

Amerikalaan dipl. - Terve.
14/12/38 *M. H. J.*

E. V.
12/12/38
GIGUSTEADUSKOND
14. mail. 38
No 47
TARTU

L A E V A H Ü P O T E E K

Diplomitöö

A. A.
7972.

H e l d u r T õ n i s s o n

*20.12.38. autor pe varem hakel
Eigstesid, koung Lavetsmuts.*

T a r t u

1938

Kuigi käesoleva töö käsitusaineks on ainult merelaevahüpoteeke, pole seda pealkirja valikul arvestatud, sest käesajal terve rida seadusandlusi normib laevahüpoteeke vahettegemata mere ja sisevetelaevade vahel.

S i s u k o r d

SISSEJUHATUS	lk.	1
I OSA. ÜLDMÕISTEID		6
I. Laev		
Laeva mõiste		
Laeva juriidiline loomus		
II. Laevapandiõigus		
Pandiõiguse vormid		
Laevapandiõiguse vormid		
II OSA. LAEVAHÜPOTEETIK KÄESAJA ÕIGUSTES		27
I. "L'Hypothèque Maritime" Prantsuse õiguses		
II. "Mortgage of Ship" Inglise õiguses		
III OSA. LAEVAHÜPOTEETIKI RAHVUSVAHELINE ÜHTLUSTAMINE		48
IV OSA. LAEVAHÜPOTEETIK EESTIMAA ÕIGUSES		59
I. Seisund Iseseisvuseni		
II. Laevahüpotek Eesti õiguses		

K i r j a n d u s l o e t e l u

- CONSTANT - Benjamin Constant, The Law relating to the Mortgage of Ships, Second edition. London, 1920
- DANJON - Daniel Danjon, Manuel de Droit Maritime. 2^e edition, Paris, 1929.
- DERNBURG - Heinrich Dernburg, System des Römischen Rechts. Ersten Teil, Achte Auflage, Berlin, 1911.
- ERDMANN - Carl Erdmann, System des Privatrechts der Ostseeprovinzen Liv-, Est- und Curland. Zweiter Band, Riga, 1891.
- GENTILE - Pierre de Gentile, De l'Hypothèque Maritime. Paris, 1889
- GRÜNTAL - T. Grünthal, Pandiõiguse, eriti kinnispandiõiguse areng Rooma, Saksa ja Balti õiguses. Tartu, 1937.
- HEYMANN - E. Heymann, Art. Hypothekenbuch- und Grundbuchordnung, HbSW.
- MEYER - Herbert Meyer, Neuere Satzung von Fahrnis und Schiffen, Jena, 1903
- Valter Nõges, Merilaevade Hüpoteeik, Auhinnatõõ. Tartu, 1926.
- PAUNESCO - Aurelian Paunescu, L'Unification Internationale des Privilèges et Hypothèques en Droit Maritime et en Droit Fluvial, Paris, 1933
- PIIP I - A. Piip, Kaubandusõigus, Tartus, 1933

- PIIP II - A. Piip, Rahvusvaheline Õigus, Tartu, 1936
- PRICE - Griffith Price, The International Unification of the Law of Maritime Liens and Mortgages. London, 1936
- RIPERT - Georges Ripert, Droit Maritime, Tome II, II^e edition, Paris, 1922 (ja 1929 vs.)
- Hans Rosell, Das rechtsgeschäftliche Schiffspfandrecht, Würzburg, 1919
- Stevens' Elements of Mercantile Law by Herbert Jacobs. Seventh edition, London, 1925.
- WÜSTENDÖRFER - Hans Wüstendörfer, Das Seeschiffahrtsrecht, Handbuch des gesamten Handelsrechts von Ehrenberg. Siebenter Band, II Abteilung, Vierter Teil, zweites Buch

Seadusandlike materjalide loetelu

Välismaa õiguste kohta

Loi du 10 juillet 1885 de l'Hypothèque
Maritime (GENTILE ÄRATRÜKK)

- MSA - The Merchant Shipping Act 1894.
(R. TEMPERLEY kommentaaridega väljaanne).

Eestimaa õiguse kohta

- BES - Liv-, Est- und Curländisches Privat-
recht (H. von Broecker'i väljaandel)
- VTS proj. - Vene Tsiviilseadustiku projekt, koosta-
tud Redaktsioonikomisjoni poolt. Kol-
mas raamat. Asjaõigus, Teine köide. St.
Peterburg, 1902
- Vann. adv. J. Tannebaum'i "Merilaevade
pantimise Seaduse Eelnõu"
- RP I - II Riigikogu protokollid, 4. istungjärg,
1924.
- RP II - II Riigikogu protokollid, 5. istungjärg
- RT - Riigi Teataja 1924 - 77/78, 149
1928 - 42
1930 - 100
1937 - 9, 81
- LKRSe sk. - Laevade kinnistamise ja registrimise
seaduse seletuskiri 3. nov. 1936.

S I S S E J U H A T U S

Reaalkrediidi tähtsus üksikutel aegjärgudel on olnud väga erinev. Tema vastandvormi - personaalkrediidi - ulatus on piiratud isikliku usaldusega, mis sobib enam lühiajaliste laenudega ja on tugevam ühiskondlikes kor- rastusis seisuslikul alusel ning kõrgekonjunktuuri ae- gadel. Seal, kus vajatakse pikemaajalist laenu ja kus inimeste vastastikust usaldust ei toeta seisuslik soli- daarsus ning siis, kui kriisiaegadel varandused võivad laostuda etteaimamatu kiirusega, vajatakse paremat kind- lustust reaalkrediidi näol: plus est cautioris in re quam in persona.

Majanduselu mitmekesisistumine viimastel aegadel on tinginud reaalkrediidi tähtsuse järjekindla tõusu. Töös- tuse ja kaubanduse arenedes võidab reaalkrediit üha enam pinda. Merekaubanduses on reaalkrediidil oluline osa täi- ta, silmapaistev on siin tema teenistuses olevate õigus- likkude instituutide arv. Esijoones tulevad siin arves- se laevahüpoteek ja see osa eesõigustatud merevõlga-

dest, mis kindlustab leppelisi võlavahekordi. Mõlemad on sihitud reaalkrediidi võimaldamisele ja olles seetõttu konkureerivad nähted, toob ühe puudumine mõnel aegjärgul ~~enam~~ kaasa teise eriti laia tarvitamise. Kui Prantsuse õigus ei tunnustanud laevahüpoteeki, siis püüti selle tõttu tekkinud tühikut täita eesõigustatud merevõlgade arvu suurendamisega¹⁾. 19. sajandil selline olukord²⁾ loomulikult ei suutnud püsida. Eeltoodud lahendusviisi edasiarenemise seisukohalt on aga arusaadav, et Prantsuse 1874.a. laevahüpoteegiseaduse väljatöötamisel mõnelt poolt soovitati majanduselu nõudeid rahuldada mitte laevahüpoteegi elluäratamisega, vaid laiendades olemasolevaid ja luues juurde uusi eesõigustatud merevõlgu³⁾.

Merekaubanduse järsk tõus 19. sajandi II poolel mitmekordistas krediidivajadust sellel alal. Senine olukord reaalkrediidi vahendite suhtes muutus talumatuks ja väljapääsu otsimisel jäädi peatuma laevahüpoteegi juurde. Suure vaimustusega asuti seaduste väljatöötamisele, helitades lootust teha laevahüpoteegist merkrediidi alusammast. Need lootused on olnud liialdatud. Kui tagajär-

1) Prantsusmaal puudus laevahüpoteek 1666-1874.a. Eesõigustatud merevõlgade arvu olenevus laevahüpoteegi puudumisest vt. REPERT76 ; PAUNESCO 11

2) Prantsuse 1874.a. seaduseeelnoõ aruandja liialdatud arvamus järgi ei olnud Prantsusmaal enne 1874.a. reaalkrediiti laeva kindlustusel, vt. GENTILE 11

3) vt. GENTILE 25 - 26

jed maha jäid oodatust, püüti vigu leida seadustest. Aga ka seadustes ettevõetud reformid ei mõjustanud suuresti tulemust⁴⁾.

"Selle suhtelise ebaedu põhjused on arvukad ja erinevad", ütleb G. Ripert⁵⁾. Tulevikupildi loomisel oli nähtavasti mõjustajaks olnud sarnasus kinnishüpoteegiga. Nii tegelikku kui ka juriidilist laadi takistusi on aga laevahüpoteegil mitmekordselt enam. Laevaõnnetus~~z~~ võib kergesti hävitada kogu laeva. Laev, eriti oma masina ja katlaosades, kulub kiiresti, tehniliste uuenduste tõttu jääbta ajast maha ja kaotab seega suure osa oma väärtusest. Laevade üleproduktsoon, kriisid prahiturul ja tonnaži-hinna langus põhjustavad suuri kõikumisi laevade hinnas. Ka juriidiliselt on laevahüpoteek ebasoodsas olukorras teemale eelistatud eesõigustatud merevõlgade tõttu. Üksikud seadusandlused pole laevahüpoteegile omistanud kinnishüpoteegi hüvesid: vastutus ei laiene laeva hävinemisel kinnitussummale; laevahüpoteegi sissekannet kinnistusraamatusse ei kaitse avalik usk; sundmüügil ei ole pakku-

4) Prantsuse 1874.a. seaduse järelaastail saavutati parim tulemus 1884.a. 26 milj. frc-ga, suurem osa aastaid oli aga kaugelt alla seda. 1885.a. reformi järele ei saavutatud oluliselt paremaid tulemusi: parim aasta kuni 1913. oli 1904 31 milj. frc-ga, kokku 1875-1913 kasustati laevahüpoteeki eralaevanduse jaoks 577 milj. frc-ulatuses, vt. GENTILE 37, RIPERT 26, 27

5) RIPERT 25, 26

mise algmäära⁶⁾ jne.

Ripert'i arvates peitub laevahüpoteegi edutuse tõeline põhjus hiigel-laevandusettevõtete tekkimises, Need ei vaja krediidivahendina laevahüpoteeki, vaid tõmbavad uut kapitali juurde põhikapitali suurendades või obligatsioonide väljalaskmise teel. Laevahüpoteegi loomulikud kasutajad peaksid seepärast olema vähemad laevandusettevõtted. Need ei saa aga kehvade teenimisvõimaluste tõttu tarvitada suhtelist kõrgeprotsendilist hüpoteeklaenu⁷⁾.

Möödunud sajandi lõpul asutatud Hollandi laevahüpoteegipankade⁸⁾ edukas tegevus vähemamõõtelistest ettevõtetest⁹⁾ koosneva saksa Reinilaevastiku finantseerimisest¹⁰⁾ kitsendab Riperti eelneva väite kehtivust Prantsusmaaga ja tõestab laevahüpoteegi tähtsust vähemate laevandusettevõtete jaoks¹¹⁾.

Kuna Eestis on tegemist ainult suhteliselt vähemate laevandusettevõtetega, siis on meile laevahüpoteek hädavajalik ja oludekohane instituut. Sellepärast 1924.a.

6) WÜSTENDORFER 267

7) RIPERT 36

8) Laevahüpoteegipanku on asutatud viimase 20 aasta jooksul rohkesti. Ka riik on hakanud korraldama laevahüpoteekakrediiti, näit. 1928.a. konventsioon Prantsuse Valitsuse ja Prantsuse Hüpoteegipanga (Credit Foncier) vahel merekrediidi suhtes. RIPERT 28. Venes võimaldati 1904.a. pandi kindlustusel erikapitalist laenu laeva ehitamiseks

Riigikogu üldkomisjoni aruandja seisukoht Laevakinnistus-
seaduse I lugemisel on täiesti õige, et meie laevanduse
arengule "iseäranis suureks takistuseks on maksvate seadus-
te juures see, et laevade peale ei ole võimalik hüpoteeki
teha ja et seadus on väga kiire iseloomuga"¹²⁾. Selle
arvamisega ühines tolmkorral Riigikogu üksmeelselt.

Venemaal.

9) Reinilaevandus oma sotsiaalselt struktuurilt jagunes
kahte: käsitöölistele sarnanevad väikelaevnikud ja suhteli-
selt suuremad ettevõtted, M. PETERS. Art. Rheinschiffahrt
H&SW.

10) Tugevate rahanduslikkude sidemete tõttu läks Hollandi
laevahüpoteegi pankadel korda ^{rahnida} suure osa saksa Reinilae-
vastiku ehitustöist Hollandi laevatehastele, F. SCHULTE,
art. Hypothekenbanken H&SW

11) Laevahüpoteegi tähtsust vähemate laevandusettevõtete
jaoks (ulgumerekalandus, "metsik" prahilaevandus) rõhutab
ka WÜSTENDÖRFER 268

12) RPI 645

I O S A

Ü L D M Ö I S T E I D

I. L A E V

L a e v a m õ i s t e

Laev laevahüpoteegi objektina on järgnevas meie käsitusese-
meks.

Enne kõike muud peatume lühidalt laeva üldmõiste juures, mis reeglipäraselt on aluseks hüpoteegitava laeva mõistele. See üldmõiste leiab oma väljenduse üksikutes seadusandlustes erinevate õigusalaade normistikkudes. Kord on see administratiivõiguse eeskiri, kord kaubandusõiguslik säte, mis sisaldab laeva mõiste. Mõnel pool ei ole seaduste põhjal üldse võimalik määritleda laeva mõistet, vaid seda peab tegema kohtupraktika teaduse kaasabil.

Laeva mõiste konstrueerimisel ei ole suur osa seadusandlusi suutnud hoiduda legaaldefiniitsioonis tarvitamast loetelu meetodit. Seal, kus seda pole tehtud, on mõiste jäänud väheütlevalt üldiseks. 1894.a. MSAi definiitsioon:
"Ship includes every description of vessel used in navi-

gation not propelled by oars"¹⁾ on leidnud oma tõelise si-
su reas kohtuotsustes²⁾, mille tulemusena Constant³⁾ loeb
laevaks "a vessel capable of navigation and used for the
carriage of cargo or passengers".

Saksa seadusandlus jätab laeva mõiste sõnaselgelt
määritlemata. Praktikas⁴⁾ on laeva mõisteks oluline:

1. ujuv õõnkeha;
2. võime liikuda, s.t. võimalus kasustatud saada lae-
vanduses;
3. oma jõul liikumist ei nõuta, oluline on võime va-
baks liiklemiseks;
4. võime kaupu ja inimesi kanda;
5. laevaks loetakse ujuvkeha vettelaskmisest alates;
6. laevaks ei loeta sõidukit, mis kestvalt on laevan-
dusest kõrvaldatud.

Eesti 1937.a. LKRS⁵⁾ loeb laevadeks selle seaduse
mõttes nii auru-, mootor- ja purjelaevad kui ka praamid ja
lodjad, mahuga vähemalt 5 br.-reg. tonni.

Eeltoodud väidetest selgub, et eriseadusandluste ja
õigussüsteemide laeva mõistetel on palju ühist (näit. ei
nõuta liikumist omal jõul jne).

1) MSA 742

2) Kohtuotsustes on tunnustatud laevaks: praam süvendus-
otstarbeks; mahavõetava mastiga 10 tonniline kalastuspaat;
merdesuubuvaval jõel kavakohast ühendust pidav mootorpaat jne.
Laevaks ei loeta: kinnitatud praami; laevana registreeri-
tud ujuvabinõud, mida nelja aasta jooksul oli kasutatud
sõehulgiks; elektripargast, mida kasutati lõbusõitudeks
kunstlikul veekogul jne, CONSTANT 2 v 3.

3) CONSTANT 3

4) WÜSTENDORFER'i 76 - 80 seisukohad

5) § 106

Järgnevas anname lühikese ülevaate kahes seadusandluses esinevatest hüpoteegitava laeva mõistetest.

Inglise õiguses⁶⁾ on täisjõulise "mortgage'i" eelduseks,

- et
1. laev oleks inglise laev;
 2. laev oleks registreeritud. Registreerimisele ei kuulu: a) laevad mitte üle 15 tonni, kasustatud ranna- või sisevetelaevanduses; b) täis või kindla tekita 30 tonni mitteületavad rannasõidu kalandus- ja kaubalaevad Uus Meremaa rannikul ja St. Lawrence'i lahes; c) riigilaevad. Punkt a-s ja b-s nimetatud laevu võivad nende omanikud soovikorral registreerida.

Inglise õiguses seisab "mortgage'i" suhtes mere- ja sisevetelaeva vahe ainult viimase fakultatiivses registreerimises.

Eestis on võimalik hüpoteekida ainult kinnistatud, s.t. laevakinnistusregistrisse kantud laeva.

Obligatoorselt kinnistatavad on LKRSe § 1-e põhjal kõik eesti laevad, mahuga vähemalt 20 br.-reg. tonni, väljaarvatud purjelaevad, puupraamid ja lodjad. Seega on kohuslikult kinnistatava laeva mõiste kitsam § 106-s toodud laeva mõistest: 1) 5 - 20 br.-reg. tonniliste laevade ja 2) purjelaevade ja puupraamide ning lotjade võrd.

Fakultatiivselt kinnistatavad olid § 2-e 1937.a. 15. jaanuari redaktsiooni järele omanikkude soovil ka vähe-

6) CONSTANT 2 - 4

malt 5-bruto-registertonnilise mahuga:

1. laevad, mis ei kuulu kandmisele laevakinnistus-registrisse (§1);
2. sõidukõlbmatud eesti laevad, mis on Eestis ümberehitamisel sõidukõlbulisteks, ja
3. Eestis ehitatavad laevad, millede ehitus on niikaugel, et laeva kere ja tekk on asetatud kohale vähemalt 3/4 osas.

§ 2 p.2 ja 3 loovad teatava juriidilise fiktsiooni, tunnustades laeva sarnaseks sellised kujundid, mis oma loomulikkudelt ja majanduslikkudelt omadustelt seda enam või veel ei ole.

Hipoteeki ehk pandivormi, kus pandieseme valdus jääb kreditorile üleandmata, on võimalik laevale konstrueerida just selle individualiseeritud loomuse tõttu. Hipoteegi laiendamisel ehitatavale (või ümberehitatavale) laevale on pearaskuseks selle individualiseerimine, mis võimaldaks alaliselt tema samasust tõestada. Et sellest üldse juttu võiks olla, peavad laeva ehitustööd sellisesse järku jõudnud olema, kus laeva kontuurid enam-vähem selged. Ehitustööde järgu määramisel erinevad aga seadusandlused teineteisest tugevasti.

Majanduselu nõuetele tullakse ehitatava (või ümberehitatava) laeva hipoteegi loomisega kahtlemata vastu ja kõik-

jal on see leidnud palju kasustamist⁷⁾. Maadel, kus seda instituuti seni ei tuntud, on tema kõige viimasel ajal tarvitusele võetud⁸⁾.

Teatavat tähelepanu nõuab ehitatava laeva omandiõiguse määramine, sest siin tuleb teha vahet ehitaja poolt omal arvel teostatava ehituse ja tellija poolt finantseeritud ehituse vahel. Esimesel juhul on ehitaja kindlasti ehitatava laeva omanik, teisel juhul võib mõnel korral selles kahtlus tekkida⁹⁾.

Seadusandlustes, kus tehakse vahet mere- ja sisevetelaevade kohta käivas normistikus, tuleb leida alus ehitatava laeva ühte või teise liiki paigutamiseks. See ei ole igakord sugugi kerge, sest erinevuse moodustab enamikul juhtudel laeva kasustuspiirkond, s.t. tulevikus selgub asjaolu¹⁰⁾. Eesti õigus ei tee vahet laevahüpoteegi seisukohalt mere- ja sisevetelaeva vahel.

LKRS § 2 p.1-e põhjal võisid omaniku soovil tulla sis-

7) Prantsusmaal saavutas hüpoteek ehitatavale laevale 1875 - 1913.aastani peaaegu sama üldsumma kui valmis laeva hüpoteek, RIPERT 37

8) Saksas 1926.a. seadusega

9) Prantsuse õiguses kuulub omandiõigus ehitatavale laevale tellijale ainult siis, kui materjal on tema poolt, vastasel korral on omanikuks töövõtja (ehitaja), GENTILE 118 - 123; erinevalt loeb RIPERT 38 iga töövõttelepingu alusel (kui vastupidi pole lepitud) omanikuks töövõtja. Eestis on BES § 4229 põhjal oluliseks tingimuseks, et materjali annaks tellija, vastasel korral on tegemist ostu-müügilepinguga, mille alusel omandiõigus endastmõistetavalt kuulub müüjale.

10) Harvem on vahetegemine võimalik laeva tehniliste oma-

sekandmisele laevakinnistusregistrisse sellised § 106-s loetletud laevad, mis olid jäetud välja § 1-e alt.

Kokkuvõttes võime öelda, et LKRS 15. jaanuari redaktsioonis võimaldas kinnistada ja sellest järelduvalt ka hüpoteekida ainult § 106-es loetletud laevu. § 106-e laeva mõiste oli seega hüpoteegitava laeva mõiste aluseks.

LKRS § 2 p.1 ja 2 muudeti selle seaduse kehtimapanemise seadusega 1. oktoobril 1937.a. järgmiselt:

1. laevu ja muid ujuvabinõusid, mis ei kuulu kandmisele laevakinnistusregistrisse (§1);
2. ajutiselt sõidukõlbmatuid eesti laevu, mis on Eestis ümberehitamisel sõidukõlbulisteks.

P. 2-e muudatus on täpsustavat laadi, sest § 4-s uues redaktsioonis kõneldakse täiesti sõidukõlbmatust laevast, mida ei saa kinnistada.

§. 1-e uus sõnastus toob kaasa suuremaid muudatusi. Omaniku soovil on siitpeale võimalik kinnistada resp. hüpoteekida "muid ujuvabinõusid", objekte, mida ei näe ette § 106. § 106-e laeva mõiste ei ole enam aluseks hüpoteegitava laeva mõistele.

1. oktoobri muudatus viib hädaohtu seaduses esineva terminoloogia. Väljaarvatud seaduse nimi, kus domineerib lühisuse nõue, tarvitati seaduse algkujus igal pool sõna duste põhjal, eriti veel ehitusjärgus.

"laev" § 106-e mõttes, nagu seda ka nendib see § ise¹¹⁾. Kus normid kehtisid ka ujuvabinõude kohta¹²⁾, seal nimetati seda sõnaselgelt. § 2 p.1 uue redaktsiooni tagajärjel tuleb aga suuremas osas seaduse eeskirjadest mõista sõna "laev" all "laev ja muu ujuvabinõu". § 106, kui laeva mõiste määraja "selle seaduse mõttes", on sisuliselt kehtetuks muutunud. Tema kõrval esineb seaduses laiem laeva mõiste, mis sisaldab eneses laeva § 106 mõttes ja ujuvabinõud, nagu süvendajat, maamejat, dokki jne, mahuga vähemalt viis tonni.

"Laev laiemas mõttes" on hüpoteegitava laeva mõiste aluseks.

Kokkuvõttes märgitseksime, et Eesti kehtivas õiguses on võimalik kinnistada resp. hüpoteekida sõidukõlblikku, ümberehitusel olevat ajutiselt sõidukõlbmatut ja ehitusel olevat "laeva laiemas mõttes", s.t. auru-, mootor- ja purjelaeva, praami, lotja ning muid ujuvabinõusid, nagu süvendajat, maamejat, ujuvat rammi, kraanat ja dokki, mahuga vähemalt 5 bruto-registerttonni.

11) "Laevadeks loetakse selle seaduse mõttes ... "

12) LKRSe III osa: Kinnistamata laevade ja ujuvabinõude registreerimise kord.

Siinjuures tuleb silmas pidada, et LKRS-e eeskirjad ei ole § 105-e põhjal kohaldatavad sõjalaevadele ega säärasele riigilaevadele, mis on määratud ainult administratiivsete ülesannete täitmiseks.

L a e v a j u r i i d i l i n e l o o m u s

Oleks lootuseta püüda anda siinkohal puudulikkugi ülevaadet laeva juriidilise loomuse kohta esinenud lahkarvamistest. Seadusandlused, kohtupraktika ja õigusteadus on kord tunnustanud laeva vallasasjaks, kord kaldunud seda lugema kinnisasjade hulka. Isegi mõne aegjärgu kohta teatavas õigussüsteemis ei ole teadlased ühel arvamisel laeva juriidilist loomust määritledes. Keskaegse germaani õiguse uuema pantimisviisi (nn. jüngere Satzung) rakendamist laevadele tõlgendavad mõned teadlased¹⁾ laeva tunnustamisena kinnisasjaks. Teised²⁾ teevad aga vastupidise järelduse ja loevad sellise laeva pantimise üheks näiteks, et germaani uuemat pantimisviisi kasutati ka vallasvara suhtes.

Vaadeldes lähemalt seda probleemi paistab, et küsimus ei seisa tänapäeval enam laeva tunnustamises vallas- või kinnisasjaks. Aluseks võttes enamuses seadusandlustes väljendatud seisukohti³⁾, tuleb laev tunnustada vallasasjaks.

1) Stobbe, Heusler, Goldschmidt jt., MEYER 23

2) MEYER 23, 133 arvates oli "jüngere Satzung'i", s.t. pantimise ilma pandieseme üleandmiseta kreditori valdusesse, kasustamine vallasasja pantimisel tihti esinev nähe kesk-aegses germaani õiguses. Laevapandiõigus oli aga selle uuema vallasvara pantimisviisi üks eri- ja alaliik.

3) Prantsuse CCo art. 190 ütleb sõnaselgelt: Laevad ja teised merehitised on vallasasjad. CC art 531 loeb vallas-

Arvestades aga laeva loomulikke omadusi ja üldhuvidest põhjustatud eriseisundit juriidiliseski suhtes, ei saa seda lihtsalt samavääristada teiste vallaseseemetega.

Vallasasjade suhtes kehtivaid eeskirju õigustab A. Paunesco arvates nende loomus. "Kergesti määritlevad liigi järele, nende samasust on üldiselt võimata tõestada üksik-eseme kohta. Üldiselt, iga üksik vallasese kaob liigi anonüümsusse, nii et on võimata jälgida tema liiklemist majanduslikus käibes. Selles olukorras on kergelt arusaadav, et heauskne valdus loob omand^{ta}õiguse tiitli vallasasjadele ... Samadel põhjustel ei ole võimalik ühtegi teist pandiõigust püstitada vallasesele, kui valduse üleandmisele viivat käsipanti"⁴⁾.

Laeva seisund on oluliselt erinev tavalisest vallasasjast. Laeva nimi, kodusadam ja riikkondsus võimaldavad laeva küllaldaselt individualiseerida. Samasuse tõestamisvõimaluste tõttu on saadud rahuldada laevanduse erinõudeid, luues laevadele vallasasjade režiimist mõnes suhtes hulk laeva. See on täiesti arusaadav, sest CC art 528 põhjal on vallasasjale oluline võime ... "se transporter d'un lieu à un autre"... . BES § 530 põhjal loetakse vallasasjaks sellised, mida nende välis olemust rikkumata võib viia ühest kohast teise. Õige selgelt avaldab BES seisukoht § 571 ja selle osa pealkirja seose tõttu. Sõnaselgelt loeb laeva vallasasjaks Vene seaduste kogu X kõite 1 jagu, § 401.

4) PAUNESCO 6 ei räägi vallasasjade suhteliselt väikesest kogust ja väärtusest.

tes põhiliselt erineva ja sel määral kinnisasjade režiimile läheneva korra.

Seega ei seisa käesajal küsimuse raskuspunkt mitte enam laeva vallas- või kinnisasjaks tunnustamises, vaid selles, kui suurel määral ja millistes suhetes laevale on rakendatud kinnisasjale kehtivale eeskirjadele sarnanevad sätteid.

Prantsuse õiguses⁵⁾ sarnastatakse laeva kinnisvarale kolmes suhtes:

1. laeva eesõigustatud kreditoridel on täielik "droit de suite", s.t. põhimõte "Hand muss Hand wahren" ei kaitse heauskset omandajat kreditoride vastu (CCo 190);
2. valdus ei legitimeeri omandiõigust; omandaja usk valdava võõrandaja omandiõigusesse pole seega kaitstud;
3. laeva on võimalik hüpoteekida.

Inglise õiguses "ship does not pass by delivery, nor does the possession of it prove the title to it"⁶⁾. Laeva on võimalik koormata "mortgage'iga".

Eesti õiguses tekkivad asjaõigused kinnistatud laevale nende kandmisega laevakinnistusregistrisse ja lõpevad nende kustutamisega sealt⁷⁾. Kinnistatud laevale ei saa

5) WÜSTENDORFER 207, m.8, PAUNESCO 12

6) CONSTANT 1

7) LKRS §§ 19, 22

seepärast rakendada ka BES-es vallasasjadele kehtivat põhimõtet "Hand wahre Hand". Kinnistatud laeva võib pantida ilma valduse üleandmata kinnisvara pantimise eeskirjade kohaselt LKRS-e muudatuste ja täienditega⁸⁾.

Eeltoodud näidete varal on äärmne, et üheks alaks, kus laevale kehtib kinnisasjadele sarnane režiim, on laevapandiõigus.

Mis puutub aga küsimusse laeva juriidilisest loomusest, siis on laev käesaja õigustes kahtlemata vallasasi. Arvukate erinevuste tõttu tavalisest vallasasjast võib seda aga õigustatult nimetada vallasasjaks sui generis⁹⁾.

8) LKRS § 30

9) PIIP I 311, FAUNESCO 31 tsiteerib samasisulist väljendust Leone Bolaffio ja Cesare Vivante poolt kommenteeritud Itaalia kaubanduskoodeksi väljaandest.

II. LAEVAPANDIÕIGUS

Pandiõiguse vormid

Käesolevas ülevaates võtame omale aluseks pandiõiguse aktsessoorse asjaõigusena, mis taotleb peakohustuse kindlustamist pandieseme müügi teel võla mitteõigeaegsel tasumisel¹⁾. Kahtlemata ei rahulda see roomaõiguslik pandiõiguse definitsioon tänapäeval selliste pandiõiguse institutide vaatlemisel, kus side peakohustusega on lõdvenenud või isegi katkenud. Laevapandiõiguses meil ei tule aga peaaegu tegemist teha abstraktse pandiõigusega, seepärast võib pidada küllaldaseks ülaltoodud määratluse.

Pandiõiguse vormides võime teha vahet kolme põhitüübi vahel.

Omandipant on fidutsiaarne omandiõiguse ülekandmine kreditorile, viimase kohustusega pandiese tagasi anda võla tasumisel. Vanima Rooma pandiõiguse vormina ei tähendanud see tihtipeale valduse üleminekut fidutsiaarsele omanikule, vaid see jäi prekaariumina võlgnikule edasi.

1) DERNBURG 476 alates ja GRÜNTAL 11 alates on aluseks pandiõiguse kohta.

Valduspant tähendab pandieseme valduseks üleandmist kreditorile.

Hipoteek ehk valduseta pant tekib kokkuleppega, seaduse või kohtuotsuse põhjal ilma pandieseme üleandmiseta. Nii vallas- kui ka kinnisvarale rakendatav roomaõiguslik hipoteek ei olnud aga avalikkusele teatavakstehtav. Kuna salajased pandiõigused tegid reaalkreediidi väärtuse küsitavaks, siis ei ole roomaõiguslik ^{hipoteek} hiljem leidnud kasutamist täies ulatuses. Esijoones on hipoteegi kehtivust piiratud kinnisasjadele, mis võimaldavad tema sissekandmisega erilistesse raamatutesse vältida minevikus esinenud pahe-
sid.

L A E V A P A N D I Õ I G U S E V O R M I D
=====

Üldised pandiõiguse vormid on leidnud laevanduses kasutamist erineval määral, olenevalt nende sobivusest siin valitsevale olukorrale.

V a l d u s p a n t

ei oma merekrediidis ligilähedaltki seda tähtsust, mis temal on maismaal. Laev, nagu kinnisvaragi, on liig väärtuslik objekt, et võlgnik võiks tema valdusest ajutiseltki loobuda. Veel enam, laev on tavaliselt võlgniku tuluallikas ja - abinõu ning merekrediiti vajatakse peamiselt lae-

va korrastamiseks ja varustamiseks. Ei ole seepärast mõeldav krediidid hankimiseks kasustada pandivormi, mis võtab ära eseme valduse, millele saadav summa kavatseni kulutada ja mille abil loodeti teenida võla tasumiseks vajalik raha.

Minevikus on esinenud aegjärke, kus laev on tunnustatud tõealiseks vallasasjaks ka pandiõiguse suhtes ja kus seepärast on olnud võimatu seda hüpoteekida²⁾. Neil kordadel ei ole kasustatud kuigi suurel määral valduspanti, vaid laevandus on ikkagi püüdnud säilitada võlgnikule laeva valdust, tarvitades kõrvalteed omandipandi kaudu.

Käesajal tuleb valduspant küsimusse laevale, mis ei kuulu kinnistamisele.

O m a n d i p a n t i

on püütud mandririikides kasustada aegadel, kui seadused ei võimaldanud laeva hüpoteekimist. Võlgnikule laeva valduse säilitamiseks teostati fiktiivne ost-müük ühes järgneva üüri-rendilepinguga. Lisaks sõlmiti erilepe laeva tagasimüügi kohta võla tasumisel. Mõned prantsuse juristid on sellist tehingut võrrelnud Rooma fiducia'ga; teised asuvad aga seisukohal, et pandieseme võõrandamine

2) 8. oktoobri edikt 1666.a. tunnustas laevad vallasvaraks ja kaotas nende hüpoteekimise Prantsusmaal, GENTILE 29 - 30; Vene kohta vt. lk. 61

Rooma õiguses ei olnud fiktiivne, vaid reaalne ja et fidutsiaaril oli asjaoline omandiõigus³⁾.

Fiktiivne ost-müük on seotud paljude puudustega, mis teevad tema tarvitamise raskeks. Küsitav on isegi tehingu kehtivus, kuna selle sihiks on mööda hiilida sea-duse eeskirjadest. Frantsuse kohtud nõudsid dissimuleeritud tehingu kehtivuseks, et vallasasja (laeva) valdus oleks üleläänud kreditorile⁴⁾. Vene Senat on seletanud, et laeva pantimine valduse üleandmiseta on kehtiv ainult poode vahel, ega anna sellisele kreditorile mingit eesõigustatud nõuet isiklikkude kreditoride ees, väljaarvatud, kui viimased teadsid või võisid teada eelnevast tehingust⁵⁾.

Inglise õiguses tunti 1854. MSA-ini ainult omandipandi sissekandmist registrisse. Fidutsinaarse võõrandamisega kanti omandiõigus üle kreditorile. Tänapäeva Inglise õiguses on 1854 ja 1894.a. MSA põhjal üldjuhul omandiõiguse üleminek lükatud edasi maksutähtpäevani.

V a l d u s e t a p a n t

vastab kõige rohkem laevanduse nõuetele ja on seetõttu

3) GENTILE 16

4) GENTILE 17,21

5) Vene Senati kassatsiooni departemangu otsus 1892 nr.891 1878 nr. 117.

sel alal valitsevaks pandivormiks. Siinkohal võtame vaatlusele ainult seadusjärgse ja leppelise valduseta pandiõiguse, sest tekkimine kohtuõtsuse jõul omab nendega võrreldes kaugelt vähema tähtsuse.

Seadusjärgseid valduseta pandiõigusi tunnevad seadusandlused nimetuse all "eesõigustatud merevõlad", "privileges maritimes", "maritime liens", "Schiffsgläubigerrechte". Oma koostiselt on eesõigustatud merevõlad üksikutes seadusandlustes äärmiselt erinevad. Samuti on täiesti lahkuminev nende rahuldamise järjekord eesõigustatud nõuete tabelis.

6)

G. Ripert jagab seadusandlused eesõigustatud merevõlgade suhtes kolme:

Prantsuse rühma, kuhu kuuluvad ladina riigid pääle alglo-saksi õigusest mõjustatud Belgia, iseloomustabl) eesõigustatud merevõlgade suur arv ja kiire aegumine; 2) eesõigustatud merevõlgade lepinguline päritolu, väheste eranditega kohtukulude jne. näol.

Inglise rühma moodustab Suur-Britannia ja USA. Eriliseks iseloomujooneks on siin: 1) eesõigustatud merevõlgade väike arv ja lepingulise iseloomu peaaegu täieline puudumine; 2) eesõigustatud merevõla tekkimine laevade kokkupõrke

tagajärjel, mis täiesti võõras Prantsuse õigusele; 3) erinevatel põhjustel tekkinud eesõigustatud merevõlgade samaväärsus.

Saksa rühm, hõlmates ka Skandinaavia riike, läheneb eesõigustatud merevõlgade iseloomult Prantsuse õigusele, sisaldab aga erinevalt privileegi laevade kokkupõrkest. Saksa õiguse tähelepandavaks erisuseks on vastutuse piiramine merevarale.

Eesõigustatud merevõlad on laevahüpoteegile konkureeriv instituut. Mida suurem on selliste eesõigustatud merevõlgade arv, mis eesõigustatud nõuetena on eelistatud laevahüpoteegile, seda väiksem on hüpoteegiga kindlustatud kreditori julgeolek. Eesõigustatud merevõlad on vaiklikud, salajased pandiõigused, mille eelnevast olemasolust kreditoril ei või olla aimugi ja mille seadusjärgne tekkimine pärast hüpoteekimist võib selle kindlustuse tagantjärele muuta praktiliselt väärtusetuks.

Laevahüpoteegile suurema kindluse andmiseks ja seadusandluste äärmise erinevuse tõttu tekkinud talumata olukorra kaotamiseks on rahvusvahelised konverentsid teinud korduvaid katseid jõuda eesõigustatud merevõlgade suhtes ühtlustatud seisukohtadele, vähendades sealjuures nende arvu. Rahvusvahelist ühtlustamistööd ja selle tulemusi vaatleme

lähemalt eriosas.

Siinkohal peab veel märgitsema, et on kaheldav ühe ees-
õigustatud merevõla, bodmerei, seadusjärgne iseloom ⁷⁾.

Leppeline valduseta pandiõigus. Eelnevas nägime, et avalikkuse puudus valduseta pandiõiguste - hüpoteekide suhtes mõjus halvavalt reaalkrediidile ja viis nende tarvitamise kitsenduseni kinnisvaradele, kuna viimaste loomulikkude omaduste tõttu oli võimalik välja arendada hüpoteekide küllaldast avalikkust garanteerivat korda.

Laeva eriliste omaduste tõttu on tema suhtes suurel määral võimalik rakendada kinnisvaradele kehtivaid eeskirju. Laeva "sünni, ülekande ja surma" ⁸⁾ registrilise kindlaksmääratuse tõttu saabunud kerge samasuse tõestamine võimaldab laevale püstitada "Droit de préférence'i" ja "Droit de suite'iga" varustatud pandiõigust ilma valdust üleandmata. Laeva "sünni, ülekande ja surma" registri olemasolu võimaldab aga selle kõrvale asetada teine, hüpoteekide avalikkust taotlev register.

Sel teel oleks saavunud avalik valduseta pandiõigus - laevahüpoteek tänapäeva mõttes. Selline hüpoteek omandab keh-

7) WUSTENDÖRFERi 353 arvates bodmerei tekib leppelise pandiõigusena ja on ka oma ulatuses teataval määral leppeliselt piiratud; samal seisukohal CONSTANT 86 - 87 ja PIIP313

8) Leone Bolaffi o ja Cesare Vivante PAUNESCO 31 poolt tsiteeritud Itaalia kaubanduskoodeksi kommentaaridega väljaandes.

tivuse või vähemalt saavutab jõu kolmandate isikute suhtes sissekandega registrisse. Seetõttu ei ole niisugune kord hästi rakendatav kohtulikkudele, veel vähem aga seadusjärg-^tsele pandiõigustele ja paljud seadusandlused asuvad ühel seisukohal Prantsuse 1885.a. seaduse art. 1-ga, mis ütleb: "Les navires ... ne peuvent être hypothéqués que par la convention des parties".

II O S A

LAEVAHÜPOTEEK

KÄESAJA ÕIGUSTES

Kuna vallashüpoteek on suuremas ulatuses tundmata tänapäeval Euroopas kehtivate seadusandlustele, siis kujutab eneses laevahüpoteek väljapaistvat erandit üldisest korrast. Laevahüpoteegi levik Euroopas on toimunud peamiselt viimase 60 - 70 aasta jooksul ja tema väljatöötamisel on olnud eeskujuks nende väheste riikide seadused, mis juba tundsid laevahüpoteegi instituuti. Mõõduandvat osa on siin loomulikult mänginud suuremad mereriigid, kus laevahüpoteegi instituut laevanduse vajaduste tõttu varakult omale on saanud eluõigused. Inglismaal kehtib "mortgage of ship" moodsa hüpoteegiõiguse mõttes ¹⁾ 1854.aastast peale, Saksamaal loodi laevahüpoteek 1861.a. seadusega, Prantsusmaa jäi Inglismaast 20 aastat maha.

Laevahüpoteegi kohta rekendati igal pool kinnishüpoteegile kehtivat õigust vähemate või suuremate muudatustega. Kinnishüpoteegi suhtes kehtivad äärmiselt erinevad süsteemid on seetõttu toonud kaasa ulatuselt sama suure

1) Enne 1854.a. oli "mortgage" puhtakujuline omandipant.

lahkumineku ka laevahüpoteegiõiguses.

Suuremate mereriikide õigustega on liitunud aga teised seadusandlused. Kaheldav on, kas selles mõttes võiks Pannesco eeskujul kõnelda eeskätt lahkuminekust angli-
2)
saksi ja mandri õiguste vahel .

2) PAUNESCO 146; Anglo-Saksi rühm koosneks Inglismaast ja USAst. Mandri rühm aga sisaldaks põhiliselt erinevaid süsteeme, mis jaguneksid romaani ja germaani alarühma. Esi-
messe võiks lugeda riigid, mis RIFERTi 26,27 arvates on jäljendanud Prantsuse seadusandlust: end. Austria, Belgia, Portugal, Argentiina, Hispaania, Taani, Nõrra, Rootsi jne. Omapäraselt oli Itaalia 1882.a. "pegno navale" konstrueeritud fiktiivse käsipandi kujul, kus laevnik käsipandipidaja asendajana teostab valvust, WÜSTENDÖRFER 242 m.9.

I. "L' HYPOTHEQUE MARITIME"

PRANTSUSE ÕIGUSES

Roomaõigusliku vallashüpooteegi kaotas kirjutatud Prantsuse õigusest 1666.a. oktoobri edikt, püstitades reegli "meubles n'ont pas de suite par hypothèque". Selle eeskirja rakendamine laevadele tegi edaspidi laeva kindlustusel krediidi saamise võimalikuks vaid käsipandi kujul. Kuna see viis ei olnud vastuvõetav, püüti kasustada ka seaduse poolt ettenägemata omandipanti. Osalt kergendas olukorda ka eriti suur arv eesõigustatud merevõlgu.

Laevanduse arenguga muutus olukord 19. sajandi teisel poolel talumatuks, merekrediidi vajadused tegid paratamatuks laevahüpooteegi uuestielustamise.

1874.a. 10. detsembri seadus merehüpooteegi kohta ei andnud soovitud tulemusi ja muudeti 1885.a. 10. juuni seadusega. Järjekordseid muudatusi ja täiendeid on toonud 1886.a. dekreet ning seadused 1907., 1913., 1914., 1926. ja 1928.aastast.

L a e v a h ü p o t e e g i i s e l o o m

Laevahüpoteek Prantsuse õiguses on aktsessoorne asjaõigus, mis varustatud "droit de préférence'i" ja "droit de suite'iga".

Laevahüpoteek on ainult leppeline. Ei tunta kohtulikku ega seadusjärgset hüpoteeki laevale.

Hüpoteegiõigus on jagamatu selles mõttes, et iga pandiese terves ulatuses vastutab iga võlaosa eest ja vastupidi.

Laevahüpoteek tekitab vastava kokkuleppega, kuid omandab kolmandate isikute suhtes kehtivuse alles sissekandega registrisse.

L a e v a h ü p o t e e g i t e k k i m i s e

t i n g i m u s e d

H ü p o t e e g i t a v l a e v

Merelaev. 1874.a. ja 1885.a. seadused korraldasid laevahüpoteegi vaid merelaevale, sisevetelaevade kohta kehtib sarnane normistikuga 1917.a. seadus. Laevahüpoteegi seisukohalt on vahetegemine mere- ja sisevetelaevade vahel võrdlemisi kerge, kuna nemad on registreeritud erinevates asutistes. Teatav raskus võib esineda vaid ehitatava laeva

1)
suhtes .

Tonnaaz. 1885.a. seadus võimaldab hüpoteekida laevu 20 br.-reg. tonnist alates. 1913.a. seadus teeb teatava erandi, võimaldades ehitaja kasuks hüpoteekida purje- ja aurulaevu 5 br.-reg. tonnist alates ja teistliiki masinate jõul liikuvaid laevu 3 br.-reg. tonnist alates.

I s i k u d

Omanik. Hüpoteekida võib laeva võõrandamisvõimeline isik, kellel on laevale omandiõigus. Omandiõigus laevale püsib kolmandate isikute suhtes kustutamiseni registrist. Võimalik on hüpoteekida ka kasustuszaldust laevale selle tulaari poolt.

Kaasomanik. 1874.a. seadus võimaldas igale kaasomanikule tema mõttelise osa iseseisva hüpoteekimise. Kuna selle tagajärjel tihti laev oli koormatud kaasomanikkude erihvides tehtud võlgadega, ei olnud enam võimalik ühistes hvides, s.t. laeva vajaduste jaoks, reaalkrediiti saada. 1885.a. seadus nõuab seepärast kaasomanikule enamuse luba mõttelise osa pantimisel.

Erivolinik. Omanik võib volitada kolmandat isikut laeva hüpoteekima. Mida 1885.a. seaduse art. 3 mõtleb erivo-

1) Lähemalt lk. 11

lituse all, on vaieldav. Ripert'i²⁾ arvates võib volitus olla koduses kirjalikus vormis ja temas ei pruugi ette näha hüpoteegi tingimusi. Gentile³⁾, Lyon-Caen ja Renault nõuavad volituses hüpoteegi tingimuste lähemat määratlust.

1874.a. loodud "l'hypothèque eventuelle" võimaldas reisil olevat laeva hüpoteekida. Enne laeva lahkumist deklareeris omanik telliametis kapteni poolt hüpoteegi kindlustusel laenatava summa ülemmäära. See teadaanne kanti registrisse ja laeva liputunnistusele. Märkus hüpoteegist kanti välismaa sadamas liputunnistusele. Volitades kaptenit reisi kestel laeva koormama, kaotas omanik võimaluse selles uäatuses ise laeva hüpoteekida. Seepärast ei leidnud see instituut peaaegu üldse kasustamist ja jäeti 1885.a. seadusest välja.

H ü p o t e e g i l e p i n g

Vorm. Võrreldes kinnishüpoteegiga on laevahüpoteegi suhtes kehtivad liintsustatud eeskirjad. Seadus rahuldub koduse kirjaliku ürikuga kahes eksemplaris.

Käskpaber. Laevahüpoteegi akti võib sõnastada käskpaberina ja vastava pealkirjaga teostada hüpoteegiõiguse edasiandmist.

Nimeta paber. Kuigi seadus otseselt ette ei näe hüpoteegi-

2) RIPERT 38

3) GENTILE 85

lepingut "papier au porteur" vormis, on see võimalus tun-
4)
nustatud kohtupraktika poolt . Kolmandad laeva omandajad
ja huvitatud isikud ei tea küll tõelise hüpoteekaar-kreedi-
tori nime, saadavad aga vajaduse korral vastavad teada-
anded registreeritud kreditorile.

H ü p o t e k a a r n e a v a l i k k u s

=====

Laevahüpoteegi avalikkuse korraldamisel on tihedalt
jälgitud kinnishüpoteegi eeskuju. Selles suhtes on 1885.a.
seadus kinnishüpoteegile lähemal kui 1874.a. seadus.
A s u t i s e d j a r e g i s t r i d .
Tolliamet - "Recette des Douanes". Pärast vaidlusi pandi
hüpoteekaartalituste toimetamine tolliameti juhatajale,
ametisikule, kelle seniste ülesannete hulka kuulus ka oman-
diõiguse ülekande korraldamine laevale.

Hüpoteekaartalituste suhtes on pädev laeva immatriku-
latsiooni koha tolliamet. Kodusadama muutmisel saadetakse
sissekanded uue kodusadama tolliametisse.

Hüpoteekaarregister. Tolliametis peetakse eraldi laeva-
registrist hüpoteekaarregistrit. Kuna kehtivas õiguses vas-
tandina 1874.a. seadusele laevahüpoteeki ei märgita lipu-

4) RIPERT 41 - 42 kõneleb sellest kindlakujuliselt, DANJON
611 nimetab seda võimalust kahtlevalt.

tunnistusele, siis on sissekanne hüpotekaarregistrisse avalikkuse ainus väljendusvorm. Hüpotekaarregister on avalik, s.t. temast on võimalik saada väljakirjutisi või tõendeid sissekannete puudumise kohta.

S i s s e k a n d e d

Sissekande vormid ja toimetus. Sissekande taotleja peab esitama tolliameti juhatajale 1) koduselt sõlmitud hüpoteegilepingu või ära kirja notariaalsest dokumendist; 2) taotleja poolt allakirjutatud teadaande kahes eksemplaris lepinglaste nimede, lepingu sõlmimisaja, võlasumma, protsentide, makсутähtpäeva, laeva nime ja tunnuste ning tolliameti asukohas taotleja poolt valitud domitsiili kohta.

Tolliameti juhataja kannab teadaande sisu registrisse ja teeb sellekohase märkuse taotlejale tagasiantavale teadaande eksemplarile. Taotlejale antakse samuti tagasi hüpoteegilepingu ära kiri. Sissekande kulud tulevad tasuda võlgnikul. Ei ole määritletud, millise aja jooksul tuleb taotleda sõlmitud hüpoteegilepingu sissekandmist registrisse.

Kustutused sissekandeis. 1885.a. seadus nõuab sissekande kustutamiseks õigustatu notariaalset nõustumist, kuigi hüpoteegi sissekandmiseks oli küllaldane kodune leping. Seda võib seletada eksliku kustutamise ränkade tagajärgedega.

Kustutamisest tehakse vastav märge sissekande e kõrvale ja kodusele hüpoteegilepingule või notariaalse

dpkumendi ärakirjale.

S i s s e k a n d e t o i m e

Sissekanne kindlustab hüpoteegile vanuse registrisse kandmise päevast arvates. Sama päeva sissekanded loetakse ühevanusteks. Sissekanne säilitab laevahüpoteegi vanuse lo

5)

aasta jooksul

Sissekanne kindlustab kapitalivõla vanuse kahe ja jooksva aasta protsentidele.

L a e v a h ü p o t e e g i u l a t u s

=====

Päraldised. "Laevahüpoteek ... ulatub, vastupidise leppe puudumisel, laeva kerele, taglasile, aparaatidele, masinatele ja teistele päraldistele" ⁶⁾. Päraldiste hulka ei arvata laeva veoraha, kuna hüpoteek ei anna kreditorile pandieseme kasustust.

Kahjutasu. Laeva päraldiseks loetakse 1889.a. seadust ⁷⁾ tõlgendades kahjutasu laeva avariist .

Kinnitussumma. 1874.a. seaduse alusel ulatus laevahukkumise või sõidukõlbmatuks muutmise korral laevahüpoteeki kinnitussummale. Seejuures polnud vaja hüpoteegi-kreditori sellekohast teadaannet kinnitusseltsile, sest viimane

5) 1874.a. seaduses kestis sissekande säilitav jõud ainult 3 aastat.

6) 1885.a. seaduse art. 4; laevahüpoteegi ulatust võib kitsendada hüpoteegilepingus; päraldised iseseisvalt ei saa loomulikult olla hüpoteegiesemeks, sest Prantsuse õigus ei tunne üldist vallashüpoteeki.

oli kohustatud selgitama enne kinnistussumma väljamaksmist laeval lasuvad registreeritud hüpoteegid.

Kinnitusseltside äge vastuseis tühistas tegelikult selle eeskirja kehtivuse ja see jäeti välja 1885.a. seadusest

1889.a. seadust kinnishüpoteegi kohta on tõlgendatud ka laevahüpoteegi ulatuse laiendamise mõttes kinnistussummale. Seda mitte ainult suurimate õnnetuste puhul, nagu 1874.a. seaduses, vaid isegi lihtavarii korral. Hüpoteekaarkreeditori peab enese huvides teatama kinnitusseltsile oma õiguse olemasolust.

L a e v a h ü p o t e e g i t o i m e
=====

H ü p o t e e g i õ i g u s e s ä i l l i t a m i n e

Kuigi põhimõttelikult hüpoteekaarkreeditor ei saa takistada ega piirata laevaomanikku selle käsustamises ja kasustamises, on temal võimalik astuda samme tegevuse ja tehingute vastu, mis ohustavad tema õigusi. Hüpoteekaarkreeditor võib nõuda võla tasumist, kui laev saadetakse pikaajasele ja ohtlikule teekonnale. Eriti kahtlaseks muutus kreditoride olukord laeva müügi korral välismaalasele. 1885.a. seadus

7) 1889.a. seaduse tõlgendamist selles mõttes peab RIPERT 45 - 46 vastandina DANJONile 618 teatavate raskustega seotuks, kuigi ta ise seda õigeks peab.

8) RIPERT 48 - 52; DANJON 618. Vastupidiselt PAUNESCO 28

keelab seetõttu hüpoteekidega koormatud laeva vabatahtliku müügi välismaalasele, varustades eeskirja tsiviil-, kriminaal- ja administratiivõigusliku sanktsiooniga.

"D r o i t d e p r é f é r e n c e".

Laevahüpoteekidega kindlustatud nõuded rahuldatakse pärast eesõigustatud merevõlgu ja enne tavalisi nõudeid. Kinnis- hüpoteegiõigusele sarnanev kord annab mereõiguses täiesti erineva tulemuse eesõigustatud merevõlgade suure arvu tõttu.

Prantsuse õiguses esinevad järgmised eesõigustatud mere-
9)
võlad:

1. kohtukulud, mis tekkinud laeva müümisel ja tema hinna jagamisel;
2. tonnaaži- või sadamamaksud ja teised avalikud kulud ja maksud; lootsi- ja subsiiritasud;
3. laeva valvamistasud sadamasse jõudmisest kuni müügi- ni;
4. laevajuhi ja laevapere palk viimase reisi eest;
5. bodmereivõlg viimasest reisist;
6. võlgujäänud osa laeva ostuhinnast, laeva parandus- kulud;
7. kinnituspreemia viimase reisi eest;
8. konossementidel põhjenevad võlad.

Hüpoteekaarkreeditoride nõuded rahuldatakse vanuse järjekor-
10)
ras, eelistades vanemat uuemale.

9) Loetelu ei ole täppis, taotleb ainult üldpilti.

10) Vanuse määritlemise kohta vt. lk. 35.

"D r o i t e d e s u i t e"

Registreeritud laevahüpoteegid järgivad laeva ka selle üle-
mõnekul kolmanda isiku omandisse. Kuna mereõigus järgimis-
õiguse toimest ega teotsemisviisidest palju ei kõnele, siis
rakendatakse siin tsiviilõiguse eeskirju võimaluse piiri-
des. Oma õiguse teostamiseks peab hüpoteekaarkreeditor esi-
tama nõude kolmandale omandajale tasuda hüpoteegivõlg või
loobuda laevast. Omandaja selle peale kas: 1) tasub võla;
2) loobub laevast; 3) ei tasu võlga ja läheb laeva seetõttu
sundmüügile; või 4) teostab laeva vabastamise hüpoteekidest
erilise toiminguga "purge des hypothèques" abil.

L a e v a h ü p o t e e g i l õ p p e m i n e

Laevahüpoteek võib lõppeda täielikult nii "droit de préfé-
rende'i" kui ka "droit de suite'i" suhtes, või kaotada jõu
ainult "droit de suite'i" mõttes.

Hüpoteegiõiguse täieline lõppemine. Laevahüpoteek kus-
tub täielikult: 1) võlavahekorra lõppemisel; 2) kreditori
loobumisega; 3) laeva kolmanda isiku poolt igamuse teel
omandamise korral; 4) kinnitamata laeva täielikul hävinemi-
sel.

"Droit de suite'i" kustumine toimub 1885.a. seaduse
järel laeva kohtuliku müügi korral.

II. "M O R T G A G E O F S H I P"

=====

I N G L I S E Õ I G U S E S

=====

Võrreldes teiste seadusandlustega on Inglise õiguses esinev "mortgage of ship" täiesti omapärane pandiõiguse vorm, mille juriidilise loomuse määritlemisel lähevad lahku saksa ja prantsuse autorid ingllastest.

1)
Kontinentaalse teaduse vaated . Algupäraselt, enne 1854.a. MSAi "mortgage" seisis laeva omandiõiguse viibimatus, kuigi fidutsiaarses üleandmises kreditorile, resoluutiivse tingimusega, mis jõustus võla tasumisel. Hiljem on õigusteaduse mõjul sellest omandipandist välja arenenud valduseta pandiõigus "jura in re aliena" mõttes. 1894.a. MSA-is hüpoteekaarkreeditor - "mortgagee" omab laevale kindlustatava asjaõiguse, kuna aga Inglise õigus ei tunne "lex commissoria" keeldu, siis vaatleb Paunesco²⁾ ka tingimusliku õigusena laeva omandile. Sest kui võlga ei tasuta tähtpäeval või kui võlgnik ei täida teatavaid lepingu tingimusi, siis võtab hüpoteekaarkreeditor laeva oma valdusse ja muutub laeva omanikuks. Seega on areng omandiõigusest "lex commissoria-ga" varustatud valduseta pandiõiguseks moimunud omandiõiguse

1) RIPERT 28; WÜSTENDÖRFER 242 m.9 jt.

2) PAUNESCO 28

ülekanne edasilükkamisega üldjuhul maksutähtpäevani.

Constant'i seisukoht. Vastupidiselt eelnevas toodud konstruktsioonile vaatleb Constant "mortgage'i" Inglise kehtivas õiguses ikkagi suurel määral omandipandina. "The effect of a legal mortgage is to pass the mortgagor's interest in the mortgaged property to the mortgagee" ³⁾ ... "If the owner of a ship mortgages her by means of a legal mortgage, he thereby conveys the legal property in her to the mortgagee. All that remains to the mortgagor is the equitable right to redeem the mortgage" ⁴⁾ ... Sellist seisukohta kinnitavad ka mõningad järeldused, näit. arusaamine, et omanik - "mortgagor" saab püstitada laevale ainult ühte "legal mortgage'i", sest koormates laeva teise "mortgage'iga" see teine omab ainult "an equitable interest'i", kuna omanik oli juba esimese hüpoteegi loomisel kaotanud seadusliku omandiõiguse ja oli ainult veel "an equitable owner" ⁵⁾ .

Teisest küljest peab arvestama aga, et valdus jääb üldjuhul maksutähtpäevani "mortgago-r'ile", kusjuures peamiselt kitsendatakse tema käsustamis-, mitte aga kasustamisõigust. Pealegi ütleb 1894.a. MSA-i s. 34 sõnaselgelt:

3) CONSTANT 22

4) CONSTANT 46

5) CONSTANT 46 - 47

"Except as far as may be necessary for making a mortgaged ship or share available as a security for the mortgage debt, the mortgagee shall not by reason of the mortgage be deemed the owner of the ship or share, nor shall the mortgager be deemed to have ceased to be owner thereof".

Kokkuvõttes paistab, et peaaegu täiesti võimata on Inglise õiguse instituute paigutada täielikult kontinentaalse õiguseteaduse mõistete alla. Kahtlemata pole aga tänapäeva inglise "mortgage of ship" omandipant selle sõna tõelises mõttes, vaid valduseta pandiõigus mõningate omandipandist säilunud iseloomujoontega.

"Legal" ja "equitable mortgage" "Mortgage'i" juriidilise loomuse selgitamisel tuli meil tegemist teha "legal" ja "equitable interest'i" näol kahe Inglise õigusele erilise mõistega. Peatume nende juures lühidalt.

"Legal interest'i" saab omandada ainult isikult, kes seda omab ja ainult sekkeks ettenähtud korras. Laevahüpoteegile rakendatult tähendab see esiteks, et "legal mortgage'iks" peab panditaja olema "legal owner", MSA-i mõttes selle seaduse eeskirjade kohaselt laeva omanikuna registreeritud isik⁶⁾. Teiseks peab laeva koormamine toimuma

6) CONSTANT 46

MSA-i poolt ettenähtud korras. Kui üks neist nõuetest pole täidetud, siis on tegemist ainult "equitable interest'iga" vastavale õigusele. Eelöeldu põhjal ei ole laevahüpoteek "legaalne" kui:

1. panditaja on registreeritud Inglise laeva registreerimata omanik,
2. Inglise laeva registreeritud omaniku poolt loodud "mortgage" on registreerimata,
3. enne seda laev juba on koormatud legaalse "mortgage'iga"

Eriseisundis on MSA-i põhjal registrimisele mittekuuluvad, kuid omaniku soovil registreeritavad laevad ⁷⁾, mis tegelikult registreeritud. Selliste laevade "seaduslikuks" hüpoteekimiseks ei ole vaja järgida MSA-i eeskirju.

"Legal" ja "equitable mortgage'i" vahe avaldub nende erinevas jõus. Inglise õiguse üldisi põhimõtteid selles suhtes võib koondada kahte reeglisse:

1. hüpotekaarkreeditor, kes omandab "legaalse" õiguse, teadmata kolmanda isiku eelnevast õigusest samale asjale on eelistatud selle kolmanda suhtes;
2. "equitable" õiguste vahel otsustab nende vanus.

MSA täiendab neid omaltpoolt kahe järgnevaga:

1. registreeritud "mortgage'i" vanuse määrab tema registreerimine;
2. registreeritud "mortgage'i" eelistatakse registreerimatale isegi siis, kui registreeritud hüpotekaarkreeditor enne tehingu sõlmimist teadis eelnevast registreerimata "mortgage'ist".

T e k k i m i n e j a u l a t u s

MSA näeb ette seatud vormis "mortgage'i" sissekandmise laeva registrisadamas peetavasse avalikku registrisse, ühes kuupäeva ja kellaaega sisaldava märkusega sellest "mortgage'i" aktile.

8)
Vastandina 1854.a. MSA-ile ei too "mortgage'i" registreerimata jätmine tänapäeval kaasa selle tähisust, vaid annab sellele ikkagi eelisõiguse tavaliste hirograafiliste võlgade suhtes.

Laeva võib hüpoteekida ka reisi kestel välismaal omaniku soovil kodusadama registraatori poolt väljaantud "certificate of mortgage'i" abil, milles on pääle voliniku määramise tähendatud ka volituse kestvus ja võlasumma ülemmäär. "Certificate of mortgage'i" kandmisega hüpotekaarregistrisse säilitatakse selle põhjal tehtavatele "mortgage'idele" sissekandepäeva vanus. Tsertifikaadi alusel püstitavatest "mortgage'idest" tehakse vastavad pealkirjad tsertifikaadi pöördete kohalikkude Inglise konsulite poolt.

"Mortgage" ulatub laevale ja "upon her boats, guns, ammunition, small arms and appurtenances"⁹⁾. Laeva päraldiste

8) 1854.a. MSA tunnistas registreerimata "mortgage'i" tühi-seks; erinevale seisukohale asus juba 1864.a. Act.

9) "mortgage'i akti ettenähtud tekst, TEMPERLEY 386

alla ei kuulu prahiraha, kuna aga on lubatud lisalepped, mis ei ole "unfair and unconscionable", siis on see tihti-peale lisaleppe objektiks.

T o i m e

Kuigi "mortgage'iga" laeva "seaduslik" omanik kaotab selle tiitli, jääb tema laeva valdajaks edasi ja säilitab selle kasustamisega seosesolevad õigused ja kohustused. "Mortgagee" on seetõttu vaba vastutusest laeva kasustamise ja korrashoiu kulude eest. Niikaua kui tema tegevus ei ole vastolus "mortgage'i" iseloomuga ja ei ohusta hüpotekaarkreeditori õigust, võib panditaja astuda kõikidesse lepingulistesse suhetesse, mis võimaldavad temale paremini ja kasulikumalt eksploateerida laeva.

Niipea kui aga "mortgagor" eksib otseselt lepingu tingimuste vastu või ohustab oma tegevusega kaudselt "mortgagee" kindlustust, võib viimane võtta laeva oma valdusse. Praktiliselt on muidugi kohtu arusaamistest sõltuv, millist tegevust lugeda kreditorile kahjulikuks. Kohtupretsentsentidest selgub, et panditaja sattumine maksuraskustesse, laevale eriti pikaajalise prahingu sõlmimine, laeva saatmine eriti ohtlikule teekonnale (sõjapiirkond) loetakse küllaldaseks valdusse võtmise põhjuseks ¹⁰⁾.

Kuna laeva oma valdusesse võtmisega "mortgagee" omandab sellele täielikult dominiumi, siis arusaadavalt langevad sellest päevast tema kanda laeva kasustamisega seoses olevad kulud ja samast ajast peale käitub tema kapteniga omanikuna. "Mortgagor'i" poolt laevale sõlmitud lepingud, niivõrd kui need ei ole olnud valdusse võtmise põhjuseks, seovad "mortgagee'd" selle järglasena. Õigus laeva tasumata prahirahadele kuulub ainult siis "mortgagee'le" kui laev on vastava reisi murdosaski olnud juba tema valduses. Valdussevõetud laeva ei tohi "mortgagee" eksploateerida spekulatiivsel-seikleval viisil, vastasel korral on tema vastutav tekkinud kahjude eest.

Laeva oma valdusse võtnud "mortgagee" on õigustatud taotlema sellele kontulikku "impetratio dominii'd" või müüki.

E e s õ i g u s t a t u d m e r e v õ l a d

Eesõigustatud merevõlgade iseloomu Inglise õiguses oleme

käsitanud eelnevas ¹¹⁾. Siinkohal toome lühidalt nende loe-

telu:

1. bodmereivõlad;
2. kahjutasu kokkupõrgetest;
3. päästetasu;
4. elupäästetasu;
5. meremeeste palgad;
6. kapteni palk ja kapteni poolt laeva arvel väljapandu;

¹¹⁾ vt. lk. 22

7. tasu laevariisme vastuvõtjale.

Lõ p p e m i n e

"Mortgage'i" kustumise toob kaasa "mortgagee" rahuldamise võla tasumise, laeva müügi või laeva tema omandiks tunnustamise teel ¹²⁾. Vastupidise kokkuleppe puudumisel võib "mortgagee" laeva müüa vabatahtlikult - eraviisiliselt.

12) CONSTANT 63

III, O S A

L A E V A H Ü P O T E E G I

R A H V U S V A H E L I N E

Ü H T L U S T A M I N E

Laeva sagedased kokkupuuted erinevate õiguskordadega põhjustavad suuri raskusi rahvusvahelises eraõiguses. Eriti keerukas on olukord seadusjärgselt tekkivate eesõigustatud merevõlgade suhtes. Aga ka laevahüpoteegid teegad^{vajalikkus} väga mitmekesiste küsimuste lahendamise, pidades silmas, et natsionaalõigusele vastavalt hüpoteegitud laev võib tulla¹⁾ sundmüügile võõras sadamas jne .

Laevahüpoteeik on küll leppelise päritoluga ja õigussüsteemide konfliktid tema suhtes on vähemarvulised ja vähem keerukad kui eesõigustatud merevõlgade juures, ometi oleme eelnevas näinud, kui suured erinevused esinevad ka sellel alal üksikute seadusandluste vahel.

Olukord oli eriti raske ajastul, kui "suures osas õigussüsteemides kehtis ühegi erandita reegel" "meubles n'ont pas de suite par hypothèque". Aga ka siis, kui pea

1) Käesolev osa põhjeneb nii suurel määral PAUNESCOL, et ei oleks mõtet seda igal pool eriti märgitseda

kõikjal oli tunnustatud laeva hüpoteekimise võimalus, oli see instituut sedavõrd mõjustatud natsionaalse õiguse eesistest, et jättis ukсед-aknad lahti seaduste konfliktidele.

Raske on otsustada, missugust pidemõistet tunnustada õigeks laeva ja eriti laevahüpoteegi suhtes. Eelnevast teame, et laeva vaadeldakse tänapäeva õigustes vallasasjana. Selle järele peaksime vanema teooria järele rakendama laevale reegli "mobilis seguntum personam" või Savigny-Wächter²⁾'i seisukohalt "lex rei sitae". Mõned uuemad teadlased aga rakendavad vallasasjade kolmikjaotuse põhjal laevale, kui vallasasjale "par excellence in transitu" "lex patriae" -lipuõigust, kui kohandatud "lex rei sitae't". Kohtupraktika on pikka aega kaldunud pooldama teaduse poolt ränga kriitika osaliseks saanud "lex fori't". Paremat arvustust ei ole teeninud ka "lex loci". Enamus teadlasi pooldab lipuriigi õiguse kasutamist laevale. See on ka tõesti kõikidest lahendustest parim, sest on kõrvaldatud ebameeldivad üllatused hüpoteekaarkreeditoridele, rakendatava õiguse suhtes, nagu need on võimalikud eriti "lex fori" kehtivusel³⁾.

Hüpoteekaarkreeditoridelt ei nõuza mingit vaeva laeva lipuõiguse selgitamise ja kui see on teada, siis ei valmista

2) BIIIP II 409

3) PRICE 9

suuri raskusi selle omapärasustega tutvumise. Kindluse mõttes on seepärast lipuriigi õigus "loi du pavillon" kahtlemata eelistatavam, kuigi ka see ei suuda kõrvaldada kõiki raskusi erinevate õiguskordade kokkupõrgetest.

Eririikide kohtupraktikas valitseb pidemõistete suhtes täielik ühtluse puudus. Prantsuse kohtutes rakendati enne 1874.a. välisriigi lipu all sõitva ja Prantsusmaal kohtulikule müügile tuleva laeva suhtes "lex fori't", s.t. ei tunnustatud sellisele laevale tema lipuriigi õiguse kohaselt registritud hüpoteeki, kuna Prantsuse õigus ei näinud ette leppelist valduseta pandiõigust laevale. Peale 1874. a. rakendavad Prantsuse kohtud enamikul juhtudel "loi du pavillon'i." Itaalias kasustas veel 1923.a. Genua apellatsioonikohus inglise laevale registreeritud "mortgage'i" suhtes "lex fori't". Inglise kohtud rakendavad õiguse olemasolu ja loomise määritlemisel "loi du pavillon" õiguse toime suhtes aga "lex fori't".

Eelõeldust on ilmne, et pidemõistete suhtes valitsev olukord on "bordering on chaos"⁴⁾, ja et siin omavahel võitlevad peamiselt "loi du pavillon" ja "lex fori". Kui lipuriigi õiguse kasustamine on soodsam krediidi kind-

lusele ja paistab olema õiglasem, kalduvad kohtud rakendada rahvuslike huvide kaitsel "lex fori't", arvestades sealjuures ka selle võõrast õigusest kergemat käsitamist.

5)

Ühtlustamis püüded

Rahvusvahelise eraõiguse korrastamatusest tulenevad segadused riivasid hüpoteekaarkreediidile vajalikku kindlusetunnet ja viisid varakult katsetele olukorda selgitada ja parandada rahvusvaheliste lepete teel. Olemasolevate puuduste vältimiseks oli kaks teed: 1) laevahüpoteekidele rahvusvahelise eraõiguse ühtlase pidemõiste määritlemine, või 2) materjaalõiguse ühtlustamine rahvusvahelises ulatuses. Rahvusvahelise eraõiguse pidemõistena tuli laevahüpoteegile esijoones arvesse laeva riikkondsus - rakendamisele seega loi du pavillon. Rahvusvahelise õiguse Instituudi 1885.a. sessioonil töötati isegi välja laeva riikkondsust pidemõisteks tunnustav läpingukava. Ometi on selge, et ühtlase pidemõiste leidmine ei suuda kõrvaldada kõiki raskusi ja ei ole rahvusvahelise ühtlustamistöe lõppsihiks. Materjaalõiguse rahvusvaheline ühtlustamine on kõikide esinevate puuduste täielikuks lahenduseks.

Ex bibl. univ. Tart.

5) Järgnev ülevaade kehtib ainult merehüpoteegi kohta, sisetehüpoteegi rahvusvaheline ühtlustamine on toimunud eraldi ja erinevalt.

Comité Maritime Internationali poolt 1904.a. kokkukutsutud konverentsil tuli otsustamisele, missugust eelmainitud lahendusviisidest kasustada laevahüpoteekide ja eesõigustatud merivõlgade suhtes. Kuigi üldiselt otsustati asuda materjaalõiguse ühtlustamisele, tehti erand küsimuste suhtes, mis seotud tihedamalt natsionaalõiguste üld-⁶⁾süsteemidega. Need küsimused on aga pea kõik pärit laevahüpoteegiõigusest. Konverentsi otsus on kõigiti arusaadav hüpoteegiõiguse ühtlustamisega seotud raskuste tõttu, mis olenevad põhilisest erinevusest anglo-, saksi ja kontinentaalsete õigussüsteemide vahel. "Tehta täielikult ühtlustada inglise "mortgage"i õigust kontinentaalsete seadusandluste laevahüpoteekide ... omaga, tähendaks ennast leida ületamatute raskuste ees, mis teeksid võimatuks kogu rahvusvahelise koostöö"⁷⁾. Pealegi puudutavad eesõigustatud merevõlgade küsimus kaubanduslikke huviseid üldiselt mitte aga nii laevahüpoteek pooltevahelise leppena⁸⁾ ja "loi du pavillon"i üldine tarvituselevõtt rahuldavat

6) "La Conférence décide: 1. qu'il y a lieu de résoudre, par l'établissement d'une loi uniforme, les conflits de lois, réserve faite des difficultés présentant un intérêt purement national", PAUNESCO 98 - 99

7) PAUNESCO 146

8) DR: sievekingi arvamus, PRICE 9 - 10

laevahüpoteeği suhtes palju enam kui eesõigustatud merevõlgade juures.

1904.a. Amsterdami konverentsi otsus tähendab tegelikult eelmainitud lahendusviisidest esimese kasustamist laevahüpoteeğile. Laeva omandi korralduse ja laeva hüpoteeği tekkimise, lõppemise, toime jne. suhtes jäädi seega peatuma lipuriigi õigusele ning järgnevad rahvusvahelised mereõiguse konverentsid tegid materjaalse hüpoteeğiõiguse ühtlustamisega tegemist ainult selle avalikkuse kindlustamise mõttes.

1905.a. Liverpools konverentsi jaoks CMI alalise büroo poolt väljatöötatud lepingukava art. 1 tunnustab pädevaks lepinguriikides korrapäraselt püstitatud ja avalikkuse nõudele vastavate laevahüpoteeğide suhtes "loi du pavillon". Hüpoteeği ulatus "aura partout la meme ... que dans son pays d'origine"⁹⁾. Lepingukava enne konverentsi läbivaatav erikomisjon täiendas seda laevahüpoteeği liputunnistusele märkimise nõudega.

Järgnevad konverentsid ei muutnud siin peale sõnastuse peaaegu midagi.

1926.a. B r ü s s e l i r a h v u s v a h e l i n e

9) PAUNESCO 100

10) 1910.a. Brüsseli diplomaatilisel konverentsil asendati "pays d'origine" "pays dont le navire porte le pavillon"iga, PAUNESCO 118. 1926.a. konventsioonis esineb esimene väljendus.

k o n v e n t s i o o n

Rahvusvahelised ühtlustamispuüded leidsid teoreetilist teostamist 1926.a. Brüsseli konverentsil sõlmitud konventsioonis. Nimetatud konventsiooni otseselt laevahüpoteeiki normeerivad art. on järgmised:

Art. 1. Hüpoteegid, obligatsioonid ja pandid laevade peale, mis seaduslikult tehtud selle lepinguosalise riigi seaduste kohaselt, kust laev pärit, ja avalikus registris sisse kantud, olgu seal sadamas, kus laeva kodusadam on, olgu mõnesuguses keskasutuses, tunnistatakse maksvateks ja võetakse arvesse kõigil teistel lepinguosalistel maadel.

Art.12. Rahvuslikud seadused peavad ära määrama laeval leiduvate sarnaste dokumentide iseloomu ja kuju, milledesse peavad sisse kantud olema art. 1 ettenähtud hüpoteegid, obligatsioonid ja pandid, siiski ei pea võlausaldajat, kes sarnast sissekandmist ettenähtud korras on nõudnud, vastutavaks tegema väljajätmist, vigade või hiljaksjäämistest eest sissekandmisel neisse dokumentidesse. 11)

Nagu toodud artiklitest nähtub, tegeleb ka 1926.a. konventsioon materjaalõiguse ühtlustamisel laevahüpoteebiga ainult selle avalikkust kindlustades. Tegelikult jääb isegi selles suhtes peaaegu täielik vabadus üksikutele seadusandlustele, sest 1) avaliku registri mõiste keelab ainult kinnist registrit, jätab aga selle rakingu üksikasjad täiesti lahtiseks; 2) art. 12 sisaldab eeskirja, mille lä

11) RT 42 - 1928

hemalt määritlemine on jäetud üksikute riikide korraldada ja mis artikli lõpposa tõttu kannab vaid avalikkust garanteeriva administratiivse iseloomu.

Rahvusvahelise eraõiguse ühtlaseks pidemõisteks laevahüpoteeği suhtes tunnustab 1926.a. konventsiooni art. 1 laeva riikkondsuse "Loi du pavillon'i" kehtivus, aga ei puuduta kohtude kompetentsi, kohtulikku protsessi ja täidesaatmise viisi sarnastena, kui nad rahvuslikkudes seadustes ettenähtud."¹²⁾

E e s õ i g u s t a t u d m e r e v ö l a d .

Rahvusvahelised konverentsid laevahüpoteeکیدe ja eesõigustatud merevõlgade ühtlustamiseks nägid oma ülesannet:

1. seaduste ja rahvusvahelise eraõiguse pidemõistete erinevuste tõttu tekkinud ebakindla olukorra vältimises;
2. eesõigustatud merevõlgade arvu vähendamises laevahüpoteeği hüvides.

Esimese sihi taotlemist laevahüpoteeği suhtes vaatlesime eelnevas; teise ülesande lahendus ei ole aga laevahüpoteeği tegeliku väärtuse ja tähtsuse seisukohalt vähem oluline. Käesolevas ülevaates ei ole võimalik sellel pikemalt peatuda, toome vaid ära pikaaegse töötulemuse, nagu see väljendub 1926.a. Brüsseli rahvusvahelises konventsioonis
12) 1926.a. Rahvusvaheline konventsiooni art. 16, vt. RT 42, 1928

eesõigustatud merevõlgade ja merehüpoteeekide kohta käivate mõnesuguste määruste ühtlustamiseks. Selle konventsiooni art. 2 põhjal on laevahüpoteeegile eelistatud järgmised eesõigustatud merevõlad:

1. riigile makstavad kohtukulud ja muud kulud, mis tekkinud võlausaldajate ühistes huvides laeva alalhoidmise või laeva müümise ja ta hinna jagamise otstarbel; tonnaaži, tuletorni- või sadamamaksud ja teised sama liiki avalikud kulud ja maksud; lootsi-, valvamis- ja hoiutasud laeva viimasesse sadamasse jõudmise päevast arvates;
2. laevajuhi, laevapere ja laeval teenistuses olevate teiste isikute teenistuslepingust tekkivad nõuded;
3. päästmise ja abiandmise eest võlguolevad tasud ja üldavariis laevale langev kontributsioon;
4. kahjutasud kokkupõrke või mõne muu meriõnnetuse eest, samuti ka tasud kahjude eest, mis tehtud sadamate, dokkide ja sõiduteede ehitistele; kahjutasud kehaliste vigastuste eest reisijaile ja laevaperele; kahjutasud laadungi või pagasi kaotuse või vigastuse eest;
5. nõuded, mis tekivad laevajuhi poolt ta seaduslike võlitude piires väljaspool laeva kodusadamat sõlmitud lepinguist või teostatud operatsioonidest laeva alalhoidmise või reisi jätkamise asjalikkude vajaduste otstarbel, vahet tegemata, kas laeva juht on samal ajal laeva omanik või mitte ja kas nõue on tema enda või va rustajate, parandajate, laenuandjate või teiste lepingu-sõlmijate oma. 13)

O l u k o r d p ä r a s t 1926. a a s t a t.

1926.a. konventsiooni ratifitseerimine on viibinud suurema ja tähtsama osa allakirjutaja-riikide poolt¹⁴⁾.

See ei vähenda aga selle konventsiooni sisulist mõju kaas-

13) RT 81 - 1937 sõnastus

14) 1933.aastani olid konventsiooni ratifitseerinud Belgia, Hispaania, Ungari, Eeesti, Taani, Brasiilia, Monaco ja Portugal. Itaalia, Norra, Rootsi olid küll konventsiooni ratifitseerinud, selle jõustumine oli aga edasilükatud suurimate mereriikide poolt ratifitseerimiseni. PAUNESCO

aegsetele seadusandlustele. Terve rida riike - Belgia, Kreeka, Itaalia, Hiina - on juba oma mereõigusesse mahutanud 1926.a. konventsiooni eeskirju, teises osas seadusandlustes on valmivad projektid koostatud selle nõudeid silmaspidades.

1926.a. konventsiooni kinnitamine suurimate mere-riikide poolt, mis tähendaks selle üldist kehtimust, ei tohiks olla mägede taga, sest just nende riikide laevandusringkonnad on huvitatud aastakümnepikkuse töö¹⁵⁾tulemustest.

15) Näit. Sir Norman Hill'i kõne 1933.a. "Chamber of Shipping'i" miitingul, PRICE 16.

IV O S A

L A E V A H Ü P O T E E K

E E S T I M A A

Õ I G U S E S

I. S E I S U N D I S E S E I S V U S E N I

Laeva leppeline pantimine valdusest loobumata esineb Eestimaal juba varakult. Keskaegne linnaõigus tundis laeva pantimist germaani õiguse "neuere Satzung'i" kuul¹⁾ jul. Pandieseme valduse üleandmine kreditorile oli selles pandivormis asendatud avaldusega rae ees, ühes järgneva sissekandega linnaraamatusse.

19. sajandil ei nõudnud Rooma õigusest mõjustatud 1864.a. BES mingisuguseid vormilisi toiminguid laeva kui vallasasja koormamiseks leppelise valduseta pandiõigusega.

Kohalikkude tabade ja kaubanduse seaduse eeskirjade järele tulid merelaevad kinnistada ja kinnistusaktid magistradi poolt tõestada lasta. Selle alusel arendas

Riia "Kammereigericht'i" praktika²⁾ kohalikus laevaregist-

1) "Neuere Satzung'i" kasustamine laevade pantimiseks linnades Lübecki õigusega, WÜSTENDÖRFER 148, MEYER 33-35. Suurem osa teadlasi vaatleb "neuere Satzung'i" rakendamist laevale selle pandiõiguse suhtes kinnisasjaks tunnustamisena, vastupidisel arvamisel Meyer, lk. 14

2) VTS proj. lk. 651 - 654

ris seisvatele laevadele erilise korra võõrandamise ja pantimise teostamiseks, mille iseärasuseks oli osavõtva organi - Riia magistraadi alamlinnakohtu, nn. "Kämmeregericht'i"-kohtulik iseloom.

Omandiõiguse vormiline tunnustamine laevale toimus "Kämmergericht'i" määrusega taotleja sellekohasel palvel, aluseks võttes esitatud tõendeid. Protokoll kohtulikust menetlusest - kinnistusakt, nn. krepost - anti taotlejale omandiõiguse tõendiks ja pealkirjaga sellele oli võimalik omandiõigust edasi anda. "Kämmereikohtus" paigutati iga laeva kohta käivad dokumendid eraldi toimikusse ja peeti üldist laevaregistrit, mis sisaldas mitmelahtrilise erijao pandiõiguste sissekandmiseks.

Pandiõiguse kinnistamise laevale otsustas kohus pankreeditori poolt esitatud pandi määramist sisaldava notariaalse võlakirja põhjal. Kohtumäärus kinnistamisest kanti laevaregistrisse, krepostile ja võlakirjale.

Laevapandiõiguse avalikkus oli teostatud kohtuliku menetluse protokolliga kättesaadavusega asjast huvitatud isikutele.

1889.a. kohtureform ja samaaegne vallashüpooteegi kaotamine BESeest lõpetas võimaluse laeva pantida valdust üleandmata. Järgneval ajastul kehtib peaaegu kõik laeva

pantimisvõimaluste kohta Venemaal öeldu ka Eestimaal valitseva olukorra kohta.

Laeva pantimine Venes³⁾

Laev oli Vene õiguses tunnustatud vallasasjaks. Kuna vallasasjale pandiõiguse püstitamiseks vajalik oli selle valduse üleandmine pandikreeditorile⁴⁾, siis ei saanud üldise korra järele laeva koormata valduseta pandiõigusega⁵⁾. Laeva valduspandist püüti mööda hiilida fiktiivse ost-müügi teel teostatud omandipandiga või pandikreeditori notariaalse loobumisega temale seaduse poolt määratud valdusest. Vene Senati seisukoht selliste tehingute suhtes on meil teada eelnevast.⁶⁾

1898.aastal pöördus välisministeerium Londoni peakonsuli algatusel rahaministeeriumi poole kavatsusega Vene kodanikkudele välismaalt merelaevade ostmist kergendada, eelistades laevakrepostile kantud laeva ostuvõlga tavalistele võlgadele. Selles asjas küsitletud kohtumi-

3) VTS proj. lk. 600 - 628

4) VSK X k I j. § 1671

5) Erandina oli võimalik laeva pantida valdust üleandmata: 1) aktsiaseltsidele eriliste kõigekõrgemate käsukirjade põhjal aurulaevade kindlustusel obligatsioonide väljaandmise teel; 2) Riigi hangete seaduse § 79 (VSK X 1 j.) põhjal eraisikute kohustuste kindlustamiseks riigile; 3) bodmeri seaduste (VSK XI k. 2 j, kaub. seaduse § 381 - 386) üldise mõtte järele.

6) lk. 2i

nisteerium asus seisukohale, et erinevalt tavalisest vallas-
asjast on laeva omandiõiguse üleminekuks vajalik notari-
aalse edasiandepalkkirjaga varustatud kreposti üleandmine
omandajale. Pandiõiguse märkimisega krepostile tehakse
kõikidele asjast huvitatud isikutele võimalikuks vaevata
tutvuneda laeva koormatisega ja täidetakse vajalikud eel-
dused valduseta pandiõiguse kehtivuseks kolmandate isikute
suhtes.⁷⁾ Arvestades Kohtuministeeriumi pooldavat seis-
kohavõttu tegi välisministeerium kokkuleppel rahaminis-
teeriumiga konsulitele ülesandeks eelmainitud ostuvõla
pealkirjade teostamise laevapaberitele. Uhtaegu asuti ra-
haministeeriumis laeva valduseta pandiõiguse eeskirjade
väljatöötamisele. Vastavad kavatsused ei leidnud aga
kinnitust.

L a e v a h ü p o t e e k V e n e t s i v i i l s e a -
d u s t i k u e e l n õ u s⁸⁾

Vene tsiviilseadustiku eelnõu⁹⁾ (1902. aasta väljaandes)
mäeb ette merelaevade pantimise üksikasjalikke teateid,
sisaldava notariaalse pandiakti - obligatsiooni põhjal
notariaalse pealkirja tegemisega laevakrepostile, ilma
laeva valduse üleandmata pandikreeditorile. Laeva mõttelise

7) Vene Senati seletusel oli valduseta pandiõigus kolman-
date suhtes kehtiv ainult siis, kui nad sellest teadsid
või oleksid võinud teada, lk. 2i

8) VTS proj. lk. 654 - 705

9) §§ 389 - 401

osa, aga samuti ka mitme laeva pantimine koos ühe ja sellesama nõude kindlustamiseks, ei ole lubatud. Teised eelnõu eeskirjad ei sisalda väljapaistvaid erinevusi üldtuntud põhimõtetest. Toodud iseloomujoonte põhjal peab agentima, et on tegemist õige algelise korraga.

II. LAEVAHÜPOTEEK EESTI ÕIGUSES

Nagu eelnevas nägime, kadus laeva hüpoteekimise võim alus vallashüpoteegi eeskirjade alusel BES kehtkonnas 1889. aasta seadustega. Võimalus laeva pantida valdust kreditorile üleandmata kestis veel riikliku iseseisvuse algaastatel ja kutsus laevanduse ringkondadest välja algatuse laevahüpoteegiõiguse loomiseks.

I. Tannebaumi eelnõu

Eesti Laevaehitajate ja Omanikkude Ühisuse ülesandel koostas vann. adv. I. Tannebaum 1921. aastaks "Merilaevade pantimise seaduse eelnõu".

Eelnõu põhjal on võimalik laeva, selle osa või mitut laeva ühiselt pantida ükskõik missuguste rahaliste nõuete kindlustamiseks (art. 1, 3, 4). Järgmispehmõtte tõttu ei või ainult välismaalasele laeva võõrandada pandikreditori loata. Laevahüpoteek ulatub ka kinnistussummale, kinnistusasutusele tuleb aga hüpoteegist teatada (art. 2).

Eelnõu näeb ette suuremaid muudatusi kaubandusseaduses määritletud laeva registripidamises ja laevapaberites. Laeva krepost asendatakse registreerimisasutise poolt

väljaantava laevatunnistusega, mis tõestab omandiõigust laevale ning millel kõik laevaregistris sisalduvad teated leiduvad. Mereasjanduse Peavalitsuse laevade registreerimise ja mõõtmise jaoskonna poolt peetavat laevaregistrit täiendatakse teadete sissekandmisega laeva pandiõiguste jt. kohta.

Laeva pantimist teostatakse laevaregistrisse notariaalse pandiakti põhjal pandimärkuse tegemisega laeva valdust üleandmata (art. 8). Pandiakt sisaldab andmeid laeva, kindlustatava võla, laeva eelnevate koormatiste ja kinnistamise kohta (art. 9). Pandiakti valmistamisel teeb notari laevatunnistusele märkuse ja pandimärkuse laevaregistrisse kandmiseks (art. 10).

Laeva pantimisakti võib peale pandimärkuse laevaregistrisse kandmist notariaalsete edasiandepaalkirjade ning blankopaalkirjade põhjal edasi anda (art. 11).

1921.a. eelnõu on Vene tsiviilseadustiku eelnõu laevapandiõiguse osaga võrreldes kahtlemata samm edasi. Eriliseks iseloomujooneks on eelnõus ettenähtud kinnistuskorral, et asjaõiguse kinnistamine on antud administratiivorganile.

1924.a. Laevakinnistusseadus

Vabariigi Valitsuse poolt Riigikogule esitatud Laevahüpoteegi seaduse eelnõu tugines täiel määral J. Tannebaumi eelnõul. Ettevõetud muudatused olid tehtud peamiselt legistatiivtehnilistel põhjustel. Hoopis uue nominaalsete eelnõusse paigutatud keeld hüpoteegiga koormatud laeva käsipandi õiguse alusel pantida. Terve "Laevahüpoteegi seaduse eelnõu oli kavatsatud asetada kaubanduse seadusse eripeatükina (§ 433¹ - 10), 1)

Laevahüpoteegi seaduse läbivaatamisel vastavas Riigikogu alamkomisjonis asuti seisukohale, et laevahüpoteegi seadus ei peaks olema konstrueeritud Kaubanduse seaduse muudatusena ja täiendusena. Peale selle otsustati, et asjaõiguste kinnistamist laevadele tuleks korraldada kinnisvarade kinnistamise eeskujul Tallinna-Haapsalu kinnistajaoskonnas.

Alamkomisjoni sooviavaldus tega ühinedes võttis Vabariigi Valitsus eelnõu tagasi. Eelnõu ümbertöötamisel teostati alamkomisjoni seisukohad. Kuna leiti, et eelnõu käsitusaine on laevahüpoteegist laiem, siis esitas Vabariigi Valitsus eelnõu ümbertöötatud kujul "Laevakinnistusseaduse"

duse" nime all Riigikogule. Üldkomisjonis tehti ainult mõned väiksema tähendusega muudatused ja täiendused²⁾.

Riigikogu võttis LKSe vastu ilma märkimisväärsete muudatusteta.

Laevahüpotek. Laevakinnistusseaduses. LKS (RT 77/78 - 1924)

võimaldas laeva või selle mõttelist osa pantida valdust üleandmata (§ 5). Laevahüpoteeği kohta kehtisid vastavalt üldise pandiõiguse, eriti kinnishüpoteeği eeskirjad (BES §§ 1569 - 1602) LKSe ettenähtud muudatuste ja täiendustega (§6). Laevahüpoteeğiga kindlustatud lepinguid võis sõlmida välisvaluutas (§7). Laevahüpoteeğiga koormatud laeva võõrandamine isikule, kel puudub õigus Eesti lipu all sõitaja ilma hüpotekaarkreeditori loata või hüpoteeğivõla tasumata oli keelatud. Erandeid võis teha sellekohaste konventsioonide alusel. (§8)

Laevahüpoteeği kinnistamisel kehtisid vastavad Not.s. eeskirjad LKSe ettenähtud muudatuste ja täiendustega (§9). Kinnistamist toimetab üleriigiliselt kinnistusjaoskond Tallinna-Haapsalu rahukogu juures (§ 10).

2) Eelneva kohta RP II lisa 4 ja 5
kahe lõike

Laevahüpoteekehtivas õiguses
LKSe puudused ja LKRSe väljatöötamine¹⁾. "Laevakinnistus-
seadus (RT 77/78 - 1924, 149 - 1924, 100 - 1930) on osutu-
nud puudulikuks ning ebakohaseks ja ta õiguspoliitiline
eesmärk: kohaldada hüpotekaar-süsteemi laevadele, pole
leidnud küllaldast järjekindlat ja otstarbekat teostamist²⁾.

LKSe "laevahüpotekaarsüsteemi oluliseks puuduseks
on, et laevaderegistri avalikõiguslikke funktsioone täi-
dab Veeteede Valitsuses peetav Eesti laevade register,
kuna eraõiguslikke - Tallinna "ringkonnakohtu kinnistus-
osakonnas peetav ~~Eesti~~ laevakinnistusregister"³⁾. Sellise
dualismi tagajärgede all kannatas mõlema registri täie-
likkus ja andmete usaldatavus. Eriti puudulikuks jäi lae-
vakinnistusregister, kuhu puudusid sanktsioonid laeva-
omanikkude sundimiseks, oma laevu kinnistusosakonnas
registreerida; samuti ei näinud LKS ette korda hukkunud,
sõidukõlbmatuks muutunud või välismaalastele võõrandatud

1) Terve see osa põhjeneb peaaegu täielikult LKRSe sele-
tuskirjale

2) LKRSe sk. lk 1

3) LKRSe sk. lk. 6

laevade ja nende hüpoteekide kinnistusraamatuid kustutamiseks. "LKS § 6 kohaselt laevahüpoteegi kohta maksivad vastavalt üldise pandiõiguse, eriti kinnisvara hüpoteegi eeskirjad (BES §§ 1569 - 1602) käesolevas seaduses ettenähtud muudatuste ja täiendustega! Kuid seaduses puuduvad laevadele spetsiifiliselt kohased muudatused ja täiendused ... "4)

Veeteede Valitsuse 7. jaan. 1935.a. ettekande põhjal Teedeministrile otsustas Vabariigi Valitsus tunnustada LKSe muutmise ja ajakohastamise põhimõttelikult vajalikuks.

Neil eeldustel koostas Veeteede Valitsus "Laevakinnistusseaduse eelnõu", "et anda ajakohast laevaderegistrist ühtlane tervik, hõlbustada laevaderegistri käsitamist, ühtlustada ning lihtsustada senist laialivalguvat menetlust, asetades laevahüpoteekaar-süsteem otstarbekamale ja oludekohasemale alusele"5)

"Laevakinnistusseaduse" eelnõu esitas Veeteede Valitsus 14. oktoobril 1935.a. Teedeministrile, kes selle läbi vaatamiseks moodustas asjatundjate komisjoni. Komisjon töötas 17. oktoobrist 1935.a. kuni 2. oktoobrini 1936.a. ja esitas siis parandatud eelnõu "Laevade kinnis-

4) LKRSe sk. lk. 2

5) LKRSe sk. lk. 3

tamise ja registrimise seaduse" nime all Teedeministrile. LKRS (RT 9 - 1937) anti Riigivanema poolt dekreedina 15. jaanuaril 1937.a. LKRSe kehtimapanemise seadus (RT 81 - 1937) antud Riigihoidja poolt dekreedina 1. oktoobril 1937 a. tõi kaasa rea olulisi muudatusi võrreldes seaduse algkujuga.

Laevahüpoteegi iseloom LKRSeS. Kehtiva õiguse laevahüpoteek on ehitatud BESe pandiõiguse, eriti kinnishüpoteegiõiguse põhimõtetele. Laevahüpoteek on aktsessoorne pandiõigus, mis on seotud nõude oleluga ja piirdub selle õigusliku raamiga. Laevahüpoteegi suhtes kehtib ka BESeS sisalduv roomaõiguslik põhimõte pandivastutuse jagamatusest - pignoris causa indivisa est.

Laevahüpoteegi tekkimine ja ulatus. Hüpoteegitava laeva mõiste määritlesime eelnevas⁶⁾. Erikueld kehtib eesti rannasõidu- ja sisevetelaevade pantimise kohta välismaa kodanikele või juriidilisile isikuile.

Olenevalt sellest, kas on tegemist leppelise või kohtuliku hüpoteegiga, on laevahüpoteegi aluseks 1) eratoimingud (leping või testament), või 2) seadusjäoline kohtuotsus. Esimesel juhul nõutakse laevahüpoteegi tegemiseks, et panditaja omanik oleks õigus- ja teguvõimne isik, kellel käsutusõigus oma varanduse kohta. Kaasomandi korral laevale

nõutakse laeva või laevaosa pantimisel kahe kolmandiku-
list enamust (varaliselt kvalifitseeritud majoriteeti).
Kaasomaniku kitsendamine, oma mõttelist osa pantida on
võetud seadusse laevaomanikkude soovil⁷⁾

Notariaalne laevahüpoteegileping peab olema koostatud
kahe eksemplaris ja sellesse peab olema märgitud vähe-
malt:

1. laeva nimi, liik ja laevakinnistusregistri number;
2. laevaomaniku nimi, perekonnanimi ja kodakondsus, või
kui juriidiline isik, siis selle nimi ja asukoht;
3. laevahüpoteekaar-kreeditori nimi, perekonnanimi ja ko-
dakondsus, või kui juriidiline isik, siis selle nimi ja
asukoht;
4. Võlakohustuse rahasumma;
5. kokkulepitud intressimäär;
6. kapitaalvõla ja intresside maksutähtajad.

LKRS seab üles minimaalnõuded laevahüpoteegilepingu sisu
kohta ja väldib kahe võrdse lepingu eksemplari nõudmisega
senise korra puudusi, sest võladokumendi ära kiri ei oma-
nud välismaail täit usaldust.

Laevahüpoteek ulatub hüpoteegitud laeva päraldistele.

Laevakinnituskord. Laevahüpoteek asjaõigusena on siduv
kolmandatele isikutele tema kinnistamisega. Kinnistamine
toimub laevahüpoteegi sissekandmisega laevakinnistus-

7) Kaasomaniku kitsenduseta õigus oma mõttelist osa pan-
tida takistab hüpoteekaarkrediiti laeva huvides, lk.
BES § 930 üldeeskiri lubab kaasomanikul vabalt oma mõtte-
list osa pantida

raamatutesse.

Arvestades puudusi senises korras, mis tekkinud laevade registreerimise ja kinnistamise usaldamisest erinevatele organitele, LKRS ühendab senise laevade registreerimise ja laevade kinnistamise kokku üheks toimetuseks administratiivorgani kätte: laevakinnistusraamatuid peab ja laevakinnistustoimetusi täidab Veeteede Valitsuse laevakinnistusinspektor.

Välismaal võib Eesti laevade hüpoteeki teha Eesti konsuli juures.

Leppelise laevahüpoteegi kinnistamiseks esitab õigustatud taotleja või tema volinik suulise või kirjaliku avaldumisega laevahüpoteegilepingu laevakinnistusinspektorile. Iga kinnistustaotlus kantakse viivitamata ning saabumise järjekorras päevikusse. Ühel ja samal päeval ühise laeva asjus saabunud kinnistustaotlused loetakse ühevanusteks, ainult teineteist kõrvaldavatest ühevanustest sissekannetest antakse vanuse eesõigus kohtuotsusel või määrusel põhinevale kinnistustaotlusele. Selgitanud, kas kinnistustaotlus vastab seaduse § 66 väljendatud nõuetele, laevakinnistus-inspektor otsustab taotlust rahuldada, osaliselt rahuldada või tagajärjeta jätta. Esimestel juhtudel tehakse kinnistusotsusest vastavad sissekanded

laevakinnistusregistrisse, laevatoimikus olevale laevahüpoteegilepingule, kreditorile antavale laevahüpoteegilepingule ühes märkusega, et esimene eksemplar on hoiul Veeteede Valitsuses, ja laevatunnistusele. Sissekandega laevatunnistusele täidetakse 1926.a. rahvusvahelise konventsiooni art. 12 nõue laevahüpoteegi märkimise kohta laevadokumentidele. "Kuna laevakinnistusregister on tema üldtähtsuse tõttu tunnustatud avalikuks, siis järeldusena sellest on püstitatud vastavalt ka tsiviilse vastutuse (sissekannete mitteteadmine pole vabandata) nõue." 8)

Laevahüpoteegi kinnistamise toime avaldub aegumise kõrvaldamises kümneks aastaks; selle aja möödumisel kuuluvad laevahüpoteegid nende kehtivuse tähtaja pikendamiseks viseerimisele.

Laevahüpoteegi toime. Kinnishüpoteegiõigusest erinevalt avaldub laevahüpoteegiõiguses eelistuspõhimõte. Eesõigustatud merevõlad 1926.a. rahvusvahelise konventsiooni poolt määritletud koostises⁹⁾ on eelistatud laevahüpoteegile. Laevahüpoteekide omavaheline järjekord määratakse nende vanusega.

8) LKRS sk. lk. 17

9) LKRSe kehtimapanemise seadus

Järgimispõhimõtte edukaks teostamiseks laevale on keelatud laevahüpotekidega koormatud laeva või laevaosa omandiõiguse üleminek välismaa kodanikkudele või juriidilistele isikutele, kui sellega laev kaotab õiguse kanda Eesti lippu, samuti laeva viimine teise riigi lipu alla, ilma laevahüpotekaarvõlgasid laevakinnistusregistrist kustutamata või ilma laevakinnistusregistrist nähtavate õigustatud isikute nõusolekuta. Erand sellest keelust on tehtud 1926.a. rahvusvahelise konventsiooniga ühinenud riikide kodanikkudele või juriidilistele isikutele. Vastandjuhul - välismaa laeva muutumisel eesti laevaks - sel laeval lasuvad ja meil tunnustatud välismaa laevahüpoteegid tulevad kanda laevakinnistusregistrisse.

Laevahüpoteeegi lõppemine. Laevahüpoteeegile rakenduvad BES- es ettenähtud kinnishüpoteeegi kustumise viisid, laeva erilisest iseloomust tingitud eranditega.

Sarnaselt vastavatele Soome ja Läti seadustele LKRSe põhjal kreditor võib viivitamata üles öelda laevahüpoteeegi:

1. kui laev tunnustatakse sõidukõlbmatuks;
2. kui tekib olukord, mis annab laevaomanikule õiguse nõuda laeva kindlustajalt kindlustustasu, tingimusega viimasele anda laev;

3. kui laev hukkunud või jäljetult kadunud ja
4. kui laev kaotab õiguse kanda Eesti lippu.

Hüpoteekaarkreeditori nõusolekust olenemata kõik laeval või laevaosal lasuvad hüpotekaarvõlad, välja arvatud need, mis uue omaniku avalduse alusel jäetakse ostuhinna piirides kustutamata, loetakse kustunuks laeva või laevaosa müümisel kohtu poolt määratud avalikul enampakkumisel, sellest ajast arvates, kui kõrgema hinna pakkuja on kantud uue omanikuna laevakinnistusregistrisse.