonduvad kulud reederi kanda. Kui laeva kinni pidanud sadamariik otsustab vastavalt nt *Paris MoU* reeglitele nõuda laeva vabastamise eeltingimusena ISM välisauditi läbiviimist, siis on vastavalt kehtivale Meresõiduohutuse seadusele kohustatud seda tegema Veeteede Amet (teatud tingimustel võib Veeteede Amet selle delegeerida ka volitatud klassifikatsiooniühingule). Kehtiva Meresõiduohutuse seaduse järgi peab reeder kandma sellisel puhul Veeteede Ameti töötaja lähetusega seonduvad kulud. Seega laeva kinnipidamise korral kulused riigile ei teki.

3.4.2. Laevaõnnetused

Lipuriik peab hoolitsema selle eest, et ohutusjuurdlus viiakse läbi iga laevaõnnetuse suhtes, mille tulemusena saab laevapere liige vigastada või kahjustatakse tõsiselt laeva või kahjustatakse merekeskkonda⁷³. See tähendab, et väiksema kahjuga õnnetuste suhtes jääb lipuriigile valik, kas viia ohutusjuurdlus läbi või mitte. Tavapraktikas on välja kujunenud, et lipuriigid on välja töötanud blanketid, mille peab kapten või reeder laevaõnnetuse korral täitma ja seejärel otsustab lipuriik, kas ja millises ulatuses on ohutusjuurdluse läbiviimine vajalik.

Juhul, kui õnnetusse on segatud vaid üks osapool (nt avamerel toimunud laevaõnnetus ühe laevaga), viib ohutusjuurdluse läbi lipuriik. Kui laevaõnnetuses on mitu osalisriiki (nt teise riigi territoriaalmeres toimunud laevaõnnetus), siis lepivad osalisriigid omavahel kokku, kes viib läbi ohutusjuurdluse. Need põhimõtted on kajastatud rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel (*The International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) ja ka Meresõiduohutuse seaduses. Tavaliselt on selleks praktilistest kaalutlustest lähtuvalt rannikuriik. See omakorda tähendab, et rannikuriik kannab ka ohutusjuurdluse läbiviimise kulud.

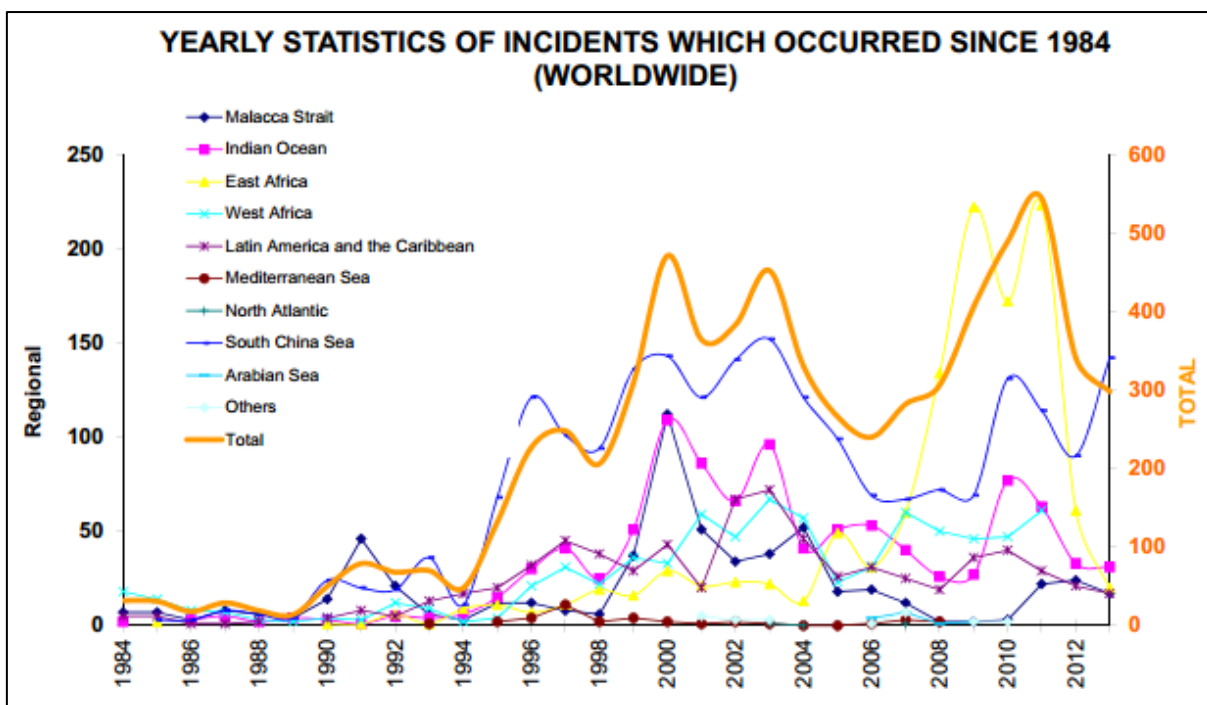
Kokkuvõtvalt: laevaõnnetuse juurdluse korral võivad tekkida teatud kulud (labori ekspertiis, juurdleja lähetuskulud), kuid see ei tähenda, et kui Eesti lipu all sõitva laevaga juhtub

⁷³ ÜRO Mereõiguse konventsioon, Artikkel 94, punkt 7.

õnnetus, siis peab tingimata Eesti riik alati ise juurdluse läbi viima ja sellega seotud kulud katma. Samas peab Eestil olema võimekus juurdluse läbiviimiseks Eesti territoriaalmeres juhtunud laevaõnnetuse osas, ka juhul kui laev ei kanna Eesti lippu. See kulu on olemas ka tänasel päeval.

3.4.3. Piraatlus. Laeva kaaperdamine ja/või laevapere pantvangi võtmine lunaraha saamise eesmärgil.

Alltoodud joonis peegeldab IMO piraatluse statistikat alates aastast 1984.



Joonis 6. Aastane piraatlusinsidentide statistika alates aastast 1984.

Allikas: Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO).

Jooniselt on näha, et piraatluse koguhulgade kõrghetk oli 2011. aastal, misjärel toimus järsk langus. Langus toimus ka Ida-Aafrika vetes, mis on kurikuulus just laevade kaaperdamise ja laevapere liikmete pantvangistamise poolest. Langus ei pruugi siiski tähendada piraatluse edasist vähenemist, vaid võib olla ka ajutise iseloomuga. Trend tervikuna on endiselt ülespoole. Seetõttu tuleb käsitleda piraatlust endiselt kui reaalset ohtu laevandusele ja mõistlik on analüüsida, kas laeva lipuriigil tekib kohustusi piraatlusinsidendi korral.

Et määratleda lipuriigi vastutuse ulatus, tuleb kõigepealt analüüsida rahvusvahelise õiguse akte, mis võiksid need kohustused määratleda.

1. ÜRO Mereõiguse konventsioon (UNCLOS). Konventsiooni artiklites viidatakse vaid iga riigi õigusele piraadilaevu kinni pidada. Üheski artiklis ei ole kirjeldatud lipuriigi kohustusi juhul, kui tema laev piraatide kätte langeb.
2. Ebaseaduslike meresõidu vastu suunatud tegevuste ohjeldamise 1988. aasta konventsioon (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Maritime Navigation 1988*) ja „2005. aasta protokoll konventsiooni ebaseaduslike meresõidu vastu suunatud tegevuste ohjeldamise“ juurde (*Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation*). Konventsiooni ja protokollide eesmärk on kindlustada, et laevade ja nende meeskondade vastu vägivaldseid akte sooritanud isikud võetakse vastutusele ja määratleb protseduurireeglid laeva läbi otsimiseks teise riigi poolt piraadikahtluse korral. Lipuriigi kohustused piraadijuhtumi puhul on endiselt reguleerimata.

Valdav enamus riike kasutab põhimõtet, et terroristidega (k.a. piraatidega) läbirääkimisi ei peeta ja neid ei rahastata ka läbi lunaraha maksmise. Seega võime olla kindlad, et ka tulevikus ei hakka ükski rahvusvaheline kokkulepe nõudma lipuriigilt laeva või meeskonna väljalunastamist. Allpool vaatleb autor, kas lipuriigile võivad tekkida piraadijuhtumijuhtumi menetluskulud – läbirääkimised, konsultandid jne.

Laeva ja meeskonna piraadiriski maandamiseks kasutatakse laevanduses kindlustust. Laev ise on kaetud kas varakindlustusega (*Hull & Machinery - H&M*) kindlustusega, mis hõlmab kindlustuskaitset ka piraadijuhtumi korral. Teatud puhkudel (*Norwegian Plan ja Japanese Hull*), ei sisalda H&M piraadijuhtumi kindlustust⁷⁴, sel puhul tuleb võtta reederil laevale eraldi sõjaolukorra kindlustus (*war risk insurance*).

Meeskonnale ulatub teatud piirangutega vastutuskindlustuse (*Protection & Indemnity - P&I*) kindlustuskaitse, kuid P&I on end distantseerinud lunaraha maksmisest. Seetõttu on turg hakanud pakkuma inimröövi ja lunaraha kindlustust (*Kidnap & Ransom - K&R*) kindlustust, mis sisaldab endas nii lunaraha maksu kui ka muid kulusid, nt konsultantide ja läbirääkijate

⁷⁴ Gard. Covering the Risks. Products.

töötasu. Tavapraktika on, et kindlustusmaksed on lisatud prahiraha hulka, ehk seda maksab kaubaomanik juhul, kui ta soovib oma kaupa vedada läbi piraadiohtlike vete.

Kõik detailid lunaraha maksete kohta hoitakse konfidentsiaalsed, seetõttu ei ole autoril olnud võimalik leida, kas on olnud juhtumeid, kus mõnel laeval ja/või meeskonnal ei ole olnud kindlustuskaitset. Siiski võib arvata, et kui selliseid juhtumeid on olnud, siis on nad üliharvad.

Riskide hindamisel peab siiski arvestama ka järgmise, sisuliselt teoreetilise võimalusega: laeval puudub kindlustus, laevaomanik ja/või reeder ei soovi võtta omale kohustust laeva ja meeskonda välja lunastada ning kuulutab välja pankroti. Millised võiksid sellises situatsioonis olla lipuriigi kulud ja kas laevade arvu suurendamine Eesti lipu all suurendab riigi riske? Võimalikud on järgnevad stsenaariumid.

1. Laev on välisriigi lipu all, laev ja Eesti meremees võetakse pantvangi. See olukord on kehtiv ka täna, II registri loomine või mitteloamine seda olukorda ei muuda, seetõttu ei ole vajadust seda stsenaariumi antud juhul analüüsida.
2. Laev on Eesti lipu all, laev ja Eesti meremees võetakse pantvangi. Kui kindlustus puudub ja omanik deklareerib pankroti, siis laev „kantakse maha“. Veeteede Amet kustutab laeva registrist, millega kaob laeval ka õigus kanda Eesti lippu. Eesti meremehe puhul rakendub stsenaarium 1.
3. Laev on Eesti lipu all, laev ja välismaise kodakondsusega meremees võetakse pantvangi. Laeva puhul kehtib sama lahendus, mis stsenaariumis 2. Välismaine meremees: ennekõike kannab meremehe vabastamise eest hoolt ja on sellest huvitatud meremehe koduriik. Meil puudub juriidiline vastutus.

Eestile, kui lipuriigile, jääb siiski teatud moraalne kohustus olla kaasatud asja lahendamisse. On välja kujunenud, et piraatidega suhtleb vaid üks osapool ja see on esmajoonel kindlustuse poolt palgatud läbirääkija. Seega piirdub Eesti kohustus sellega, et olla kaasatud ja informeeritud ja võimaluse korral anda omalt poolt informatsiooni ja nõu.

On võimalik ka, et Eesti lipu all sõitev laev kaaperdatakse ja ta muudetakse piraadilaevaks, näiteks Somaalia piraadid kasutavad aeg-ajalt kaaperdatud laevu enda baaslaevadena. Loomulikult ei ole Eesti huvides, et Eesti lipu all olev laev oleks kasutusel piraadilaevana. Sel puhul saame kasutada UNCLOS artiklit 104, mis kehtestab, et valik, kas laev säilitab oma rahvuse või mitte, oleneb lipuriigi seadusandluses määratust. Seega saame me ise määratleda,

kuidas sellisel puhul tegutseme ja antud juhul on õige laev registrist kustutada, millega tal kaob Eesti lipu kandmise õigus.

Kokkuvõtvalt: täna sel päeval puudub rahvusvahelise õiguse akt, mis määratleks ära lipuriigi kohustused laeva kaaperdamisel piraatide poolt. Seega puudub Eestil risk saada kaevatud kohtusse mõne teise osapoole poolt ja seega ei teki meil ka rahalisi kohustusi. Praktiliselt kõik laevad ja nende meeskonnad, mis sõidavad piraadiriski piirkonnas, on kaetud kindlustusega. Kuna lisakindlustusmaks on arvestatud juba prahiraha sisse, siis langeb ka ära võimalus, et laevaomanik satuks kiusatusse raha kokku hoida ja lisakindlustusest loobuda. Kui siiski peaks juhtuma, et laev ja meeskond ei ole kaetud kindlustusega, siis laeva kaotamise kahju jääb laevaomaniku kanda, Veeteede Ametil on võimalik kustutada laeva registrist. Meremehe puhul sõltub Eesti osalus sellest, kas meremees on Eesti kodakondne või mitte. Kui on Eesti kodakondne, siis on riik kaasatud, olenemata sellest, kas laev sõidab Eesti lipu all või mitte. Kui meremees omab teise riigi kodakondsust, siis on esmane huvi ja kohustus meremees vabastada teisel riigil. Ainukesed rahalised lisakulud, mis saavad Eesti riigil tekkida, on administratiivsed kulud. Autori hinnangul võiks lahenduseks olla, kui me sätestame oma seadusandluses, et menetluskulud ja administratiivsed kulud kantakse üle reederile.

Veeteede Ametil tuleb julgustada reederitel järgida laevade kaitsmisel piraatide vastu IMO poolt välja antud ringkirja MSC.1/Circ.1339⁷⁵ „Parimad praktikad Somaaliast lähtuva piraatluse vastu“ (*Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*). Ringkiri koondab endas soovitusi reederitele BIMCO⁷⁶, ICS⁷⁷, IMB⁷⁸, Intercargo⁷⁹, INTERTANKO⁸⁰, ISF⁸¹, JWC/JHC⁸², OCIMF⁸³, WSC⁸⁴, CLIA⁸⁵, IG P&I⁸⁶, IMEC⁸⁷,

⁷⁵ MSC – *Maritime Safety Committee* on IMO komitee, mis arutab laevadesse puutuvaid tehnilisi küsimusi lähtudes ohutuse vaatenurgast.

⁷⁶ *Baltic and International Maritime Council* - sõltumatu rahvusvaheline laevandusassotsiatsioon, kelle liikmete hulka kuuluvad laevaomanikud, reederid, prahtijad jt. huvitatud osapooled.

⁷⁷ *International Chamber of Shipping* – rahvusvaheline kaubandusassotsiatsioon kaubalaevade operaatoritele.

⁷⁸ *International Maritime Bureau* –IMB koosseisu kuulub piraatluse teavituse keskus, mille eesmärgiks on olla esimene kontakt laevale piraadijuhtumi puhul.

⁷⁹ *International Association of Dry Cargo Ship-owners* – esindab kuivlasti laevaomanike, laevaoperaatorite ja reederite huve.

⁸⁰ *International Association of Independent Tanker Owners* – esindab tankeriovanike huve.

⁸¹ *International Shipping Federation* – rahvusvaheline töandjate organisatsioon laevanduses.

⁸² *Joint War Committee/Joint Hull Committee* – esindab laevakindlustusega tegelevate ettevõtjate huve.

⁸³ *Oil Companies International Marine Forum* – toornaftat käitlevate ja transportivate vabatahtlik assotsiatsioon.

⁸⁴ *World Shipping Council* – kaubandusassotsiatsioon, mis esindab liinilaevandusega tegelevate ettevõtjate huve.

⁸⁵ *Cruise Lines International Association* – maailma suurim kruiisilaevade assotsiatsioon.

⁸⁶ *International Group of P&I Clubs* – koondab 13 peamist kindlustusklubi, mis kindlustab 90% maailma laevadekogu tonnaazist.

⁸⁷ *International Maritime Employer's Committee* – rahvusvaheline töandjate organisatsioon.

InterManager⁸⁸, IPTA⁸⁹, ITF⁹⁰, Mission to Seafarers⁹¹ ja SIGTTO⁹² poolt. Soovitused põhinevad piraatlusintsidendite analüüsimisel. Ringkiri annab juhised riskide analüüsimiseks, reederi ja kapteni poolseks tegevuste planeerimiseks, laeva kaitsmise meetmetest juhtudeks, kui piraatidel õnnestub laev hõivata, tegutsemiseks sõjalise jõu kasutamise puhul ning peale intsidenti raporteerimiseks. Ringkirja eesmärgiks on aidata laevadel ära hoida, heidutada või viivitada piraatide tegevusi laeva vastu. Ringkiri adresseerib peamiselt kaitsemeetodeid Somaaliast lähtuva piraatluse vastu, kuid nimetatud meetodeid võib kasutada ka baasina teistes vetes toimuva piraatluse vastu. Statistika näitab, et laevad, mis kasutavad aktiivselt ringkirjas soovitatud meetmeid, langevad tunduvalt vähem piraatide tegevuse ohvriks, kui laevad, mis neid ei kasuta. Tagajärjed piraatide ohvriks langemisel on üpris rasked; pantvangide vastu on kasutatud vägivalda ja nende keskmine vangistuses hoidmise aeg on seitse kuud. Väga tähtis on reederitele ja laeva meeskondadele hinnata riske enne piraadiohu piirkonda sisenemist. Riskide hindamine näitab ära nõrgad kohad laeva kaitses, kust piraatidel on võimalus hõlpsalt laevale pääseda. Selliste nõrkade kohtade kaitsmiseks tuleb tarvitusele võtta lisakaitsemeetmed. Samuti tuleb piraadiohu piirkonnas sõita maksimaalse kiirusega. Mida kiiremini laev liigub, seda ebatõenäolisem on, et piraadid valivad laeva enda sihtmärgiks. Tänapäevani ei ole näiteks raporteeritud veel ühestki piraadijuhtumist laevade vastu, mille kiirus oleks ületanud 18 sõlme. Tuleb hinnata ka võimalusi meeskonnal peituda peale laeva hõivamist nn tsitadelli – kohta, mis on tugeva konstruktsiooniga ning kus on piisav toidu – ja veetagavara. Sellisel puhul ei ole piraatidel võimalust sundida meeskonda vägivaldaga ähvardades laeva ranniku poole navigeerima. See annab lisa-aega sõjaliste abijõudude saabumiseks. Laeva kaitsmiseks saab kasutada erinevaid meetmeid, nagu näiteks kõrgsurveveejugasid, okastraati ja elektrifitseeritud kaitsetara.

Sild ja tekiehitis on peamine koht, kuhu piraadid suunavad tulirelvade tule. Soovitav on kasutada inimeste kaitseks klaaside lamineerimist, et vähendada kildudest tekkivate vigastuste ohtu. Samuti paigaldada eriti just sillast tahapoole tihe kaitsevõrk või konstruktsioon või

⁸⁸ *InterManager* – rahvusvaheline kaubandusorganisatsioon reederitele.

⁸⁹ *International Parcel Tankers Association* – keemia/paki tankerlaevastiku (tankerid, mida kasutatakse väikeste koguste kemikaalide vedamiseks. Tankeritel on kuni 54 väikest eraldiseisvat tanki) huvisid esindav organisatsioon.

⁹⁰ *International Transport Workers Federation* – rahvusvaheline ametiühingute organisatsioon, mis kaitseb transpordivedude töötajate huve.

⁹¹ *Mission to Seafarers* – pakub tuge ja abi laevameeskondadele võõrastes sadamates.

⁹² *Society of International Gas Tanker and Terminal Operators* – koordineerib ja töötab välja juhiseid vedelgaasi tankeritele ja terminaalidele.

liivakotid, mis suunavad kõrvale või püüavad kinni osa kuulidest või reaktiivgranaatidest⁹³. Turul on saada ka teisi kaitsevahendeid, nagu kitsalt suunatud valguskiirega võimas helgiheitja ja akustiline heidutusvahend, mis annab välja kuni 140dB 500 meetri kaugusele.

Laeval on võimalik kasutada ka relvastamata turvameeskonda ja relvastatud turvameeskonda. Kui relvastamata turvameeskond on varustatud erinevate (ka ülalpool nimetatud) kaitsevahenditega, siis on tegu passiivse kaitsega, kuid professionaalide poolt pakutav nimetatud teenus võib siiski olla laeva kaitsel väärtuslik. Lisakaitse annab relvastatud turvameeskondade palkamine. Relvastatud turvameeskondade kasutamisel peab laeva reeder kõigepealt kindlaks tegema, kas lipuriigi seadusandlus lubab laeval omada pardal relvi. Seejärel peab reeder kindlasti vaatama üle laeva turvaplaani, kuidas mõjutab laeva turvalisust relvade olemasolu pardal. Mõningatel juhtudel võib relvastatud turvameeskondade olemasolu mõjutada laeva turvalisust ka negatiivselt, näiteks jäetakse relvad järelvalveta või tarbivad turvameeskondade liikmed alkoholi või uimasteid, muutudes sellega ohtlikuks nii iseendale kui ka laeva meeskonnale. Parim oleks kogu laevameeskonnale keelata piraadipiirkonnas sõitmisel ja/või relvastatud turvameeskonna pardal viibimise ajal alkoholi tarbimine. Autori hinnangul peaks Eesti kindlasti kaaluma relvastatud turvameeskondade lubamist oma laevadel. Statistika järgi pole läbi aastate veel ükski laev, kes omab relvastatud turvameeskonda, langenud piraatide ohvriks. Paljud riigid on ka seda teed läinud, kaasa arvatud Suurbritannia ja Prantsusmaa, kes olles pikalt vastu relvade olemasolule laeval, muutsid hiljuti meelt ja lubavad täna relvastatud turvameeskondade olemasolu laevadel. Loomulikult peab relvade lubamisel laeva pardale kehtestama lipuriik lisanõuded, millele laev ja teenust pakkuv turvaettevõtte peavad vastama. Aluseks vastavate Eesti juhiste ja/või seadusandluse loomisel saab võtta näiteks Suurbritannia poolt väljastatud juhised „Esialgset soovitused Suurbritannia laevastikule relvastatud kaitsemeeskondade kasutamisel piraadiohu vastu erijuhtumitel“ (*Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*).

Nimetatud juhistes on välja toodud kriteeriumid, millistel puhkudel võib laevadel kasutada relvastatud turvameeskondi.

⁹³ IMO. MSC.1/Circ.1339. *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy*.

1. Geograafiline piirang: Somaalia veed ja külgnevad ookeanialad, mis on piiritletud geograafiliste koordinaatidega. Selline piirang on vajalik, et reederid ei hakkaks omal äranägemisel enda valitud maailma osas lubama laevadel relvi.
2. Ringkirja „Parimad praktikad Somaaliast lähtuva piraatluse vastu“ soovitusi on järgitud, kuid reederid ja/või kapteni hinnangul ei ole need piisavad piraatide tõrjumiseks.
3. Relvastatud turvameeskondade asumist laeval on hinnatud laevapere turvalisuse seisukohast.

Juhised jätavad ka võimaluse kasutada relvastatud turvameeskondi laevadel, juhul kui ülalmainitud tingimused ei ole täidetud. Sellisel juhul tuleb saata vastav taotlus koos põhjendustega Suurbritannia Mereadministratsioonile (*Maritime and Coast Guard Agency – MCA*).

Suurbritannia on võtnud lähenemise, et tema lipu all sõitvad laevad võivad kasutada vaid Suurbritannia poolt tunnustatud turvaettevõtteid, mis peavad olema tunnustatud vastavalt IMO poolt tellitud ja Rahvusvahelise Standardiorganisatsiooni (*International Organization for Standardization - ISO*) poolt koostatud juhistele: ISO PAS 28007:2012 „Juhised eraõiguslikele mereturvaettevõtetele, mis pakuvad eraõiguslikke, lepingulisi ja relvastatud turvameeskondi laevadele“ (*Guidelines for Private Maritime Security Companies providing privately contracted armed security personnel on board ships*). Eestil oleks mõistlik võtta sama lähenemine, et tagada oma laevadel distsiplineeritud ja hea väljaõppega turvameeskondade kasutamine ning seega vähendada riski laevapere elule ja tervisele. Eesti väiksuse ja ressursside piiratuse tõttu, oleks autori hinnangul Eestil mõistlik siiski kaaluda teiste riikide poolt väljastatud tunnustamisotsuste tunnustamist. Loomulikult ei saa me automaatselt tunnustada ükskõik millise riigi poolt väljastatud tunnustamisotsust, vaid iga riigi puhul tuleb nende akrediteerimissüsteem üle hinnata, seda nii seadusandlikust aspektist kui ka süsteemi juurutamise aspektist.

Turvameeskond laeval on lisameeskond. Seetõttu tuleb hoolikalt jälgida, et ei ületataks maksimaalset lubatud inimeste arvu laeval, nagu on sätestatud vastavatel laeva sertifikaatidel. Juhul, kui ei ole võimalik turvameeskonda laevale võtta ilma nimetatud maksimaalset lubatud inimeste arvu laeval ületamata, peab reeder taotlema luba lipuriigi Mereadministratsioonilt. Sellisel puhul, olenevalt konkreetsest situatsioonist, võib Mereadministratsioon nõuda

lisameetmete rakendamist meeskonna ohutuse tagamiseks, näiteks lisapäästevarustuse paigaldamiseks laevale.

Riigid ja rahvusvahelised organisatsioonid on väga pikalt vaielnud kapteni vastutuse ja volituste üle turvameeskondade olemasolul laeval. Ühest küljest sätestab SOLAS, peatükk XI-2, regulatsioon 8 (1), et ükski osapool ei tohi kahtluse alla seada ega takistada kapteni õigust võtta vastu laeva ohutusse ja turvalisusse puutuv lõplik otsus ning vastavalt talitada⁹⁴. Teisest küljest on vastuargumendina toodud, et otsustamine relvade kasutamine kohta ohusituatsioonis ei lange kapteni pädevuse alla, kuna tal puudub vastav militaarne või jõustruktuuride poolne väljaõpe. Suurbritannia on asunud seisukohale, et kapten on siiski see isik, kellelt ei saa ära võtta lõpliku otsuse õigust; kapten peab jääma laevas isikuks, kellele alluvad kõik pardal asuvad inimesed. Reederi ja turvaettevõtte vaheline teenuse osutamise leping peab sätestama kapteni autoriteedi ja reguleerima suhteid ja kohustusi turvameeskonna vahel. Ohusituatsioonides peab turvameeskond käituma vastavalt eelnevalt kokkulepitud protseduuridele. Juhtumid, mis satuvad väljapoole kokkulepitud protseduuride raamistiku tuleb lahendada viisil, kus turvameeskonna juht annab kaptenile soovitusi situatsiooni lahendamiseks ja kapten kinnitab või lükkab need tagasi. Kaptenile jääb ka kohustus kasutada kõiki mittesõjalisi meetmeid piraatide tagasitõrjumiseks enne relvade kasutamise autoriseerimist. Kõikidele osapooltele peab olema selge, et turvameeskondade ülesanne laevadel on takistada illegaalset pardale tulekut minimaalse vajaliku jõuga. Enne relvade reaalsel kasutamist piraatide vastu tuleb kasutada hoiatusi, nagu relvade näitamisi ja hoiatuslaske⁹⁵.

⁹⁴ The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units

⁹⁵ Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances. Version 1.2.

3.5. Laeva kindlustused

Laevaga ja laeva tööga seotud riskid on kaetud erinevat tüüpi kindlustustega.

1. Varakindlustus (*Hull and Machinery - H&M*). Katab laeva ja tema seadmed. Vabatahtlik kindlustus, kuid kuna valdav enamus laevu on ostetud panga kaasfinantseerimisel, on pank kehtestanud oma vara kaitseks kindlustuse nõude. Seega sisuliselt kohustuslik valdavale enamusele laevadele.
2. Vastutuskindlustus (*Protection & Indemnity - P&I*). Katab kolmandate osapoolte nõuded laevaomaniku suhtes, nagu kaup, laevapere, illegaalsed reisijad (*stowaways*) jne. Samuti katab ta laevahuku korral, kui vrakk segab laevaliiklust, vraki kõrvaldamise või märgistamise kulud. On alati nõutud kaubaomanike poolt, seega ilma nimetatud kindlustuseta on laevaomanikel praktiliselt võimatu laeva opereerida. Euroopa Liidu direktiiv 2009/20/EC kehtestas kindlustuse omamise nõude kohustuslikus korras kõigile Euroopa Liidu liikmesriikide lippu kandvatele laevadele alates 01.01.2012 – sellega on kindlustuse omamise nõue tehtud liikmesriikidele täies ulatuses kohustuslikuks. Samuti nõutakse sarnast kindlustust kõikidelt kolmandate riikide lipu all sõitvatelt laevadelt, kes külastavad EL sadamaid.
3. „1992. aasta tsiviilvastutuskindlustuse konventsioon“ (*Civil Liability Convention - CLC 1992*). Vastavalt nimetatud konventsioonile on iga laev, mis veab laadungina naftasaadusi, kohustatud omama vastavat kindlustust. Kindlustus katab laadungi merresattumise korral, kas laevahuku või juhusliku lekke näol, merekeskkonna reostusest puhastamise kulud. Probleemiks rannikuriikidele võib aga olla, et nimetatud konventsioon ei pruugi katta kõiki laevahuku korral tekkivaid reostuse kõrvaldamise kulusid. Näitena võib tuua naftatanker Erika hukkamise Suurbritannia ranniku lähedal 12. detsembril 1999. aastal. Laevaomaniku vastutus vastavalt CLC 1992 konventsioonile oli limiteeritud 13 miljoni euroga, kuid reostuse põhjustatud kahju ja kulude kogusumma ulatus 400 miljoni euroni⁹⁶. Kuigi nimetatud probleem ei puuduta laevaomanikke või lipuriiki on autori hinnangul rannikuriikidel mõistlik maandada oma riske läbi lisafondide, nagu „1992. aasta fondi konventsioon ja fondi täiendav protokoll“ (*1992 Fund Convention ja Supplementary Fund Protocol*). Kombinatsioonis CLC 1992 konventsiooniga tõstavad need ülemise

⁹⁶ Sentenac, de. J. and Soyer.L. How the Erika continues to shape French oil pollution legislation.

kompensatsiooni limiidi 750 miljoni SDR-ni, mis on 852 miljonit eurot hetke kursi järgi⁹⁷. Eesti on liitunud mõlema lisafondiga.

4. „Punkrikütusereostusest põhjustatud kahju eest kantava tsiviilvastutuse 2001. aasta rahvusvaheline konventsioon (*International Convention on Liability and Compensation for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*). Vastavalt nimetatud konventsioonile peab iga laev suurusega üle 1000GT omama vastavat kindlustust. Kindlustus katab punkrikütuse merresattumise korral, kas laevahuku või juhusliku lekke näol, merekeskkonna reostusest puhastamise kulud.
5. „Ateena Konventsioon 1974/2002“ (*Athens Convention 1974/2002*). Konventsioon sätestab laevaomaniku vastutuse reisilaevadel reisija ja tema pagasi suhtes. Antud vastutuse puhul kehtib samuti kohustusliku kindlustuse nõue. Euroopa Liidu määrus 329/2009 jõustas nimetatud konventsiooni liikmesriikidele alates 31. detsembrist 2012. aastal.
6. Meretöö konventsioon (MLC) – hakkas kehtima alates 20. augustist 2013. aastal. Kehtestab igale liikmesriigile kohustuse sätestada oma seadusandluses nõuded tagada laevapere liikmetele kindlustus või mõni muu tagatis juhul, kui laevaomanik ei suuda täita oma lepingulisi kohustusi laevapere liikme värbamise suhtes. P&I kindlustus katab tänasel päeval enamuse laevapere liikmetega seotud võimalikest kahjunõuetest, kuid reguleerimata oli veel, kes katab laevapere liikme kojutoomise kulud laevaomaniku pankrotistumise ja laeva hülgamise korral. 01. juuli 2014a. kehtima hakanud Meretöö seadus, mis põhineb MLC-l, paneb nimetatud vastustuse laeva reederile, kes on kohustatud omama ka vastavat kindlustust juhuks, kui ta ei ole enda maksejõuetuse tõttu võimeline enda kohustuse täitma.

Nimetatud kohustuslike kindlustuste olemasolu kontrollitakse perioodiliselt lipuriigi, klassifikatsiooniühingu ja sadamariigi pädevate ametkondade poolt.

⁹⁷ International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). The international regime for compensation for Oil pollution damage. General explanatory note.

3.6. Laevaregistrite ümberkorraldamiseks vajalikud seadusemuudatused

Autor toob siinkohal ära vaid peamised seadused, kus on vaja sisse viia sisulised muudatused.

1. Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus. Efektiivsema klienditeeninduse huvides tuleb koondada kõik laevaregistrid Veeteede Ametisse st. nii I_a), I_b) kui ka II register. Lahendada tuleb hüpoteegi seadmise küsimus, mis täna on ainuvõimalik kohtute juures peetavates registrites või loobuda laevade suhtes üldse hüpoteegi seadmise nõudest. Lisaks soovib autor kaotada piirangud kapteni rahvuse suhtes Eesti laevadel töötamisel nii, nagu see on tehtud Malta, Singapuri ja teiste edukate registrite poolt. See tähendab, et Eesti lipu all sõitval laeval võib töötada meeskond, mis koosneb 100% ulatuses välismaalastest. Ei eksisteeri ühtegi praktilist põhjendust, miks peaks Eesti lipu alla sõitval laeval olema EMÜ või Eesti kodanikust kapten.
2. Laeva asjaõiguseadus. Laevaregistrite koondamisel ühte ametiasutusse on vaja seadus vastavalt ajakohastada.
3. Sotsiaalmaksuseadus. Kehtestada meremeestele vähendatud sotsiaalmaksumäär. Sotsiaalmaksumäära kehtestamisel tuleb arvestada tõsiasja, et riik on EAS-i meetme kujul juba 2007. aastast leidnud võimaluse tagastada reederitele kaubalaeva laevapere liikmete pealt makstud sotsiaalmaksu. Tagastussüsteem on bürokraatlik, aja- ning ressursimahukas ja seda nii tõendaja kui ka kontrollija poole pealt vaadatuna. Keskmiselt tagastati Eesti reederile sotsiaalmaksu 70 - 80% ulatuses makstud sotsiaalmaksust. Seega kehtib Eestis sisuliselt juba täna meremeestele vähendatud sotsiaalmaksumäär.
4. Ravikindlustuse seadus. Lisada meremehed inimeste nimekirja, kellele on lubatud osta endale ise ravikindlustus. Ravikindlustus saab meremeestele olema vastavalt autori ettepanekule vabatahtlik, kus nad ostavad omale ravikindlustuse ise puhkusel viibimise ajaks. Laevas töötades on nad reederi poolt juba kaetud ravikindlustusega, mis hõlmab ka järeelravi ning kompensatsiooni surma või invaliidsuse korral.
5. Tulumaksuseadus. Kehtestada 0% tulumaksumäär laevapere liikmetele. Kui me soovime luua konkurentsivõimelist laevaregistrit, siis peame arvestama, et valdav enamus Euroopa Liidu riikidest ja kõik avatud laevaregistri teenust pakkuvad kolmandad riigid on vabastanud laevapere liikmed tulumaksust. Lisada võib ka, et residendist laevapere liige tarbib vaid piiratud mahus riigi poolt tulumaksu abil loodavaid hüvesid. Mitteresident ei tarbi loodavaid hüvesid üldse.

6. Välismaalaste seadus. Tuleb lubada välismaalastel töötada rahvusvahelises sõidus sõitvatel laevadel ilma ajalise piiranguta. Kuna selline laev asub Eesti maismaast üldjuhul väga kaugel, siis mingit julgeoleku ohtu Eestile ei teki ning tegelikku vajadust elamisloa väljastamiseks ei ole.
7. Riigilõivuseadus. Määratleda laevaregistri tasu Eesti laevaregistrites paiknevatele laevadele.

Lisaks tuleb kavandatav seadusmuudatuste pakett esitada Euroopa Komisjonile kinnitamiseks, kuna tegemist oleks riigiabiga C(2004)43 – „Ühenduse suunised meretranspordi riigiabile“ mõistes.

3.7. SWOT analüüs

Autor esitab siinkohal kõik ümberkorralduse eelised ja puudused parema ülevaatlikkuse saamiseks ühes tabelis SWOT analüüsina.

Tabel 6. SWOT analüüs

SWOT – tugevused	SWOT - nõrkused
<ol style="list-style-type: none"> 1. Euroopa Komisjoni tingimus liikmesriikidele riigiabi lubamiseks, on et 60% nende territooriumilt hallatavatest laevadest oleksid Euroopa Liidu lipu all. 2. Eestil on hetkel hea rahvusvaheline kuvand kui tulevikku vaatavast efektiivsest riigist. 3. Eestil on hea IT infrastruktuur ja võimalus e-teenusena kiirelt ettevõtteid luua. 4. Eestil on soodne maksukliima kiirelt kasvada soovivatele ettevõtetele. 5. Euroopa Liidu lippu nõutakse prahtija poolt sageli kabotaažvedudel Euroopa Liidu liikmesriikides. 6. Investorid ja finantsinstitutsioonid soovivad 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Laevaregistrite reorganiseerimine hõlmab endas maksuvähendusi meremeestele. Seda aspekti on avalikkusele raske kommuniqueerida, eriti arvestades meremeeste suhteliselt kõrgeid palku võrreldes Eestis makstavate palkadega.

<p>tihti rahastamise eeltingimusena näha laeval Euroopa Liidu lippu.</p> <p>7. Lääne-Euroopa riikides ei olnud möödunud kümnenditel meremehe elukutse populaarne. Seetõttu on reederitel väga raske leida oma kaldapersonali hulka haritud merekogemusega kohalikku tööjõudu. Eestil on olemas 3400 laevaohvitseri, kellest paljud oleksid valmis laevandusettevõttes tööle asuma.</p> <p>8. Uue registrite struktuuri juures võidavad välismaised reederid harukontori avamisega Eestis (laevade ümberregistreerimisega II registrist I registrisse) otsese rahalise kasuna aastas €20000 eurot.</p> <p>9. Eesti lipp on <i>Paris MoU</i> valges nimekirjas.</p>	
<p>SWOT – võimalused</p>	<p>SWOT – ohud</p>
<p>1. Kasvab Eesti, kui mereriigi tuntus maailmas, mis omakorda on eelduseks laevanduse kaldasektori arenguks.</p> <p>2. II laevaregistri tasudest laekuvad riigile tulud; ca €25000 aastas laeva kohta.</p> <p>3. I laevaregistri tasudest laekuvad riigile tulud; ca €5000 aastas laeva kohta.</p> <p>4. Eesti ja EMÜ elaniku sotsiaalmaks hakkab laekuma Eestisse. Sellest tulenevalt nullitakse täna riigile jooksev rahvapensioni kulu.</p> <p>5. Laevade haldamisega tegelev kaldasektor suureneb pikas perspektiivis, millega genereeritakse riigile maksutulu.</p> <p>6. Tekib sidusettevõtteid laevade haldamisega tegelevate ettevõtete juurde, millega</p>	<p>1. Valitsuskoalitsioon on põhimõtteliselt vastu maksuerisustele, lastes pigem Eesti laevandusel hääbuda, kui muudab oma põhimõtteid.</p> <p>2. Poliitikud keskenduvad vaidlustes mitte ratsionaalsele tulu/kulu suhte arutlusele, vaid püüavad avalikkuse silmis profiili lõigata populistlike maksuerisuste vastaste loosungitega. Tulemusena pöördub avalikkus reformi vastu ning poliitikud, kes ei oska ise seisukohta võtta, hääletavad tulenevalt soovist avalikkusele meeldida, reformi vastu.</p> <p>3. Tehtavad reformid on osalised, ei analüüsita aspekte komplekselt, tulemusena ei saavutata ka lõppeesmärki.</p>

<p>genereeritakse riigile maksutulu.</p> <p>7. Vähenevad riskid eelarvelaekumistele, mis tulenevad tänasest Eesti ekspordi orienteeritusest lähiriikidele.</p> <p>8. Meremehed saavad endale sotsiaalkindlustuse.</p> <p>9. Merehariduse järjepidevus paraneb.</p> <p>10. Paraneb riigi pädevus laevandust reguleeriva rahvusvahelise seadusandluse osas. Sellest tulenevalt paraneb ka siseriikliku seadusandluse kvaliteet.</p>	<p>4. ITF võib kasutada ära Eesti väiksust ja laevanduse tänast nõrkust ning tekitada meediakampaania endale reklaami loomise eesmärgil Eesti lipu kui mugavuslipu vastu, isegi sel juhul, kui me kõik ITF soovitud kriteeriumid täidame.</p>
---	---

KOKKUVÕTE

Eesti on tänaseks jõudnud seisule, kus enam pole alles ühtegi pidevas rahvusvahelises sõidus olevat kaubalaeva. Vaadates meie ümber asuvaid riike Euroopas ja maailmas laiemalt, näeme, et praktiliselt kõik riigid on loonud oma laevanduse edendamiseks soodustusi. Eesti püüab siin olla eriline ja järgida endiselt kõigi majandusharude ühesuguse maksustamise poliitikat, teadvustamata, et kui me soovime maailmas olla konkurentsivõimeline, tuleb meil muudatustega kaasa minna, muidu sureb majandusharu lihtsalt välja.

Laevandus on Eestis läbi ajaloo eksisteerinud, tänaseks aga oleme jõudnud seisule, kus Eesti lipu all sõitev laevastik piirdub Läänemere ja saartevahelistel liinidel sõitvate reisilaevadega ning kalalaevadega. Lisaks veel mõningad abilaevad nagu pukserid ja punkerlaevad. Täna me näeme veel Eesti - Soome ning Eesti – Rootsi liinidel sõitvate laevade ahtrites lehvimas Eesti lippu, kuid siin on tegu pigem ametiühingute teenega, kes nõuavad, et liinilaev peab kandma ühe selle riigi lippu, mida laev külastab. Eelmisel aastal kehtima hakanud Meretöö konventsioon reguleerib nüüd alasid, mis on traditsiooniliselt olnud ametiühingute pärusmaa. Laevapere elutingimuste, töötasu ja õiguste kontroll läheb nüüd järjest rohkem üle lipuriikide administratsioonidele ja sadamariikide kontrollidele. Lisades sellele Euroopa Liidu suuna järjest suurema liidusisese ühtlustumise ning liikmesriikide võrdse kohtlemise tagamise poole, võime me nt 10 aasta pärast näha Tallinki reisilaevadel hoopis Malta lippu. Kui me ei võta midagi täna ette kaubalaevastiku taastamiseks, ei võta me ilmselt tulevikus midagi ette ka reisilaevastiku hoidmiseks. Autor juhib siinkohal tähelepanu Tallinki reislavale Romantika, mis seilas 2014. aasta augustini Riia – Stockholmi liinil Läti lipu all, kuid on nüüd toodud Tallinna – Stockholmi liinile, kusjuures lipp jäi vahetamata. Kui ametiühingutel ei õnnestu lähemas tulevikus lipuvahetust läbi suruda, siis võib eeldada, et ka ülejäänud Tallinki laevad järgnevad Romantika eeskujule. Nii kaob Eesti lipp ka reisilaevadelt.

Euroopa Liidu tasandil on teadvustatud, et oma riigi lippu kandev laevastik on kriitilise tähtsusega laevandussektori säilitamiseks. Kui ei ole laevu, siis ei saa meremehed töökogemust ning ei suuda seejärel ka töötada kaldasektoris. Reederitel ei ole jällegi võtta

meresõidukogemusega tööjõudu tööle kaldale ning tulemusena lahkuvad laevandusettevõtted maadesse, kus neid probleeme ei ole. See tähendab töökohtade kadu, maksutulu kadu ning oskusteabe kadu. Kui ei ole laevanduse kaldastruktuurides töötamise kogemustega inimesi, kes oma kogemuse kadetidele edasi annaksid, siis jääb ka mereharidus kiratsema. Täna me olemegi Eestis jõudnud sellisesse seisu. Lisaks kaob riigi ametkondadel merendusosalane pädevus.

Käesoleva magistritöö algatanud probleem oli järgmine – laevandusringkondade ja riigi soovid on täna oma olemuselt vastandlikud. Reederid ning meremehed soovivad saada maksusoodustusi, et vastu pidada rahvusvahelises konkurents. Riik ei ole soovinud kaotada maksutulu. Kas on võimalik leida kompromiss, mis rahuldaks mõlemaid pooli?

Magistritöö eesmärgiks oli leida lahendus ülalnimetatud probleemile, pakkuda välja konkreetne laevaregistrite ja maksunduse reorganiseerimise kava, et läbi selle tugevdada Eesti laevandussektori konkurentsivõimet. Konkurentsivõime tugevdamine hõlmaks eelduste loomist Eesti kaubalaevanduse arenguks ning rahuldaks ühtlasi riigi soovi mitte kaotada maksutulu ei lühikeses ega ka pikas perspektiivis. Ideaalis soovis autor jõuda lahenduseni, kus laevandusringkondade soovid oleksid täidetud, kuid riigi tulud isegi kasvaksid nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis.

Autor valis uuringu läbiviimiseks kvalitatiivse meetodi, tuginedes võrdlevale analüüsile ning erinevate lahendusteede läbikaalumiseni, jõudes lõpuks konkreetsete soovitude tegemiseni. Autor hindas erinevate maade laevaregistrite ülesehitust, eristas edukad ja väheedukad laevaregistrid ning otsis vastuseid küsimustele, miks registreeritakse ühe riigi laevaregistrisse palju laevu ning teise mitte. Lõpuks kujundas autor oma seisukoha, milline võiks olla Eesti Laevaregistri tulevane ülesehitus ning seadusemuudatused, et ka Eesti Laevaregister muutuks edukaks laevaregistriks.

Eelnevast tulenevalt püstitas autor järgmised hüpoteesid:

- 1) Eesti Laevaregistri tänane ülesehitus ei vasta konkurentsituatsioonile maailmas;
- 2) laevandusringkondade soovid maksuvähenduste osas peavad olema täidetud;
- 3) riigi maksutulu peab säilima või kasvama nii lühikeses kui ka pikas perspektiivis;
- 4) riigi rahalised riskid ei tohi laevade arvu kasvust tingutuna suurened.

Esimene hüpotees leidis uuringu käigus kinnitust. Analüüsidest Eesti ja muu maailma kaubalaevastikke, selgus, et maailmas on mitmeid riike, kus kaubalaevastik on suur ja järjepidevalt kasvav. Eestis seevastu on kaubalaevastik kadunud. Edasise analüüsi käigus õnnestus autoril UNCTAD statistikale toetudes eristada edukad laevaregistrid ning väheedukad laevaregistrid. Kõigi edukate laevaregistrite ühine omadus on selles, et nad on oma struktuurilt avatud laevaregistrid, ehk nad ei sea kapitali liikumisele asukohapõhiseid piiranguid, lubades enda registritesse registreerida ka neid laevu, mida haldav reeder asub väljaspool enda riigi territooriumi. Edukate laevaregistrite struktuuri silmas pidades pakkus autor välja uue laevaregistri ülesehituse Eestile. Autor läks ka sammu võrra kaugemale vaadeldud edukate laevaregistrite struktuurist, soovitades Eesti Laevaregistri tulevaseks ülesehituseks kombineerida avatud ja suletud registri versioonid, kus avatud registri eesmärk on riigile tulu teenimine lühikeses perspektiivis, Eesti lipu reklaamimine maailmas ja Eesti kui arvestatava suurusega laevandusega riigi mõju suurendamine maailmas. Suletud laevaregistri eesmärk on tulu teenimine pikas perspektiivis, laevandusala oskusteabe säilitamine ja arendamine ning eelduste loomine laevandussektori kasvuks läbi sidusettevõtete tekkimise. Eesti Laevaregister hakkab vastavalt autori soovitusel tulevikus koosnema I_a), I_b) ja II registrist.

1. I_a) laevaregistrisse hakkavad kuuluma kõik laevad, mis tänagi kuuluvad Eesti laevaregistrisse, välja arvatud maksusoodustustele kvalifitseeruvad rahvusvahelises sõidus olevad, kogumahutavusega 500 ja suuremad kaubalaevad. I_a) laevaregistri laevade suhtes jäävad kehtima kõik tänased reederi õigused ja kohustused.
2. I_b) laevaregistrisse kuuluvad rahvusvahelises sõidus olevad, kogumahutavusega 500 ja suuremad kaubalaevad, mille ISM reeder ja tehniline haldamine toimuvad Eestist.
3. II laevaregister hõlmab rahvusvahelises sõidus olevaid, kogumahutavusega 500 ja suuremad kaubalaevu, kelle ISM reeder ja tehniline haldamine toimuvad väljastpoolt Eesti.

Teine hüpotees leidis kinnitust. Autor soovitas viia tulumaksumäära laevapere liikmete töötasudelt nullmäärale, kaotada töötuskindlustusmakse kohustus meremeestele, sotsiaalmaksu ravikindlustuse komponendi osas pakkus autor välja vabatahtliku ravikindlustuse ning sotsiaalmaksu vanadushüvitise kohalt pakkus autor välja vähendatud 10% sotsiaalmaksumäära vaid I pensionisambaga liitunuile ning 12% sotsiaalmaksumäära II sambaga liitunuile. Nulltulumaksumäär väljendab autori hinnangul kindlasti reederite ja meremeeste soove, kuna see on maksimaalne võimalik soodusmäär. Autor soovitas vabastada

meremehed töötuskindlustuse maksetest. Sotsiaalmaksumäära ravikindlustuse komponendi suhtes pakkus autor välja vabatahtliku kindlustuse, kus meremees ostab endale ise ravikindlustuse vastavalt merelt tuleku ja merele mineku aegadele. Reederil maksukohustust ei ole. See lahendus on autori hinnangul meremeestele sobiv, kuna nad saavad omale mõistliku summa (täna €115 kuus) eest ravikindlustuse kaldal viibitud aja kohta. Meremeeste palgad on piisavalt kõrged, et seda kulu lubada. Sotsiaalmaksumäära vanadushüvitise komponent on I sambaga liitunuile poole väiksem kui üldine määr 20% ning II sambaga liitunute puhul maksab meremees 2% II sambasse ning riik tõstab 4% I sambast II sambasse ümber. Kokkuvõttes annab meremees vaid 6% riigile ning ülejäänud läheb tema enda isiklikku pensionifondi. Sotsiaalmaksu nullmäär ei ole autori hinnangul asjakohane, kuna meremehed ise soovivad teatud pensionikindlustust, riigile jookseks nii pidevalt miinus rahvapensioni näol ning Euroopa Liidu üks aluspõhimõtteid on, et kõik kodanikud peavad olema sotsiaalselt kindlustatud.

Kolmas hüpotees leidis samuti kinnitust. Autor katsetas erinevate maksumääradega ning ta leidis tasakaalupunkti, kus riigi kahjum rahvapensionite näol õnnestus asendada läbi vähendatud vanadushüvitise määra vähemalt nulliga, kui mitte kasumiga. Lõplikku otsust, kas tegu on nulliga või kasumiga, ei õnnestunud autoril kahjuks välja pakkuda, sest kasum sõltub otseselt sellest, kui palju Eesti ja EMÜ meremehi tuleb Eesti lipu alla tööle ja kui palju jääb tööle välismaise lipu alla. Arvestades lisatuluna juurde laevade registritasu II registris ja loodavate kaldatöökohtade pealt laekuva maksutulust, on riik pakutud maksusüsteemiga kindlasti plusspoolel.

Neljas hüpotees leidis samuti kinnitust. Autor vaatles eraldi kõiki laevade haldamisest tulenevaid riske ja võimalikke kahjunõudeid ning jõudis järeldusele, et kõik võimalikud riskid on juba kindlustuste poolt kaetud ning seega laevade arvu suurenemine Eesti lipu all ei suurenda Eesti rahalisi riske.

Autor on magistritöös välja toonud Eesti laevanduse konkurentsivõime tugevdamiseks (täna ei ole palju öelda ka – päästmiseks) kolmeetapilise plaani.

1. **Laevade arvu suurendamine Eesti lipu all.** Kasvab Eesti lipu ja Eesti, kui mereriigi tuntus maailmas, mis demonstreerib laevandustööstusele, et Eesti on riik, kus laevandusest ja merendusest hoolitakse ning seda arendatakse. See loob omakorda soodsad eeldused investeringuteks laevanduse kaldasektorisse Eestis. Lühikeses

perspektiivis kasvab maksutulu laevade aastatasudelt ja meremeeste vähendatud määraga sotsiaalmaksult. Suureneb riigi rahvusvahelise seadusandluse alane oskusteave ja kaasarääkimisoskus seadusandluse kujundamisel.

2. **Laevanduse kaldasektori suurenemine Eestis.** Tekivad kvaliteetsed, kõrget lisandväärtust tootvad laevade tehnilise haldamisega tegelevad kaldatöökohad ja kasvab maksutulu laevanduse kaldasektori töötasudelt. Hajutatakse riigi riske, mis tulenevad kaubavahetuse ja teenuste tänasest orienteeritusest lähiriikidele. Luuakse baas merehariduse järjepidevuse edasikandmiseks. Luuakse eeldused sidusettevõtete tekkimiseks laevade haldamisega tegelevate ettevõtete juurde.
3. **Sidusettevõtete tekkimine laevade haldamisega tegelevate ettevõtete juurde.** Suureneb veelgi riigi maksutulu. Luuakse eeldused laevade ostu ja ehituse finantseerimisega tegelevate ettevõtete tekkeks ja arenguks.

Loomulikult on vaja laevaregistri edukaks saamiseks lahendada ka laevaregistrite töö operatiivsuse küsimus ning välismaise tööjõu lihtsustatud palkamise küsimus. Kuna Marek Rauk on seda teemat enda magistritöös: „Rahvusvahelise meresõidu probleemid Eesti lipu all“ juba lahanud ning autorile vastuvõetavad lahendused välja pakkunud, puudutas autor seda teemat käesolevas töös vaid põgusalt.

Eestil on täna veel võimalus luua maailma mastaabis konkurentsivõimeline laevaregister. Selle kaudu tuua Eesti lipu alla sadu laevu ja arendada välja tugev laevandussektor kaldal, mis haldaks neid laevu. Sellega lisanduks Eestisse merendusala oskusteavet, loodaks uusi kõrgelt tasustatud töökohti, loodaks merehariduse ja -teadmiste järjepidevus ning leitaks rakendus Eesti Mereakadeemias ettevalmistatavatele meremeestele Eestis paiknevas laevandusettevõttes peale meretöölt lahkumist.

Positiivne on, et tänu kahe registri süsteemile, on võimalik riigil hakata muudatuselt kohe tulu teenima. Omamoodi irooniliselt positiivne on ka asjaolu, et Eestil ei ole mitte enam 20-30 kaubalaeva järel, vaid tõesti on jõutud nulli. See peaks välistama poliitikute vastuseisu maksukaotusele, sest reaalselt täna enam makse ei laeku.

KASUTATUD KIRJANDUS

Admiralty and Maritime Law Guide. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the safety of Maritime Navigation 1988.

[<http://www.admiraltylawguide.com/conven/suppression1988.html>]. 12 February 2014.

Antigua and Barbuda Department of Marine Services and Merchant Shipping. Homepage.

[<http://abregistry.ag/contact-us/>]. 03 March 2014.

Baltic and International Maritime Council/International Shipping Federation.

(BIMCO/ISF) Manpower Update 2010. Highlights.

[https://www.bimco.org/en/News/2010/11/~~/media/About/Press/2010/Manpower_Study_handout_2010.ashx]. 03 March 2014.

Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz. Einkommensteuergesetz .

[http://www.gesetze-im-internet.de/estg/_5a.html]. 05 Januar 2014.

Central Intelligence Agency (CIA). Fact Book. [<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/en.html> 2010]. 12 December 2013.

CSB Advocates. Malta Vessel Registration Fee Calculator.

[<http://www.csb-advocates.com/malta-law/shipping-yachting/vessel-registration-fee-calculator>]. 13 February 2014.

Danish Maritime Authority. Homepage. [<http://www.dma.dk/Sider/Home.aspx>]. 17 February 2014.

Danish Maritime Authority. Information about EU/EL/EEA shipping companies' possibilities of having ships registered in the Danish International Ship Register.

[<http://www.dma.dk/SiteCollectionDocuments/Nyheder/2012/EU-rederier-DIS-UK.pdf>]
07 February 2014.

Eesti.ee. Portaal. Rahva – ja vanaduspension.

[https://www.eesti.ee/est/teemad/toetused_ja_sotsiaalabi/pensionid/rahva_ja_vanaduspension]

22. märts 2014.

Eesti Ettevõtluse Arendamise Sihtasutus. Laevandustoetuse programm.

[<http://www.eas.ee/et/ettevotjale/eksport/laevandustoetuse-programm/ueldjutt>].

12. september 2013.

Eesti Haigekassa. Vabatahtlik kindlustus.

[<http://www.haigekassa.ee/kindlustatule/taotlemine/vabatahtlik/>]. 12. märts 2014.

Eesti Laevaregister. [<http://195.50.203.13:8000/elr/index.jsp>]. 14. oktoober 2013.

Eesti Töötukassa. Töötukassa juhatus kinnitas töötuskindlustushüvitise maksimumsuuruse

2014. aastal. [[https://www.tootukassa.ee/uudised/tootukassa-juhatus-kinnitas-](https://www.tootukassa.ee/uudised/tootukassa-juhatus-kinnitas-tootuskindlustushuvitise-maksimumsuuruse-2014-aastal)

[tootuskindlustushuvitise-maksimumsuuruse-2014-aastal](https://www.tootukassa.ee/uudised/tootukassa-juhatus-kinnitas-tootuskindlustushuvitise-maksimumsuuruse-2014-aastal)]. 30.06.2014

Ernst&Young. Operating Costs 2009. A study on the operating costs of German container

ships. [[http://www.hsh-](http://www.hsh-nordbank.com/media/en/pdf/kundenbereiche/schifffahrt/research/betriebskosten_studie09/Kurzfassung_Betriebskostenstudie2009.pdf)

[nordbank.com/media/en/pdf/kundenbereiche/schifffahrt/research/betriebskosten_studie09/Kur-](http://www.hsh-nordbank.com/media/en/pdf/kundenbereiche/schifffahrt/research/betriebskosten_studie09/Kurzfassung_Betriebskostenstudie2009.pdf)

[zfassung_Betriebskostenstudie2009.pdf](http://www.hsh-nordbank.com/media/en/pdf/kundenbereiche/schifffahrt/research/betriebskosten_studie09/Kurzfassung_Betriebskostenstudie2009.pdf)]. 27 April 2014.

Ernst&Young. Shipping Industry Almanac 2013.

[[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-Shipping_industry_almanac_2013/$FILE/EY-2013-Shipping-Industry-Almanac.pdf)

[Shipping_industry_almanac_2013/\\$FILE/EY-2013-Shipping-Industry-Almanac.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/EY-Shipping_industry_almanac_2013/$FILE/EY-2013-Shipping-Industry-Almanac.pdf)]. 21

September 2013.

EUR-Lex. Euroopa parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 883/2004:

„Sotsiaalkindlustussüsteemide koordineerimise kohta“. [[http://eur-lex.europa.eu/legal-](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1395839085597&uri=CELEX:02004R0883-20100501)

[content/ET/TXT/?qid=1395839085597&uri=CELEX:02004R0883-20100501](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1395839085597&uri=CELEX:02004R0883-20100501)]. 26. november

2014.

EUR-Lex. Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja

Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Strateegilised eesmärgid ja soovitused seoses

ELi meretranspordipoliitikaga kuni 2018. aastani. [<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/HTML/?uri=CELEX:52009DC0008&rid=3>]. 15. november 2013.

European Commission. Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport. [<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52004XC0117%2801%29:EN:NOT>]. 12 August 2013.

European Maritime Safety Agency. RuleCheck database. Maritime Labour Convention. Bunker 2001 Convention. CLC 1992 Convention. Directive 2009/20/EC on the insurance of shipowners for maritime claims. Regulation (EC) No 392/2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents (including Athens Convention 1974/2002). August – November 2013.

European Maritime Safety Agency. Homepage. [<https://portal.emsa.europa.eu/web/guest/home>]. 12 October 2013.

Federation of European Employers. Review of minimum wage rates. [<http://www.fedee.com/pay-job-evaluation/minimum-wage-rates/>]. 30 June 2014.

Gard. Covering the Risks. Products. [<http://www.gard.no/ikbViewer/page/covering-risks>]. 10 October 2013.

German Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure. Homepage. [<http://www.deutsche-flagge.de/en/german-flag/merchant-fleet>]. 13 March 2014.

Germany Trade & Invest. Homepage. [<http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/EN/Invest/Investment-guide/Employees-and-social-security/the-german-social-security-system.html>]. 22 August 2014.

Hansa Shipping OÜ. Majandusaasta aruanne. 2012. [<https://ariregister.rik.ee/>]. 14. jaanuar 2014.

Homann, F. (Leonhardt & Blumberg Reederei GmbH & Co. KG, Director Crewing): Mail exchange. September 2013.

International Maritime Organization. 1974. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). London: IMO Publishing, 423 lk.

International Maritime Organization. Maritime Security and Piracy.
[<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Pages/Maritime-Security.aspx?RootFolder=/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports&FolderCTID=0x012000C3F42E4F2FCFA24EB0B4DB412BF55223&View={441DEAB9-6AEB-48E6-B9E0-E50415C2495A}>]. 14 September 2013.

International Maritime Organization. MSC.1/Circ.1339. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy.
[<http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/piracy/Pages/default.aspx>]. 12 September 2013.

International Maritime Organization. The Role and Importance of International Shipping.
[<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Pages/TheRoleAndImportanceOfInternationalShipping.aspx>]. 12 October 2013.

International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC Funds). The international regime for compensation for oil pollution damage. General explanatory note.
[<http://www.iopcfunds.org/about-us/>]. 12 December 2013.

International Transport Workers Federation. IBF IMEC Int'l 2012-2014 wagescale.
[<http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/40270/IBF%20IMEC%20Int%271%202012%20D2014%20Wagescale.xls>]. 24 October 2013.

International Transport Workers Federation. ILO Min Wage JAN 2013 - Consolidated.
[<http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/40266/ILO%20Min%20Wage%20JAN%202013%20D%20Consolidated.xls>]. 24 October 2013.

International Transport Workers Federation. What are FOCs?
[http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm]. 12 March 2014.

Isle of Man Ship Registry. Merchant vessels. Survey/Audit Fees.
[<http://www.gov.im/ded/shipregistry/fees/merchantfees.xml>]. 05. February 2014.

Kõuts, T. Esmased ja olulisimad meetmed Eesti lippu kandva kommerts-laevastiku taastamiseks. Merendusnõukoja seletuskiri.
[http://www.mkm.ee/public/documents/Tarmo_K_uts_-_Esmased_ja_olulisemad_meetmed_Eesti_lippu_kandva_kommerts-laevastiku_taastamiseks.pdf]. 12. jaanuar 2014.

Laeva asjaõigusseadus. Riigi Teataja - RT I 1998, 30, 409.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus. Riigi Teataja - RT I 1998, 23, 321.

Laherand, M. 2008. Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk. 13. august 2013.

Latvian Maritime Administration.
[<http://www.jurasadministracija.lv/en/index.php?action=170>]. 30 June 2014.

Liberian International Ship and Corporate Registry. Homepage.
[<http://www.liscr.com/liscr/Location/CorporateHeadquarters/tabid/66/Default.aspx>]. 12 January 2014.

Liberian International Ship and Corporate Registry. Tonnage Tax Calculator.
[<http://www.liscr.com/liscr/toncalc.html?pageSection=maritime&pageSubSection=pricing>]. 13 February 2014.

Majandus – ja Kommunikatsiooniministeerium. Eesti Merenduspoliitika 2011 – 2020. Merenduse arengukava.
[http://www.mkm.ee/public/Eesti_merenduspoliitika_2012-2020.pdf]. 23. veebruar 2014.

Marshall Islands Maritime International Registries. Homepage.

[<http://www.register-iri.com/index.cfm?action=contact>]. 13 February 2014.

Marshall Islands Maritime International Registries. Tonnage Tax Calculator for the Marshall Islands. [<http://www.register-iri.com/index.cfm?action=page&page=187>]. 13 February 2014.

Naaber, K. (Marlow Navigation Philippines, Company Representative): Letter exchange. 2 January 2014 – 14 April 2014.

Naaber, L. (Interorient Marine Services (Germany) GmbH & Co. KG, Marine Operations and Environmental Manager / ACSO): Letter exchange. Telephone interviews. 13 December 2013 – 22 April 2014.

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Model Treaty.

[<http://www.oecd.org/tax/treaties/oecdmtcavailableproducts.htm>]. 11 July 2014.

Parandatud ja täiendatud Euroopa sotsiaalharta ratifitseerimise seadus. Riigi Teataja - RT II 2000, 15, 93.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control. Annex 7. Ship Risk Profile. 10. [<https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%2C%20incl%2036th%20amendment%20%28final%29.pdf>]. 21 May 2014.

Pensionikeskus. Rahvapension [<http://www.pensionikeskus.ee/?id=697>]. 22. märts 2014.

Rauk, M. 2011: „Rahvusvahelise meresõidu probleemid Eesti lipu all“. Magistritöö. Tallinna Tehnikaülikool. August 2013.

Ravikindlustuse seadus. Riigi Teataja - RT I 2002, 62, 377

Reformierakond. Koduleht. Majandus – ja rahanduspoliitika

[<http://www.reform.ee/majandus-ja-rahanduspoliitika>]. 01. märts 2014.

Riigilõivuseadus. Riigi Teataja - RT I 2010, 21, 107.

Sentenac, de. J. and Soyer.L. How the Erika continues to shape French oil pollution legislation. [<http://incelaw.com/it/knowledge-bank/publications/how-the-erika-continues-to-shape-french-oil-pollution-legislation>]. 19 June 2014.

Singapore Registry of Ships. Homepage. [<http://www.srs.sg/>]. 30 March 2014.

Sornn-Friese, Henrik and Jes Iversen, Marti. The establishment of the Danish International Ship Register (DIS) and its connections to the maritime cluster. [<http://ijh.sagepub.com/content/26/1/82>] 21 March 2014.

Sotsiaalkindlustusamet. Rahvapension. [<http://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/rahvapension-2/>]. 30. märts 2014.

Sotsiaalkindlustusamet. Vanaduspension. [<http://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/vanaduspension-2/>]. 30. märts 2014.

Sotsiaalmaksuseadus. Riigi Teataja - RT I 2000, 102, 675.

Sotsiaalministeerium. Toetused töötule. [<http://www.sm.ee/sinule/tootsijale/kaotasite-too-olge-aktiivne/toetused-tootule.html>]. 30. märts 2014.

Stares, J. 2013. „Tonnage Tax Review“. Maritime Watch. Artikkel. [<http://www.maritimewatch.eu/articles/1>]. 06 November 2014.

Statistikaamet. Pressiteade. [<http://www.stat.ee/42502>]. 30. märts 2014.

Statistikaamet. Statistikablogi. [<http://statistikaamet.wordpress.com/tag/oodatav-eluiiga/>]. 30. märts 2014.

The Malta Law, Finance & Business Portal [<http://www.legal-malta.com/maritime/ship-benefits>]. 13 February 2014.

Tschudi Ship Management AS. Majandusaasta aruanne. 2012. [<https://ariregister.rik.ee/>]. 14. jaanuar 2014.

Tulumaksuseadus. Riigi Teataja - RT I 1999, 101, 903.

United Kingdom Department for Transport. Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances. Version 1.2. Courtesy of Lairdside Maritime Centre. 19 June 2014.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Database.

[http://unctadstat.unctad.org/ReportFolders/reportFolders.aspx?sRF_ActivePath=p,11&sRF_Expanded=p,11]. 29 August 2013.

United Nations Conference on Trade and Development. Review of Maritime Transport 2013.

[<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=753>]. 29 August 2014.

United Nations Conference on Trade and Development. Handbook of Statistics 2012.

[<http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=759>]. 07 February 2014.

United Nations Office on Drugs and Crime. Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

[https://www.unodc.org/tldb/en/2005_Protocol2Convention_Maritime%20Navigation.html]. 12 February 2014.

United Nations. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

[http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/UNCLOS-TOC.htm] 02 February 2014.

United States Coast Guard. Foreign & Offshore Compliance Division (CG-CVC-2).

[<http://www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/safety/qualship.asp>]. 26 March 2014.

Vabariigi Valitsuse määrus nr 206: ”Soodustingimustel vanaduspensionile õigust andvate tootmisalade, tööde, kutsealade ja ametikohtade loetelude kinnitamise kohta”. Riigi Teataja - RT 1992, 30, 40.

Vabariigi Valitsuse määrus. Töötuskindlustusmaks määrad 2014. aastal. Riigi Teataja - RT I, 03.12.2013, 5.

Veeteede Amet. Meremeeste register. Andmebaas.

Veeteede Amet. Tunnustatud klassifikatsiooniühingud. Veebileht.

[<http://www.vta.ee/atp/index.php?id=802&highlight=klassifikatsiooni%C3%BChingud>]. 14 September 2013.

Välismaalaste seadus. Riigi Teataja - RT I 2010, 3.4.

Wikipedia. Singaporean Central Provident Fund.

[http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Provident_Fund#Schemes_and_Services]. 14 March 2014.

Virkus, S. 2010: „Infokäitumise, info hankimise ja otsingu ning infopädevuse uurimise meetodid“ Tallinna Ülikool. Veebileht.

[https://www.tlu.ee/~sirvir/Infootsingu%20teooria/Infokaitumise,%20info%20hankimise%20ja%20otsingu%20ning%20infopadevuse%20uurimise%20meetodid/lk_32.html]. 13. august 2013.

**Laevastike suurused laevade arvu järgi lipuriikide lõikes aastatel
2011-2013**

Kaubalaevastik registreerimise ja laeva tüübi järgi, aastane 2011 - 2013

Andmete uuendus: 2013-08-29, 15:13:37

(merelaevad 100GT ja suuremad)

MÕÕDE	laevade arv		
AASTA	2011	2012	2013
MAJANDUS	LAEVA TÜÜP		
Antigua ja Barbuda			
Tankerid	3	3	6
Puistlastilaevad	35	38	39
Generaallasti laevad	691	740	774
Konteinerlaevad	391	398	403
Kaubalaevastik kokku	1120	1179	1222
muutus 2011-2013			9,11%
Bahama			
Tankerid	264	265	270
Puistlastilaevad	311	324	322
Generaallasti laevad	161	162	161
Konteinerlaevad	52	53	53
Kaubalaevastik kokku	788	804	806
muutus 2011-2013			2,28%
Belgia			
Tankerid	13	13	13
Puistlastilaevad	19	21	21
Generaallasti laevad	17	18	23
Konteinerlaevad	4	4	4
Kaubalaevastik kokku	53	56	61
muutus 2011-2013			15,09%

Küpros

Tankerid	108	111	103
Puistlastilaevad	250	262	279
Generaallasti laevad	184	177	179
Konteinerlaevad	209	213	212
Kaubalaevastik kokku	751	763	773
muutus 2011-2013			2,93%

Taani

Tankerid	127	130	133
Puistlastilaevad	3	3	3
Generaallasti laevad	104	103	105
Konteinerlaevad	98	98	98
Kaubalaevastik kokku	332	334	339
muutus 2011-2013			2,11%

Soome

Tankerid	12	12	12
Puistlastilaevad	3	4	6
Generaallasti laevad	99	101	102
Konteinerlaevad	1	1	1
Kaubalaevastik kokku	115	118	121
muutus 2011-2013			5,22%

Prantsusmaa

Tankerid	40	42	42
Puistlastilaevad	2	2	2
Generaallasti laevad	74	77	77
Konteinerlaevad	25	27	27
Kaubalaevastik kokku	141	148	148
muutus 2011-2013			4,96%

Saksamaa

Tankerid	39	40	42
Puistlastilaevad	7	7	7
Generaallasti laevad	93	96	93
Konteinerlaevad	272	273	272
Kaubalaevastik kokku	411	416	414
muutus 2011-2013			0,73%

Gibraltar

Tankerid	58	60	61
Puistlastilaevad	2	4	6
Generaallasti laevad	131	135	136
Konteinerlaevad	38	38	39
Kaubalaevastik kokku	229	237	242
muutus 2011-2013			5,68%

Kreeka

Tankerid	444	448	458
Puistlastilaevad	240	249	258
Generaallasti laevad	199	200	197
Konteinerlaevad	37	36	35
Kaubalaevastik kokku	920	933	948
muutus 2011-2013			3,04%

Itaalia

Tankerid	186	188	192
Puistlastilaevad	78	97	99
Generaallasti laevad	150	152	155
Konteinerlaevad	24	22	21
Kaubalaevastik kokku	438	459	467
muutus 2011-2013			6,62%

Läti

Tankerid	8	8	8
Puistlastilaevad	..	..	..
Generaallasti laevad	11	10	9
Konteinerlaevad	..	..	..

	Kaubalaevastik kokku	19	18	17
	muutus 2011-2013			-10,53%
Libeeria				
	Tankerid	700	735	749
	Puistlastilaevad	599	721	819
	Generaallasti laevad	129	139	140
	Konteinerlaevad	940	987	1001
	Kaubalaevastik kokku	2368	2582	2709
	muutus 2011-2013			14,40%
Leedu				
	Tankerid	1	1	1
	Puistlastilaevad	5	5	5
	Generaallasti laevad	35	35	35
	Konteinerlaevad	1	1	1
	Kaubalaevastik kokku	42	42	42
	muutus 2011-2013			0,00%
Malta				
	Tankerid	390	426	420
	Puistlastilaevad	475	522	543
	Generaallasti laevad	391	400	398
	Konteinerlaevad	101	111	114
	Kaubalaevastik kokku	1357	1459	1475
	muutus 2011-2013			8,70%
Marshalli saared				
	Tankerid	564	615	639
	Puistlastilaevad	500	620	742
	Generaallasti laevad	72	77	77
	Konteinerlaevad	230	244	238
	Kaubalaevastik kokku	1366	1556	1696
	muutus 2011-2013			24,16%
Holland				
	Tankerid	26	28	28
	Puistlastilaevad	2	8	12

	Generaallasti laevad	505	568	605
	Konteinerlaevad	63	63	64
	Kaubalaevastik kokku	596	667	709
	muutus 2011-2013			18,96%
Norra				
	Tankerid	117	116	123
	Puistlastilaevad	86	94	98
	Generaallasti laevad	304	307	306
	Konteinerlaevad	4	3	2
	Kaubalaevastik kokku	511	520	529
	muutus 2011-2013			3,52%
Panama				
	Tankerid	947	948	955
	Puistlastilaevad	2548	2659	2772
	Generaallasti laevad	1650	1607	1601
	Konteinerlaevad	755	758	734
	Kaubalaevastik kokku	5900	5972	6062
	muutus 2011-2013			2,75%
Portugal				
	Tankerid	7	11	14
	Puistlastilaevad	3	3	3
	Generaallasti laevad	47	48	48
	Konteinerlaevad	6	6	6
	Kaubalaevastik kokku	63	68	71
	muutus 2011-2013			12,70%
Saint Kitts ja Nevis				
	Tankerid	51	46	41
	Puistlastilaevad	26	18	12
	Generaallasti laevad	121	108	99
	Konteinerlaevad	7	6	2
	Kaubalaevastik kokku	205	178	154
	muutus 2011-2013			-24,88%

Saint Vincent ja Grenadiinid

Tankerid	23	21	21
Puistlastilaevad	85	71	51
Generaallasti laevad	390	358	340
Konteinerlaevad	24	24	21
Kaubalaevastik kokku	522	474	433
muutus 2011-2013			-17,05%

Singapur

Tankerid	631	689	743
Puistlastilaevad	214	282	348
Generaallasti laevad	107	120	139
Konteinerlaevad	304	323	345
Kaubalaevastik kokku	1256	1414	1575
muutus 2011-2013			25,40%

Rootsi

Tankerid	56	56	56
Puistlastilaevad	1	1	1
Generaallasti laevad	92	91	90
Konteinerlaevad	..	..	..
Kaubalaevastik kokku	149	148	147
muutus 2011-2013			-1,34%

Laevastiku suurused kandevõime järgi lipuriikide lõikes aastatel 2006-2013

Kaubalaevastik registreerimise ja laeva tüübi järgi, aastane 2006 – 2013

Andmete uuendus: 2013-08-29, 15:13:37

(merelaevad 100GT ja suuremad)

MÕÕDE: kandevõime tuhandetes tonnides.

AASTA	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
MAJANDUS								
	LAEVA TÜÜP							
Antigua ja Barbuda								
Tankerid	28,757	35,207	28,904	25,655	22,836	7,98	7,98	57,241
Puistlastilaevad	907,006	1198,29	1229,006	1331,956	1281,769	1130,108	1446,386	1565,358
Generaallasti laevad	3233,451	3264,373	3635,114	4121,435	4313,465	4289,038	4828,038	5206,748
Konteinerlaevad	5195,772	5861,417	6204,64	6874,911	7297,254	6935,323	7027,603	7057,067
Kandevõime kokku	9364,986	10359,29	11097,66	12353,96	12915,32	12362,45	13310,01	13886,41
muutus 2011-2013								48,28%
Bahama								
Tankerid	25274,56	26446,76	30510,27	31271,49	33484,07	32781,19	33190,38	34104,6
Puistlastilaevad	12917,81	14132,8	13239,21	13043,12	12875,43	17510,78	18253,7	17754,44
Generaallasti laevad	6620,777	6674,915	6609,676	6724,383	6508,138	826,856	854,231	844,553

	Konteinerlaevad	2356,188	2262,548	1998,342	1941,666	1570,099	1788,043	1800,543	1800,543
	Kandevõime kokku	47169,34	49517,02	52357,49	52980,66	54437,74	52906,87	54098,85	54504,13
	muutus 2011-2013								15,55%
Belgia									
	Tankerid	3033,003	2745,576	2437,675	2149,583	2168,687	1905,839	1905,839	1905,839
	Puistlastilaevad	2375,416	2952,87	2641,862	2896,1	2730,802	2918,809	3278,069	3278,069
	Generaallasti laevad	38,864	48,237	191,313	218,309	150,321	114,553	102,291	127,417
	Konteinerlaevad	337,517	311,431	172,702	144,782	131,013	121,909	121,909	121,909
	Kandevõime kokku	5784,8	6058,114	5443,552	5408,774	5180,823	5061,11	5408,108	5433,234
	muutus 2011-2013								-6,08%
Küpros									
	Tankerid	5898,919	6252,22	6560,633	8921,629	10134,02	8592,674	8610,465	5853,968
	Puistlastilaevad	18544,02	17247,9	15963,97	15008,96	13689,84	15071,38	15971,84	18160,73
	Generaallasti laevad	2378,994	2337,046	2060,586	1945,116	1766,544	1477,094	1385,244	1328,524
	Konteinerlaevad	3329,952	4033,824	4569,653	4774,021	4876,122	5290,671	5339,392	5300,011
	Kandevõime kokku	30151,88	29870,99	29154,84	30649,72	30466,52	30431,82	31306,94	30643,23
	muutus 2011-2013								1,63%
Taani									
	Tankerid	2846,169	3154,937	2932,99	4239,268	5269,566	4460,783	4620,39	4780,583
	Puistlastilaevad	484,827	646,899	705,45	651,961	511,837	325,623	325,623	325,623
	Generaallasti laevad	396,678	399,999	400,577	389,108	333,493	272,3071	270,6811	270,1871
	Konteinerlaevad	5561,322	5680,736	6189,291	6513,622	6705,982	7577,097	7577,097	7577,097
	Kandevõime kokku	9288,996	9882,571	10228,31	11793,96	12820,88	12635,81	12793,79	12953,49
	muutus 2011-2013								39,45%

Soome

Tankerid	529,599	417,138	609,177	609,177	609,177	569,15	569,15	569,15
Puistlastilaevad	85,164	85,164	37,722	37,722	3,683	46,332	66,831	179,527
Generaallasti laevad	357,992	346,222	375,465	403,783	400,831	386,1511	414,2281	426,4481
Konteinerlaevad	13,965	13,965	36,949	36,949	36,949	13,65	13,65	13,65
Kandevõime kokku	986,72	862,489	1059,313	1087,631	1050,64	1015,283	1063,859	1188,775
muutus 2011-2013								20,48%

Prantsusmaa

Tankerid	4708,497	4478,327	4717,556	4743,943	5648,14	3336,284	3654,964	3654,964
Puistlastilaevad	346,947	345,824	345,824	345,824	345,824	343,784	343,784	343,784
Generaallasti laevad	224,421	70,923	57,61	60,631	92,155	119,3419	122,5539	122,5539
Konteinerlaevad	1185,042	1779,218	1775,658	1796,918	1793,497	2123,836	2341,878	2341,878
Kandevõime kokku	6464,907	6674,292	6896,648	6947,316	7879,616	5923,246	6463,18	6463,18
muutus 2011-2013								-0,03%

Saksamaa

Tankerid	865,44	756,083	815,515	849,859	567,1	562,355	563,044	566,84
Puistlastilaevad	324,227	324,227	324,227	828,312	828,312	856,077	856,077	856,077
Generaallasti laevad	521,133	404,042	300,884	473,62	536,932	235,064	266,14	259,981
Konteinerlaevad	11646,32	11452,64	13233,66	15439,17	15267,59	14494,3	14723,16	15099,96
Kandevõime kokku	13357,12	12936,99	14674,28	17590,96	17199,93	16147,8	16408,42	16782,86
muutus 2011-2013								25,65%

Gibraltar

Tankerid	497,756	649,999	655,879	660,379
----------	---------	----	----	----	----	---------	---------	---------

Puistlastilaevad	3,18	..	..	..	..	51,13	280,748	408,291
Generaallasti laevad	626,766	..	..	..	..	755,485	750,329	744,73
Konteinerlaevad	265,737	..	..	..	..	616,56	620,984	635,217
Kandevõime kokku	1393,439					2073,174	2307,94	2448,617
muutus 2011-2013								75,72%

Kreeka

Tankerid	27740,85	32262,29	38273,26	38750,47	42335,9	42427,11	43336,68	45277,57
Puistlastilaevad	21394,75	18701,13	18928,01	19913,15	21401,83	23174,92	24022,47	26133,87
Generaallasti laevad	436,585	446,136	417,396	418,296	368,396	397,8299	367,7235	329,9415
Konteinerlaevad	2193,712	2575,759	2819,648	2832,266	2406,434	2525,855	2501,473	2448,148
Kandevõime kokku	51765,89	53985,32	60438,31	61914,19	66512,56	68525,71	70228,34	74189,52
muutus 2011-2013								43,32%

Itaalia

Tankerid	5373,712	5532,776	5616,147	6279,36	8166,207	7252,182	7618,237	7865,196
Puistlastilaevad	3234,742	3949,895	3651,209	4222,537	5006,483	5876,735	7484,205	7885,59
Generaallasti laevad	1421,707	1472,98	1478,453	1410,359	1512,275	1474,856	1561,541	1626,366
Konteinerlaevad	897,459	1067,366	1300,516	1064,575	1085,655	1109,239	1002,759	961,259
Kandevõime kokku	10927,62	12023,02	12046,33	12976,83	15770,62	15713,01	17666,74	18338,41
muutus 2011-2013								67,82%

Läti

Tankerid	251,421	244,839	108,375	103,156	106,176	9,238	9,238	9,238
Puistlastilaevad	..	..	..	..	..	..	..	..
Generaallasti laevad	29,677	47,18	58,907	44,208	22,495	39,943	30,266	21,594
Konteinerlaevad	..	..	..	..	..	..	..	..
Kandevõime kokku	281,098	292,019	167,282	147,364	128,671	49,181	39,504	30,832
muutus 2011-2013								-89,03%

Libeeria

Tankerid	49691,77	53202,46	57990,49	57726,14	63211,83	65223,78	70083,4	71083,38
Puistlastilaevad	19637,14	21134,03	23938,12	28372,19	35213,82	47823,34	58065,34	67047,29
Generaallasti laevad	3027,914	3288,3	3666,615	3708,159	3777,576	1869,028	2066,464	2058,196
Konteinerlaevad	16521,02	23054,17	27256,59	30371,68	33906,72	40795,45	44776,5	47298,43
Kandevõime kokku	88877,85	100679	112851,8	120178,2	136109,9	155711,6	174991,7	187487,3
muutus 2011-2013								110,95%

Leedu

Tankerid	6,341	6,341	6,341	3,659	1,62	1,62	1,62	1,62
Puistlastilaevad	116,4	87,3	29,1	..	..	93,566	93,566	93,566
Generaallasti laevad	233,386	243,065	274,357	284,11	273,745	128,914	128,914	128,914
Konteinerlaevad	3,82	3,82	3,82	17,549	13,729	13,76	13,76	13,76
Kandevõime kokku	359,947	340,526	313,618	305,318	289,094	237,86	237,86	237,86
muutus 2011-2013								-33,92%

Malta

Tankerid	12476,09	13626,88	15354,38	19374,32	20681,8	22957,27	26930,75	24646,69
----------	----------	----------	----------	----------	---------	----------	----------	----------

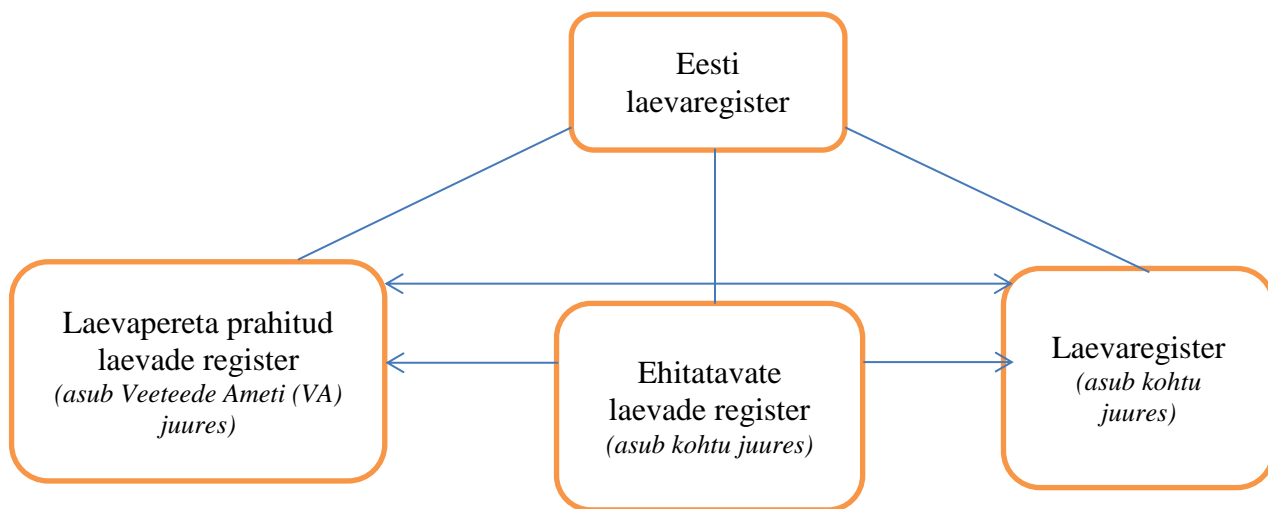
	Puistlastilaevad	18913,98	21105,1	23339,45	23942,97	27759,58	27299,02	31627,05	33978,01
	Generaallasti laevad	3538,789	3679,53	4123,576	4181,18	3723,412	2425,438	2487,776	2475,687
	Konteinerlaevad	1552,95	1519,587	1785,11	2294,424	2863,555	3249,05	4113,256	5290,566
	Kandevõime kokku	36481,81	39931,09	44602,52	49792,9	55028,35	55930,78	65158,83	66390,95
	muutus 2011-2013								81,98%
Marshalli saared									
	Tankerid	30417,45	34204,55	33720	36230,94	39960,51	48755,43	54955,51	59377,22
	Puistlastilaevad	10840,82	11902,88	16503,59	20851,62	23604,94	36610,11	47853,78	57022,45
	Generaallasti laevad	1399,97	1596,969	1883,533	1693,148	1567,293	1015,042	1148,574	1229,784
	Konteinerlaevad	4802,5	4943,831	5008,052	5487,054	5314,416	7632,729	8949,897	8760,536
	Kandevõime kokku	47460,74	52648,23	57115,17	64262,76	70447,16	94013,32	112907,8	126390
	muutus 2011-2013								166,30%
Holland									
	Tankerid	664,517	528,906	687,319	566,751	651,212	450,057	461,962	461,962
	Puistlastilaevad	305,347	6,266	6,251	6,251	53,041	48,253	675,741	812,625
	Generaallasti laevad	3591,2	2781,9	2886,177	3221,873	3605,507	3434,083	4036,271	4308,952
	Konteinerlaevad	1854,855	1495,812	1621,05	1905,114	1855,928	1338,019	1338,019	1359,225
	Kandevõime kokku	6415,919	4812,884	5200,797	5699,989	6165,688	5270,412	6511,993	6942,764
	muutus 2011-2013								8,21%
Norra									
	Tankerid	8988,215	11615,84	12045,59	11494,31	9356,832	6792,252	6638,809	7442,895
	Puistlastilaevad	7076,669	4674,336	4415,867	4149,167	4046,268	5602,736	5892,789	6124,736
	Generaallasti laevad	3195,912	3273,951	3347,311	3517,11	3315,799	566,9607	513,6857	506,0577
	Konteinerlaevad	68,76	199,461	199,461	7,283	7,283	94,81	90,397	46,83
	Kandevõime kokku	19329,56	19763,59	20008,22	19167,87	16726,18	13056,76	13135,68	14120,52

	muutus 2011-2013									-26,95%
Panama										
	Tankerid	57952,84	61199,58	66342,25	66826,29	69363,41	59447,33	60829,91	62111,68	
	Puistlastilaevad	108314,7	120256,3	130433,3	141356,9	154645,3	181115,4	197712,5	212504,4	
	Generaallasti laevad	15094,24	15806,94	17274,21	18841,63	18089,44	9723,786	9184,268	9130,577	
	Konteinerlaevad	23281,93	26725,5	30006,72	34345,19	33878,93	36008,76	37441,35	38182,94	
	Kandevõime kokku	204643,7	223988,3	244056,5	261370	275977,1	286295,3	305168	321929,6	
	muutus 2011-2013									57,31%
Portugal										
	Tankerid	957,322	826,151	508,936	503,242	676,666	175,778	243,368	564,226	
	Puistlastilaevad	170,268	170,268	170,268	188,605	146,774	148,715	148,715	148,715	
	Generaallasti laevad	191,912	216,768	264,034	255,245	258,743	188,874	196,724	202,037	
	Konteinerlaevad	44,284	44,284	32,813	40,639	35,084	39,863	39,863	39,863	
	Kandevõime kokku	1363,786	1257,471	976,051	987,731	1117,267	553,23	628,67	954,841	
	muutus 2011-2013									-29,99%
Saint Kitts ja Nevis										
	Tankerid	105,336	206,439	205,467	181,824	127,669	1170,778	768,018	292,021	
	Puistlastilaevad	20,005	107,358	219,267	488,742	478,827	965,104	731,205	374,376	
	Generaallasti laevad	130,375	350,629	520,308	609,507	548,96	625,6131	458,9231	322,5631	
	Konteinerlaevad	..	..	1,905	1,905	11,232	190,534	171,891	19,244	
	Kandevõime kokku	255,716	664,426	946,947	1281,978	1166,688	2952,029	2130,037	1008,204	
	muutus 2011-2013									294,27%
Saint Vincent ja Grenadiinid										
	Tankerid	550,047	280,944	651,009	394,264	317,621	365,106	103,117	103,117	

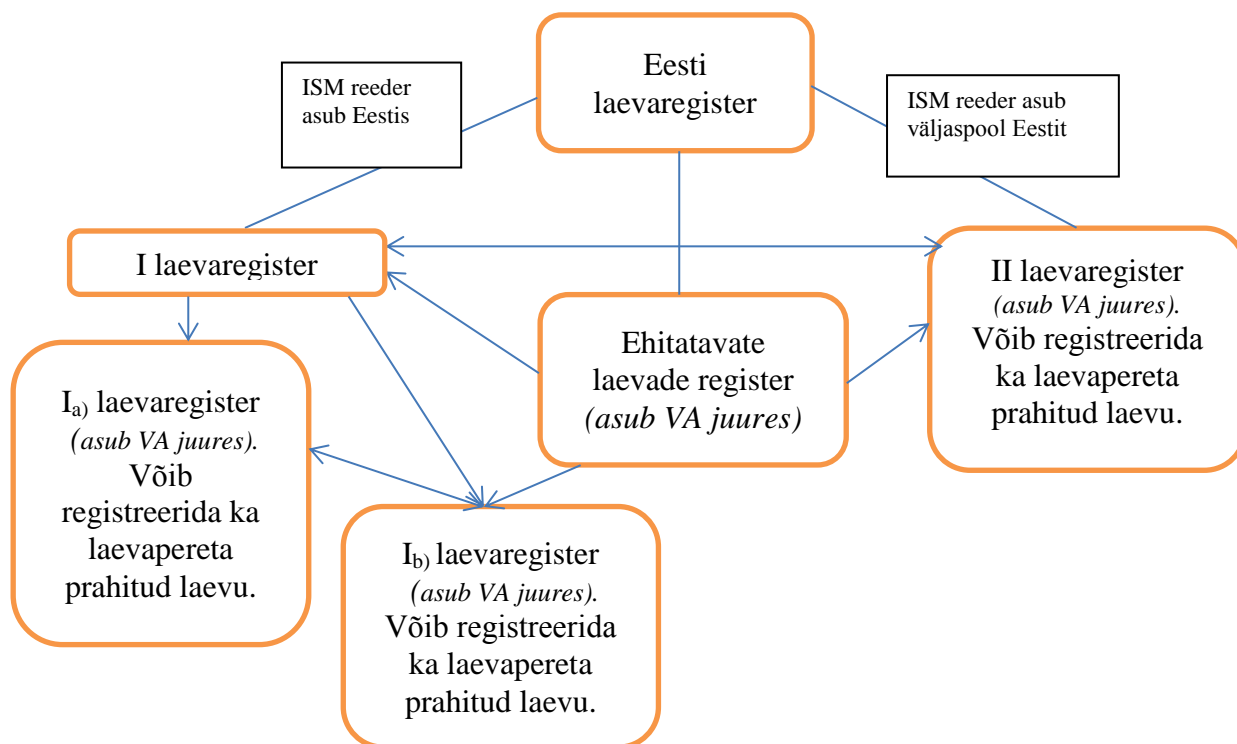
	Puistlastilaevad	4435,708	4448,817	3723,184	3208,678	3380,95	3119,84	2677,093	1563,411
	Generaallasti laevad	3205,57	3317,251	3610,264	3243,084	2981,263	2113,301	1684,491	1495,559
	Konteinerlaevad	136,258	120,745	153,714	187,555	155,666	272,452	272,452	251,736
	Kandevõime kokku	8327,583	8167,757	8138,189	7033,581	6835,5	5870,699	4737,153	3413,823
	muutus 2011-2013								-59,01%
Singapur									
	Tankerid	28129,76	28934,27	29575,86	31117,86	29772,87	29645,21	33732,4	36892,65
	Puistlastilaevad	11576,34	12028,34	13307,59	13652,84	14427,01	16271,8	22825,12	30163,6
	Generaallasti laevad	2524,754	2594,122	2576,144	2786,439	2928,785	921,7874	1094,386	1455,026
	Konteinerlaevad	5273,656	5576,424	7708,528	9428,852	10479,96	10280,74	11385,66	13407,62
	Kandevõime kokku	47504,5	49133,15	53168,12	56986	57608,63	57119,54	69037,57	81918,89
	muutus 2011-2013								72,44%
Rootsi									
	Tankerid	840,781	978,531	868,276	788,831	617,083	511,437	511,437	511,437
	Puistlastilaevad	47,246	47,246	47,246	36,181	36,181	21,353	21,353	21,353
	Generaallasti laevad	1176,264	1193,269	1259,882	1395,245	1259,73	712,9831	704,1831	687,5081
	Konteinerlaevad	..	..	..	..	..	..	..	..
	Kandevõime kokku	2064,291	2219,046	2175,404	2220,257	1912,994	1245,773	1236,973	1220,298
	muutus 2011-2013								-40,89%

Laevaregistrite struktuur

Tänane laevaregistrite ülesehitus⁹⁸.



Uus laevaregistrite ülesehitus.



⁹⁸ Nooled näitavad laevade võimalikku liikumist registrite vahel.

Laevapere liikmete kuupalgad

Rahvusvahelises sõidus sõitva kaubalaeva laevapere liikmete arv varieerub olenevalt laeva vanusest, sõidupiirkonnast ja laeva tüübist 6-st liikmest kuni ca 20-ni. Alltoodud arvestuse aluseks on võetud keskmine, ehk 13 liikmeline laevapere. Arvestuses on näidatud laevapere liikmete töötasud erinevate palgaskaalade lõikes. Autor on alustanud kõige madalamast rahvusvaheliselt tunnustatud *International Labour Office* (ILO)⁹⁹ palgaskaalast ning lõpetab nn „*offshore*“ (tööstuse arendamine mandrilaval, nt naftaplatvormid, tuulegeneraatorid) palgaskaalaga, mis sümboliseerib laevanduse tipppalku.

1. ILO kehtiv palgaskaala, mis on ILO poolt soovituslik miinimumpalk laevapere liikmetele. 20. augustil 2013. aastal kehtima hakanud Meretöö Konventsioon (MLC) soovitab liikmesriikidel sätestada antud palgaskaala laevapere töötasude miinimumina.
2. ITF IBF/IMEC 2013. aasta palgaskaala¹⁰⁰. IBF – International Bargaining Forum, kus kohtuvad reederid ja ametiühingud. Läbirääkimiste tulemusena sünnib antud palgaskaala. Palgaskaalade kokkuleppimisel võetakse arvesse ka meremehe rahvust, nt filipiinlaste suhtes kohaldub AMOSUP/IMEC IBF, kus palgad on tunduvalt madalamad, nt kapten teenib € 3759 kuus.
3. Saksa reederite keskmine palgaskaala 2012. aasta andmetel¹⁰¹, mille järgi maksavad palka 120 Saksa reederit - see sümboliseerib laevanduses makstavat keskmist tasumäära.
4. *Offshore* palgaskaala 2012. aasta andmetel¹⁰², mis sümboliseerib laevanduse tipp-palku.

⁹⁹ ILO Min Wage JAN 2013 - Consolidated Interpretation.

¹⁰⁰ IBF IMEC Int'l 2012-2014 Wagescale.

¹⁰¹ Allikas on konfidentsiaalne.

¹⁰² Allikas on konfidentsiaalne.

Laevapere liikmete kuupalgad erinevate palgaskaalade lõikes¹⁰³.

Nr	Ametikoht	ILO	ITF (IBF/IMEC)	Saksa reederite keskmine	Offshore
1	Kapten	2585	4333	6240	15000
2	Vanemtüürimees	1669	2962	5042	12000
3	2. tüürimees	1337	2378	3098	6000
4	3. tüürimees	1288	2876	2485	4500
5	Vanemmehaanik	2350	4081	6211	12600
6	2. mehaanik	1337	2378	5042	7500
7	3. mehaanik	1288	2212	3098	6000
8	Motorist	571	968	862	2700
9	Pootsman	857	1351	1077	3300
10	Vanemmadrus	767	1224	862	2700
11	Vanemmadrus	767	1224	862	2700
12	Nooremadrus	742	968	751	1800
13	Kokk	1337	1351	1358	2700
	Kokku	16895	28306	36988	79500
	Keskmine palk	1300	2177	2845	6115

¹⁰³ Palgad on toodud eurodes. Valuutavahetuskursina on kasutatud: 1EUR=1,3USD. Palka makstakse vaid merel oldud kuude eest.