

Ma prof. A. Püpi  
hindamis.

13.1.39.

Meditsiini  
diplomi  
töö  
Püpi

Ametliku  
15/1/39

E.V.

TARTU ÜLIKOOLI  
ÕIGUSTEADUSKONNA

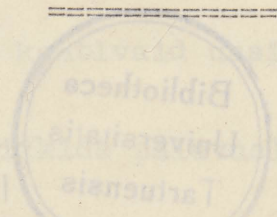
12. märts 1939

Nr 484

TARTU

===== M E R E V A B A D U S J A S A D A M A T E =====  
===== R A H V U S V A H E L I N E Õ I G U S L I K =====

===== S E I S U N D , =====



Oskar Ambre

E.V. Tartu ülikooli õigusteaduskonna diplomitöö teaduskonna lõpetanuks tunnustamiseks.

A.A

2369

14.1.39

Tartus, 1939.a.

1937

Loe üle lõpetanuks tunnustamiseks  
kõne

## S i s s e j u h a t u s .

Viimaste sajandite ajalugu, eriti käesoleva sajandi sündmused, õpetavad meid vaatlema arvustava pilguga seni rahvusvahelises õiguses kehtinud ja kehtivaid uusi norme ja valitsemise viise. Riikide palavuslik kiirjooks relvastumises ähvardab rahvusvahelise õiguse kokkuvarisemist kõikidel rinnetel. Põhimõtted, mis aastasadandeid idanevad rahvaste sügavas õigustundes, tärkavad aga uues valguses ja nende seas esikohal on ikka merede "vabaduse" põhimõte, millele on pandud alus 1609.aastal hollandi

õpetlase H u g o G r o t i u s ' e kuulsus-  
rikka teosega "Mare liberum"; selle õpetuse põ-  
himõtete teostumine on tänapäeva aktuaalsemaid  
küsimusi.

Ainult merede "vab<sup>a</sup>duse" küsimuse lõplikul,  
kindlalt ning tõhusalt tagastatud lahendusel  
võib "vaba" mere mõistel reaalseid tagajärgi  
olla. "Vaba" mere küsimuse vaatlemisel peame  
eraldama esmajoones selle osa, millel üksiku-  
te riikide olus, selle loodusliku asendi järe-  
le, on eesõigustatud huvi. Siiä kuulub peami-  
selt küsimus sadamatest, sest veeteedel kasu-  
tavate mehhaniseeritud või looduse jõul sõit-

vate liiklemisvahendite otstarbekus oleneb täiel  
määral sadamate kasutamise võimalusest, et tarvi-  
duse korral sealt hankida vastavat varustust või  
jätta sihtsadamasse määratud ballasti; viimane  
asjaolu on olulise tähtsusega eriti merekaubandu-  
ses, mis tõhusalt mõjutab elatusstandardi korral-  
damist rahvusvahelises ulatuses.

Käesolevas töös vaatleme sadamaid, et neid  
valgustada rahvusvahelise õiguse ja õpetlaste läh-  
tekohast, kuna 1914 - 1918. aastate vältel pee-  
tud maailmasõjas ja 1936.aastal alanud ning kuni  
1939.aasta aprilli kuuni kestnud Hispaania kodu-  
sõjas on purustatud palju rahvusvahelise tähtsu-

sega töökspidamisi, kusjuures peale maailmasõja lõppu 1919.aastal ellukutsutud Rahvasteliit, kelle üheks suuremaks ülesandeks on merede kasutamise korraldamine rahvusvahelises ulatuses, ei suutnud sõjajõudude liikumisel mereteedel etendada pidurdaja osa kehtiva merede kasutamise õiguste rikkumises. Ühtlasi püüame selgitada merevabaduse põhimõtet.

§ 1 . S a d a m a t e õ i g u s l i k

s e i s u n d .

Sadamate veed on ka mereveed, nagu lahtede veedki. Kuid siiski ei saa oletada, et sadamaid võiks lugeda vabaks mereks. Sadamad ei ole ainult looduse sünnitus, nagu seda on lahed, vaid nende tekitamiseks on olnud tarvilik inimjõud.

Sadamaid käsitletakse peaaegu üldiselt tunnustatud vaate järgi rannariigi territooriumi osana. Niisugune on enamjagu teadlaste arvamus ja niisugune vaade leidis tunnustust ka rahvusvaheli-

se õiguse instituudi poolt koostatud 1898.aastal eeskirjas laevade valitsemisevormi kohta välissadamates.

Kuid siiski avaldasid mõned autorid ka teistsugust arvamust. Nii väidavad mõned, et sadamad ei kujuta täielikult rannariigi territooriumi, vaid et sadamad tuleb sarnastada territoriaalmerega jne.

XVIII.sajandil ja XIX.sajandi alul tehti vahet kinniste ja lahtiste sadamate vahel. Kinnisteks peeti need sadamad, kuhu võõrad laevad ei tohtinud muidu sisse sõita kui ainult hädakorral. Lahtiste sadamate all mõisteti siisugused sadamad,

mis olid avatud kõigi riikide merekaubandusele.

Praegusel ajal on vahetegemine üldiselt kaotanud tähtsuse, välja arvatud Hiina, kus see püsinud viimase ajani.

Peale selle on tehtud vahet kauba- ja sõjasadamate vahel. Sellel vahetegemisel oli tähtsus sõjakontrabandi asjade otsustamisel. Nimelt loeti sõjakontrabandiks asjad, mis määratud sõjalisteks otstarveteks, kui need kaubad olid sihitud mõnda sõjasadamasse. Teiseks erinesid need sadamad kaubasadamatest veel selle poolest, et need loeti üldiselt laevasõidule suletuks ja et sissepääsuks oli tarvis eriluba. See vahetegemine on püsinud

praeguse ajani.

Kuna ülekaalus oleva vaate järgi sadamad tuleb lugeda rannariigi territooriumiks, s.o. al-  
•  
luvaks täielikult tema suveräniteedile, oma taht-  
mise järgi sadamaid kuulutada suletuks teiste riikide laevadele, või teha seal igasuguseid kitsendusi. Peab tunnustama, et siin siiski ei saa oletada riigi piiramatut voli. Riik, kuigi ta suverääne oma territooriumil, peab oma korralduste tegemisel arvestama teiste riikide õigusi kui ka üldse ühiskonna huve. Küll ei saa teiselt poolt tähelepanemata jätta rannariigi õiglasi nõudeid, temal peab olema võimalus oma olemasolu kaitseks.

Selles asjas kehtiva seisukoha võiks võtta kokku järgmiselt: 1) Riik peab oma kaubasadamaid pidama lahti välisriikide sõja- kui ka kaubalaevadele. Esimeste suhtes peab rannariigil õigus olema võtta tarvitusele ettevaatusabinõusid: võib nõuda tulekust etteteatamist, korraga sadamasse tulevate sõjalaevade arvu piirata jne. 2) Sõjasadamaid võib sulgeda nii sõja- kui ka kaubalaevadele. 3) Rannariigil on õigus välisriikide laevade pääsu oma sadamasse normeerida maksude suhtes. Kuid seejuures ta ei tohi teha erandeid mõnele välisriigile eelistamise mõttes.

Kuna põhilise tähtsusega on vastus küsimu-

sele: kas sadamad on osa rannariigi territooriumist ja kas nad on seepärast allutatud sama rannariigi võimule, nagu rannariigi sisemaa? Et selle küsimusele anda õiget vastust, on tarvis vaadelda teaduses käsitatud riigivõimu ja tema suhtumist riigi sisemaa aladele.

B o n f i l s <sup>1)</sup> väidab, et iga riik on suhtumistes teiste riikidega oma ala omanik. See omand on teataval määral ülemomand ("domaine éminent"), kuid mitte selles mõttes, et sellega oleks läänioigus siduvuses, vaid et riik teiste riikide vastu oma alal omab ainuõiguse seadusandluses, kohtumõistmises ja politseikorralduses oma rahva

---

1) Bonfils, lk. 139.

heakäigu huvides. Selles ei peaks vaidlema, ütleb  
tema, kas riigiala on valitseva riigi objektina  
käsitatav või mitte; meie eesmärgi saavutamiseks  
jätkub sellest, et kindlaks teha järgmised seisukohad: et üks osa maakera pindalast saaks riigi  
alaks, peab seda teiste riikide aladest piiridega eraldama ja rahva riigivõimu poolt valitsetama; riigivõim väljendub riigi ülemvõimus, nagu eranditult "jus imperandi" selle ala ja kõige üle, mis sellel alal on.

L i s z t <sup>1)</sup> väljendas järgmiselt: "Riigiala on riigivõimu poolt haaratud ala ja seda moo-

---

1) Liszt, lk. 75, 80, 82.

dustatakse riigipiiridega suletud maakera pindala osast. Riigivõim, mis haarab riigiala ja selle suhtumist ruumalaliselt piiratud alaga, nimetame meie riigi ülemvõimuks. Ta on "imperium", mitte "dominium". Riigi ülemvõim tõkestab iga vööra riigivõimu vahelesegamist selle riigi alale ja sellel alal iga vööra ülemvõimu otsekohest teostamist. Tema haarab kaudselt kõiki sellel alal olevaid asju. . . . ja isikuid".

U l l m a n n <sup>1)</sup> määratleb, et: "Riigi- ja rahvusvahelise õiguse järele riigialaks on teistest riigialadest või riikkondsuseta aladest

---

1) Ullmann, lk. 287.

eraldatud osa maakera pindalast, milles riigivõim teotseb ainuüksi; seega riigiala võib olla alati ainult riigivõimu objektiks seni, kuni mõni teine võim ei teotse selles (see on riigiala positiivses tähenduses). Riigi ülemvõim on riigivõimise. Selle seadusliku seisundiga riigiala suhtes riik on õigustatud omast alast tagasitõrjuma iga võõra võimuharrastust, nagu vahelesegamist tema erandita ülemvõimusse. Riigi ülemvõim ei ole samane eraomandiga."

Kui nüüd vaatleme sadamaolu rahvusvahelise õiguse käsitluses, siis ilmneb kohe, et teaduses harva leidub üksmeelne seisund.

W e y l <sup>1)</sup> selgitab mõistet "sadam" väga tabavalt: " ei või mõõduandvaks pidada seda, et maateaduses mõeldakse tehnilises mõttes igat loomulikku või kunstlikku veekogu, mis võimaldab teatavat kaitset igasugustes ilmastiku oludes".

See riivab mereõiguse seisukohalt enam majanduslikke huve, nimelt ladude ja tuleohu vältimiseks vastavate seadeldiste ja abinõude, samuti kui ka seaduses ettenähtud sadama eriasutiste kohaldamist.

Sadama seadusepärase seisundi riigivõimu suhtes käsitavaid uurimusi ei leidu kusagil, vaid iga õpperaamat reaatab sadamad ilma seletuseta,

---

1). W e y l, lk. 119.

"omaveed", "võimule kuuluvad veed", "territoriaal-  
veed", "rahvusvahelised veed", "ulgumered", mis  
esinevad eranditult allutatuna rannariigi võimu-  
le. Sinna kuuluvad: reidid, lahed, sadamad, süga-  
vad merelahed, üldse kõik vähemad merelahed. Sel-  
le, üldiselt kehtiva seletuse sadama kohta väl-  
jendas 1898.aastal rahvusvahelise õiguse insti-  
tuut<sup>1)</sup>. Mainitud isntituut omistas sellega sada-  
male selgelt väljendatud manner-riigiala iseloo-  
mu, nii et erandlik rannariigi ülemvõim kõikides  
seaduslikkudes mõjutustes teotseb sadama piir-  
konnas täpselt nii, nagu riigi sisemaal<sup>2)</sup>.

---

1). Annuaire, k. 17, lk. 273.

2). Sama, k. 17, lk. 273.

Algul meie selgitasime riigiala mõiste kindlakstegemisel, et peale muu, teiseks tunnuseks kuulub riigi piiride sulgemine teistest riikidest või riikkondsuseta aladest oma piiridega.

Kes ühes meiega kõhklemata tunnustab rannaveed, kui riigiala, see arusaadavalt pooldab sadama kui riigiala iseloomu. Inimene kasutas juba muinasajal kaitset tuule ja laine vastu temale looduse poolt pakutud paikades ning need olid meresisemaad ja jõgede suudmed, mis avasid ühtlasi ka kasutamiskõlblikke teid sisemaale. Kus aga looduslikud võimalused ei olnud soodsad rannamaade kultuurseks aretamiseks kõlbulikkude veesõidu-

kite randumise kohtade puudusel, seal inimene ehitas sügavale avamerre ulatuvad kaldamüüre, kaitsevalle ja laintemurdjaid, mis igas suhtes on lahutamata seoses mandriga ja õigupoolest kujutavad ka selle osa. Sadama piirimäärajaks käesoleval ajal on joon, mis ulatub sadama kaitsevalli tipust kaldal asuva punktini, kuna teisel pool seda joont algab rannameri<sup>1)</sup>.

---

1). Perels, lk. 33.

§ 2. Mere vabaduse põhi-  
mõtte ja selle mõju sa-  
damatele.

"Merevabaduse" põhjendaja H u g o G r o -  
t i u s väitis oma õpetuses, et ulgumeri on  
"res extra commercium" ja ta ei saa olla mõne üksiku isiku eraomandiks kolmel põhjusel: 1) merd ei saa valitseda, 2) piirata, 3) ega teda varandustest tühjendada. See õpetus omas kahe aastasajandi kestel mitmebi kõrvalekalduvaid teisen-

deid. 19. ja 20. sajandi õpetlased leidsid, et antud põhjendused ei pea paika, kuid nemad säilitasid töökspidamise merede vabaduses tunnustatud seaduse määras. Nemad vaatlevad ulgumerd, kui "res omnium communis", millele ei saa omistada omandi või ülemvõimu õigust, sest see räägib vastu ühenduse pidamise nõuetele, rahvaid siduva mere loomusele ja kõikide rahvaste ühtlaste huvide kooskõlastamisele.

M a r t e n s <sup>1)</sup> ütles: " Merevabaduse põhimõtte lähtub kõikide rahvaste huvide samasusest ja ühisest vastutavusest. Loodus ei ole seda loo-

---

1). M a r t e n s, lk.374, sama Perels, lk.16, Liszt, lk.205, Ullmann, lk. 325.

nud, vaid . . . kõikidele rahvastele omaks saanud tõe tundmine on, et meri on sideme hoidjaks nende vahel, et selle vabadusest oleneb nende heaolu, jõu arenemine ja kuuluvus rahvaste perre".

Endistel aegadel ei tuntud, omal soovil, vabat vööraste sadamate kasutamise võimalust. Vööraste sadamate kasutamise võimaluse taotlemiseks toimusid üksikud kahe riigivöimu vahelised kokkulepped. Neist peab mainima esimesena 10. septembril 1795. aastal Ameerika Ühendriikide ja Preisimaa valitsuste vahel sõlmitud kokkulepet, mille järele mõlema lepinguosalise kodanikud võisid vastastikku kasutada sadamaid kaubandusliseks

1)  
otstarbeks . Sellele järgnes rida teisi riikide-  
vahelisi kokkuleppeid vastastiku sadamate kasuta-  
mise õiguse taotlemiseks, kuid neil kokkulepetel  
ei olnud riikide vahelise kollektiivtoimingu ise-  
loomu, nagu see ilmneb allpool toodud seletusest  
Rahvasteliidu üritustest.

Käesoleval ajal meresadamate rahvusvaheli-  
se valitsemise alal peab märkima järgmist: 1919.

2)  
aastal Versailles's Saksamaaga rahulepingu sõl-  
mimisel asutati Rahvasteliit, mille põhikirja  
379 artiklis on ette nähtud üldise konventsiooni  
väljatöötamine sadamate rahvusvahelise korra koh-

---

1). Strupp, "Urkunden" I k., lk.82.

2). R.T.2 - 1931, art. 17.

ta. Rahvasteliidu nõukogu poolt tehti 13.veebru-  
aril 1920.aastal Liikumise ja transiidi vabaduse  
komisjonile ülesandeks töötada välja kooskõlas  
Versailles lepingu artikli 379 kohaselt üldise  
rahvusvahelise konventsiooni kava meresadamate  
kohta. Komisjon ei leidnud siiski veel õige aja  
olevat üldise konventsiooni teostamiseks; ta  
töötas välja vaid ühe muster-statuudi nende sada-  
mate kohta, mis kuuluksid Rahvasteliidu võimkon-  
da, samuti ka nende sadamate kohta, mis alista-  
tud rahvusvahelisele valitsemisvormile vastava  
riigi nõusolekul. Barcelona konverents asus sama-  
le seisukohale; võtnud vastu mainitud projekti

mõnesuguste muudatustega, piirdus ta vaid selle rekommandatsiooniga. Viimane sisaldas siiski palju põhjanevaid seisukohti. Nimelt deklareeriti selles sadama vaba kasutamise ja käsitluse ühtlust. Hiljem võeti see küsimus Rahvasteliidu konsulteeriva ja tehnilise komisjoni poolt uuesti üles ja anti uus projekt arutamiseks Genfis 15. novembrist kuni 9. detsembrini 1923. aastal peetud üldisele liiklemise ja transiidi konverentsile. Selle arutamise tulemusena lepidi kokku konventsiooni ja statuudi asjus meresadamate rahvusvahelise valitsemisvormi kohta. Selle konventsiooni ja statuudiga on ühinenud ka Eesti <sup>1)</sup>, kokku kaheküm-

---

1). R.T. 2 - 1931, art. 17.

ne nelja riigi valitsust.

Allpool peatume selle statuudi tähtsamate eeskirjade juures. Statuudi artikkel 1 määrab kindlaks need sadamad, millele kohaldatakse rahvusvaheline valitsemisvorm; see kõlab: "Meresadamateks käesoleva statuudi mõttes loetakse kõik sadamad, kus merelaevad käivad normaalset ja miida kasutatakse väliskaubanduseks".

Statuudi kõige olulisema osa sisaldab artikkel 2, kus öeldakse: "Vastastikkuse tingimusel ja artikli 8 esimeses lõikes ettenähtud reservatsiooniga kohustub iga lepinguosaline riik kindlustama iga teise lepinguosalise riigi laevadele

käitluse, mis on võrdne omade laevade või ükskõik millise muu riigi laevade käitlusega, tema suveräänsusele või võimule alluvates meresadamates mis puutub sadamasse sissesõidu vabadusse, sadama kasutamisse ja kõigi nende soodustuste kasutamisesse, mida see riik lubab laevadele, nende kaupadele ja reisijatele laevanduse ja kaubanduslikkude tehingute suhtes.

Nõnda kindlaksmääratud võrdne käitlus laieneb igasugustele, nagu kohamääramisele kail, laadimise ja lossimise hõlbustustele, samuti ka igasugustele lõivudele ja maksudele, mida võetakse valitsuse, avalikkude ametivõimude, kontsessio-

nääride või igasuguste ettevõtete nimel või ar-  
vel".

Nagu näeme, on siin väljendatud ühtlase  
käitlemise põhimõte. Tuleb märkida, et statuut  
ei väljenda siiski sadamsse tuleku vabadust kui  
sarnast, vaid ainult selles suhtes ühtlase käit-  
luse. See redaktsioon võimaldas pääseda mööda  
nendest keerulistest reservatsioonidest, mis  
oleks kindlasti esitatud, kui oleks tahetud võt-  
ta sisse sadamatesse pääsu vabadust kui sarnast.

Kuna siin räägitakse vastastikkusest, siis  
oleks võinud järeldada, nagu ei võiks pretendeerida  
kõnesolevale käitlusele nende riikide lae-

vad, kelle ei ole meresadamaid, kuid kellele siiski Barcelona deklaratsiooniga tunnustati lipuõigus. Et ära hoida eksiarvamusi, on allakirjutamise protokollis selle kohta võetud: On kokku lepitud, et meresadamate rahvusvahelise korra kohta käiva statuudi artiklis 2 ettenähtud tingimusest ei järgne, et tuleb välja jätta mainitud statuudi soodustuste kasutamisest need lepinguosalised riigid, kel ei ole meresadamaid ja kes ei naudi mõne muu riigi mõne sadama maavöös ülalmainitud statuudi artiklis 15. ettenähtud õigusi".

Artikli 2 eeskirjad ei kitsenda kuidagi mõne sadama kompetentsete ametivõimude vabadust

sääraste abinõude kohaldamiseks, mida nemad peavad kohaseks tarvitusele võtta sadama korrallikuks valitsemiseks tingimusel, kui need abinõud oleksid kooskõlas mainitud artiklis ülesseatud võrdse käitluse põhimõttega, mis väljendatud statuudi 3 artiklis.

"Kõik lõivud ja maksud meresadamate kasutamise eest peavad olema nõutavalt välja kuulutatud enne nende kehtimapanemist.

Sama on maksev ka politsei ja eksploatatsiooni korralduste kohta.

4 artikli sisukohaselt peab sadamavalitus igas meresadamas huviosaliste käsutuses jõus-

olevate lõivude ja maksude, samuti ka politsei ja eksploatatsiooni korralduste kogu.

Vastastikkuse põhimõttele, mis käib läbi kõigist statuudi eeskirjadest, on artikkel 8 nähtud ette ka otsekohene sanktsioon: "Iga lepinguosaline riik reserveerib enesele õiguse seisma panna, pärast diplomaatilisel teel tehtud teadaannet, võrdse käitluse kasutamise iga selle riigi laeva kohta, kes mõjusalt ei kohalda mõnes oma suveräänsusele või võimule alluvas meresadamas selle statuudi eeskirju mainitud lepinguosalise riigi laevade, nende kaupade ja reisijate suhtes".

Statuudi artiklid 9,10,11 ja 12 sisaldavad

küsimusi, mida lepinguosalisel riigid on kokku-  
leppel leidnud tarvilikuks üldisest korrast eral-  
dada. Statuut ei käi mingil viisil mererannasõi-  
du kohta.

Iga lepinguosaline riik talletab endale  
õiguse organiseerida või administreerida lootsi-  
mist oma soovi kohaselt. Juhul, kui lootsimine  
on kohuslik, alluvad tariifid ja antud hõlbustu-  
sed artiklite 2 ja 4 eeskirjadele, kuid iga le-  
pinguosaline riik võib vabastada kohustusest  
need oma kodanikud, kes vastavad kindlaksmäära-  
tud tehnilistele tingimustele.

Artikkel 13 määrab kindlaks need laevade

liigid, mille kohta on kehtivad statuudis ettenähtud soodustused. Neid soodustusi kasutavad kõik laevad, vaatamata, kas need kuuluvad eraisikutele, avalikkudele organisatsioonidele või riigile, välja arvatud sõjalaevad, politsei- või administratiiv-laevad ja üldse kõik laevad, mis mõnesugusel alusel teostavad avalikku võimu, samuti ka need laevad, mis ainult kasutatakse mõne riigi mere- või lennujõudude teenistuseks.

Nüüd peatume rannariigi jurisdiktsiooni õiguse juures tema sadamates ja reididel asuvate välislaevade üle. Kuna see küsimus nõuab pikemat ja erikäsitlust, siis püüame siin anda vaid ül-

dist ülevaadet.

Laevad ulgumerel olles alluvad selle riigi kohtutele, kelle lippu nad kannavad. Tekib küsimus, kas nad tulles mõne võõra riigi vetesse, alluvad täielikult selle riigi jurisdiktsioonile. Küsimust tuleb käsitleda nii tsiviil- kui ka kriminaalala suhtes. Vaatleme siin vaid viimast ala.

Mõned autorid väidavad, et mõne riigi vetes asuvatel väliskaubalaevadel kordasaadetud süüteo<sup>1)</sup> alluvad laeva lipuriigi kohtutele. Siiski kaugelt suurem hulk autoreid on arvamusel, et kaubalaevad, tulles võõra riigi reidile või sa-

---

1). Liszt, lk. 325.

damasse, alluvad täielikult selle riigi jurisdiktsioonile, et laeva tuleb niisugusel korral käsitleda kui harilikku vallasvara, mis kuulub välismaalasele, kuid asub võõral territooriumil. Mõned siiski arvavad tarvilikuks reserveerida lipuriigi õigust diststiplinaarasjades, mis alluvad laevajuhile.

Vaatleme ühtlasi riikide tegelust selles küsimuses.

Kaua aega kaitsesid riigid seda seisukohta, et võõral kaubalaeval kordasaadetud süüteod alluvad selle riigi kohtutele, kelle vetes on saadetud korda süütegu. Teiselt poolt katsuti siiski

ära tõmmata laevameeskonda teise riigi jurisdiktsioonile alluvusest. Niisugune oli peajoontes vana Prantsusmaa kui ka Inglismaa süsteem. Sarnane seisukord kestis kuni XIX.sajandi aastateni, mil sündis prantsuse seadusandluses sel alal tähtis muudatus.

Muudatus sai alguse Ühendriikide esindajate vaheleostumise tõttu 1806.aastal kahe prantsuse sadamas oleva ameerika laeva meeskonna vastu prantsuse võimude poolt algatatud kriminaaljälitamise puhul, kes olid laeval haavanud kaht seltsimeest. Ühendriikide konsulite protesti puhul viidi see küsimus prantsuse riiginõukogusse (Consil d'Etat),

kus see küsimus lahendati konsulite protestide ka-  
suks. Kuna see riiginõukogu arvamus kinnitati kei-  
ser Napoleoni poolt, siis omandas ta seadusandliku  
akti tähtsuse. Nagu näeme allpool, seati selle ot-  
susega seni kehtinud territoriaalpõhimõttele mit-  
med kitsendused.<sup>1)</sup>

Selles otsuses viidi läbi järgmised seisuko-  
had: 1) Prantsuse sadamasse lastud välislaev allub  
prantsuse jurisdiktsioonile kõiges selles, mis puu-  
tub Prantsusmaa huvidesse, politseilistesse seadus-  
tesse ja süütegudesse, mis laeva meeskonna poolt  
saadetud korda kuigi laeval, kuid laevale võõraste  
isikute vastu.

---

1). Strupp, "Urkunden" 1 k., lk. 232.

2) Laev ei allu prantsuse jurisdiktsioonile, vaid oma maa võimudele sisemiste distsiplinaar-  
jade kui ka süütegude suhtes, mis laeval saadetud  
korda ühe meeskonda kuuluva isiku poolt sama mees-  
konda kuuluva teise isiku vastu, sest need süüteod  
kujutavad analoogiat sisemise distsipliini asjade-  
ga.

3) Kohalikul võimul on õigus astuda vahele  
ka laeva meeskonna vahelistes asjades, kui palu-  
takse tema abi või kui rikutakse sadama rahu.

Niisugusena on püsinud prantsuse siseõigus-  
lik seisukord kuni praeguse ajani. Sama seisukoha  
on Prantsusmaa püüdnud viia läbi ka oma laevade

suhtes välisvetes.

Inglismaa seisukoht on jäänud samaks, mis ta oli varematal aegadel. Seda süsteemi võib kokku võtta järgmiselt: 1) Kõik inglise sadamates või reididel välislaevadel kordasaadetud süüteoed, ka need, mis laeval saadetud korda laevameeskonda kuuluvate isikute vahel ja mis ei ole rikkunud avalikku rahu, alluvad inglise kohtule. 2) Kuid inglise võimud ei sega end vahele kriminaaljälitamise mõttes nendes tegudes, mis puutuvad sisemisse distsiplinaarsetesse või meremeeste elukutselistesse kohustesse. See on Inglismaa siseõiguslik seisukord, mille ta pannud kehtima oma vetes. Näib aga, et ta

ei pea kinni samast põhimõttest oma laevade suhtes välisvetes. Nii tunnustab ta oma kohtud kompetentseks arutama süütegusid, mis saadetud korda inglise laevadel välisvetes kõigi isikute suhtes, vaatamata, kas ta on inglise alam või mitte.

Need on üldjoontes Prantsusmaa ja Inglismaa seisukohad. Need seisukohad on võtnud omaks paljud teised riigid enam või vähem suurte muudatustega. Siiski peab tähendama, et mõne riigi tegelusest ei selgu otsekohe, millist süsteemi pooldatakse.

Mis puutub laevade käsitlusse nende oma sadamates, siis pooldavad F a u c h i l l e <sup>1)</sup> jär-

---

1). Fauchille, I k., 2 j., lk. 1039.

gi üldjoontes prantsuse süsteemi järgmised riigid:  
Belgia, Kreeka, Itaalia, Norra, Peru, Portugal,  
Mehhiko ja Brasiilia; inglise süsteemi: Ekvador,  
Tshiili, Argentiina, Hollandi.

Riikide hulka, kus selles küsimuses ei leidu täit selgust, kuuluvad muu seas Saksamaa ja Ameerika Ühendriigid. Selgust selle küsimuse kohta ei leidu ka Eesti seadusandluses. Küll võib märkida, et vene ajal, kelle seaduse Eesti sellel alal päris, vene kohus on end lugenud kompetentseks arutama välislaeval kordasaadetud süütegu.

Lõpetades seda üldjoonelist ülevaadet kriminaaljurisdiktsiooni kohta sadamates ja reididel, võime vaid märkida seda, et selles küsimuses on

seni siiski vaid üksikute riikide seisukohad, rahvusvahelist normi on siin raske oletada.

§ 3. Merede vabaduse põ-  
himõtte analüüs.

Merede, eriti ulgumere, vabaduse põhimõte  
väärrib rahvusvahelise õiguskorra seisukohast vaa-  
datuna erilist käsitlust.

Tähtsamaks aluseks merede, ulgumere, õigus-  
korrale on kahtlemata merede vabaduse põhimõte. Oma  
ulatuse poolest on ta haaravamaid ja tulemuserikka-  
maid rahvusvahelises õiguses, kuigi tema sisu ei  
ole kindel piiriliselt ega püsiv ajaliselt. Iga  
uus aegjärk sisendab temasse oma vaated ja arusaa-  
mised, vahelduvad poliitilised olud muudavad tema  
tarvitamist, kuid kogu selles ajalises muutmises  
võib märgata jooni, mis tõendavad merevabaduse põ-

himõtte arenemist eitava loomuga poliitilisest püüdest jaatava sisuga aluseks õiguslikule korrale seal, kus ei saa alaliselt püsima jääda ühegi riigi võim ja seda esijoonel looduslistel põhjustel.

Kuigi puht mõisteline tee peaks viima merevabaduse tunnustamisele, ei ole see põhimõtte olnud varematal aegadel kuigi meelepärast valitsejatele. Piiramatu valitsemise ja maadevaldamise hiimu keskajal leidis väljendust ka ulgumerel kus niimõnigi riik püüdis sel ehk teisel teel kindlustada oma suveräniteedi laiadel ja alles vabadel mereväljadel. Neis püüetes oli Inglismaa vist kõige püsivam ja edukam, tänu oma domineerivale seisuko-

hale ja vankumatale sellesuunalisele poliitikale. Ka meie koduveed said tunda püüdu valitseda nende üle ja seda pealegi väga huvitaval ja omapärasel kujul: kuna igal pool mujal tahtis üks tugevam riik alistada merd oma suveräniteedile püüti Balti merel teostada kahe riigi, Taani ja Rootsi, ühisvalitsemine.

Täiesti arusaadav, et niisugused katsed leidsid vastuseisu kõikide teiste riikide poolt ja algas niihästi praktiline, kui ka teoreetiline võitlus merevabaduse eest. H u g o G r o t i u s ' e "Mare liberum" 1609.aastal ja S e l d e n ' i tellitud vastus "Mare clausum" 1635.aastal, on

vaid üksikud mõtteavaldused selles kadedas võitluses, mis läbistas XVI ja XVII. sajandid, et lõppeda XVIII.aastasajal vabaduse põhimõtte kasuks. Ükski riik ei saanud jääda valitsejaks ulgumerel ja ei suutnud sulgeda merd teistele rahvastele.

Algul oli merevabaduse põhimõttes esiplaanil eitav külg, eitav suhtumine vallutamise püüetesse. Ükski riik ei tohi segada teist merd kasutamast, olgu sõiduteeks, kalapüügiks ehk mõneks muuks tarvitamiseks. Vabaduse põhimõtte suhtus eriti karmilt sellistesse katsetesse, mis kuidagi meele tuletasid püüdu saada ainuvalitsejaks ulgumerel ja alistada võõraid laevu isekalt seatud kontrollile ja

korrale. Seesugune talitusviis oli poliitiliselt põhjendatud ja otstarbekohane abinõu mõne üksiku riigi valitsemisahnuse taltsutamiseks, kuid ühtlasi kujunes säärane sallimatus ja teiste usaldamatus suuremaks takistuseks ainuvõimaliku rahvusvahelise õiguskorra loomisele ja arendamisele ulgumerel. Põhimõttes oli mitte lubada teise riigi sõjalaevade kontrolli oma laevade üle, sest ka selles nähti teatavat alistamise piüüdu ja nagu olud näitavad, mitte just asjata.

Mere vabaduse all mõistetakse osalt ka praegugi veel ainult õigust (liberté - droit), kuna alles vähesed näevad temas ka kohustust (liberté-

1)  
devoir) . Nende kahe kontseptsiooni põhimõtteline  
vahe on aga väga suur ja ei jäta mõju avaldamata  
ka praktilistesse korraldustesse. Vabaduse-õiguse  
printsip rajaneb riigi iseolemisele, tunnustades  
rahvusvahelist ühisust individuaalsete tahete sün-  
nitusena teisejärguliseks tõsiasjaks, tehes seega  
riigi ainuliseks rahvusvahelise õiguse loojaks.  
Selle vastu näib vabadusekohustuse ehk solidarist-  
lik väide ühiskonnas esmast tõsiasja ja väidab, et  
riigid ei oma enesest õigusi ega kohustusi, vaid  
need tekkivad alles riikide olemisest rahvusvahe-  
lises ühistuses. Solidaristlik väide näeb õiguste

---

1). Duguit, võrdluseks 140 p.j.t.

Kõrval ka kohustusi, mis tekkivad ühiskondlise elu paratamata kaasnähtena ja millistest tähtsamaks osutub kohustus mitte segada teisi nende tegevuses ehk selle arenemises. Ühtlasi manab ta esile terve rea rahvaid ühendavaid jooni ja on seepärast paremaks teeks õigukorra arendamisels ulgumere vabaduse mõiste selgitamisel, milles varematel aegadel valitsenud sallimatu individualistlik ehk isegi isekas vabaduse-õiguse põhimõte.

Solidarismist ja kaassõltuvusest arusaamine ei ole seni veel jõudnud täieliku ühtlusele ja küsitav on, kas ta suudab lõplikult välja tõrjuda endise individualistliku suhtumise mere kasutami-

sesse, kuid ta on juba praegu tõusnud esikohale kaasaegses õiguslikus eeskirjas ja muutub ikka rohkem ja rohkem areneva õiguskorra aluseks, pustrustades riikide iseka talitusviisi toetuspunkte.

Mere vabadus tekkis ajalooliselt vastandina suveräniteedi levimise katsetele ulgumerel ja tänu sellele, et ükski riik ei suutnud ainuliselt valitseda piiramatutel mereväljadel. Merel ei saanud valitseda, nagu kindlal maal; meri ei võinud kuuluda ühelegi ja pidi olema seega res nullius. Res nullius'e mõistele rajanes rahvusvaheline õigusteadus kuni viimase ajani, kui hakati väitma, et meri kuulub kõikidele rahvastele ühesuguselt

ja on res communis. Ühe, kui teise vaate pooldajad  
vaidlevad veel tänapäev selle üle, kas meri on res  
nullius ehk jälle res communis. Tegelikuks vaidlu-  
se otsustajaks saavad aga mitte need ehk teised  
kaalukad väited poolt ehk vastu, vaid tegeliku elu  
ja ulgumere õiguskorra areng; otsustajaks saab,  
teiste sõnadega, mitte käsitusviis, vaid tegelus.  
On selge, et meri ei saa olla res nullius, kuid  
samuti ei ole ta veel kaasajalgi res communis. Õi-  
gem oleks vist ütelda, et ta areneb ühest järgust  
teise ja ei ole praegu täiel määral ei seda ega teist  
Solidaristlik res communis'e põhimõtte võitleb oma-  
laadsust rõhutava vaateviisi res nullius'e kont-

septsiooniga ja võitleb märgatava eduga, mille tõttu võib teatava julgusega oletada, et kord tulevikus, võib olla isegi lähemas tulevikus, muutub ulgumeri ühesõnaga, mered üldse riikide ühisvalitsemisele alluvateks väljadeks, liiategi veel seepärast, et mere otstarbekohasem valitsemine muutub ju päev päevalt tarvilikumaks ja vahendite täienemisel teostatavaks. Meri ei või jääda valitsemiseta, see on endastmõistetav; meri ei saa olla vaid ühe riigi valitseda, seda tõendab ajaloo käik; merel peab kujunema kõikide riikide ühine valitsemine, sest see on ainuke tee, mis kindlustab laiadel veeväljadel korra ja julgeoleku. Ühisvalitsemine nõu-

ab muidugi praegu veel kehtiva õiguskorra tihendamist ja riikide senise segamist mitte salliva vabaduse piiramist ning seepärast on res communis'e mõiste imbumine rahvaste õigusveendumustesse väga aeglane ja isegi takistatud.

Praegune ulgumere kasutamise kord on mitmeti ebakohtlik ja paiguti vananenud, sest mere vabaduse põhimõte ei luba allumist ühegi võõra riigi seadusele ega võimule. See on peaaegu iseline ulgumerel kehtiv põhimõte, millest erandid on vaid katkendilised ja väga algelised. See isiklikkus ei ole tingitud mitte eksterritoriaalsuse väljamõeldisest ega ka ebaõigest vaatest veesõidukile, kui oma territooriumi liikuvale jatkule<sup>1)</sup>, vaid

1). Liszt, lk. 89.

lihtsalt sest tõendusest, et iga veesõiduk peab alluma igal hetkel mingisugusele seadusele.

Rahvasteliidu asutamisega, millest kõnel-  
dakse eespool, on loodud ka seni puudunud asutis,  
mille kaudu võiks kujuneda ulgumerel rahvusvaheli-  
ne õiguskord, mida nii veenvalt ja põhjendatult  
soovivad peaaegu kõik rahvusvahelise õiguse õpet-  
lased, kuid millise vastu on juba mitmed mereri-  
gid külmaks jäänud, väljudes oma isikliku huvi  
seisukohalt.

§ 4. Iseseisva Eesti sadamate korraldus.

Eelpool vaatlesime sadamaid rahvusvahelise mereõiguse mõttes <sup>1)</sup>. Nüüd vaatleme sadamate korraldust kehtiva Eesti siseõiguse järgi.

Vene ajast meile pärandatud seadusandlusest sadamate kohta peame märkima alljärgnevat, mis on oluliselt seoses meie vastava korralduse käsitlemisega ja omab kehtiva seaduse iseloomu.

Kaubanduse seaduse § 607 ütleb <sup>2)</sup>: Mere kau-

---

1). Vaat. sisukord § 2.

2). VSK, XI k., 2 j., § 607.

basadama all mõistetakse kindlaksmääratud piirides<sup>1)</sup>  
asuvaid sadamavesi (sadamabasseine ja reide) ja  
ümbritsevat maa-ala ühes temal asuvate igasuguste  
seadeldiste ja ehitistega.

Mere kaubasadama piirid määratakse kindlaks  
sadamate komitee poolt<sup>2)</sup>. Sadamavalitsuseks on:

1) sadamakapten ühes tema juurde kuuluvate ametnik-  
kudega ja 2) sadamakomisjon<sup>3)</sup>.

Sadamavalitsused kuuluvad meil Teedeministee-  
riumi alla Eesti Vabariigi Valitsuse ja ministee-  
riumide korraldamise seaduse alusel<sup>4)</sup>. Järelvalve

---

1). VSK, XI k., 2 j., § 608.

2). Sama, § 608.

3). Sama, § 609.

4). R.T. 28-1929, §§ 50 ja 53.

ja juhtimise alal alluvad nad Kaubanduse seaduse järgi sadamate komiteele<sup>1)</sup>. Viimane ei ole Eesti iseseisvuse kestel üldse koos olnud ja kaheldakse, kas ta üldse veel on olemas.

Kuna küsimusel on siiski tegelik tähtsus, katsume selgitada, kas see komitee tõeliselt veel on juriidiliselt mõeldav või juhul, kui see tuleb lugeda kaotatuks, kellele on läinud üle tema ülesanded.

Sadamate komitee korraldus sisaldub uueaegse Ministriumide seaduses<sup>2)</sup>. Tema ülesannetest võib märkida: 1) üksikasjaliste määruste ja juht-

---

1). VSK, X k., 2 j., § 610.

2). VSK, I k., 2 j., § 618 lisa §§ 165-176.

nööride kokkuseadmine sadamate valitsemise asjade alal; 2) meresadamate piiride määramine; 3) sadamate piirkonnas asuvast riigimaast valitsustarveteks ja eraisikutele maatükkide eraldamise üldiste aluste määramine; 4) sadamakaide ja seadeldiste kasutamise üldaluste määramine; 5) kaebuste läbi vaatamine sadamakomisjonide sundmääruste ja otsuste peale jne.

Nagu ettetoodust nähtub, lasub sadamate komiteel ülesandeid, mida ei saa jätta lahendamata. Need ülesanded ei ole Eestis kehtivate seadustega viidud üle teiste asutiste peale.

Komitee koosneb: Veeteede valitsuse direk-

torist (vene ajal olid siin kaubandusliku meresõidu osakonna ülem ja kaubasadamate osakonna ülem<sup>1)</sup> ; viimaste ülesanded on Veeteede Valitsuse pädevuses), Majandusministeeriumi, Kohtu- ja Siseministeeriumi, Teedeministeeriumi, Kaitseministeeriumi ja riigikontrolli - igast asutisest üks esindaja.

Selles koosseisus on veneaegsete asutiste asemele pandud meie vastavad asutised, Nagu sellest koosseisust nähtub, ei sisalda tema niisuguseid esindajaid, kelle ametikohad meil kaotatud. Järelikult ei saa koosseisu lugeda niisuguseks põhjuseks, mille järgi võiks oletada, et komiteed

---

1). VSK, X k., 2 j., § 601.

ei saa enam olla.

Meil kehtivad need seadused, mis olid jõus Eesti piirides kuni 24.oktoobrini 1917.aastal, niivõrd kui need meie seadustega otsekohe ei ole muudetud või meie korrale vastu ei käi. Otsekohe komiteed või selle ülesandeid muutvat seadust meil ei ole. Teiselt poolt ei leidu ka komitee korralduses midagi meie korrale vastukäivat. Muutva aktina võiks vahest tulla kõne alla Vabariigi Valitsuse poolt 13. veebruaril 1920.aastal vastu võetud mereasjanduse peavalitsuse ajutised põhimäärused <sup>1)</sup>. Nendes põhimäärustes oli nähtud ette

---

1). R.T. 29/30 - 1920.

mereasjanduse nõukogu. Kui võrrelda selle nõukogu  
koosseisu ja tema võimkonda <sup>1)</sup> sadamate komitee  
omaga, siis võiks järeldada, nagu oleks selle nõu-  
koguga asendatud endine sadamate komitee. Kuid  
siiski ei ole viimase peale pandud kõiki ülesan-  
deid, näiteks sadamapiirkondade kindlaksmääramist  
ja sadamakomisjonide sundmääruste ja otsuste pea-  
le kaebuste arutamist. Järelikult olid need kaks  
asutust mõeldavad ka paralleelsetena. Tegelikult  
ei ole ka mereasjanduse nõukogu kunagi kokku kut-  
situd. Peale selle tuleb aga märkida seda, et põ-  
himäärused on vaid määrusandlik akt ja kui niisu-

---

1).R.T. 29/30, II osa.

gune on avaldatud Riigi Teataja selleaegse jaotuse järgi II osas.<sup>1)</sup> Määrusandlikuaktina ei võinud ta muuta seadust, mis sisaldas sadamate komitee korralduse. Järelikult tuleb oletada, et sadamate komitee juriidiliselt eksisteerib, kuigi teda tegelikult Eesti iseseisvuse kestel ei ole veel kordagi kutsutud kokku. Muidugi on iseküsimus, kas on niisugune asutis veel küllalt tarvilik ja kas niisugune korraldus on otstarbekohane. Nende küsimuste lahendamine peab aga sündima seaduste muutmiste teel.

Sadamakomisjoni ülesanded on nähtud ette

---

1). VKS, § 638.

1)  
Kaubanduse seaduses . Sadama komisjonil on muu  
seas õigus sadamapiirkonna kohta anda sundmäärusi. Sundmääruste alal on seaduses loendatud. Need  
on järgmised: 1) laevade liikumine ja seis; 2)  
kaupade laadimine, lossimine, liikumine ja hoid;  
3) sadamas olevate kaide, kraanade, ladude ja muude  
sadama ehitiste ja seadeldiste kasutamine;  
4) eraisikute poolt meile sadama riigimaast eraldatud  
maatükkide kasutamine; 5) ballasti laadimine ning lossimine ja laevade puhastamine prügist;  
6) tööduste teostamine, nagu: kalapiük, tuukerdamine, pukseerimine, vedu, laevade laadimine ja

---

1). VSK, XI k., 2 j., § 638.

lossimine ja muud ning 7) tulega ümberkäimine, tulekahjude ärahoidmise abinõud, laevade seis lõhkeainete ja kergestisüttivate asjadega, samuti ka viimaste laadimine, lossimine ja hoidmine<sup>1)</sup>.

Seda loendust tuleb pidada lõplikuks; määruste andmiseks volitavaid eeskirju ei saa tõlgendada laiendavalt. Nagu näeme, puuduvad toodud loenduses mitmed väga tähtsad üldise liikumise korralduse jne. Neid alasid ei ole sadamakomisjonil õigus korraldada oma sundmäärustega. Niisugusel seisukohal on asunud ka veneaegne sadamate komitee, nagu see nähtud komitee otsusest 11. juu-

---

1).VSK, XI k., 2 j., § 638.

list 1903.aastal nr. 64 ja 13. veebruarist 1904.

1)  
aasta nr. 82 .

Kuigi sadamakomisjonil ei ole õigust neid alasid korraldada oma sundmäärustega, ei tähenda see muidugi seda, nagu ei võiks neid alasid korraldada vastavad omavalitsused oma sundmäärustega niivõrd, kui need küsimused on tehtud sundmääruste aluseks.

Sadamate territoorium ei ole üldiselt eraldatud muul maa-alal maksvast valitsemisvormist. Ta erineb muust maa-alast vaid seepoolest, mis seadusega on teisiti korraldatud. Seepärast peab

---

1). Sakk, lk. 280, 1914.

arvama, et ka sundmääruste alal allub sadamapiirkond kohaliku omavalitsuse sundmäärustele, välja

arvatud Kaubanduse seaduse § 638 otsekohe ette-

nähtud alad <sup>1)</sup>. Niisugune oli arvatavasti veneaeg-

se sadamate komitee seisukoht, nagu see nähtub

ülalmainitud 1904.aasta otsusest.

Sadama otsekohene järelvalve ja valitsemine

kuulub sadamakaptenile <sup>2)</sup>. Tema valvab sadamapiirkonnas seaduste, valitsusvõimude korralduste ja

sadama suhtes antud sundmääruste täitmise järele

ja võtab tarvitusele abinõud nende rikkumiste väl-

timiseks ja lõpetamiseks <sup>3)</sup>.

---

1). VKS, § 638.

2). VSK, XI k., 2 j., § 611.

3), VSK, XI k., 2 j., § 615.

Sadamakapten valvab sundmääruste täitmise järele tulega ümberkäimise, tulekahjude ärahoidmise abinõude, lõhke- ja kergestisüttivate ainetega laevade seisu, samuti ka nende ainete laadimise, lossimise ja hoidmise kohta sadamas. Tulekahjude ja muude õnnetusjuhtude puhul, mis ähvardavad sadama ehitisi või laevu, nõuab sadamakapten sadamas olevatelt laevadelt, paatidelt ja raudteeasutistelt neil olevaid tule vastu võitlemise abinõusid ja päästevahendeid, liikuvat koosseisu jne. Laevad, paadid ja raudteeasutised on kohustatud sadamakapteni nõudeid viivitamatult

1)  
täitma .

---

1). VSK, XI k., 2 j., § 617.

Sadamakapten valvab sadama kui sarnase tegevuse ning korrapärasuse järele, ning liikumisabinõude kui ka kaupade liikumise, laadimise, lossimise, sadamaseadeldiste, laoplatside tarvitamise, laevade puhastamise jne. järele. Samuti teostab ta järelvalvet paatide tegevuse, sadamas leiduvate meremärkide korrasoleku jne. üle. Need otsekohe sadamasse ja laevasõidusse puutuvad ülesanded on üksikasjaliselt loendatud <sup>1)</sup>.

Märkimist väärrib üldise heakorra ja julgeoleku alal veel sadamakapteni õigus määrata administratiivkorras karistusi. Niisugune karista-

---

1). VSK, XI k., 2 j., §§ 616, 618 ja teised.

mise õigus on temal sundmääruste rikkumise eest

Kaubanduse seaduses ettenähtud asjades <sup>1)</sup> . Ta võib

karistada rahatrahviga <sup>2)</sup> .

---

1). VKS, § 616 p.p.1 ja 3-7 ja § 617.

2). VKS, § 624.

L õ p p s õ n a .

Käesoleva töö peamiseks tulemuseks on:

- 1) Sadamad vaadeldakse rahvusvahelise õiguse seisundikohaselt, kui riigiala, mis kuulub rannariigi suveräänile ja nende korrapärase ning takistamata kasutamise võimalus oleneb tõkestamata liiklemisest merel. Merevabaduse asjalikku sisu peab selle asutiste uuenduste teostamisel tunduvalt laiendama ja tõhusa tagatisega kindlustama, sest merevabadus, nagu senini, on ainult õigus veepinna vaba kasutamiseks, muidu jääb see rahvaste arenemises ja koostöös täitsa väärtusetuks loo-

duse teguriks, sest iga riik, kes loodusliku asen-  
di tõttu on eesõigustatud olukorras, võib alati  
tõkestada suure veete kasutamist <sup>1)</sup>. 2) Meil  
peab seaduse muutmise teel lahendatama sadamako-  
mittee olemasolu küsimus, et kustutada selle jäl-  
jed meie sadamate kohta kehtivast seadusest.

---

1). Triepel, lk. 8. Stier, lk. 72.

S i s u k o r d .

Lehekülg

Sissejuhatus . . . . .	1
§ 1. Sadamate õiguslik seisund . . . . .	5
§ 2. Merede vabaduse põhimõtte ja nende mõju sadamatele . . . . .	18
§ 3. Merede vabaduse põhimõtte analüüs	41
§ 4. Iseseisva Eesti sadamate korraldus	52
Lõppsõna . . . . .	67
Allikad . . . . .	70
Lühendid . . . . .	72

A l l i k a d .

1. Annuaire de l'Institut de droit international, Paris - 1875.aastast arvates.
2. Bonfils-Grah, Lehrbuch des Völkerrecht, Berlin 1904.
3. Duguit, Souveraineté et liberté.
4. Fauchille, Traité de droit international public, Paris 1925.
5. Liszt, v.Fr., Völkerrecht, süstematisch dargestellt, Berlin 1915.
6. Martens, v.Fr., Völkerrecht, Berlin 1883.
7. Perels, das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903.
8. Riigi Teataja., 1920-29/30, 1929-28 ja 1931-2.

9. Stier-Somlo, "Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht", mai 1917.
10. Strupp, Karl, "Urkunden".
11. Triepel, "Die Freiheit der Meere und der künftige Friedensschluss" Berlin 1917.
12. Ullmann, Völkerrecht, Freiburg 1908.
13. Vene Kaubandus-Tööstusministeeriumi korralduste kogu, Petrograd 1914.
14. Vene Seaduste Kogu, I, X ja XI köited.
15. Weyl, "Zum Begriff See" in der Festgabe zum 28. Deutschen Juristentag, 1906.

L ü h e n d i d .

1. Anuaire = Anuaire de l'Institut de droit international, Paris 1875. aastast arvates.
2. Bonfils = Bonfils-Grah, Lehrbuch.
3. Duguit = Duguit, Souverainité et liberté.
4. Fauchille = Fauchille, Traité de droit international public, Paris 1925.
5. Liszt = Fr.v. Liszt, Völkerrecht, süstematish dargestellt, Berlin 1915.
6. Martens = Fr.v. Martens, Völkerrecht, Berlin 1883.
7. Perels = Perels, das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart, Berlin 1903.
8. R.T. = Riigi Teataja, nr.nr. 29/30-1920.a., nr. 28-1929.a., §§ 50 ja 53, nr.2-1931.a., art.17.
9. Stier = Stier - Somlo, "Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht", mai 1917.

10. Strupp = Strupp, Karl. "Urkunden".
11. Triepel = Triepel, "Die Freiheit der Meere und der künftige Friedensschluss, Berlin 1917.
12. Ullmann = Ullmann, Völkerrecht, Freiburg 1908.
13. Sakk = Vene Kaubandus-Tööstusministeeriumi korralduste kogu, Petrograd 1914.
14. VSK = Vene Seaduste Kogu.
15. Weyl = Weyl, "Zum Begriff See" in der Festgabe zum 28. Deutschen Juristentag, 1906.
16. K = Köide.
17. l = lisa.