



Avarii ja dispaši seadus

seletuste ning näidetega.

Aug. Gustavson, kapt.
ja
M. Grosholm, vann. adv.

~~18600~~

Inv. r. № 3402. 1932

Tallinn.

Laevasõidu ja Merekaubanduse Edendamise
Seltsi „Lae vandus“ kirjastus 1932 a.

Avarti ja dispassi
seadus

seletuste ning näidete

2.

riigi Riikliku Ülikoeli
Raamatukogu
34786

A-7959

0000

Saatesõnaks.

Käesolev brošüür on „Laevanduse“ Seltsi praktiliste käsiraamatute väljaannete seerias kolmas. Eelmiste hea vastuvõtt merenteestelt näitab olulist vajadust selliste käsiraamatute järgi ning õigustab töö jätkamist. Avarii ja dispaši seadus on tähtsamaid seadusi mereseadustikus, sest see riivab laevaomaniku kui ka kaubasaatja huve. Kuna meie uus avarii seadus pealegi põhjalikult erineb senisest vene seadusest, siis on seaduse varustamine seletuste ning näidetega vist küll soovitatav. Loodame et antud selgitused ja näited seaduse käsitlemist igapäevases elus hõlbustavad ning õigustavad brošüüri ilmumise. Kuna kõnealolev avarii ja dispaši seadus sisaldab oma I-es osas peaaegu muutmatault York-Antverpeni reegleid, siis on nimetatud reeglid ka avaldatud võrdluseks (inglise keeles) brošüüri lõpul.

Raamatu koostajad.

Kirjandus:

- Académie de Droit international de la Haye, Recueil des cours. 1925, V, 10.
- ADS. Saksa merekindlustuse üldtingimused 1919 a.
- Ahlers, York-Antwerp Rules, 1890.
- Arnould, on Marine Insurance, Vol. II, 1924.
- Avarii ja dispaši seadus, R. T. nr. 21 — 1932 a.
- Diez, Wörterbuch der romanischen Sprachen, V väljaanne. Deutsche Juristen-Zeitung, Heft 17/18, 1926.
- Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts, VII Band, II Abteilung, 1923.
- Freund, das Seeschiffsrecht der Sowjetunion, 1930.
- Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 2. Auflage, 1926.
- Grosholm, York-Antwerp Rules 1924, 1927.
- Grosholm ja Gustawson, Laevade kokkupõrgete seadus, 1931.
- Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897 ühes hilisemate täiendustega.
- Hanseatische Gerichtszeitung, 1897.
- Haralambidis, Les avaries communes d'après les Règles d'York et d'Anvers de 1924, commentaire critique, 1926.
- Haralambidis, des Caractères distinctifs des avaries communes, 1924.
- Holman, Handy Book for Shipowners and Masters, 1929.
- Hurd, The Law and Practice of Marine Insurance, 1930.
- Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus, R. T. nr. 100 — 1930 a.
- Lowndes, The Law of General Average, sixth edition, 1922.
- Laevade kokkupõrgete seadus, R. T. nr. 48 — 1930.
- Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud warade seadus, R.T. nr. 48 — 1930 a.
- Marine Insurance Act, 1906.
- Mereseaduste komisjoni materjaalid.
- Nõukogude Liidu merekaubanduse koodeks, Sobranie zakonov i rasporjaschenii Prawitelstwa S.S.S.R. nr. 41, otdel I., art. 366.

- Pappenheim, Handbuch des Seerechts, II Band, 1906, und
III Band, 1918.
- Revue de droit maritime comparé, tome 20, 1929.
- Revue Internationale du Droit Maritime, 1922.
- Report of the thirty-third Conference of the International
Law Association, 1924.
- Ritter, das Recht der Seeversicherung, I Band, 1922 und
II Band, 1924.
- Rudolf, The York-Antwerp Rules, 1926.
- Rules of Practice of the Association of Average Adjusters.
- Rõkačew, Morskoe torgowoe pravo, 1928. (S.S.S.R).
- Riigikogu komisjonide materjaalid.
- Schaps, das deutsche Seerecht, I Band, 2. Auflage, 1921.
- Scherschenevič, kurs torgowogo prawa, 1924.
- Ulrich, Grosse Haverei, III Band, 1906.
- Ulrich-Brüders, Grosse Haverei, I Band, 1927.
- Ulrich-Hochgräber, Grosse Haverei, II Band, 1930.
- Verneaux, Assistance - Abordage - Avaries, 1926.

Tekstis on allikatena kasutatud tööd märgitud lühendatult, peasi
autoride nimede järgi.

Selgitav sissejuhatus.

Avarii mõiste.

Sõna „avarii“ tarvitatakse juba ammugi pea iga mere-riigi seadusandlikus keeles. Nii Prantsusmaal: avarie; Inglismaal: average; Saksamaal: Haverei; Hollandis: avarij; Itaalias: avaria; Rootsis: haveri; Venes: **авария** j.n.e. (Sõna „avarii“ algupära kohta ollakse lahkavamisel, kuid enamus autoreist kaldub arvamisele, et sõna on tuletatud araabia-keelsest sõnast „áwâr“ = vigastus). Eestis on tarvitusel sõna „avarii“, mis tähendab meil tegelikus elus nii õnnetusjuhtumit kui ka kahju.

Sõna „avarii“, mis esineb praegusel ajal kõigis moodsais mere- ja kindlustusseadusis, tähendab kõiki merereisil juhtunud õnnetusist tekkinud erakorralisi kaotusi, nii kahjusid kui ka kulusid.

Tehakse harilikult vahet üldavarii (avarie commune, grosse Haverei, general average) ja partikulaar, ehk eraavarii (avarie particulière, besondere Haverei, particular average) vahel. Üldavarii all mõistetakse kahjusid, mis kantakse kõigi ühisreisist osavõtjate poolt ühiselt, ja partikulaar- ehk eraavarii all kahjusid, mida peab kandma iga asjaosaline üksinda.

Nende kahe avarii mõiste kõrval tunti varemalt ja fountakse mõnes seaduses ka praegu veel nõndanimetatud harilikku ehk väikest avariid (menues avaries, kleine Haverei, petty average). Hariliku ehk väikese avarii all tuleb mõista harilikke laevasõidus ettetulevaid kulusid, mis on ühenduses laeva väljaminekuga ja sissesõiduga sadamasse, nagu lootsikulud, tuletornimaksud ja muud. Uuemad seadused ei loe neid kulusid enam avariideks, mispärast ka väike ehk harilik avarii on kaotanud tegelikult oma tähtsuse. Nende kuludega arvestab iga laevaomanik juba veoraha arvestusel, nii et nad on kaotanud oma erakorralise iseloomu tegelikus elus.

Meie uus seadus ei tunnusta ka enam väikest avariid, vaid kõneleb ainult üld- ja eraavariist.

Tähtsaim avarii liik on üldavarii, sest siin kannavad kulusid kõik asjaosalised, s. t. ka need kelle varandus või väärtus tegelikult mereõnnetusel ei kannatanud. Üldavarii juriidilises mõttes on iseseisev õiguse instituut mereõiguses. Üldavarii mõiste piiritlemine ning kaasakäivate olukordade normeerimine ongi kõnealoleva avarii ja dispaši seaduse ülesanne.

Seaduse sisustus ning allikad.

Kuna meresõit on rahvusvaheline, siis on loomulikult juba ammu märgata tungi rahvusvaheliselt ühtlaste mere-seaduste järgi, eriti mereliikumise korraldamise ja kaubaveo alal, sest siin puutuvad kokku mitme riigi kodanikkude huvid. Eesti laevaga veetav last, näiteks, võib koosneda mitme eri-riigi kodanikele kuuluvaist kaupadest. On selge, et sellisel korral tekkivate arusaamatuste ja vaieluste puhul, näiteks, üldavarii juhtumil, on ühtlase mere-seaduse järgi oluline vajadus. Mere-seaduste ühtlustamiseks on korraldatud õige palju rahvusvahelisi konverentse ning nende tulemusena tunneme mitmeid rahvusvahelisi kokkuleppeid ehk konventsioone, samuti resolutsioone ja rekomendatsioone.

Piirdudes siin vaid avarii küsimusega, võib märkida, et üldavariiiga seotud küsimuste rahvusvaheliselt ühtlaseks lahendamiseks juba 1864 a. Yorkis International Law Associationi kongressil koostati rida reegleid, mis aga esialgu ei omanud mingit praktilist tähtsust. 1877 a. Antverpeni kongressil võeti need algreeglid uuesti redigeerimisele ja täiendamisele. Selle töö tulemus oli 12 reeglit, mis York-Antverpeni reeglite nime all üldavarii vahekordade nõrmeerimisel võitsid aeglaselt poolehoidu. 1890 a. Liverpooli kongressil täiendati reegleid ning §§ arv tõsteti 18-ni. Need reeglid leidsid merekaubanduse ringkonnis rahvusvahelise kombeõigusena York-Antverpeni 1890 a. reeglite nime all kiiret poolehoidu.

Olgugi, et ükski riik neid reegleid seadusandluse teel maksma ei pannud, sõlmiti mereveo lepingud tingimusi, et üldavarii kuulub lahendamisele „Y. A. reeglite alusel“. Nii oli neil reeglil n. n. „lex contractuse“ (leppetingimused) iseloom.

1924 a. vaadati Stockholmis International Law Associationi kongressil need reeglid veel kord läbi ning täiendati rea sissejuhatavate paragrahvidega. Kokku koosnevad need reeglid praegu 7 sissejuhatavast n. n. tähtreeglist ehk paragrahvist (A—G) ja 23 number-reeglist (I—XXIII).

Kuna Y A R¹⁾ uuendatul kujul on „lex contractus'ena“ üldise praktilise tähtsuse omandanud, siis on meie uue „avarii ja dispaši seaduse“ koostamisel need reeglid täieliselt seaduse „avarii'd“ käsitlevasse peatükki paigutatud.

1) Y A R — York-Antverpeni Reeglid.

Eesti on esimene riik, kes YAR. täies ulatuses ja muutmatult seadusandlusega rahvusliku seadusena maksma pani. (Ka S.S.S.R. uus merekaubanduse koodeks sisaldab YAR. peaaegu muutmatult). Seepärast käesolevas raamatus esildatud meie uue avarii ja dispaši seaduse seletused põhjendavdki YAR. tõlgitsemisele välismaa kohtuis, dispašööride praktikas ja vastavas erikirjanduses. Ehk ümberpöördukt — meie seaduse seletused maksavad ka YAR. kohta.

Kuna YAR. ja meie seaduse paragrahvide märkimine erineb (YAR-täht- ja numberreegliid, meie seaduses ainult numbrid), siis võrdluse hõlbustamiseks esildame alljärgneva tabeli.

YAR. Reegel	A	=	meie seadus	§	1
"	B	=	"	§	2
"	C	=	"	§	3
"	D	=	"	§	4
"	E	=	"	§	5
"	F	=	"	§	6
"	G	=	"	§	7
"	I	=	"	§	8
"	II	=	"	§	9
"	III	=	"	§	10
"	IV	=	"	§	11
"	V	=	"	§	12
"	VI	=	"	§	13
"	VII	=	"	§	14
"	VIII	=	"	§	15
"	IX	=	"	§	16
"	X-a	=	"	§	17
"	X-b	=	"	§	18
"	X-c	=	"	§	19
"	X-d	=	"	§	20
"	XI	=	"	§	21
"	XII	=	"	§	22
"	XIII	=	"	§	23
"	XIV	=	"	§	24
"	XV	=	"	§	25
"	XVI	=	"	§	26
"	XVII	=	"	§	27
"	XVIII	=	"	§	28
"	XIX	=	"	§	29
"	XX	=	"	§	30
"	XXI	=	"	§	31
"	XXII	=	"	§	32
"	XXIII	=	"	§	33

Avarii ja dispaši seadus koosneb 5 osast.

I) Avarii.

II) Dispaši koostamine ja dispašöör.

III) Tsiviilkohtup. sead. §849¹ muutmine (kohtulõiv).
lõiv).

IV) Tsiviilkohtup. sead. V-nda raamatu III-nda osa
III-nda peatüki täiendamine XVII-nda jaotisega (edasikaebu-
sed dispašide peale).

V) Lõppeeskirjad.

Avarii.

Üldavarii tunnused.

§ 1. Üldavariitoiminguks loetakse tahtlikult ja põhendatult erakorralise ohvri toomist või erakorraliste kulutuste tegemist mereühisreisis olevate varade ühisest hädaohust ärahoidmise otstarbel.

Paragr. 1. määrab kindlaks, mida tuleb lugeda üldavariitoiminguks, teisiti — see § annab üldavarii definitsiooni. See põhjeneb inglise seaduses — Marine Insurance Act art. 66 (2) — väljendatud definitsioonile:

„There is a General Average Act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.“

YAR on üldavariitoimingu tunnust eriti rõhutatud sõnade „and only when“ („ning ainult siis“) juurelisamisega: „There is a General Average Act when, and only when, jne“¹⁾.

Olgu tähendatud, et üldavariitoiming esineb ainult siis, kui see vastab kõigi § 1 loeteldud tingimustele. Kui puudub mõni neist tunnuseist, näiteks, ohver pole toodud tahtlikult ja põhjendatult (intentionally and reasonably), siis ei ole ka üldavariid.

(Näiteks: 1. torm viib merel dekklasti üleparda; 2. laeva ja lasti ähvardab ühine hukkumise hädaoh, ühiseks päästmiseks visatakse meeleka dekklast üleparda. Esimesel juhtumil pole üldavariid, teisel — on).

Üldavariitoimingu tunnused on:

- a) toodav ohver peab olema erakorraline;
- b) ohver peab toodama tahtlikult ja põhjendatult;
- c) ohver peab toodama niisuguses olukorras, kus mereühisreisis olevaid kõiki varasid ühiselt ähvardab hädaoh; d) selle eesmärgiks peab olema ülejäänud varade ühine päästmine.

Märkida tuleb, et meie seadus (ega ka YAR) ei nõua, et ohvritoomine tingimata peab sündima kapteni või selle

1) YAR, reegel A.

asetäitja korraldusel. Üldavariitoiming on ka siis, kui ohver toodi kellegi teise korraldusel või algatusel, kui see vastab aga § 1 tingimusele. Samal seisukohal on ka inglise ja skandinaavia seadused¹⁾ ning prantsuse kohtud²⁾. Vastupidisel seisukohal on Saksa seadus³⁾ ning Ühendriikide praksis, kus nõutakse, et ohvritoomine peab sündima kapteni või selle seadusliku asetäitja korraldusel. Am. Ühendr. Supreme Court Ralli v. Troop protsessis 1894 a. konstateeris, et... „the power and the duty of determining what part of the common adventure shall be sacrificed for the safety, of the rest, and when and how the sacrifice shall be made, appertain to the master of the vessel... or to some one who, by the maritime law, acts under him or succeeds to his authority“⁴⁾

Stockholmi konverentsil 1924 a. mõned osavõtjad pooldasid saksa ja ameerika seisukohti, kuid suur enamus asus inglise seisukohale. Toodi ette, näiteks, kui laevas tekib tuli ja kapten viibib maal, siis oleks ebaloomulik keelda ohverdamist tema äraolekul. Veel leiti ajanõudeile mittevastavaks seada üles eeskiri, nagu seda näevad ette paljude maade vastavad seadused, et kapten peaks pidama enne ohverdamist veel laeva ohvitseridega ja meeskonnaga nõu. Nende seisukohtadega ühines konverents. Tekib küsimus, mida mõista „hädaohu“ all, kas tõelist, n. n. reaalhädaohu, või haarab see mõiste ka ettenähtavat tõenäoliselt ähvardavat võimalikku hädaohu? Toetudes Stockholmi konverentsil esildatud seisukohale ja arvamisile tuleb järeldada, et üldavariitoiming on meie seaduse ja YAR mõttes ka siis, kui ohver toodi juba tõenäoliselt ähvardava hädaohu puhul, sest reaalhädaohu saabumisel võib olla ohvritoomine hilja.

Stockholmi kanverentsi juhataja Sir Norman Hill väljendus järgmiselt: „all agreed that the words „common safety“ suggested some idea of, or an atmosphere of, danger, not necessarily an „imminent danger“ but in any case a present or a threatening danger. It would only be danger whether anticipated danger or imminent danger that would bring the operation under the principles of General average“⁵⁾

Olukorra iseloomustamiseks olgu toodud järgmine näide: Tormiste ilmade tagajärjel kestab auriku reis erakorraliselt kaua, kauem kui see oli ette näha. Sõed ähvardavad lõppeda. On otsenähtav, et süte lõppemine saadab hädaohu laeva

1) Ulrich — Hochgräber, II, lhk. 122.

2) Report, lhk. 558.

3) Handelsgesetzbuch § 700.

4) Lowndes, lhk. 54.

5) Report, lhk. 562.

ja lasti. Last sisaldab halvasti põlevat materjaali. Laeva ja lasti ühiseks päästmiseks ühisest oodetavast ehk ähvardavast hädaohust teeb kapten korralduse sütega segatult ka lasti põletada. Nüüd ei olnud veel hädaoht saabunud, sest süsi jätkus veel, kuid sellele vaatamata esineb siin üldavariitoiming.

Kuidas on lugu siis, kui kapten oletatava hädaohu puhul tõi ohvri, kuid hiljem selgus, et see hädaoht oli vaid illusoorne ning et kapten eksis?

Ameerika Ühendriikide kohtupraktis, vastandina inglise omale, tunnustab sellise ohverdamise kindlasti üldavariitoiminguna, muidugi niisugusel korral kui kapteni toiming oli põhjendatud (reasonable) ning ta toimus heas usus¹).

Stockholmi konverentsil väljendatud arvamiste põhjal asuvad mitmed autorid seisukohal, et ka VAR järgi samuti otsustada tuleb²). Vastav kohtupraktis VAR põhjal seni puudub.

Saksa seadus ütleb, et üldavariitoiming on vaid siis, kui last ja ka laev päästeti kas täieliselt või osaliselt.³) Inglise ega ka teised seadused, samuti VAR (ja meie seadus) ei nõua ilmtingimata mõlemi päästmist. On küllalt kui midagi päästeti, olgu kas last või laev, osaliselt või täieliselt.

VAR ei tunnusta üldavarii konstituiiv tingimusena kasulikku tagajärge — „resultat utile“⁴).

Üldavarii kahjud ja kulud peavad kandma erakorralist iseloomu, s. t. et päästetoiming peab olema erakorraline, ebaharilik, mida ei võidud näha ette reisi alul. Millal kannavad need kahjud ja kulud erakorralist iseloomu, selle kohta ei saa anda täpset vastust, vaid palju oleneb olukorrast õnnetuse momendil. Järgmised §§ esildavad selle kohta rea näiteid.

Lühidalt kokkuvõttes määrab § 1, millal meil on tegemist üldavarii toiminguga, nimelt siis ja ainult siis, kui on erakorraliste ohvrite ja kuludega tegemist, mis tahtlikult ja põhjendatult tehtud laeva, lasti ja prahi ühiseis huves. Ei ole nõuetav, et oleks üldavarii toimingu ettevõtmise tingimuseks otsekohene hädaoht, vaid on küllalt ähvardavast hädaohust laevale, lastile ja prahile. Tingimuseks on aga, et ohvrid ja kulud peavad kandma erakorralist iseloomu, kui ei ole harilikke abinõusid hädaohust pääsemiseks.

Eriti tuleb pidada silmas, et selle § järgi ka suurema kahju hoidmiseks ette tarvitusele võetud abinõud võivad tulla üldavariis tasumisele, ehk see küll õieti ei vasta üldavarii

1) Ulrich-Hochgräber, lhk. 124.

2) Rudolf, lhk. 43; Haralambidis — Comm. lhk. 6.

3) Handelsgesetzbuch § 703.

4) Haralambidis, Comm. — lhk. 6.

põhimõttele. Seega laiendab § 1 üldavarii seaduse harilikku ulatavust sisuliselt, mis on tähelepanuväärne.

Selgitust nõuab selles paragrahvis veel mõiste mereühisreis. Mereühisreisiks (common maritime adventure, aventure maritime commune, das gemeinsame Seeunternehmen) laeva ja laadungi suhtes tuleb lugeda seda olukorda, mis algab silmapilgust, mil kaubad on laeval, ja mis lõpeb siis, kui varad on lõplikult lossitud. Laeva ja laadungi ajutist lahkuminekut ei saaks lugeda ühisreisi lõppemiseks. Nii näiteks loetakse saksa õiguse järgi ajutiseks lahkuminekuks 1) seda, kui üldavarii korral laadung välja laaditakse teise laeva selleks, et pärast hädaohu möödumist seda tagasi laadida endisse laeva, 2) kui laev viiakse hädasadamasse ilma laadungita selleks, et parandamise järel laadung uuesti peale võtta.

Niisugusel korral võtab ajutiselt lahutatud laadung osa hädasadama kuludest.¹⁾

Üldavarii kulude jaotus.

§ 2. Üldavarii ohvrid ja kulud langevad asjaosalistele huvidele käesolevas seaduses ettenähtud alustel.

See § väljendab üldavarii põhimõtet: üldavarii kulud ja kahjud kantakse asjaosaliste huvide poolt. Need asjaosalised huvid on endastmõistetavalt, ning ka § 27 väljendub see kaudselt: laev, last ja prahiraha. Selline seisukoht on fikseeritud iga maa rahvuslikus seaduses.

Ka ohverdatud väärtused võtavad võrdeliselt osa ühisruues tehtud kuludest.

Üldavarii ohvrid ja kulud langevad asjaosalisile huvidele; sellega on kaudselt väljendatud põhimõte, et kontributsioon piirdub ainult asja väärtusega.

Siinkohal olgu juhitud tähelepanu veel asjaolule, et ainult manifestitud last on kohustatud maksma kaasa ja ühes seega on õigustatud saada ka üldavariis tasu. Seepärast on soovitatav laevaomanikule resp. kaptenile alati lasti vastavalt manifestile vedada laeval.

1) Ulrich, I, lhk. 19.

Üldavariitoimingule järgnevad kahjud.

§ 3. Üldavarii alla kuuluvad ainult need vigastused, kaotused või kulud, mis on üldavariitoingu otseseks tagajärjeks.

Üldavarii alla ei kuulu laevale või laadungile reisi viivituse tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka viivitusest olenevad kaotused, näiteks niisugused, mis tingitud laevaseisust või turuhindade vahest.

See § käsitleb, nagu ütleb Rudolf¹⁾, üht raskemat punkti üldavarii, nimelt kausaliteedi probleemi. Nimelt — milliseid üldavariitoingu tagajärge tuleb lugeda üldavariiks. Üldavariina arvestamist ei tule piirata ainult toiminguuga ehk ohvriga üksi, kuid samal ajal ei või ka kõiki kulusid ja kahjusid üldavariina arvestada.

„The right to contribution cannot be limited strictly to the act itself“, aga samal ajal ka, „the right to contribution cannot be extended to cover every consequence which would not have had the opportunity of occurring had it not been for sacrifice“ — kirjutab Rudolf.

YAR ning meie seaduse järgi kuuluvad üldavarii alla ainult need kaotused, kahjud ja kulud, mis on üldavariitoingu otseseks tagajärjeks (the direct consequence). Mida mõista aga otseseks, millist kaudseks tagajärjeks, sellele küsimusele on raske anda ette kindlat ja haaravat vastust. See küsimus tuleb otsustada igakord eraldi, arvestades kõiki asjaolusid.

Igal juhtumil on kindel, et need kahjud peavad olema tingitud üldavariitoimingust, s. t. nad peavad olema viimasega kausaalühenduses ja neid peab võima ette näha üldavariitoingu ajal. Järelikult nad peavad olema kahjud, mis tekiavad ohverdamise loomuliku tagajärjena asjade harilikus käigus, näiteks: laeva vigastus maharaiutud masti kukkumisest; sissetungivast veest laadungile tekkinud kahjud, kui luugid avati laadungi üleparda viskamiseks.

Üldavariina ei kuulu tasumisele aga kahjud, millised on tingitud küll üldavariitoinguist, kuid on tekkinud uul iseisvial põhjusil, mis on tulnud juure hiljem, näiteks: hädasadamas olevasse laeva lööb pikne; hädasadamas lossitud kaubad hävitatakse maal tulikahjust j.n.e.²⁾ Samuti lahendab selle probleemi ka inglise seadus, mille järele üldavariitoingu tagajärjel loomuliku tulemusena tekkinud kahjud kuuluvad üldavariina tasumisele, või kui võib oletada, et ohverdav isik neid võis arvestada üldavariitoingu ettevõtmisel kui arvatavat tagajärge.³⁾

1) Rudolf, lhk. 45.

2) Ulrich - Brüders, 1927, lhk. 22—24.

3) Lowndes, lhk. 42.

Käesoleva paragrahvi teine lõige loendab mitmesuguseid üldavariitoimingute tulemusi, mida ei tule arvata esimeses lõikes nimetatud otseste tagajärgede mõiste alla, nagu kahjud laevale ja lastile reisi viivitusest, samuti kaudne kahju, seisuraha ja turukaotused.

Õigus tasule üldavariis.

§ 4. Asjaolu, et ohvrit või kulutusi põhjustanud juhtumus oli tekkinud mõne asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tagajärjel, ei kaota õigust tasust osa saada, kuid selle asjaosalise vastu võidakse esitada nõudeid tähendatud pahatahtlikkuse või hooletuse pärast.

Ühisreisi ähvardav hädaoht võib olla juhuslik, kuid ta võib olla ka tingitud mõne asjaosalise või kolmanda isiku süüst. Saksa õiguse (HGB § 702) järgi ei takista see asjaolu, et hädaoht on välja kutsunud asjaosalise või kolmanda isiku süü läbi, ohvreid tunnustamast üldavariiks. Sama määrab ka YAR D asjaosalise süü suhtes. Viimane reegel ei puuduta otsekohe kolmandate isikute süüd. Selle järele ei ole ka tarvidust, sest kui niisugune eeskiri kohaldatakse asjaosaliste süüle, siis peab seda ammu tegema kolmandate isikute süü suhtes, sest viimane kannab ühisreisi suhtes just juhuslikkuse iseloomu, mis kindlasti õigustab kohaldama temale kõnesolevat eeskirja.

Üldiselt võib kõnesoleva eeskirja kohta tähendada, et see on täitsa õigustatud, sest üldavarii tekkimisel on tähtis ähvardav hädaoht, mitte aga kõrvalised asjaolud, milliste poolt see on välja kutsutud.

Tõendusraskus (onus probandi).

§ 5. Asjaosaline, kes nõuab vigastuse, kaotuse või kulu tasumist üldavarii alusel, peab tõendama, et vigastus, kaotus või kulu tõeliselt kuulub tasumisele üldavariina.

Selles paragrahvis väljendatud nõue on endastmõistetav ning meie seadusse on see paragrahv paigutatud vaid seepärast, et kinnipidada YAR järjekorrast.

Lisakulude tasumine.

§ 6. Erakorralised kulud, mis on tehtud mõne teise, üldavariina tasumisele kuuluva, kulu asemel, loetakse üldavariiks ning niisugusena tasutavaiks, kuid ainult erakorraliste kulude tegemisega ärahoitud üldavariikulude summani.

Kuigi teatud abinõu, mis laevajuht on võtnud tarvitusele, ei vasta üldavarii tingimusele, võib vahel niisugune abinõu

kulusid käsitleda üldavariina, ja nimelt siis, kui niisuguse abinõuga hoitakse kokku teisi kulusid, mis oleksid kuulunud tasumisele üldavariina.

Niisugust käsitlust tingivad mereasjanduses järgmised kaalutlused.

Laevajuht peab teatud abinõu tarvitusele võtmisel talitama oma äranägemisel, nii nagu nõuab tema kohus. Nii võib juhtuda, et ta võtab tarvitusele abinõu, mis ei kuulu tasumisele üldavariina, selleks et ära hoida palju kallima abinõu kohaldamist, mis aga kindlasti loetakse üldavariiks. Kui nüüd niisugust odavamast abinõu ei lubataks tasuda üldavariina, siis viiks see olukord sinna, et laevajuht oleks sunnitud odava otstarbekohase abinõu asemel käsitlema kallimat, rahvamajanduslikult kahjulikumast abinõu ja seda ainult seepärast, et niisugune käiks üldavarii hulka.

Käesolev paragrahv lubab käsitleda niisuguste asekuludena ainult üldavariina tasutavate kulude asemel tehtavaid lisakulusid.

Teiseks lubatakse niisuguseid asekulusid tasuda üldavariina ainult kuni ärahoitud kulude suuruseni, millised oleksid kuulunud tasumisele üldavariina.

Asekulude näide: Laev pukseeritakse hädasadamast, kus üldavarii vigastuste parandamine oleks kallis, teise sadamasse, kus parandamine odavam. Niisugusel korral tasutakse pukseerimiskulu üldavariina, kuid ainult selle määrani, mille võrra teises sadamas paranduskulud tulevad odavamad.

Asekulude näitena võib tuua ka käesoleva seaduse §§ 20 ja 24.

Asekulud (stellvertretende Kosten, substituted expenses) leiavad ka tunnustamist üldavariina saksa kohtutes¹⁾, ehkki küll saksa seadus seda otseselt ei fikseeri.

Ka inglise kohtud tunnustavad „substituted expenses“ põhimõtteliselt üldavariina²⁾.

Samuti käsitlevad skandinaavia seadused asekulusid (§ 187 nr. 7).

Dispaši koostamine.

§ 7. Üldavarii dispashid koostatakse nii kaotuste hindamise kui ka kontributsiooni arutamise suhtes mereühisreisi lõpuaja ja lõpukoha väärtuste alusel.

Dispaši koostamise koha määramine ei olene käesoleva paragrahvi esimese lõike eeskirjast.

See paragrahv määrab kindlaks väärtuste hindamiseks aja ja koha, mis võetakse aluseks nii kahjude arutamisel kui

1) Ulrich-Brüders, lhk. 35—36.

2) Lowndes, lhk. 267 ja järgmised.

ka kontributsiooni määramisel. Selleks on võetud aeg ja koht, millal ja kus lõpeb ühisreis (ühisreisi mõiste kohta vt. seletust § 1 puhul).

Ühisreisi harilikuks lõpuks on sihtsadam. Kuid erandlikult võib selleks olla ka näiteks hädasadam, kui laev ja laadung seal teineteisest lõplikult lahku lähevad. Selleks võib olla ka laadungi päästmine, juhusel kui laev, mis päästeti koos lastiga, pärast seda hukkus uuest hädaohust, ja ümberpöörduvalt laeva päästmisekoht, kui last on hukkunud pärast päästmist partikulaar-avariist.

Kui reisu kestvusel lasti üksikud osad lõpulikult lossitakse mitmes sadamas, siis on iga sarnane sadam reisu lõpppunktiks laevale ja selle osale lastist, mis lossitud. Sarnaseil korral peaksid leidma aset õige mitmed dispašid: iga sadamale eraldi dispaš lossitud lasti osale, kuna ülejäänud last ühes laevaga käiks reisu lõppsadamasse dispašeerimise alla. Selline talitamine tooks aga kaasa suured kulud, mis pärast seatakse kokku harilikult lõppsadamasse üksainuke dispaš, kusjuures arvestatakse eraldi üksikuis vahesadamasse lossitud kaubad dispašeerimiseks üksikute lossimisesadamate järgi, s. t. et lasti osa, mis lossitud vahesadamasse, ka ses sadamasse maksva väärtusega üldavariis on kohustatud maksma kaasa.

Näide: Last lossiti pärast üldavariid Kuresaares, Paldiskis ja Tallinnas. Seega peab iga lasti osa, mis lossitud Kuresaares, Paldiskis ja Tallinnas, oma turuväärtusega lossimise lõpppäeval neis sadamasse, peale lubatud mahaarvamiste, maksma kaasa üldavariis. Laev maksab aga kaasa oma turuväärtusega viimasel tühjendamise päeval Tallinnas. Need väärtused määratakse harilikult vastavaist asjatundjaist.

Saksa konossementidesse on harilikult võetud klausel, mille järgi peab määratama kindlaks laevaväärtus üldavariid korral Saksamaa sadamasse. See on laevaomanikele kaitseabinõuks, et hoida liiga kõrget laeva hindamist välismaal.

Paragrahvi viimane lõige ütleb, et dispaši koostamises koostamist see § ei normeer. Teisiti: see § määrab vaid kus tuleb üldavariid osavõtvad väärtused hinnata, dispaši koostamise kohast kõneleb aga § 39.

Lasti üleparda viskamine.

§ 8. Laadungi merreheitel tasutakse üldavariina ainult siis, kui laadungit veeti kooskõlas kaubanduses tunnustatud kommetega.

Käesolev eeskiri tuleb kohaldamisele, kui laadungi merreheitmine on sündinud § 1 ettenähtud tingimusil. Kuid peale selle nõutakse, et laadungit oleks veetud vastavalt kaubanduses tunnustatud kombeile. Kui viimast ei ole, siis on küll

tegemist üldavariiga, kuid asjaosalisil ei ole tasu nõudmise õigust.

Selle paragrahvi eeskiri käib ainult laadungi, s. o. veoks võetud esemete kohta, mitte aga laevaosade, laevapäraldiste, varustuse ega laevapere ja reisijate asjade kohta. Viimaste merreheitmist tuleb otsustada ainult § 1 eeskirjade kohaselt.

Üldiselt tunnustavad pea kõigi maade seadused laadungi üleparda heitmist ühisest hädaohust pääsemiseks üldavariina, eriseisukohal ollakse vaid mõnel pool dekklasti suhtes¹⁾.

YAR ja meie seaduse järgi kuulub üldavariina tasumisele igasugune üleparda visatud laadung, veeti seda dekil või ruumis, peaasi, et selle vedu vastab tunnustatud kombile. (Ning-endastmõistetav — et ohverdamine vastab § 1 nõudeile). Samuti ei kuulu üldavariina tasumisele merreheidetud kaup, kui selle vedu oli vastolus kohaliste kommete või seadustega (näiteks — tulekardetavad ained jne., kui nende, vedu on keelatud), ükskõik kuidas seda veeti, kas ruumis või dekil.

Ei ole kahtlust, et „tunnustatud kaubanduskombe“ all tuleb mõista laeva täitmise sadamas maksvat kommet ka siis, kui see peaks olema vastuolus vastava kombega sihtsadamas, mis võib tulla ette ka tegelikus elus sagedasti.

Laevaomaniku huvide kindlustamiseks ja võimalikkude nõudmiste ärahoidmiseks laeva vastu on soovitatav, et lastimise pabereisse ja laevapäivikusse võetakse sisse igas lastimise sadamas järgmine märkus: „Last on lastitud tarvilise hoolsusega ja korralikult vastavalt tunnustatud kaubanduskombele.“

Kahjud merreheitmise ja ohvrite tagajärjel.

§ 9. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tehtud laevale ja laadungile või kummalegi neist ühiseks julgeolekuks toodud ohvriga või ohvri toomise tagajärjel, samuti ka vigastused, mis tekkinud luukide või teiste avauste kaudu sissetunginud veest, kui luugid olid avatud ja avauseid tehtud selleks, et ühiseks julgeolekuks teostada merreheitmeid.

See § on peaaegu liigne, sest siin korratatakse seda, mis endastmõistetavalt nähtub §§ 1 ja 3. Sellest kõneldi ka Stockholmi konverentsil YAR revideerimisel. Seal otsustati see aga sisse jätta seepärast, et hoida alal reeglite endist järjekorda, millega äriilm oli harjunud. Samal põhjusel on ta ka siia sisse võetud.

Selle § selgitamiseks paar näidet.

Näide I: Aurik „Liro“, mis oli metsalaadungiga teel Belgiasse, sattus 1927. aasta alul Baltimerel tormi kätte.

1) Grosholm — YAR, lhk. 40, 41.

Kõrge laine tõttu kukkus osa dekklaadungist laeva pahemale küljele, mille tõttu laev ühes laadungiga sattus hädaohtlikku seisukorda. Kapten oli sunnitud heitma laeva ja laadungi ühiseks päästmiseks osa dekklaadungist merre. Merreheitmisest vigastati aga laeva pahem külge ja osa laeva inventari läks kaduma. Antverpenis seati kokku dispaš, milles tasuti viimased kahjud üldavariina.

Näide II: Laev, mille laadungiks suhkur, on jäänud madalikule. Mõõna puhul on hädaoht suur, sest laeva põhi ning koos sellega ka last rikutakse. Kapten alustab kohe suhkru üleparda viskamist luukidest ning praami ja tööliste juurejõudmisel ka tühjendamist. Tühjendamistööde ajal hakkab kõvasti sadama, mis rikub osa laadungit. Laadimisabinõusid, vintse j.n.e. kulutatakse liigse töötamisega, presente ja luukide katteid tarvitatakse laadungi kaitseks; dekil tekib mitmesuguseid kahjusid kiirest laadungi tühjendamisest. Ülejõu töötamine masinaga tekitab vigastusi laeva völli, masinatele, pumpadele j.n.e. Kolme päeva pärast vabanev laev, võtab laadungi uuesti praamidelt peale ja jätkab reisi.

Siin tulevad üldavariina tasumisele: laevale, laeva varustusele ja masinatele sünnitatud kahjud; üleparda visatud suhkru väärtus; samuti lasti rike üleparda viskamisest; lihterdamisel kaduma läinud lasti osad ja ka kogu lasti rike, mille põhjuseks luukidest sissetunginud vesi tühjendamise ja üleparda viskamise ajal ja veel muud kahjud ja ohvrid, mis on olnud ühenduses üldavariii toiminguga.

Kahjud tulekahju kustutamisel.

§ 10. Üldavariina tasutakse vigastused, mis laeval tulekustutamisel on tekitatud laevale ja laadungile või kummalegi neist vee läbi või teisiti, arvatud kaasa vigastused, mis tekkinud põleva laeva randaajamisest või ruumide uputamisest; kuid tasumisele ei kuulu niisugused laeva ja hulklaadungi osade või laadungi üksikute kolide vigastused, mis tekkinud tulest.

On selge, et puhkenud tuli on hädaohtlik laevale ja lastile. Siin esineb ühine hädaoht. Tulukustutamise seotud kulud ning kahjud kuuluvad seega tasumisele üldavariina. Tasumisele kuuluvad:

1. ettevõetud päästeabinõudest tekkinud kulud ja
2. kahjud, mis tekkinud tulest mittetabatud laeva ja laadungi osadele.

Vaständina saksa ja prantsuse kohtute praksisele ei luba inglise, ameerika ja skandinaavia seadused kui ka YAR ja meie uus seadus tasuda üldavariina kahjusid, mis tehtud juba tulest rikutud laeva ja laadungi osadele. Siin

ei vaadata põlevate asjade kustutamisele mitte kui ohvrile, vaid kui päästeabinõule, mispärast ka kustutamisel juba põlevaile asjadele tekitatud kahjud ei kuulu üldavariina tasumisele. Lowndes ütleb¹⁾: „It is based on the argument of common sense, that the water which in the same act damages and saves a package already kindled cannot be said to do that package, on the whole, any harm.“

Näide: kui visatakse üleparda tulest rikutud osa laadungist, et seega tule edasiarenemist takistada, siis ei kuulu need üleparda visatud (tulest juba rikutud) esemed üldavariina tasumisele. Rikuvad tulekustutamiseks määratud ja ruumi juhitud vahendid, nagu vesi, keemilised ained jne. tulest puutumata kaupu, siis kuuluvad need kahjud üldavariina tasumisele.

Jäänuste kõrvaldamine.

§ 11. Üldavariina ei tasuta kaotust või vigastust, mis tekitatud laeva taglase või teiste asjade rusude või jäänuste äralõikamisega, kui need asjad olid juba varem mereõnnetuse läbi muutunud kõlbmatuks või kistud lahti.

See paragrahv kõneleb laeva taglase ja teiste asjade rusude või jäänuste äralõikamisest, mis juba varem on mereõnnetuse läbi kõlbmatuks muutunud või ära kistud. Käesoleva paragrahvi kohaldamise eelduseks on, et kõnesolevad asjad nende äralõikamise momendil enam ei ole nende esialgses normaalses seisukorras, vaid on varem mereõnnetuse (torm, suur lainetus jne.) läbi täitsa rikutud.

Näide: Tormi ajal langeb laeval mast üleparda, kuid jääb taglasega laeva külge rippuma. Lainetuse tõttu peksab ta laeva keret, nii et võib tekitada auke.

Kuigi niisugused rusud tuuakse tahtlikult ohvriks, et päästa laeva ja laadungit hädaohust, ei tasuta nende rusude väärtust üldavariina, vaatamata kas nad kõrvaldamise ajal olid täiesti rususeisukorras, s. o. ilma väärtuseta, või kas nad olid veel kasutatavad.

Mõned seaduseandlused teevad üldavariina tasutavuse küsimuse niisuguseil juhtumel olenevaks sellest, kas kõrvaldatavil asjadel oli väärtust või mitte.²⁾

Seadus on niisuguste kahjude tasumise üldiselt välja jätnud. Põhjenduseks on see, et peaaegu kunagi ei ole võimalik öelda, kas ohverdatud rusul oli mõnesugust väärtust ja milline see väärtus oli. Seetõttu võiks nende üldavariina tasumisele lubamine soodustada kuritarvitusi.

Käesolev paragrahv käib ainult rusude ja jäänuste, mitte aga rikkumata mastide, taglase jne. äraratumise kohta. Tasu viimaste raiumise eest määratakse üldeeskirjade järgi.

1) Lowndes, lhk. 95.

2) Ulrich-Brüders, lhk. 64.

Tahtlik randamine.

§ 12. Kui laev on tahtlikult aetud randa niisugustel asjaoludel, et ka ilma tahtliku randaajamiseta laev oleks möödapääsematult kantud randa, madalikule või kaljudele, siis ei tasuta üldavariina kaotusi või vigastusi, mis niisugusest tahtlikust randaajamisest on tekkinud laevale, laadungile ja veorahale koos või mõnele neist eraldi.

Kõigil teistel juhtudel, kui laev ühiseks julgeolekuks on tahtlikult aetud randa, tasutakse sellest tekkinud kaotused ja vigastused üldavariina.

§ 12 järgi ei loeta üldavariiks sellist tahtlikult randamist, s. t. meelega laeva randa ajamist, kui laev niikuinii mõödapääsematult ja vastuvaidlematult oleks randunud. Niisugusel juhtumil tahtlikult randaajamist ei saa lugeda üldavariitoiminguks juba § 1 järgi.

Mõned välismaa seadused ja kohtud (Saksa, Ühendriigid) tunnustavad mõnikord siiski meelega randaajamist üldavariina ka siis, kui laev niikuinii oleks randunud, nimelt siis kui mõödapääsematult randa aetava laeva kapten valib parema randamise koha või aja või muud soodsamad asjaolud, mille tagajärjel on kahjud vähemad.¹⁾ Nimetatakse seda relatiivseks tahtlikuks randamiseks.

Sellist juhtumit YAR (ja meie seadus) ei tunnusta üldavariina. (See on tingitud soovist kõrvaldada võimalust peaiga randamist tõlgitseda laeva huvides kui relatiivset tahtlikut randamist ning laevakahjusid arvestada üldavariina).

Paragrahvi esimene lõige kohaldatakse ainult siis, kui laev oleks randunud „möödapääsematult“ niikuinii. Igal teisel juhtumil ühishädaohtu vältimiseks tahtlik randa ajamine on üldavariitoiming.

Näiteks: laev seisab ranna lähedal ankrus. Kõva tormi tõttu on hädaoht, et ankrud purunevad ja laev kantakse randa. Kuid on ka võimalik, et ankrud panevad vastu. Kui sarnases olukorras kapten jätab ankrud merre ja ajab laeva julgemasse kohta randa, siis on randamine üldavariitoiming.

Laev tekitab ning ähvardab ühes lastiga uppuda, kui nüüd kapten ajab laeva randa, et laeva ja lasti uppumise hädaohust päästa, siis on jällegi tegemist üldavariitoiminguga. Samuti randamine tulekahju puhul jne.

Saksa seadus nõuab, et tahtlikult rannatud laev tuleb päästa paranduskõlbulikus seisukorras. Vastasel korral ei tunnustata meelega randamist üldavariitoiminguna.

YAR ning meie seadus ei nõua laeva päästmist paranduskõlbulikus seisukorras.

1) Ulrich-Hochgräber, lhk. 148.

Kahjud purjedele laeva vabastamisel.

§ 13. Üldavariina tasutakse vigastused või kaotused, mis on tekitatud purjedele ja taglasele või mõnele neist ühise julgeoleku otstarbel liigse pingutuse tagajärjel laeva lahtitõmbamisel mere põhjalt või põhja mööda kõrgemale ajamisel. Üldavariina ei tasuta aga vigastusi või kaotusi, mis laevale, laadungile ja veorahale koos või mõnele neist eraldi on tekkinud purjede liigpingutusest juhul, kui laev oli ujuvil.

See § kõneleb purjede liigpingutusest. Viimane mõiste on võetud ingliskeelse „carrying press of sail“ mõiste tõlkena. Sakslased tarvitavad selle mõiste määramiseks sõna „Prangen“ — see tähendab rohkem purjesid peale panna, kui laev harilikult kannab või oma ehituselt võib kanda.

Käesolev paragrahv teeb vahet

1) liigpingutuse vahel laeva põhja pealt lahtitõmbamisel või kõrgemale randa ajamisel, ja

2) liigpingutuse vahel laeva ujuvil olekus.

Esimesel juhtumil, kui liigpingutus toimub üldise julgeoleku otstarbel, käsitletakse seda üldavariitoiminguna. Teisel juhtumil aga ka siis mitte, kuigi on olemas kõik üldavariieeldused. Viimane eeskiri on võetud sisse selleks, et ära hoida kuritarvitusi, et ei saaks üldavariiarvele viia harilikke kasutuskulusid, näiteks et ei saaks vanu purjenärusid reklameerida üldavariina liigpingutuse alusel.

Samal seisukohal purjede liigpingutuse asjus on ka skandinaavia ja inglise seadused.¹⁾ Saksa seaduse järgi ei või purjede ülepingutus (Prangen) iialgi olla üldavariitoiming põhjuseks.²⁾

Vastandina sellele aga tunnustavad prantsuse, itaalia j. m. seadused purjede ülepingutusest tekkinud kahjusid ühisest hädaohust päästmisel täies ulatuses üldavariina.

Näiteks: tugev tuul ähvardab ranna läheduses purjetavat laeva randa triivida. Hädaohulikust asendist väljapääsemiseks lisab laev purjesid juure rohkem kui see normaalselt tormiga lubatav. Selle tagajärjel kärisevad purjed. Prantsuse, itaalia jne. maade seadused tunnustavad neid kahjusid üldavariina, YAR (samuti meie, saksa, inglise ja skandinaavia seadused) aga mitte.

1) Lowndes, lhk. 117.

2) Handelsgesetzbuch, § 707 (3).

Masina kahjud laeva vabastamisel.

§ 14. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tekitatud kinnijoosnud ning hädaohtlikus seisukorras viibiva laeva masinaile ja kateldele katse puhul viia laev uuesti ujuvile, kui on tõendatud, et need vigastused on tekkinud tõelise tahte tagajärjel viia laev ühise julgeoleku otstarbel — ülaltähendatud vigastuste riisikol — ujuvile.

Üldavariina ei tasuta aga kaotusi ega vigastusi, mis on tekkinud masinate ja katelde töötamisest juhul, kui laev on ujuvil.

See paragrahv (YAR VII) määrab üldiselt masinajõuga liikuvate laevade suhtes seda, mis eelmine paragrahv purjekate suhtes.

Käesoleva eeskirja kohaldamisel nõutakse, et laev oleks olnud hädaohtlikus seisukorras. Mida lugeda hädaohtlikuks seisukorraks, seda tuleb otsustada igal üksikul juhtumil, arvesse võttes kõiki asjaolusid.

Üldiselt võib öelda, et randumisel lahtisel merel ja jõesuudes laeva varitseb harilikult hädaoht, seevastu aga mitte alati randumisel jõgedes ja kanaleis.

Kohtupraktis ses küsimuses on mitmeis mais isesugune. Hollandis, näiteks, võetakse randunud laeva hädaohtlikku seisukorda õige kitsas mõttes, ja hollandi kohtud eitavad sagedasti üldavariid juhtumeil, kus lubavad seda jälle teiste maade kohtud. Nii eitavad hollandi kohtud hädaohu olemasolu alati laeva randumisel jõgedes ja kanaleis.¹⁾

Paragrahv ei nõua, et laeva hukkumine otsekohe ees seisaks; on sellest küllalt, kui on karta asjaolude järgi laeva hukkumist.

Üldavariina kuuluvad tasumisele seega randunud laevade kateldele ja masinatele tekkinud vigastused ja kahjud.

Näited kohtupraktisest:

1) Marseille kaubanduskohtu otsus 18. maist 1903:

Aurik „Immaculata“ sattus sõidul Bugi peal jäähädahohtu. Jää muljus laevasse ja kandis selle öösel kange tormi ajal randa kinni. Oli karta, et laev purustatakse jääst. Kohus oli arvamusel, et siin oli raske olemasolev hädaoht laevale ja lastile ning lubas tasuta üldavariina masinatele ja kateldele laeva vabaksviimisel tekkinud vigastused YAR VII põhjal.

2) Hanseatisches Oberlandesgericht'i otsus 12. juulist 1901:

Aurik sattus väljasõidul Savannah'ist jõesuus madalikul. Kohus tuli otsusele, et asjaolude järgi laev ühes lastiga olid hädaohtlikus seisukorras, sest oli karta et kõva

1) Ulrich, lhk. 204.

tuule ning lainetuse tõttu laev rohkem oleks kantud randa ning võinud puruneda. Kapten otsustas lasta töötada laeva ja lasti päästmiseks masinaid täie jõuga. Seeläbi tekkisid masinatele ja võllile kahjud, mida kohus luges üldavarii alla, sest kapten olla talitanud siin selgesti täies arusaamises, et masinatele tekivad kahjud. Kuid kapten riskeeris nende vähemate kahjudega, et hoiduda suuremaist.¹⁾

Inglise kohtud asuvad pea samal seisukohal kui saksa kohtud. Siinkohal olgu nimetatud Inglise Court of Appeal'i otsus, mis toodud Lowndes'ilt²⁾: „In that case the vessel was stranded in a position of great danger, and she was got off by working the engines full speed ahead and astern, whereby they were subjected to an unusual strain and considerably damaged. The Court of Appeal held that this damage was recoverable in general average, as the machinery was intentionally used, for the preservation of the ship and cargo, in an abnormal manner which exposed it to the risk of serious injury. It was further held that the expenditure of case for this extraordinary purpose was also to be allowed in general average.“

Vastav sissekanne laevapäivikusse peaks kõlama umbes järgmiselt: „Laeva seisukorrast oli näha, et otsekohene hädaoht oli olemas laevapõhja purunemiseks j.n.e., mispärast kapteni korraldusel masin pandi töötama ülejõu ja töötati äärmiselt ebahariliku jõuga, ehk küll ette näha oli, et sarnasest ülejõu töötamisest tekivad masinatele, pumpadele j.n.e. vigastused.“ Vastav sissekanne laeva masinaraamatusse peab samuti sisaldama andmeid vigastuse ja kahjude kohta, mis tekkinud erakorralise töötamise tagajärjel ka siis, kui need ilmnevad alles ehk edaspidisel reisiril.

Lihterdamise kulud ning kahjud.

§ 15. Kui laev on jooksnud kinni ja selle laadung, küttematerjal ja varustis või mõni neist lossitakse nii, et seda tuleb lugeda üldavariitoiminguks, siis tasutakse üldavariina lisakulud, mis tekkinud kergendamisest, kergendamisvahendite rentimisest ja lossitu tagasilaadimisest, samuti ka nende toimingute tagajärjel tekkinud kaotused ja vigastused.

Siin käsitletakse ainult ühte kergendamisjuhtumit, nimelt seda, kui laev on jooksnud kinni. Teised laeva kergendamise (lihterdamise) juhtumeid tuleb otsustada üldiste eeskirjade kohaselt.

Selle paragrahvi järgi kuuluvad üldavariina tasumisele:

1) lisakulud, mis on tekkinud kergendamisest, kergendamisvahendite rentimisest ja tagasi laadimisest. Järelikult

1) Ulrich, lhk. 204—207.

2) Lowndes, lhk. 145.

ei tasuta mitte kõiki kulusid, igatahes mitte niisuguseid kulusid, mis oleksid tekkinud ka ilma üldavariitoiminguta. Näiteks, kui laev merelt jõkke suundudes jookseb madalikule ja laeva lahtitegemiseks on tarvis osa kaupu välja laadida, siis tasutakse, kui laev oleks ka muidu tulnud lihterdada selleks, et jõkke sisse sõita, üldavariina ainult lihterdamise lisakulud, s. o. summas, mille võrra lihterdamine on läinud kallimaks harilikest lihterdamiskuludest.

2) Kergendamise ja võimaliku tagasilaadimise tagajärjel (vt. § 9) tekkinud kaotused ja kahjud.

Kütteinena põletatud laeva varustus.

§ 16. Üldavariina tasutakse laeva inventar ja varustis või osa neist, mis hädatarvidust mööda põletati kütteinena ühise julgeoleku otstarbel hädaohu korral, kuid ainult siis, kui laevale oli võetud küllaldane tagavara kütteinena. Üldavariina tasutavast summast arvutatakse maha selle kütteaine väärtus, mis oleks ära tarvitatud, arvutatult turuhinnaga, mis oli maksev laeva viimases väljasõidusadamas laeva ärasõidu päeval.

Sellest § nähtub, et kui laev tarvitab kütteinena laeva varustust, siis arvestatakse see üldavariina vaid siis, kui laev oli varustatud reisi alul küllaldase¹⁾ küttagavaraga.

Võiks nüüd küsida, kuidas on lood siis, kui kütteinena tarvitati laadungit?

YAR (ja meie seaduse) järgi loetakse ühishädaohu puhul laadungi põletamine kütteinena igal tingimusel üldavariina, sellele vaatamata kas laev oli varustatud küllaldase küttagavaraga või mitte. Peasi, kui esinevad vaid üldavariitoimingu tunnused seaduse § 1 mõttes.²⁾ Samal seiskohal on ka saksa seadus.

Asjaosalised, kelle ainelised huvid selle toimingu all kannatavad, kui laev oli puudulikult varustatud kütteinatega, võivad § 4 alusel esineda kahjutasunõudega selle vastu, kelle süü läbi laeval puudus küllaldane küttagavara.

Selle paragrahvi eesmärgiks on vältida niisuguseid nähteid, mil laevale võetakse hea lootuse peale üleliiga laadungit ja seevastu jälle vähem küttagavara. See eeskiri asetab

1) Mida mõista „küllaldase küttagavara“ all, selle kohta toob Lowndes järgmise seletuse: „Account must be taken of the engines' daily consumption, and of the maximum ordinary length of the voyage, and to the amount thus determined should be added, it is conceived, a reasonable margin to cover uncertainties, according to what prudent owners usually do in the particular trade“ (vt. Lowndes, The Law of General Average, 1922, lhk. 100).

2) Report, lhk. 636.

niisugusel korral, kui kütteinete tagavara puudulikkuse tõttu tuli tarvitada inventari või varustust, laeva väga kulukasse olukorda, sest laev maksab üldavarii oma täie väärtusega põletatud inventari eest ja pealeselle langeb tema kanda veel kütteinete arvatava hulga väärtus, mida tõelikult oleks tulnud tarvitada.

Hädasadamasse sisse- ja väljasõiduga seotud kulud.

§ 17. Kui laev on sõitnud pelgusadamasse või -kohta või pöördunud tagasi laadimissadamasse või -kohta õnnetuse, ohvri või muude erakorraliste olude tagajärjel, mis tegid seesuguse sisse- või tagasisõidu tarvilikuks ühise julgeoleku huvides, siis tasutakse üldavariina kulud, mis tekkinud sissesõidust tähendatud sadamasse või kohta; kui laev sealt sõidab ära oma algladungiga või selle osaga, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud sadamast või kohast väljasõiduga seotud kulud, mis tekkisid niisuguse sisse- või tagasisõidu tagajärjel.

Seaduse §§ 17, 18, 19, 20 ja 21 käsitlevad tähtsat üldavarii juhtumit — häda- ehk pelgusadamasse minekut, ning sellega seosolevaid kulusid ja kahjusid.

Nende eeskirjade kohaselt loetakse hädasadamasse minek iseseisvaks üldavariitoiminguks, vaatamata kas laev otsis pelgusadamat üldavarii alla kuuluva vigastuse tõttu või mõnel muul põhjusel, mis oli esile kutsunud laevale ja laadungile ühise hädaohu.

Paragrahvis 17 tähendatud erakorralistena oludena on senises YAR-reeglite praktikas käsitatud näiteks:

1) sõjahädaohtu,

2) jäähädaohtu,

3) laeva niisugust seisust, mis ei võimalda reisi jätkata ilma hädaohuta; niisugune seis võib olla tingitud laeva parandamise tarvidusest, kütteinete või proviandi lõppemisest, laevapere puudulikust koosseisust kas surma või haiguse tõttu.¹⁾

Laeva hädasadamasse mineku põhjuseks võib olla, näiteks, asjaolu, et laev lekkib, laeval on tekkinud tulekahju, propeller on läinud kaotsi või muutunud töövõimetuks, pumbad läinud katki jne., üldse kõik, mis teeb reisi jätkamist laevale ja lastile hädaohtlikuks.

Millal olemas üldavariid põhistav ühine hädaoht, selle üle tuleb otsustada muidugi igal üksikul juhtumil eraldi algsparagr. antud põhimõtete alusel. Peab ütleva, et ühist hädaohtu ei ole olemas käesoleva seaduse mõttes siis, kui, näiteks, reisi jätkamisel on karta ainult lasti hukkamist.

1) Ulrich, lhk. 211.

Sarnasel korral kannavad hädasadamasse minekuga ühenduses olevad kulud ja kahjud asjaosalised lasti omanikud.

On küllalt, et kapten tuleb peale olukorra kaalumist otsusele, et reisi jätkamine üldise hädaohuga on seotud laevale, lastile ja prahile. Kui pärast hädasadamas selgub, et kapten hädaohu suurust on hinnanud üle, on see asjale tähtsusetu.

Hädasadamasse sissesõiduga seotud kulud, nagu sadama-, tolli- ja lootsimaksud, pukseerimise ja lasti ümberstouimise kulud jne. arvestatakse üldavariina. Ka väljasõiduga seotud kulud pärast parandamise lõppu ehk hädaohu kõrvaldamist kuuluvad üldavariina tasumisele, kui laev jätkab reisi sama laadungiga või vähemalt selle osaga. Vastasel korral lõpeb üldavariihing lossimise lõpetamisega ning väljasõidu kulud kannab laev üksinda.

Laeva seisuraha (Liegegelder), demurrage, kui ka lasti kohendamise kulud hädasadamas, et lasti hoida edaspidise hävinemise eest, ei tule üldavariis tasumisele.

Laadungi lossimisega jne. seotud kulud.

§ 18. Laadungi, kütteainete või tagavarade ümberseadmise kulud laevas või nende lossimise kulud laadimis-, peatus- või pelgusadamas või -kohas, tasutakse üldavariina, kui ümberseadmine või lossimine oli tarvilik ühiseks julgeolekuks või selleks, et võimaldada ohvri või õnnetuse tagajärjel tekkinud laeva vigastuste parandamist, kui parandus oli tarvilik reisi julgeks jätkamiseks.

Laadungi, kütteainete ehk tagavarade ümberstouimisel laevas ehk nende lossimisel hädasadamas tehtud kulud tasutakse üldavariina, kui need tööd olid tarvilised laeva vigastuste parandamiseks või reisi julgeks jätkamiseks ja ühise hädaohu kõrvaldamiseks.

Tuleb pidada eriti silmas, et ainult õnnetusjuhtumist (Unfall, accident) saadud vigastused õigustavad hädasadama kulude tasumist üldavariina, mitte aga sellised vigastused, mis tekkinud harilikult ekspluatatsioonist vanaduse tagajärjel.

Kui, näiteks, purjek masti kaotusel, mis juba enne väljasõitu oli tarvitamiseks liiga vana ja nõrk, hädasadamasse sisse sõidab, siis on see küll üldavariis ses mõttes, et hädasadamas tekkinud kuludest seatakse kokku dispaš ja asjaosalised peavad maksma oma osad. Aga ei ole kahtlust, et iga asjaosaline võib nõuda tagasi osamäksu laevaomanikult, sest et laev ei olnud merikõlbuline. Kui tehakse kindlaks, et laev juba lastimisesadamast väljasõidul ei olnud merikõlbuline ja tal olid teatud puudused, mis reisil kutsusid hädaohu esile, mille järeldusena õid tekkinud oma-

kord kulud hädasadamas, siis on selge, et asjaosaliste regressnõudmised laevaomaniku vastu rahuldatakse pikema jututa.

Seepärast tuleb laeva kaptenil alati hoolitseda see eest, et laeval enne ärasõitu oleks vastav tunnistus merekõlbulisusest. Sama on maksev ka juhtumil, kui laev parandatakse hädasadamas ainult ajutiselt ja lõplik parandus järgneb alles hiljem, sest edaspidisel reisil võivad juhtuda samuti õnnetused.

Üldiselt kokku võttes käivad käesolevas paragrahvis ettenähtud kulude alla:

1) ettevalmistuskulud, et kindlaks teha, kas laeva seisukord nõuab üldse kaupade lossimist ja ümberstouimist (harilikult asjatundjate või tuukri kaudu);

2) lossimisest ja stouimisest tekkinud kulud, kaasa arvatud praamide, kraanide ja transpordi kulud kailt ladu-
deni j.n.e.;

3) kulud sellest, et lossitud laadungit ei või laadida enam laevale tagasi.¹⁾

Laadungi lossimise ja ümberstouimise kulud ei tule üldavariina tasumisele juhtumil, kui need kulud on tehtud ainult laadungi huvides, ilma et laeva ja laadungit oleks ähvardanud mingi ühine hädasoht, näiteks, kui need kulud on tehtud ainult laadungi sisemise rikenemise tõttu või laadungi kuivatamise otstarbel. Need kulud võivad siiski tulla üldavariina tasumisele niivõrd, kui laadungi lossimine või ümberstouimine on toiminud üldavariitoiminguna.

Tagasilaadimise- ja laokulud.

§ 19. Kui laadungi, kütteinete või varustise ümberseadmise või lossimise kulud tasutakse üldavariina, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud laadungi, kütteinete või tagavarade tagasilaadimise ning laeval kohaleasetamise (stow-ing) kulud ühes kõigi laokuludega, kaasa arvatud tulekindlustus. Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või enam ei jätkka oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina mingeid laokulusid, mis tekkinud pärast laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva. Kui aga laev enne laadungi lossimise lõpetamist tunnustatakse merekõlbmatuks või katkestab reisi, tasutakse üldavariina ülaltähendatud laokulud kuni laadungi lossimise lõpetamise päevani.

Nagu eelmises paragrahviski on ka siin kütteaine ja tagavarad asetatud ühesugusesse seisukorda lastiga, samuti ümberstouimine lossimisega. Ladustamise kulude hulka loeb § otsekohe ka tulekindlustuse kulud.

1) Ulrich, lhk. 213.

Selle viimase uuendusega 1924 a. YAR on tehtud lõpp pikale vaielusele kindlustuskulude tasumises üldavariina.¹⁾

Samas mõttes on lahendanud selle küsimuse ka 1925 aastal inglise Association of Average Adjusters uue „Rule of Practice“ kaudu, mille järgi „in practice where the cost of fire insurance has been reasonably incurred by the ship-owner, or his agents, such cost shall be treated as part of the cost of storage.“

Paragrahvist selgub, et ainult tulekindlustuse kulud kuuluvad üldavarii alla, kuna, näiteks, aga varguse, mässu ja muude hädaohude vastu kindlustamiskulud on jäetud täiesti välja. Kui sarnased kulud on tehtud, siis nad jäävad iga asjaosalise kanda.

Olgu tähendatud, et ka Saksamaal ja paljus muis mais tulekindlustuskulud tasuti juba enne 1924 a. YAR harilikult üldavariina.

Paragrahvi viimane lause määrab, et laeva kondemneerimise või reisi katkestamise korral enne lossimise lõppu peavad ladustamise kulud (storage expenses) üldavariina tasutama kuni lossimise lõpetamiseni. See määrus on õigustatud, sest ühise reisi katkestamisega on kadunud ka üldavarii põhjus, mis peab alati reisi jätkamist kahjude tasumise eelduseks üldavariina.

Sellega kaob nende lastiosaliste paremusseisukord, kelle kaubad tulevad lõpuks lossimisele, võrreldes nende lastiosalistega, kelle kaubad on lossitud enne laeva kondemneerimist või reisi katkestamist, sest vastasel korral oleksid pidanud kandma viimased lastiosalised laeva kondemneerimise või reisi katkestamise silmapilgust ladustamise kulud, kuna need lastiosalised aga, kelle kaubad on sel silmapilgul veel laevas, oma kaupade edasitoimetamiseks võivad valida teised teed ning ära hoida ladustamise kulud.

Ladustamise kulude hulka kuuluvad peale laduruumi-veel kaupade tarvilised hoiukulud maal ja muud sellised kulud.²⁾

Lühidalt kokku võttes peavad juhtumitel, kui lasti, kütteinete ja tagavarade lossimise või ümberstouimise kulud kuuluvad üldavariina tasumisele, samuti ka lossitud lasti, kütteinete ja varustuse ladustamise kulud koos uuesti pealelastimise, stouimise ja tulekindlustuse kuludega ladustamise ajal kuuluma üldavariina tasumisele. Loomulikult ikka eeldusel, et sissesõitmine vastavasse hädasadamasse oli üldavarii toiming.

Olukord muutub aga põhjalikult, kui laev sarnases hädasadamas kondemneeritakse ehk esialgset reisi enam ei jätkata. Laeva kondemneerimine võib tulla ainult ette, kui

1) Rudolf, lhk. 79,

2) Ulrich, lhk. 214.

paranduskulud ületavad laeva väärtust vigastatud seisukorras, või jälle kui laeva ei saa parandada selles kohas vastavate abinõude puudusel. Ka siis, kui laeva ei või viia paranduskohale, kas oma liikuvuse puudusel veel või jälle vastava pukseerimise abi puudusel, võib tulla ette laeva kondemneerimine.

Päevaga, millal lahutatakse laev ja last üksteisest, seega viimase lossimise päevaga lõpeb ka ühe ja sellesama mereettevõtte ühing, see on üldavarii-ühing. Seepärast kannab ka nimetatud päevast peale tekkivad kulud iga asjaosaline üksinda. Näiteks, maksab laev üksinda oma meeskonna palgad ja toitmise kulud, ümberpaigutamise ja sadamamaksud jne.; lasti kanda jäävad, näiteks, ladustamise, kindlustuse ja sihtsadamasse edasitoimetamise kulud jne.

Võib tulla ka ette, et laeva kondemneerimine sünnib enne laeva tühjendamist. Sellele vaatamata kestab aga üldavarii-ühing edasi kuni lossimise lõpupäevani.

Peale kondemneerimist võib olla ka reisi katkestamine üldavarii-ühingu lõppemise põhjuseks. Selline juhtum võib tulla ette, kui laeva parandustööd veniksid liiga pikale, nii et on hulga ratsionaalsem, kui last toimetatakse muul teel sihtsadamasse. Ehk jälle ka, näiteks, kui märjaksaanud last on nii rikutud, et see ei kannata välja enam edasitoimetamist ja lasti ülejäänud osa peab müüdama kiiresti.

Kokkuhoitud kulud laeva pukseerimisega jne.

§ 20. Kui avariiis olev laev asub sadamas või kohas, kus on otstarbekohane parandada teda nii, et ta kogu laadungiga võib jätkata reisi, ja kui kulude kokkuhooidmiseks laev pukseeritakse mõnesse teise parandussadamasse või -kohta või sihtsadamasse või kui laadung või osa sellest veetakse edasi mõne teise laevaga või muul viisil toimetatakse edasi, siis kantakse niisuguse pukseerimise, edasivedamise ja edasitoimetamise lisakulud, kas kõik või mõned neist, — kuni ärahoitud lisakulude määrani — vastavate asjaosaliste poolt, proportsionaalselt kokkuhoitud erakorralistele kuludele.

See § käsitab niinimetatud „asekulude“ (substituted expenses) erijuhtumit.

Seda tuleb käsitada käsikäes § 5-ga, kus on pikemalt juttu mainitud kuludest.

Selle § eeskirjad vastavad ka inglise praksisele.¹⁾

Asekulude jaotus peab järgnema selles vahekorras, milles üksikuile asjaosalisile nende läbi hoiti kokku teised kulud. Siin ei tule arvestada üksinda nende kuludega, mis

1) Rules of Practice, reegl. 22 ja 23. Lowndes, lhk. 832.

oleksid kuulunud üldavariina jagamisele, vaid ka niisuguste kuludega, mida oleks pidanud kandma iga asjaosaline üksinda kui partikulaar-avariid.¹⁾

On endastmõistetav, et avariid korral suurim kokkuhoidlikkus kuludes on kõigi asjaosaliste huviks. Kui nüüd sellise kokkuhoiu mõttes otsustatakse laev viia teise odavamasse paranduskohta, siis peab tasutama käesoleva § järgi laeva üleviimise kulud niisugusse paranduskohta üldavariina. Sagedasti on tarvis osa lasti lossida, et üldse oleks võimalik võtta ette parandustöid. Kui nüüd, et hoida kokku aega ja kulusid, see last toimetatakse teise laevaga edasi, siis langevad sellise edasitoimetamiseks ettevõetud ümberlastimisel väljaantud kulud kui ka prahitasu üldavariid-ühingu kanda. Need erakorralised kulud, mis üldavariid kulude asemel, millede tegemine oleks osutunud teisiti tarviliseks, on antud välja, kannab üldavariid-ühing ainult kuni kokkuhoitud üldavariid kulude määrani. Selle § selgitamiseks olgu toodud järgmine näide:

Raskes jääs paisati aurik, mis oli teel Soomest Pärnu, Kuresaare lähedal veealusele kaljule. Seisukord oli kriitiline, kapten tellis päästelaevad, mis viisid laeva vabasse vette pärast väikese osa lasti üleparda viskamist ja teise osa praamidesse lastimist. Laev viidi Kuresaare, kus last võeti maha ja asetati aitadesse.

Et laeva parandus oleks veninud Kuresaares liiga pikale ja oleks läinud väga kalliks, siis viidi laev päästelaevade kaasabil Tallinna dokki. Seal parandati laev. Pärast läks laev Kuresaare tagasi ja võttis oma lasti uuesti peale, niipalju kui see oli edasitoimetamiseks kõlbuline. Vaheajal oli aga osa lasti peale lühikest olemist Kuresaares toimetatud teise laevaga juba Pärnu, et hoida kokku hoiukuluseid. Laeva üleviimisest Tallinna tekkisid küll kulud, mis tulid maksa päästelaevale, kuid seevastu võideti 20 päeva parandusaja arvel ja sellele vastavalt ka 20-päeva hoiukulud, meeskonna palgad ja toitmise rahad ja muud sarnased kulud. Järelikult tuleksid siin üldavariidina tasumisele laeva viimise kulud Tallinna ja tagasi, samuti ka prahiraha osa lasti edasitoimetamisest „kui suuremate üldavariid kulude kokkuhoidmiseks tehtud kulud.“

Laevapere palgad ja ülalpidamise kulud pelgusadamas.

§ 21. Kui laev §§ 17—20 tähendatud asjaoludel või neis paragrahvides märgitud paranduste läbiviimiseks on sõitnud sadamasse või kohta või peatus seal, siis tasutakse üldavariidina laevajuhi ja laevapere palgad ja nende ülalpidamiskulud liigse peatuseaja eest selles sadamas või kohas, kuni laev on seatud

1) Ulrich, lhk. 215.

või oleks pidanud seatama niisugusesse seisukorda, et võib jätkata reisi.

Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või ei jätka oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina laevajuhi ja laevapere palku ega ülalpidamiskulusid, mis tekkinud pärast merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva.

Laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise korral enne laadungi lossimise lõpetamist tasutakse üldavariina ülaltähendatud laevajuhi ja laevapere palgad ja ülalpidamiskulud kuni lossimise lõpetamise päevani.

Lühidalt kokkuvõttes määrab käesolev paragrahv, et juhtumil, kui §§ 17—20 määrused leiavad kohaldamist, siis ka laevaväe palgad ja ülalpidamise kulud hädasadamas seismise kestvusel tasutakse üldavariina, kuid ainult selle päevani, millal asjaolud on kõrvaldatud, mis sundisid laeva sõitma hädasadamasse või pöörama tagasi lastimise sadamasse. Kui reisi enam ei jätkata, näiteks, põhjusel, et last ei ole enam reisi kõlbuline ehk jälle laeva pikaldase paranduse tagajärjel peab lastima ümber ehk jälle kui laev kondemneeritakse, siis kannab üldavarii-ühing ülalnimetatud kulud muidugi ainult niikaua, kui üldavarii-ühing veel on olemas.

Laeva kondemneerimine või laeva ja lasti lõplik üksteisest lahutamine lõpetab automaatselt ka üldavarii-ühingu, ning seepärast langeb neil asjaoludel ära ka palkade ja ülalpidamise kulude tasumine üldavariina. Tasu äralangemisel on mõõduandvaks lossimise lõpupäev, seega mitte päev millal on otsustatud laeva kondemneerida või jälle laeva ja lasti lahutada lõplikult üksteisest.

Käesoleva paragrahvi eeskirjad on kooskõlas kõigi maade praksisega, välja arvatud Inglismaa, kus laevapere palgad ja ülalpidamise kulud ka siis ei kuulu üldavariina tasumisele, kui laev on läinud hädasadamasse üldavarii toimingust tekkinud vigastuse parandamiseks.

Inglise seaduse seisukoha põhjuseks on vaade, et hädasadamasse päralejõudmisega laeva ja lasti julgeolek on kindlustatud, nii et laevapere palgad ja ülalpidamise kulud muud pole „as enhanced ordinary charge possessing no element of sacrifice for the common safety“¹⁾.

Õigus tasule on põhimõtteliselt laevaomanikul, prahtijal (charterer) ainult siis, kui ta charteri järgi pidi maksma laevapere palgad ja ülalpidamise kulud.

Eelnimetatud kulude hulka ei kuulu aga laevapere kindlustamise kulud mereõnnetuste, haiguste, vigastuste ja vanaduse vastu, küll aga ületundide kulud.²⁾ Laevapere

1) Rudolf, lhk. 85.

2) Ulrich, III, lhk. 216.

üalpidamise kulude hulka kuuluvad ka laevapere maalpidamise kulud, niikaua kui laevapere tarviliste paranduste pärast ei või jääda laevale.

Lastile lossimisel tekkinud kaotused.

§ 22. Ümberseadmisel, lossimisel, ladustamisel, tagasi-laadimisel ja kohaleasetamisel (stowing) laadungile, kütteainetele või varustisele tekitatud kaotused või vigastused tasutakse üldavariina ainult siis, kui üldavariina tasutakse tähendatud toimingute vastavad kulud.

Nagu käesolevast paragrahvist näha, kuuluvad üldavariina tasumisele ümberseadmisest, lossimisest, ladustamisest, tagasilaadimisest ja kohaleasetamisest (stowing) otseselt tekkinud kahjud. Seega ei kuulu üldavariina tasumisele, näiteks:

1) kahjud, mis kaupadele on tekkinud ladudes seismisel, näiteks, raudkaupade roostetamisest;¹⁾

2) kahjud, mis tingitud kaupade omandusist, näiteks: liha, munade, või jne. seesmine rikenemine;

3) kahjud riisilastile ussidest, mis on poetanud sooja kliima tõttu viljasse ladudes seismisel;

4) juhuslikud kahjud, mis on küll tingitud lasti paigutamisest ladudesse, kuid seal on tekkinud täitsa iseseisvail põhjusil, näiteks: pikse, tule, varguse jne. tagajärjel.²⁾

Üldavariina kuuluksid tasumisele, näiteks:

1) lossimisest tekkinud kahjud lahtiste kaupade (vilja) kaotamisel (kvantumi vähenemine) või tõi redes veetavate kaupade (petrooleumi) kvantumi kahanemisel;

2) kaupade ja prahi kaotused seeläbi, et hädasadamas lossitud kaupu (näiteks: puuvill) vastavate abinõude puudumisel täieliselt tagasi ei või stouida ja seepärast osa müüa tuleb;

3) kahjud seeläbi, et kaubad vastavate sisseseadete ja ladude puudumisel peavad seisma lahtisel kail jne.

Käesoleva paragrahvi eeskirjad on täitsa vastolus saksa seadusega, mille järgi kaupadele lossimisest, stouimisest jne. tekkinud kahjud ei tasuta iialgi üldavariina³⁾.

Käesoleva paragrahvi selgituseks olgu toodud veel järgmine näide:

Aurik vilja lastiga ja tükk-kaupadega jooksis madalikule. Et laeva vabastada, oli tarvis osa lastist lossida praamidesse, kusjuures last veest kannatas nii väljalossimisel kui ka uuesti pealelastimisel peale auriku vabanemise. Tükk-kaupa-

1) Hamburgi Landgerichti otsus 16. VI. 1897;

Hanseatische Gerichtszeitung 1897, lhk. 11 ja järgmised.

2) Ulrich III, lhk. 219; Ahlers, lhk. 25.

3) Schaps, I, lhk. 638.

dest purunesid mõned kastid, kotid rebenesid ja pallid määriti ning said märjaks. Kõik need kahjud peab tasutama üldavariina, sest et nad olid üldavarii toimingu möödapääsematuks tagajärjeks.

Laeva pävikust peab igatahes olema näha, et need kahjud olid hädavajalise lossimise tagajärjeks ja et neist kõige hoolsusele ja ettevaatusele vaatamata võimatu oli hoiduda.

Mahaarvutused paranduskuludest.

§ 23. Paranduskuludest, mis üldavarii dispasheerimisel on tasutavad üldavariina, tehakse järgmised mahaarvutused, pidades silmas vana ja uue erinevat väärtust:

1) Raud- või teraslaevadel, arvates esmakordselt registreerimise päevast kuni õnnetuspäevani:

a) vanusega kuni 1 aastani — kõik paranduskulud tasutakse täielikult, arvatud välja laeva põhja värvimise kulud, millest arvutatakse maha üks kolmandik;

b) vanusega 1 kuni 3 aastani — arvutatakse maha:

laevakere, mastide ja taglase puuosade, mööbli, sadulsepa- ja tapeetimistöõde, kivi- ja savinõude, metall- ja klaasasjade, purjede, taglase, köiestiku, purjeköite ja trosside (peale nende, mis on metalltraatidest või kettidest), päevapresentide, kattepresentide ja värvimistöõde parandamise ja uuendamise kuludest — üks kolmandik;

taglase traatosade, traatköite ja -trosside, traadita telegraafi aparaatide, ankrukettide ja muude kettide, isolatsioonide, abimasinate, aururoolmasinate ja nende päraldiste, auruvintside ja nende päraldiste, aurutõstekraanide ja nende päraldiste ja elektrimasinate parandamise ja uuendamise kuludest — üks kuuendik;

kõik muud parandused arvestatakse täielikult;

c) vanusega 3 kuni 6 aastani — tehakse mahaarvutused lit. b alusel selle erandiga, et üks kolmandik arvutatakse maha isolatsioonidest ja üks kuuendik arvutatakse maha mastide ja taglasepuude metallosadest ja kõigist masinaist, arvatud kaasa ka katlad ühes päraldistega;

d) vanusega 6 kuni 10 aastani — tehakse mahaarvutused lit. c alusel selle erandiga, et üks kuuendik arvutatakse maha mastide ja taglasepuude raudosadest, abimasinaist, aururoolseadistest, vintsidest, tõstekraanidest ja nende päraldistest, samuti kõigist masinaist, arvatud kaasa ka katlad ühes päraldistega, traadita telegraafi sisseseadeist ja kõigist köitest, trossidest ja taglasest;

e) vanusega 10 kuni 15 aastani — arvutatakse maha üks kolmandik kõigi paranduste ja uuenduste kuludest, arva-

tud välja laevakere metallosad, tsementimine ja ankruketid, millest arvutatakse maha üks kuuendik, ning ankrud, mis arvestatakse täielikult;

f) vanusega üle 15 aasta — arvutatakse maha üks kolmandik kõigi paranduste ja uuenduste kuludest, arvatud välja ankrud, mis arvestatakse täielikult, ja ankruketid, millest arvutatakse maha üks kuuendik;

g) üldiselt tehakse mahaarvutused (arvatud välja proviandist ja varustisest, isolatsioonidest, traadita telegraafi aparaatidest, masinaist ja kateldest) laeva vanuse järgi, mitte aga nende üksikute osade vanuse järgi, mille kohta käib mahaarvutus; laevapõhja värvimine ei kuulu tasumisele üldavariina, kui värvimine on teostatud rohkem kui kuus kuud enne avarii-juhtu; mahaarvutusi ei tehta vanade esete suhtes, mis on parandatud, ilma et neid oleks asendatud uutega, samuti tagavarade, varustise ja aparaatide suhtes, mis ei ole olnud tarvitamisel.

2) P u u - j a k o m p o s i i t l a e v a d e l :

Kui laeva esmakordselt registreerimise päevast kuni õnnetuse momendini on möödunud vähem kui üks aasta, ei tehta mingit mahaarvutust vana ja uue erineva väärtuse alusel.

Pärast selle tähtaja möödumist arvutatakse maha üks kolmandik, arvatud välja järgmised erandid:

Ankrud arvestatakse täielikult, kuna ankruketidest arvutatakse maha ainult üks kuuendik.

Mahaarvutusi ei tehta tagavaradest ega varustistest, mis ei ole olnud tarvitamisel.

Laeva kattermetall kuulub täielikult tasumisele raskuses, mis võrdub mahavõetud metalli bruttokaaluga, kusjuures selle väärtusest tuleb arvutada maha vana metalli müügist saadud summa. Naeltest, vildist ja metalliga katmise töötasust arvutatakse maha üks kolmandik.

Kui laev on varustatud peamasinatega, jahutuse-, elektri- või muude masinatega, isolatsioonidega või traadita telegraafiga, tehakse nende masinate ja seadiste parandamise kuludest samad mahaarvutused nagu raud- ja teraslaevade suhtes.

3) L a e v a d e l ü l d i s e l t :

Kõigi laevade suhtes arvestatakse täielikult kulud, mis on seotud paindunud või sissemuljutud raudosade õiendamisega, arvatud kaasa töötasu niisuguste osade äravõtmise ning tagasipanemise eest.

Täielikult tasutakse dokkimiskulud, arvatud kaasa ümberpaigutamise, tõsteabinõude, talaste ja muude dokkimisabinõude ning materjalide tarvitamise kulud.

Laev ja tema päraldised on niisugune vara, mis vananeb ja rikeneb ruttu ja mille väärtus seetõttu kiirelt kahaneb. Kui nüüd laevaomanik laevaosade või -päraldiste paranduste

või uuenduste puhul saaks dispaši järgi nende paranduste või uuenduste kulud täieliselt, siis oleks see laevaomaniku põhjendamatu rikastamine, kui parandatav või uuendatav asi on olnud juba teatud aja jooksul tarvituses. Niisugune kasusaamine ei oleks aga kooskõlas üldavarii põhimõttega. Sellepärast peaks põhimõtteliselt maha arvutatama see vahe, mis on parandatud või uuendatud laevaosade või laevapäraldiste väärtuse ja teiselt poolt selle väärtuse vahel, mis neil asjadel oli enne nende parandamist või uuendamist. Seda vahet kindlaks määrata nii, et ta vastaks täpselt tegelikule väärtuse muutusele, on raske ja isegi võimatu. Seepärast tarvitatakse kogemuste põhjal kujundatud umbkaudselt õiget mahaarvutamist.

Paranduskulude mahatõmmete süsteemi aluseks on põhimõte, mis läbib üldavarii kahjude jaotust punase niidina, nimelt, et ükski üldavarii osaline ei tohi saada üldavarii toimingust mingisugust kasu.

Väljudes sellest põhimõttest ei tasuta ka üldavarii toimingust laevale tekkinud vigastusi täiel määral, vaid tehakse teatud mahatõmbed vastavalt laeva ja ta üksikute osade ning päraldiste tarvis kokkuseatud tabelile.

Laeval on tegemist loomuliku kulunemisega, nii et laeva kui ka selle üksikute osade väärtus väheneb alata. See väärtuse vähenemine ei ole küll kõigil laeval ühesugune, vaid oleneb enamikus laeva tegevuspiirkonnast, lastide viisist ja muist selliseist faktoreist.

Põhjenedes normaaloludele on väärtuse alanemise arvestamiseks nähtud ette ajamäärad, mis määravad kindlaks väärtuse vähenemise ulatuse ja ühes sellega ka kuuluva tasu suuruse, millele on laeval üldavariis õigus.

Paranduskuludest tehakse vastavalt laeva vanusele kindlaksmääratud mahatõmbed, mis paistavad silma juba § 23, nii et pole tarvis nende lähemat vaatlemist. Tähtis on teada, et põhjakatmise kuludest, kui endine on alla 6 kuud vana, ainult $\frac{2}{3}$ tuleb üldavariina tasumisele, kuna üle 6 kuu vana ei kuulu üldse tasumisele.

Tarvitamata olnud asjade uuendusest ei tehta üldse mahatõmbeid, samuti tasutakse täies määras üldavariina kõveraksmurtud plaatide, tugede jne. õiendamise ja needimistööd ühes nende lahtivõtmise ja pealepanemise kuludega. Niisama tasutakse üldavariina dokkimise ja ümberpaigutamise kulud, kui ka sõidumaksud ja kraanide ning tellingute jne. üürid.

Laevajuhatus peab olema siin eriti hoolas. Tuleb teha alati kindlaks, niipalju kui see ei selgu laevapabereist, kui vana on laev ja millal seda viimati klassiti. Siin võib juhtuda, et täiesti uued osad on toodud ohvriks või jälle, näiteks,

üsnä vana katel läinud lõhki. Ei ole lubatav, et parandusi käsitataks üldiselt, vaid laevaomari ku huvid nõuavad eeskätt, et siin leiaks aset piinlik üksikasjaline arvestus.

Tuleks tähendada, et käesolevas reeglis ettenähtud mahatõmbeile „uus vana eest“ on olnud eeskujuks inglise praktises tarvitusel olev süsteem, mida ajajooksul on parandatud ja täiendatud. ¹⁾

Ajutised parandused.

§ 24. Kui laevale on tehtud ajutised parandused laadimis-, vahe- või pelgusadamas ühise julgeoleku otstarbel või üldavariiohvriga tekitatud vigastuste kõrvaldamiseks, siis tasutakse niisuguste paranduste kulud üldavariina; kui aga juhusliku vigastuse ajutised parandused teostatakse ainult selleks, et võimaldada lõpetada reisi, siis kuuluvad ka niisuguste paranduste kulud tasumisele üldavariina, kuid ainult ärahoitud kulude määraneni, mis oleksid tekkinud ja üldavariina kuulunud tasumisele siis, kui niisuguseid ajutisi parandusi ei oleks seal teostatud.

Üldavariina tasutavate ajutiste paranduste kuludest ei tehta mahaarvutusi uue ja vana erineva väärtuse alusel.

Käesoleva paragrahvi esimese lõige eeskiri puudutab ainult neid ajutisi parandusi, mis ette võetakse laadimis-, vahe- või pelgusadamas. See ei puuduta merel tehtavaid parandusi. Viimaste üldavariina tasumise küsimus tuleb lahendada üldiste eeskirjade järgi.

Siin tehakse vahet kolme liiki esialgsete paranduste vahel:

- a) parandused, mis on tehtud ühise julgeoleku otstarbel;
- b) üldavariina tasumisele kuuluvate kahjude parandused;
- c) partikulaarkahjude parandused.

See, et ühise julgeoleku otstarbel ettevõetud ajutised parandused kuuluvad üldavariina tasumisele, järeldub juba käesoleva seaduse esimesist paragrahvist.

P. b all nimetatud ajutised parandused võivad üldavariitoimingu läbi kannatanud laeva viibimisel kõnesolevais sadamais tulla kõne alla, kui lõplik parandamine: a) on üldse võimatu, b) on teostatav, kuid erakordselt suurte kuludega, või c) on küll teostatav harilike hindadega, kuid seda ei ole otstarbekohane teha, sest laadungi välja- ja tagasi-laadimise kui ka laokulud oleksid liiga suured. Ajutise paranduse kulude üldavariina tasumisele kuuluvus ei või tekitada kahtlust p. a märgitud juhtumil, kui ka p. b tähendatud juhtumil, kui pelgusadamas tehtud ajutiste paranduste ja

1) Lowndes, lhk. 833.

lõpliku paranduse kulud kogusummas osutuvad vähemaks sellest summast, mis oleks tulnud maksa pelgusadamas. Kui aga need kogusummas on suuremad viimasest, samuti ka p. c ettenähtud juhtumil, tuleks kohaldamisele põhimõte, mis on maksev asekulude kohta.¹⁾

Käesoleva paragrahvi eeskirjade käsitamise selgituseks olgu toodud järgmised näited:

1) Laev lekkib, mille tõttu ta läheb hädasadamasse ning kogu aeg ähvardab laeva ja lasti põhjavajumise hädadoht. Pidades silmas laeva kardetavat seisukorda on võimatu mõelda lõplikule parandusele, vaid peab võtma tarvitusele abinõud, et vee sissejooksmist takistada. Seega ühenduses olevad kulud kuuluvad üldavariina tasumisele.

2) Aurikule tehti Stockholmis hädaparandus, mis läks maksuma seal umbes 6000 krooni. Aurik jätkab pärast seda oma reisi ja lõpetab selle Tallinnas, kus läheb lõplikuks paranduseks dokki. Hädaparandus kõrvaldatakse, kaotab seega väärtuse peale vähese osa, mis maksab 1000 krooni, kusjuures arvatud maha juba ajutiste paranduste kõrvaldamise kulud. Seega hädaparandus on läinud maksuma tegelikult 5000 krooni.

Tallinnas ettevõtetud vigastuste hindamise tulemus on 20.000 krooni, mis väheneb kõlbuliku hädaparanduse arvel 1000 krooniga, nii et aurikule on tehtud vigastuste täieliseks kõrvaldamiseks kulusid: 6000 krooni Stockholmis + 19.000 krooni Tallinnas, seega kokku 25.000 krooni.

Üldavariina kuuluvad tasumisele ka partikulaar-vigastuste ajutise paranduse kulud siis, kui see parandus oli tarviline reisi lõpuleviimiseks, kuid ainult määrani, milleni hoiti kokku kulud, mis oleksid tekkinud ja kuulunud üldavariina tasumisele siis, kui neid parandusi ei oleks viidud seal läbi. Siia alla kuuluksid näiteks: tõukeist tulnud laeva põhjavigastused, laine löökidest purustatud reelingu, luukide ja ruuli ning randumisest vigastatud võlli parandused, niipalju kui need ajutised parandused on tarvilised reisi lõpuleviimiseks.

Kuid tuleb pidada silmas, et need kulud tasutakse niivõrd üldavariina, kui võrd sellisel viisil teostatud parandusest üldavariin-ühingule suuremad kulud on hoitud kokku. Kui, näiteks, kapten otsustab põhjavigastust tuukrite abil kittida (abdichten), sest et sel moel välditakse lasti lossimise, tagasilastimise ja ladukulud, siis peavad tuukritööd ja muud seega ühenduses olevad kulud tasutama üldavariina kuni kokkuhoitud kulude määrani, mis oleksid kuulunud muidu üldavariina tasumisele.

Käesoleva paragrahvi eeskirjade iseloomustamiseks olgu toodud siinkohal veel väljavõtte saksa dispašööride seltsi

1) Rudolf, lhk. 92 ja järgmised.

arvamisest novembrist 1924 a. YAR vastava reegli (reegel XIV) kohta:

„Kuna seni oli määratud ainult kindlaks, et üldavariina tasumisele tulevate vigastuste ajutise paranduse kuludest ei pidanud tehtama mahatõmmet „uus vana eest“, toob uus reegel enesega põhjaliku muudatuse.

Ta määrab esiteks, et üldavarii vigastuste ajutine parandus peab tasutama, nii nagu seni; teiseks, et siis kui lastimise-, orderi- või hädasadamas ajutised parandused „for the common safety“ viiakse läbi, siis need kuuluvad ka üldavariis tasumisele; kolmandaks, et siis, kui sellises sadamas on võetud ette partikulaar-vigastuste ajutised parandused reisi lõpuleviimiseks, siis need paranduskulud tasutakse üldavariina ainult ses määras, kuivõrd seal läbi hoitakse kokku üldavarii kulud. — See kalmas tasuviis, nimelt, partikulaar-vigastuste ajutise paranduse kulude tasumine on reguleeritud „asekulude“ (stellvertretende Kosten, substituted expenses) põhimõtte analoogia alusel (võrdle reegel F).“

Prahikaotus.

§ 25. Veoraha kaotus, mis on tekkinud laadungi vigastuse või kaotuse tagajärjel, tasutakse üldavariina, kui veoraha kaotus on tekitatud üldavariitoiminguga või kui laadungi vigastus või kaotus on tasutav üldavariina.

Brutto-veorahast arvutatakse maha kulud, mis veoraha omanik oleks pidanud kandma veoraha ärateenimiseks, millised aga jäid ära ohvri tagajärjel.

Üldavarii üldpõhimõtete alusel peab sellele, kes on kannatanud prahitasu kaotuse all, see kaotus ka tasutama üldavariina. Kõnesolev paragrahv ei loe üles kõiki tasuõiguslisi isikuid, vaid piirdub teises lõikes ainult „omaniku“ tähendamisega. Kes on prahitasu omanikuks, kellele tuleb maksa tasu ja millal, see määratakse juba iga üksiku juhtumi asjaolude järgi ning prahilepinguile käivate üldiste seaduseeskirjade põhjal.¹⁾

Teise lõike eeskirjade järgi kuulub üldavariina tasumisele brutto-praht (edasiprahtimise korral on mõõduandev muidugi ainult konossement-praht, kas see on siis suurem või väiksem charterprahist). Kaotsiläinud bruttoprahist tulevad arvata maha kulud, mis ära hoitud tasuõiguslikule üldavarii ohvril. Kui laevaomanikul või kaptenil korda läheb ohverdatud või üldavariis müüdud kaupade asemele uusi kaupu võtta laevale, siis tuleb uutest kaupadest saadav prahitasu, nõndanimetatud „asepraht“ (Ersatzfracht), peale sellega

1) Ulrich-Brüders, I, lhk. 156-158;
Scherschenevic, lhk. 355.

seotud kulude mahaarvamist, üldavariina laevaomanikule tasumisele kuuluvast prahitasust arvata maha.¹⁾

Samas mõttes oli reguleeritud viimane küsimus (asepraht) ka Stockholmi International Law Association'i konverentsi eelkomisjonilt väljatöötatud reeglite eelnõus:

„When the voyage is continued, credit shall also be given for freight earned on goods carried in lieu of goods sacrificed, less expenses actually incurred in earning such freight, including an allowance for extra detention of the vessel due solely to the engagement and loading of the new cargo“.²⁾

See määrus eelnõus (reegel XV lõpp) kustutati aga Stockholmi konverentsil, mitte seepärast, et selle vastu oldi põhimõtteliselt, vaid et jätta dispašööridele vabad käed iga üksiku juhtumi otsustamisel.

Mis puutub veel teises lõikes ettenähtud kulude mahaarvamisse, siis tähendab Haralambidis, et see määrus on ainult „la conséquence même des principes de l'avarie commune, à savoir que le propriétaire du navire ne pourrait demander son admission que pour le montant du préjudice subi; ce préjudice n'est jamais égal au montant du fret brut dû par les affréteurs ou les chargeurs“.³⁾

Üldavarii ohvrüst ärahoitud kulud oleksid, näiteks: lossimise kulud sihtsadamas, mitte aga ülejäänud reisil laevaväele väljaantud palgad ja ülalpidamise kulud või sadamamaksud nii palju, kui need pole ärahoitud erandlikult üldavarii ohvri tagajärjel täieliselt või osaliselt.⁴⁾

Käesoleva paragrahvi eeskirjade selgitamiseks olgu toodud järgmine näide:

Aurik, millel oli lastiks 450 standardi planke, sõitis 5-mal okt. 1927. a. Wiiburist Rotterdami. Tormilise ilma pärast kapten oli sunnitud viskama 8. oktoobril 10 standardi planke laeva ja lasti ühiseks päästmiseks üle parda. Laev jõudis 14. oktoobril Rotterdami sadamasse, kus seati kokku dispaš York-Antwerp Rules 1924 järgi. Laevaomanikule tasuti Rotterdami sadamas 10 standardi prahiraha üldavariina, peale 10 standardi lossimise ja muude kulude mahaarvamist. Kui, näiteks, bruttopraht 10 standardilt on 400 krooni ja mahaarvatavad kulud 10 standardilt 50 krooni, siis tasutakse laevaomanikule prahi kaotuse arvel 350 krooni üldavariina.

1) Ulrich, III, lhk. 224.

2) Report, lhk. 662.

3) Haralambidis, commentaire critique, lhk. 31.

4) Rudolf, lhk. 95.

Tasumaksmine ohverdatud või rikutud lasti eest.

§ 26. Ohverdatud kaupade vigastusest või kaotusest tekkinud kahju, mis kaupade omanik on kandnud selle ohvri tagajärjel, tasutakse üldavariina summas, mille arvutamise aluseks võetakse turuhinnad laeva kohalejõudmise päeval või mereühisreisi lõpul, kui see lõpeb teises kohas, kui esialgu määratud.

Kui sel viisil vigastatud kaubad müüakse pärast laeva kohalejõudmist, siis üldavariina tasumisele kuuluv kahjusumma arvutatakse kauba hinna järgi kauba rikkumata seisukorras laeva kohalejõudmise päeval, korrutades seda kaotusprotsendiga, mis tuletatakse müügist saadud summa võrdlemisest kauba hinnaga kauba rikkumata seisukorras müügi päeval.

Käesolev paragrahv räägib ainult kaupadest, s. o. varast, mis on veolepingu alusel võetud edasitoimetamiseks. Siia ei kuulu laeva toidu- ja küttetagavarad ega laevapere ja reisi-jate asjad.

Käesoleva paragrahvi järgi võetakse üldavariis ohverdatud või rikutud lasti kahjutasu väljaarvamisel aluseks turuväärtus laeva päralejõudmise päeval või ettevõtte (reisi) lõpupäeval, kui see lõpeb teisel kohal kui oli määratud esialgu.

Seepärast ei saa võtta aluseks ei ostuhinda lastimise sadamas, ei faktuurhinda ega ka ostuhinda sel korral, kui kaubad on müüdud reisel kõrgema või vähema hinnaga kui turuhind. Kui kaupadel ei ole määrsadamas turuhindu või on kahtlus nende hindade suuruses, siis tuleb teha kaupade väärtus asjatundjate isikute kaudu kindlaks.

Üldavariina tuleb tasumisele turuhindade alusel arvestatud kahju summa, mida on saanud kaupade omanik ohvrast, seega mitte kaupade täieline turuväärtus laeva päralejõudmise või reisi lõpetamise päeval.

Vastavalt sellele tuleb ka, kooskõlas üldavarii põhiprintsibiga ja üksikute maade üldavariid normeerivate seadustega ja sellekohase praksisega, eelpool nimetatud kaupade väärtusest arvata maha järgmised kulud:

1) kulud, mida tasuõiguslik oleks pidanud maksma kaupade õnneliku päralejõudmise korral, mis aga talle hoiti kokku ohvri või vigastuse tõttu täieliselt või osaliselt, näiteks: prahitasu, sisseveo tollid, lossimise ja ladudes hoidmise kui ka muud kulud, mida kaupade omanik või vastuvõtja oleks pidanud andma kaupade õnneliku päralejõudmise korral välja kaupade realiseerimiseks.

Kui palju prahti on hoitud kokku tegelikult, see ole-
neb igal üksikul juhtumil prahilepingule maksvaist seadus-
eeskirjadest kui ka lepingu tingimustest.

Kui kaotsiläinud kaupade eest, nagu see, näiteks, on
saksa, inglise ja meil maksva vene kaubandusseaduse järgi,
prahitasu ei tule maksa, siis on ka juhtumil, kui kaubad
üldavariis ohverdatud, prahitasu hoitud kokku täieliselt ning
seepärast tuleb arvata maha see ka üldavariinna tasumisele
kuuluvate kaupade väärtusest.

Kui prahitasu oli aga maksetud ette ja oli kokku lepi-
tud, et seda ei tule tagasi maksa ka kaupade kaotuse korral
(ship lost or not lost), siis läheb kaduma prahitasu kaupade
omanikule tema kaupade ohverdamisest niikuinii ja seda ei
saa sel juhtumil arvata enam maha ka kauba väärtusest;

2) niisugused kaotused ja väärtusvähenedused, mis olek-
sid leidnud aset ka üldavarii ohvrita, näiteks: möödapääse-
matud väärtusvähenedused, mille all kannatavad teatud kau-
bad reisil oma omaduse tõttu (vilja ja vedelike harilik kaha-
nemine), partikulaar-avariid, mis oleksid tabanud ohverdatud
või rikutud kaupu peale üldavariid, kui need oleks olnud
laeval.¹⁾

Käesoleva paragrahvi viimne lõige käsitab juhtumit,
kus rikutud kaubad müüakse peale päralejõudmist.

Kuna üldavariis on maksev alati põhimõte, et saadavate
tasude ja kaasamaksvate väärtuste kindlakstegemisel on
mööduandev ettevõtte (reisi) lõpupäev, siis peab võtma siin
üksikul juhtumil (rikutud kaupade müügil) väärtuste ja
kahjutasu suuruse arvestamisel turuväärtused aluseks tead-
mata ja juhtumi korral ka hulga hilisema aja järgi. See ees-
kiri hüppab üldavarii printsiibi raamidest tätsa välja. Selle
võtmise meie seadusse on tingitud kinnipidamisest YAR
1924 a. tekstist. See eeskiri lükati esialgu Stockholmi kan-
verentsil suure enamusega tagasi, kuid võeti hiljem prantsuse
advokaat Léopold Dor'i tungival soovitusel siiski uuesti
vastu.

Vastavalt selle eeskirjale arvestatakse üldavariina tasu-
misele kuuluv kahju järgmiselt: eeskätt tehakse kindlaks
kauba täisväärtus (sound value) laeva päralejõudmise päe-
val, siis kauba täisväärtus (sound value) müügi päeval ja
lõpuks rikutud kauba müügist saadud summa; edasi võetakse
müügist saadud summa suhtuvus (vahekord) kauba täis-
väärtusega müügi päeval, missuguse suhtuvuse järgi välja-
arvatud kaotuse protsendimääruga kasvatatakse siis kauba
täisväärtus laeva päralejõudmise päeval.

1) Ulrich, III, lhk. 225.

Selgituseks olgu toodud järgmine näide:

Laev, mis sõidab viljalastiga Ameerikast Hamburgi, omab suure tormi tõttu Põhja-Atlandis kõva külgakallaku lasti ümberasetumisest. Mõned luugid tehakse lahti, et trimmida lasti, kusjuures vesi tungib lahtistest luukidest sisse. Laev jõuab Hamburgi 10. aprillil 1927. aastal, mereveest rikutud last 60 tonni suuruses müüakse oksjonil 20. aprillil £ 200.— eest. Kauba turuväärtus 10. aprillil 60 tonni vilja eest oli £ 630.—, kuna see oli 20. aprillil aga £ 600.—, järelikult teeb müügist saadud summa (£ 200.—) $33\frac{2}{3}\%$ summast £ 600.—; seega $66\frac{2}{3}\%$ kaotust. Et kauba turuväärtus oli 10. aprillil £ 630.—, siis tasutakse ka vastava tasuõiguslikule üldavariina $66\frac{2}{3}\% \times £ 630.$ — see on £ 420.—.

Siin võib aga juhtuda, et lastiosalised saavad mitmesugused kahjutasud üldavariis juhtumil, kui last ohverdati ühes osas täieliselt ja teises osas müüdi üldavariis saadud rikke pärast, sest esimesel juhtumil võetakse aluseks ohverdatud lasti väärtus lossimise lõpupäeval, teisel juhtumil aga väärtused mitmesugusel ajal, nagu nähtud ette reegli teises lõikes.

Teiseks järelduseks oleks see, et ühesugused kaubad peavad maksma kaasa mitmesuguste väärtustega üldavariis selle järgi, kas nad on jõudnud tervena kohale, on ohverdatud täieliselt, või jälle müüakse üldavarii toimingust rikutuina.

Veel näide:

Kui võtame:

1) kauba hinnaks kauba rikkumata seisukorras laeva kohalejõudmise päeval — a ,

2) kauba hinnaks kauba rikkumata seisukorras müügi päeval — a_1 ,

3) müügil saadud hinnaks — b ,

4) kahjusummaks — x ,

siis saame käesoleva paragrahvi teise lõige eeskirjast järgmise valemi:

$$x = a \times \frac{a_1 - b}{a_1};$$

$$\text{kui } a = 630,$$

$$a_1 = 600,$$

$$b = 200,$$

siis saame:

$$x = 630 \times \frac{600 - 200}{600} = 420.$$

Kontributiivväärtuste arvutamine.

§ 27. Üldavarii kontributsioon määratakse kindlaks varade tegelikkude nettoväärtuste alusel mereühisreisi lõpul, millistele väärtustele tuleb arvutada juurde ohverdatud varade eest üldavariina tasumisele kuuluv summa, kui see ei ole juba arvatud kaasa. Laevaomaniku riisikol olevast veo- ja sõidurahast arvutatakse maha kulud ja laevapere palgad, mida ei oleks tulnud anda välja veoraha ärateenimiseks, kui laev ja laadung oleksid läinud täielikult kaotsi üldavariitoimingu ajal, ning mida ei loetud tasutavaiks üldavariina. Samuti arvutatakse maha varade väärtusest kõik need kulud, mis varade suhtes on tehtud pärast üldavariitoimingut, arvatud välja need kulud, mis kuuluvad tasumisele üldavariina.

Reisijate pagas ja isiklikud esemed, mis laeval on kossemendita, ei kuulu üldavarii kontributsioonikohustuse alla.

Käesolev paragrahv on õieti täienduseks § 7 eeskirjadele. Ta määrab kontributiivväärtused ja näeb ette hindamise viisi kontributsiooni arvutamiseks.

Siin tuleks panna tähele kontributiivväärtusi üksikult:

1) Laev ühes päraldistega.

Laeva kaasamaksvaks väärtuseks on laeva tõeline nettoväärtus ettevõtte (reisi) lõpul, seega mitte, näiteks, müügi- või kindlustussumma. Sellest väärtusest tulevad arvata maha kõik need kulud, mis laeva peale antud välja pärast üldavarii toimingut, sest üldavarii põhimõtte järgi on kohustatud maksuma kaasa ainult need väärtused, mis olid ühises hädaohus ning sellest päästeti üldavarii ohvrist. Kõik parandused ja uued asjad (näiteks : ketid, ankrud, purjed jne.), mis tulnud juure alles peale üldavariid, jäävad kaasamaksva väärtuse hulgast välja.

Kuid kaasamaksvale väärtusele tuleb arvata juure ka kaasamaksma kohustatud väärtusena siiski ohverdatud asjade eest üldavariina maksetava tasu summa.

Seadus jätab aga ülalnimetatud mahatõmbamisele tulevaist kuludest need välja, mis tasutakse üldavariina. Seega on käesolev eeskiri kooskõlas kõigi moodsais seadusis väljendatud põhimõtetega, mis lasevad kanda ohverdatud ja üldavariis tasuõigustlike varasid samuti ühist kahju.¹⁾

2) Last.

Kaasamaksvaks väärtuseks on siin lasti turuväärtus ettevõtte (reisi) lõpul, s. o. lossimise viimisel päeval (at the termination of the adventure). Kui kaupadel ei ole turuhindu või on kahtlus neis hindades, siis määratakse kindlaks lasti väärtus asjatundjailt.

1) Ulrich, III, lhk. 227.

Aluseks tuleb võtta lasti tõeline väärtus, nii et reisi ajal partikulaar-avariist rikutud last ainult oma väärtusega rikutud seisukorras on kohustatud maksma kaasa.

Tulevad arvata maha pärast üldavariid lasti peale välja antud kulud, samuti ka need kulud, mis ei olnud üldavariid põhjustavas hädaohus, seega ei päästetud ka ohvrust.

Tuleb maha arvata prahitasu, mis oleks ära hoitud kaupade kaotsimineku korral. Kui aga praht ei oleks ära hoitud lastiosaliselt, näiteks, kui see on maksetud ette nii, et ei kuulu ka kaupade kaotsimineku korral tagasimaksmisele, siis ei tule seda arvata maha ka lasti kaasamaksvast väärtusest.

Edasi tulevad arvata maha tollid, lossimise ja ladukulud, hilisemate üldavariide kaasamaksud, päästmise ja muud kulud, mis oleksid jäänud ära kaupade hukkumise korral.

Kaubad, mis kannatanud üldavariist, maksavad üldavariina tasumisele kuuluva täie summaga jällegi kaasa. Ohverdatud või üldavariis müüdnud kaubad maksavad seega üldavariis kaasa oma täie väärtusega, rikutud kaubad oma väärtusega rikutud seisukorras, arvates juure iga kord üldavariina tasumisele kuuluv kahju.

Teise lõike järgi on kaasamaksmise kohustusest üldavariis vabad reisijate pagas ja isiklikud asjad niivõrd, kuivõrd nad võetud konossementida laevale. Samuti on sellest kohustusest vabad postisaadetised, meeskonna isiklikud asjad ja toidutagavarad.¹⁾

3) Prahitasu.

Kaasamaksmisest võtab prahitasu osa täie väärtusega, mis päästetud üldavarii ohvrust. Päästetakse muidugi brutto-praht, arvatud maha need kulud, mis oleksid jäänud ära kaupade kaotsimineku korral. Niisuguste kulude hulka tulevad arvata, näiteks: sadamakulud (sadamamaksud, lootsirahad, pukseerimise tasu, lossimise kulud jne.), mida laevaomanik peab andma välja peale üldavariid; laevapere palgad aja eest üldavariist kuni reisi lõpuni; peale üldavariid pealevõetud toidutagavarade, kütteenete jne. kulud. On aga prahi riisiko lastiosalise õlul, näiteks, kui on maksetud ette praht tagasimaksmisele kuulumata, siis ei tule harilikult maharvamised ette, sest et sellisele lastiosalisele päästeti kogu prahisumma üldavarii ohvrust.

Samuti kui laev ja last, nii peab ka prahitasu kaasamaksmisest võtma osa ühes üldavariina tasumisele kuuluva kahjusummaga.

4. Sõidutasu (Überfahrtsgelder) kohta on maksvad samad põhimõtted, nagu prahitasulegi.

1) Report, lhk. 608—611.

Laeva vigastuste ja kaotuste tasumine üldavariina.

§ 28. Laeva, selle masinate ja aparaatide vigastuse ja kaotuse eest, kui need on parandatud või asendatud teistega, üldavariina tasumisele kuuluv summa võrdub parandamise ja asendamise tegelikkudele ratsionaalsetele kuludele, kusjuures vana materjali uuega asendamise korral tehakse § 23 ettenähtud mahaarvutused. Kui ei ole tehtud parandusi, siis tasutakse üldavariina väärtuse õiglaselt arvatud kahanemine, kuid mitte kõrgemalt kui paranduskulude hinnatud summa.

Laeva tõelise või oletatava täiskaotuse korral võrdub üldavariitoiminguga laevale tekitatud vigastuste või kaotuste eest üdavariina tasutav summa laeva hinnatava väärtusega laeva terves seisukorras, arvutades sellest maha nende vigastuste parandamise hinnatav kulu, millistel ei ole üldavarii iseloomu, samuti ka müügist saadud summa, kui see on.

Käesolev paragrahv käsitleb laevale kuuluva tasu arvutamist laevale üldavarii toiminguga tekitatud vigastuste või kaotuste eest.

Paragrahvi esimene lõige teeb laevale, tema masinatele ja juurekuuluvaile osadele tekkinud vigastuste ja kahjude tasumise suhtes üldavariina vahet juhtumil, kus laev viib tegelikult parandustööd läbi, ja juhtumil, kus parandustööd on jäänud teostamata. Esimesel juhtumil tulevad tegelikud ratsionaalsed kulud (mahatõmmetega § 23 eeskirjade kohaselt) üldavariina tasumisele, teisel juhtumil aga väärtuse kohane alanemine, kuid mitte üle hinnatud paranduskulude summa. See eeskiri on kooskõlas inglise praksisega ning tugeneb inglise Marine Insurance Act'i art. 69-le.¹⁾

Kas paranduskulud on õiglasel, see üle tuleb otsustada igal juhtumil eraldi. Sama on maksev ka väärtuse vähenemise kindlakstegemisel juhtumil, kui parandustööd ei teostata. Kuidas hindamist tegelikult teostada, seda eeskiri ei määra, nii et siin jäävad mõõduandvaks hindamise kohal maksvad eeskirjad.

Teine lõige käsitleb laeva tõelikku ja konstruktiiv hukkumist (kaotust). Siin peab kuuluma üldavariina tasumisele laeva hinnatud täisväärtus (estimated sound value) pärast mahaarvamist sellest hinnatud paranduskulusid, mis ei kuulu üldavariina tasumisele, ning vastaval korral ka müügist saadud summat. Seega on olemas üldavarii ka siis, kui laeva pole enam tegelikult olemas, vaid on olemas ainult nõudmise õigus tasule üldavariis laeva vigastuse või kaotuse pärast. Laeva konstruktiiv kaotust (constructive total loss) tuleb tõlgitseda inglise kindlustusseaduse seisukohast, mille järgi „Constructive total loss“ on olemas:

1) Arnould, vol. II, lhk. 1690.

- (i) Where the assured is deprived of the possession of his ship, and (a) it is unlikely that he can recover the ship, or (b) the cost of recovering the ship would exceed her value when recovered; or
- (ii) where she is so damaged — that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.“

(Loetakse konstruktiivseks kaotuseks:

i) kui kindlustusevõtja on kaotanud laeva valduse ja on vähe usutav, et ta võiks saada kätte laeva või laeva kättesaamise kulud ületaks tema väärtuse pärast kättesaamist; või

ii) kui laev on nii vigastatud — et vigastuse paranduse kulud ületaks laeva väärtuse pärast parandamist.¹⁾

Käesoleval eeskirjal on laevaomaniku ja kapteni suhtes määratu tähtsus. Alati on soovitatav, et kutsutakse kohale asjatundjad ja loomulikult ka, et seatakse kokku täpne ülevaatus ja hindamise protokoll. Siin kapten peab aitama kaasa ülevaatusle ja andma tarvilisi teateid kahtlaste küsimuste lahendamiseks. Ülevaatusle ja hindamise kulude tasumist, niipalju kui need üldavariiga ühenduses, tuleb nõuda muidugi üldavariis. Et laeva hukkumise korral on võimalik üldavariid dispašeerimine, siis on see niivõrd uus vaatekoht, kuipalju see on vastolus teiste maade maksvate seadustega, millele järgi kahjude tasumiseks üldavariina on tarviline vähemalt laeva osaline alalhoidmine.

Deklareerimata või valesti deklareeritud last.

§ 29. Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis peale laaditud laevaomaniku või ta esindaja teadmata, või mis pealelaadimisel tahtlikult valesti deklareeritud, ei kuulu tasumisele üldavariina, kuid niisugused kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla juhul, kui nad on päästetud.

Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis pealelaadimisel valesti deklareeritud vähema väärtusega kui nende tegelik väärtus, kuuluvad üldavariina tasumisele deklareeritud väärtuse alusel, kuid kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla nende tegelikus väärtuses.

Käesoleva paragrahvi eeskirjade järgi ei tasuta kaupadele, mis laevale pole teatatud või jälle pealelaadimisel olid tahtlikult valesti deklareeritud, üldse kahjusid üldavariina. Kui on aga sellised kaubad päästetud, siis langevad nad ikkagi kontributsioonikohustuse alla.

1) Marine Insurance Act, art. 60; Arnould, vol. II, lhk 1413; Ritter, II, lhk. 972—973.

Kaubad, mis on deklareeritud pealelastimisel vale väärtusega, mis on vähem kui nende tõeline väärtus, on õigustatud saama tasu üldavarii korral oma deklareeritud väärtuse järgi, kuna nad peavad maksma kaasa aga oma täie turuväärtusega üldavariis.

Käesolev eeskiri tahab hoida ära, et üldavarii-osalised ei kannataks selle all, kui üksikuult lastiosalisilt antakse üles valeväärtused, seega tehakse üldavarii-ühingule väiksemate kaasamaksvate väärtustega kahju. See nõue on kooskõlas ka teiste seadustega.¹⁾ See takistab ka, et kaubad ära visatuna ei näidataks, mida üldse pole peale lastitud või jälle on salaja lastitud, et nad kerkivad alles siis päevakorrale, kui nad on õigustatud saama tasu, kuna nad hoiduvad aga kontrollist, kui need kaasamaksvatena tõmmatakse ligi.

Haralambidis seab küsimuse, et kas samuti nagu kaupade valesti deklareerimisel ka kaupade pealelastimisel laeva teadmata peab olemas olema kaubasaatja „kuritahtlikkus“ seks, et esimese löike eeskirjad tuleksid kohaldamisele. Haralambidis on arvamisel, et ülekohtune oleks jätta kaubasaatjat vabandava eksituse või unustamise tõttu kahjutasust ilma.²⁾ Igatahes tuleb neid eeskirju tõlgistada nii, et kaubasaatja jääb ka siis kaupade kahjutasust üldavariis ilma, kui ta need kaubad on lastinud laevale ehk küll ettekavatsuseta, kuid laevaomaniku või selle esindaja teadmata.

Reisi pikendusest tekkinud kulud.

§ 30. Tarvitatud kütteained ning muu varustis ja laevajuhi ja laevapere palgad ning ülalpidamiskulud reisi pikenduse kestel, mis oli tingitud sellest, et laev oli sunnitud sõitma pelgusadamasse või -kohta või pöörduma tagasi oma laadimissadamasse või -kohta, tasutakse üldavariina, kui sissesõidu kulud niisugusesse sadamasse või kohta kuuluvad tasumisele üldavariina vastavalt § 17 eeskirjadele.

Kütteained ja muu varustis, mis on tarvitatud lisapeatuse kestel laadimis-, vahe- või pelgusadamas või -kohas, kuuluvad samuti tasumisele üldavariina aja eest, mille eest laevajuhi ja laevapere palgad ning ülalpidamiskulud on § 21 eeskirjade järgi tasutavad üldavariina, arvatud välja kütteained ja muu varustis, mis on tarvitatud niisuguste paranduste tegemisel, mis ei kuulu tasumisele üldavariina.

Käesolev paragrahv täiendab õieti §§ 17 ja 21 eeskirju. Käesoleva paragrahvi esimese löike järgi kuuluvad üldavariina tasumisele tarvitatud kütteained ja varustis kui ka

1) Ulrich-Brüders, I, lhk. 135.

2) Haralambidis, Commentaire critique, lhk. 37.

laevapere palgad ja ülalpidamise kulud reisi pikendamise kest-
vusel (during the prolongation of the voyage), mis tingitud
sellest, et laev oli sunnitud minema pelgusadamasse või pöö-
rama tagasi oma lastimisesadamasse. See sünnib ainult juh-
tumil, kui sellisesse sadamasse minekuga seotud kulud kuulu-
vad ka üldavariina tasumisele kooskõlas § 17 eeskirjadega.

Seega kuuluksid siis eelnimetatud kulud üldavariina ta-
sumisele õnnetuskohast hädasadamani või -kohani, seal seis-
mise ajal ja vastaval korral sealt jälle tagasi kuni õnnetusko-
hani, sest „during the prolongation of the voyage“ haarab
kõik need kolm momenti. Tingimuseks on aga, et hädasada-
masse või -kohta mineku kulud ka üldavariina esinevad § 17
järgi.

Teine lõige määrab veel täiendavalt, et kütteained ja
varustis, mis tarvitatud lisapeatuse kestvusel lastimise-,
vahe- või hädasadamasse või -kohas, kuuluvad üldavariina ta-
sumisele aja eest, mille kestvusel tasutakse laevapere palgad
ja ülalpidamise kulud § 21 järgi üldavariina, arvatud välja
sarnased kütteained ja varustis, mis tarvitatud üldavariina
tasumisele mittekuluvate paranduste läbiviimisel.

Siinkohal olgu toodud ka vastav väljavõte saksa dispa-
šööride arvamisest novembrist 1924 YAR vastavate reeglite
üle:

„Laeva materjaalide tarvitusi kui ka laevapere palku ja
ülalpidamise kulusid peab tasuma üldavariina senise seaduse
laiendamiseks (võrdle reeglid X ja XI) ka sõidu kestvusel
hädasadamasse ja sealt õnnetuskohale tagasi.

Kütteainete ja tagavarade tarvitamist hädasadamasse peab
tasuma niivõrd, kui võrd see sünnib ka palkade ja ülalpidam-
ise kuludega, kuid mitte niipalju kui see tarvitamine järgnes
partikulaar-kahjude parandamise otstarbel.“

Vana seaduse eeskirjad ei tunnud niisugust tasu. Kulu-
sid õnnetuskohalt hädasadamani ja tagasi ei võetud arvesse,
kuna tarvitatud kütteainega jne. arvestati ainult siis, kui see
sündis, näiteks, wintšide ja pumpade töötamiseks lossimise
töödel ja laevaruumide tühjendamiseks veest.

Ka saksa ja inglise seadused eitavad eelnimetatud ku-
lude tasumist üldavariina, kuna seevastu aga Prantsusmaal
oli juba varemalt kombeks reisi pikendusel tarvitatud küt-
teainet ja varutist tasuda üldavariina.

Kõnesoleva paragrahvi sissevõtmist meie uude seadusse
tuleb tervitada, sest see loob ühtluse nimetatud kulude ta-
sumise viisis.

Komisjonitasu üldavarii väljamaksudelt.

§ 31. Üldavariina tasutakse komisjonitasu kahe protsendi suuruses üldavarii arvel tehtud valjamaksudest; kui aga ei saadud rahasummasid mõnelt kontributsiooniosaliselt, siis kuuluvad üldavariina tasumisele tarvilikud kulud, mis tehtud raha nõutamiseks kas bodmerii teel või muul viisil, samuti ka kahju, mis selleks otstarbeks müüdüd laadungi omanikud on kandnud.

Üldavarii väljaminekute tasumiseks ettemakstud summade kindlustamise kulud kuuluvad samuti tasumisele üldavariina.

Üksikute maade praksised ja seadused on komisjonitasu suhtes mitmesugused. Saksamaal on, näiteks, komisjoni tasuks 1%, Ameerikas koguni 2½%, seevastu aga Inglismaal ja Hollandis ei anta laevaomanikule üldse mingit komisjonitasu.¹⁾

Käesolev paragrahv näeb kaks juhtumit:

- 1) üldavarii väljaminekud avanseeritakse kaasamaksjalt üldavariis ja
- 2) üldavarii väljaminekute katteks muretsetakse raha bodmeriilaenust, kaupade müügist või muul teel.

Esimesel juhtumil arvatakse üldavariina tasumisele komisjonitasu 2% suuruses väljapandud summadel, teisel juhtumil tulevad üldavariina tasumisele kulud, mis tehtud ühenduses nõuetavate rahasummade muretsemisega kas bodmeriilaenu või muul teel, või jälle kahjud, mis tekkinud seeläbi, et kaubad müüakse üldavarii väljaminekute katteks.

Paragrahvi teine lõige määrab, et üldavarii väljaminekute katteks avanseeritud summade kindlustuskulud kuuluvad samuti üldavariina tasumisele.

Eelloeteldud kulude tasumiseks üldavariina on alati eeldus, et nad on kutsutud välja üldavariist. Kui rahade muretsemine oli tingitud mitte üksinda üldavariist, vaid ka partikulaar-avariist (besondere Haverei, particular average), siis jaotatakse tehtud kulud proportsionaalselt üldavariile ja partikulaar-avariile.

Protsendid kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt üldavariis.

§ 32. Üldavariina kuuluvad tasumisele protsendid üldavariina arvestatud kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt aastaprotsentide seaduslikus ruuruses, mis on maksvad lõplikus sihtsadamas, kus reis lõpeb, seal aga, kus ei ole seaduslikku protsendimäära — viie protsendi suuruses aastas, kuni üldavarii dispashi koostamise päevani, kusjuures tuleb arvestada makseid, mis vahepeal on saadud kontributiivväärtustelt või üldavarii depositefondilt.

1) Report, lhk. 619—620.

Kõigi üldavarii-ühingule tehtud kulutusilt, ohvreilt ja tasudelt peab arvatama üldavariina ka seaduslik protsent, mis maksev viimases sihtsadamas, või jälle kui seal ei ole nähtud ette seadusliku protsendi määra, siis 5% aastas kuni dispaši kokkuseadmise päevani.

Seejuures peab võtma arvesse asjaosaliste võimalikud à conto maksud.

Kui üldavarii asjaosalisile, kelle vara ohverdatud või rikutud või kes on maksnud raha ette, tasutakse ainult kahjud ja vigastused, siis oleksid sellised asjaosalised asetatud halvemasse seisukorda kui need asjaosalised, kelle vara on jõudnud puutumatu sihtsadamasse kohale või kes pole maksnud raha üldse ette. Et kõiki asjaosalisi seada ühele astmele, selleks määrab ka käesolev paragrahv, et esimestele tasutakse kasutuskaotus protsendi näol. Üksikute maade seaduslikud protsendimäärad on mitnesugused (harilikult 5 või 6%). Kõnesolev eeskiri määrab juhtumiks, kui viimases sihtsadamas ei ole seaduslikku protsendi määra, selle kindlaks 5-le.¹⁾

Käesolev paragrahv määrab protsendi alla arvatava aja lõpupäevaks dispaši kokkuseadmise päeva, kuid ei räägi, mis ajast hakatakse lugema protsente.

Pea igalpool loetakse protsente harilikult üldavarii kuludel nende väljaandmise, kaupade kaotusil ja vigastusil ettevõtte (reisi) lõppemise, laeva vigastusel paranduskulude tasumise ja vigastatud laeva müügil müümise päevast ning prahikaotuse korral päevast, millal oleks tulnud praht maksmisele. Kui tasuõiguslisile tehakse aga ennem makse, siis lõpeb protsentide maksmine tasult maksetud osas maksmise päeval.²⁾

Sularahas tehtud sissemaksete käsitlemine.

§ 33. Kui laadungil lasuva üldavariikontributsiooni, päästmis- või erikulude arvel on nõutud sisse sularaha, siis kantakse see võimalikult protsente kandvale kahe usaldusmehe (üks laevaomaniku, teine raha sissemaksjate poolt) ühisele eriarvele usaldusmeeste poolt vastuvõetavaks tunnustatud pangas. Sissemakstud summad ühes juurdekasvanud protsentidega hoitakse maksete kindlustuseks pooltele, kes õigustatud neid saama üldavarii, päästmis- või erikulude tõttu laadungilt, mille suhtes tähendatud maksed nõutud sisse. Usaldusmehed on õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sissemakstud rahast, kuivõrd neid selleks kirjalikult volitanud dispašhõör. Niisugused sissemaksed või maksed või tagasimaksed ei avalda mõju poolte lõplikule vastutusele.

1) Report, lhk. 620—621.

2) Rudolf, lhk. 129 ja järgmised.

Kui eelmises lõikes ettenähtud usaldusmehi ei ole valitud, makstakse sissetulnud sularaha dispashööri eriarvele laevaomaniku ja dispashööri poolt vastuvõetavaks tunnustatud panka. Dispashöör on niisugusel korral õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sisse makstud summast eelmises lõikes ettenähtud alustel.

Käesolev paragrahv annab eeskirjad talitamise kohta juhtumil, kui lastiosalisilt nõutakse sularahas üldavarii sisse makse (General Average Deposits).

Üksikuis mais käsitatakse neid sisse makse mitmeti. Näiteks, Inglismaal, Hollandis ja mõnedes teisis mais korjab dispašöör need summad ja paneb mõnda panka üldavariiühingu nimele. Dispašöör on seal seega üldavariiühingu hooldaja ja tal on õigus anda depoodest laevaomanikule üldavarii kulude katteks avansse. Saksamaal ja teisis mais ei tunta sellist korda. Seal kasseerib laevaomanik üldavarii sisse maksud ning paneb need panka oma arvele, millest ta katub ka üldavarii kulud ilma et ta küsiks seejuures mõnelt usaldusmehelt nõusolekut. Igatahes ei ole, näiteks, Saksamaal sealse seaduse järgi laevaomanikul tema kätte kindlustuseks antud depoodega vaba ümberkäimise õigust, ta ei või, näiteks, sisse maksetud summasid vahetada ümber teise valuutasse.¹⁾

Enne sõda rahuldusid laevaomanikud harilikult üldavarii bondide, s.o. dokumentidega, millega lastiosalisel kohustusid maksuma tasumisele kuuluvat üldavarii osamaksu, või jälle pangagarantiide saamisega. Pärast sõda on saanud moeks sisse makse võtta ka sularahas.

Kui viimased antakse laevaomanikule, siis võib laevaomanik neid kasutada oma huves ja teenida kasu. Selline olukord on annud lastiosalisile alati põhjust nurisemiseks, pealegi veel kus maksud on õige suured, mis neile seisavad kasuta ja tarvilise julgeolekuta.

Et vältida arusaamatusi ja pahesid sularahas tehtud sisse maksude juures, selleks määrab käesolev paragrahv, et neid makse peab erilisele kontole, võimaluse järgi teenides protsente, maksetama kahe usaldusmehe ühisele nimele mõnda panka, mis usaldusmeestelt heaks kiidetud. Üks usaldusmeestest määratakse laevaomaniku ja teine deponendi jaoks. Nii deponeeritud summa ühes juurekasvanud protsentidega oleks kindlustuseks üldavarii, päästmise- või erimaksude tasumiseks tasuõiguslisile pooltele, kui need maksud langevad sellele lastile, millelt nõutud sisse depood. Usaldusmehed võivad selliseist depoodest teha makse asjaosalisile siis, kui dispašöör on annud kirjalikult selleks vastava nõusoleku. Kuid sellised depood ja à conto maksud või tagasimaksud

1) Ulrich-Brüders, I, lhk. 216.

depoolest peavad sündima prejaditsioonita lõpuliku kaasa-
maksmise kohustusele.

Nende eeskirjadega on lastiomanike ja kindlustajate soovidele tulnud vastu sissemaksetud summade kindlustamise mõttes.

Siinkohal võiks nimetada veel, et harilikult ka lasti kindlustajad annavad vastavad garantiid lastile langevate maksude tasumiseks. Isesugust rahvusvahelist kommet, mida võiks lugeda üldiselt maksvaks, ei ole olemas.

Selliste garantiide (Lloyd's Average Bond) andmine sünnib ka inglise ja muude maade praksises.¹ ja ²).

Et vältida tülisid, mis ühenduses üldavarii sissemaksude käsitlemisega, on ka Hamburgi laevaomanike ja Hamburgi kindlustajate selts omavahel sõlminud privatim vastava „Vereinbarung betr. Havariégrosse-Einschüsse und Depots“, mis näeb ette teatud kohustused ja õigused laevaomanikule ja dispašööridele sissemaksude käsitlemisel.³)

Lahtiseks on aga käesolev paragrahv jättnud küsimuse, kuidas tuleb talitada mitmesuguses valuutas tehtud sissemaksudega, kas neid võib vahetada ümber teise valuutasse, või tuleb hoida igat maksu selles, milles ta tehtud.

Igatahes see küsimus on rahvusvaheliselt reguleeritud ka n.n. „Wiini reegleis 1926“.⁴)

Kõnesoleva paragrahvi esimene lõige vastab sisult VAR 1924 reegel XXIII eeskirjadele. Teine lõige aga, mille võttis sisse riigikogu üldkomisjon, on täitsa uus ja see reguleerib sularahas tehtud sissemaksete käsitlemist juhtumeil, kui eelmises lõikes ettenähtud usaldusmehi ei ole valitud. See määrab, et selliseil korral maksetakse sissetulnud sularaha dispašööri eriarvele laevaomaniku ja dispašööri poolt vastuvõteta-
vaks tunnustatud panka. Dispašöör on niisugusel korral õigustatud tegema osalisi makse või tagasimakse sissemaksetud summast esimeses lõikes ettenähtud aluseil.

Eraavarii.

§ 34. Laeva, selle päraldiste ja laadungi erakorralised vigastused, kaotused ja kulud, mis ei vasta üldavarii tingimustele, loetakse eraavariiks.

§ 35. Eraavarii kantakse ja tasutakse selle asja omaniku poolt, mis kannatas vigastuse või kaotuse all või mis põhjustas kulu.

Nagu eelpool kord juba nimetatud, tunneb meie uus seadus ainult kahte liiki avariisid: üldavariid ja eraavariid.

1) Revue Internationale du Droit Maritime, 1922, k. 34, lhk. 1159.

2) Lowndes, lhk. 391—417.

3) Ulrich-Brüders, I, lhk. 217—218.

4) Deutsche Juristen-Zeitung, 17/18, 1926, lhk. 1327.

Üldavarii definitsiooni, selle iseloomu kindlaksmääramist ja reguleerimist asjaosaliste vahel käsitavad seaduse § § 1 — 33. § § 34 ja 35 käsitavad eraavariid. Nende paragrahvide järele loetakse eraavariiks laeva, tema päraldiste ja laadungi erakorralisi vigastusi; kaotusi ja kulusid, mis ei vasta üldavarii tingimustele. Eraavarii kantakse ja tasutakse selle asja omaniku poolt, mis kannatas vigastuse või kaotuse all, või mis põhjustas kulu. Need meie seaduse eeskirjad on ühtlased pea kõigi tähtsamate mereriikide vastavate seaduseeskirjadega, näiteks: saksa¹⁾, nõukogude vene²⁾, inglise³⁾, prantsuse⁴⁾ ja paljude teiste omadega.

Eraavarii ei ole mitte, nagu üldavarii, omaette juriidiline instituut. Eraavarii esiletõstmine sünnib õieti selleks, et üldavarii instituuti selgemini piiritella. Eraavarii definitsioon meie seaduse järele sisaldab eneses üht positiivset ja üht negatiivset tunnusmärki. Positiivselt võetuna moodustavad eraavarii erakorralised vigastused, kaotused ja kulud, ning negatiivselt võetuna on neist eraavarii ainult see, mis ei ole üldavarii. Ka eraavarii kannab erakorralist iseloomu. See pärast ei saa arvata eraavarii hulka selliseid vigastusi, kaotusi ja kulusid, mis tekkinud hariliku tarvitamise, hariliku lekaaši, sisemise rikkimineku jne. tagajärjel.

Nõuete aegumine.

§ 36. Dispathi tegemise nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates kauba sihtsadamasse jõudmise päevast, sinna mittejõudmise korral aga päevast, mil kaup pidi sinna jõudma.

Üldavarii tasude nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates dispathi jõusseastumise päevast.

Merekaubanduses on nõuete aegumise suhtes üldiselt tarvitusel lühendatud tähtajad. Ka meie uuis mereseadusis, nagu laevade päästmise ja neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade⁵⁾, laevade kokkupõrgete⁶⁾ kui ka kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduses⁷⁾ on pandud maksuma lühendatud aegumistähtajad. Merekaubanduse huvides on, et igasugused nõudevahekorrad selgitataks võimalikult lühikese aja jooksul. Selles mõttes on ka üldavariiil põhjenevate nõuete aegumise suhtes seatud harilikust aegumistähtajast lühem tähtaeg.

1) Handelsgesetzbuch § 701.

2) Merekaubanduskodeks § 146.

3) Lowndes, lhk. 11 ja järgmised.

4) Haralambidis, sissejuhatus.

5) Seaduse § 16, R. T. nr. 48—1930.

6) Seaduse § 11, R. T. ur 48—1930.

7) Seaduse § 46, R. T. nr. 100—1930.

Seaduse § 36 määrab, et dispaši tegemise nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel arvates kauba sihtsadamasse jõudmise päevast, sinna mittejõudmisel aga päevast, mil kaup sinna pidi jõudma.

Üldavarii tasude nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates dispaši jõustumise päevast.

Seaduse ulatavus.

§ 37. Käesoleva seaduse eeskirjad kohaldatakse kaubalaevade sõidule ka sisevetes.

Avarii ja dispaši seaduse § 37 määrab, et selle seaduse eeskirjad tulevad kohaldamisele kaubalaevade sõidule ka sisevetes. Nii siis ei tee uus seadus mingit vahet avarii koha suhtes, avarii leidnu aset sisevetel, näiteks Peipsil ja jõgedel, või merel. Sellest näeme, et uuel seadusel ei ole ruumi suhtes mingisuguseid kitsendusi. Samuti on langenud vahe-tegemise tähtsus mere- ja sisevete kaubalaevade vahel, sest seaduse eeskirjad käivad mõlema laevakategooria kohta. Uuel seadusel on ses mõttes suur paremus: ta on loonud laevade avariidele ühtlase süsteemi ja kaotanud seaduseeskirjade kollisioonide võimaluse, mis oleksid tegelikus elus olnud paratamatud, kui oleks tegemist tulnud teha kas sisevete- või merelaevadega, nii laevade eneste kui ka avarii koha suhtes, juhtumil, kui iga laevakategooria kohta oleks maksnud oma erinev kord.

Poleks ka meie oludes mingit tarvidust olnud luua kaht erilist seadust avariide kohta sise- ja merevetel, silmas pidades veel seda, et ka paljude teiste maade seadusandlusis on tendents seaduste ühtlustamise poole nii sisevete- kui ka merelaevade kohta, seda enam et uued üldavarii eeskirjad on täitsa lahkuminevad seni meil maksvaist seaduseeskirjadest.

Ka on meie senine seadusandlus mereseaduste alal püüdnud laevasõitu sisevetel alistada samadele eeskirjadele, mis on maksvad meresõidus. Nii on meil sarnane ühtlustamine aset leidnud juba laevade kokkupõrgete¹⁾, laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade²⁾ kui ka kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduses.³⁾

1) § 1. R. T. nr. 48—1930.

2) § 1. R. T. nr. 48—1930.

3) § 49. R. T. nr. 100—1930.

Dispashi koostamine ja dispashöör.

See osa seadusest (§§ 38—56) kõneleb dispaši koostamisest ja dispašöörist.

Nagu teada jaotatakse üldavarii korral kahjud asjaosaliste vahel harilikult vastava asjatundja isiku — dispašööri — poolt. Dispaš otsustab avariiosaliste õiguste ja kohustuste üle ning riivab suurel viisil asjaosaliste majanduslikke huve. Sellest väljudes on pea igal maal leitud tarviliseks, et dispašid seaksid kokku asjatundjad isikud, kes kutsutakse avalikus korras sellele ametile alalistena, mis avariiosalisile teatud määral garanteerib, et dispaš seatakse kokku õieti ja erapooletult.

Seaduse § 38 määrab, et avarii iseloomu kindlakstegemist ja üldavarii korral kahjude arvutamist ning nende jaotamist (dispaši) toimetab ametlik dispašöör. Dispašööre võib seaduse järgi olla mitu, mis on muudatuseks meie senisele korrale. Seaduse § 53 määrab, et dispašöörid valib kaubandus-tööstuskoda ning kinnitab ametisse majandusminister kõrgema haridusega isikute hulgast, kel on vajaline asjatundmine, mis tehakse kindlaks majandusministri määratud eksamineerimise komisjoni poolt. Seaduse järele määrab dispašööride eksamineerimise korra, nende arvu, tegevuspiirkonna ja asetäitmise korra kaubandus-tööstuskoda ja kinnitab majandusminister.

Üldiselt tunnustatud põhimõtte järele seatakse dispaš kokku kohas, kus lõpeb ühisreis, kui avariiosalised pole teisiti kokku leppinud (§ 39). Edasi määrab uus seadus (§ 40), et dispaš seatakse kokku kokkuseadmise kohal maksvate seaduste järgi, niivõrd kui asjaosalised ei ole kokku leppinud teisiti.

Seaduse § 41 määrab, et laevaperemes on kohustatud viivituseeta laskma ette võtta üldavarii dispaši tegemist. Laevaperemehe viivituse korral on õigus nõuda dispaši tegemist ka igal teisel asjaosalisel.

Seega on pandud algatus dispaši kokkuseadmiseks laevaperemehele, sest harilikult saab viimane kõige varem teada avariist. Kuna kahjude jaotusest on huvitatud ka teised asjaosalised, siis peab loomulikult ka neile olema kindlustatud õigus nõuda dispaši kokkuseadmist.

Edasi tuleks märkida seaduse § 42 eeskirju, mis määravad, et laevajuht või laevaperemes ei tohi asju, millel lasub kontributsiooni kohustus, enne välja anda, kui neile langev kontributsioon on maksetud või on antud kindlustus, missu-

guse suurus vaidluse korral määratakse dispašööri poolt, kellele allus dispaši tegemine. Nende eeskirjade rikkumise eest teeb seadus vastavalt vastutavaks laevajuhi või laevaperemehe.

Dispašöör on kohustatud pärast seda, kui on nõutud dispaši tegemist, nii ruttu kui võimalik kuulutuse kaudu „Riigi Teatajas“ kutsuma kõiki asjaosalisi kuulutuses äramärgitava kohase aja jooksul teatama oma õigusi ja esitama dokumendid. Peale tarviliste andmete saamist on dispašöör kohustatud dispaši kokku seadma hiljemalt kahe kuu jooksul. Dispaši valmisaamisest teatab dispašöör samuti kuulutuse kaudu „Riigi Teatajas“ (§ 44). Tähtis on veel märkida, et dispašööriks esitatavad avaldused ja nende lisad ning vastused avaldusile ei kuulu tempelmaksustamisele (§ 52).

Olulisemaid eeskirju kujutab seaduse § 48, mis näeb ette edasikaebuse võimaluse dispašide peale. See loob ka muudatuse meie senisele korrale. Nagu teada ei allunud senise korra järele dispašööri poolt kokkuseatud dispaš üldse kohtulikule kinnitamisele ja oli asjaosalisile vastuvaidlemata siduv, missugust korda meie ei leia mitte üheski kultuurmereriigis.

Uue seaduse § 48 määrab, et dispaši peale võib kaevata ühe kuu jooksul arvates dispašööri kuulutuse ilmumise päevast „Riigi Teatajas“ dispaši valmisaamise üle. Kui dispaši peale ei ole selle aja jooksul edasi kaevatud, astub ta seadusjõusse.

III.

Kohtulõiv kaebusilt dispashide peale.

See osa käsitleb tsiviil kohtupidamise seaduse § 849¹ muutmist. Uus redaktsioon määrab kindlaks dispašide peale esitatud edasikaebuste kohtulõivu — $\frac{1}{2}\%$ kohtutoimetusel oleva vara hinnast, kuid mitte üle 100 krooni nagu teisiski hoiuasjades, mis tingitud dispašide peale edasikaebuste asjus erilise hoiukorra sissevõtmisest tsiviil kohtupidamise seadusse, mida käsitleb seaduse IV-as osa.

Kohtulõiv määratakse kindlaks kohtuotsuses ja nõutakse sisse asjaalgatajalt või huvitatud isikult või kohtutoimetusel olevast varast.

Edasikaebused dispashide peale.

Kuna üldine nõudekord pakuks võimalusi üldavarii asju venitada, mis ei ole soovitav meresõidu huvides, siis on loodud dispašide edasikaebamiseks erikord, mis konstrueeritud üldjoonis sarnaselt päranduse jagamise korrale. See osa uuest seadusest moodustab tsiviilkohtupidamise seaduse (VSK XVIIk.) V-da raamatu III-da osa III-da peatüki täiendamise XVII-ne jaotisega (§§ 2097¹—2097⁹). Seejuures on silmas peetud, et asjaosalisil oleks küllaldaselt võimalusi kaitsta oma õigusi, kaasa tuues tunnistajaid ja asjatundjaid. Seaduse järele võivad asjaosalised dispašööri poolt kokkuseatud dispaši peale kaevata ainult Tallinna-Haapsalu Rahukogule. Rahukogu määrused on lõplikud ja nende peale võib kaevata ainult kassatsiooni teel riigikohtule kahe nädala jooksul. Selle korraga, tehes üldavarii asjad alluvaiks ainult Tallinna-Haapsalu Rahukogule ja Riigikohtule, on tahetud katsuda luua ühtlane kohtupraktis üldavarii asjus ning lühendada asja kiirustamise mõttes kohtuinstantside arvu, kellele alluvad dispašide läbivaatamised.

Edasi määrab seadus, et ei ole lubatud tõsta nõudekorras vaidlust ei dispašööri poolt kokkuseatud dispaši või dispašööri otsuse ega kohtu poolt kinnitatud või tühistatud dispaši või dispašööri otsuse vastu.

Asjaosaliste kohtusse kutsumist toimetatakse kuulutamise teel. Kuulutuses kohtusse ilmumiseks määratav aeg ei või ületada kuut kuud arvates kuulutuse avaldamise päevast. Edasi võib kohus asjaosaliste palvel kutsuda kohtusse asjatundjaid. Tunnistajaid kohus ise välja ei kutsu, kuid ta võib üle kuulata asjaosaliste poolt kaasatoodud tunnistajaid. See eeskiri võtab asjaosalisil võimaluse, kes tahaks asja venitada ikka uute ja uute tunnistajate ülekuulamise ja väljakutsumisega, seda oma soovi teostada, nagu see hari-liku korra juures on- kergesti võimalik.

Endiste seaduste muutmine.

See osa seaduses loeb ainult üles need seadused, mis uue seaduse maksmahakkamisega oma jõu kaotavad. Need on vene kaubandusseaduse §§ 438—465 ning seadus Eesti vabariigi dispašööri ameti sisseseadmise kohta („Riigi Teataja“ nr. 53/54 — 1920. a.).

Riigikogu poolt 16. veebruaril 1932
vastuvõetud

Avarii ja dispashi seadus. *)

1.

Avarii.

§ 1. Üldavariitoiminguks loetakse tahtlikult ja põhendatult erakorralise ohvri toomist või erakorraliste kulutuste tegemist mereühisreisis olevate varade ühisest hädaohust ärahooldamise otstarbel.

§ 2. Üldavarii ohvrid ja kulud langevad asjaosalistele huvidele käesolevas seaduses ettenähtud alustel.

§ 3. Üldavarii alla kuuluvad ainult need vigastused, kaotused või kulud, mis on üldavariitoimingu otseseks tagajärjeks.

Üldavarii alla ei kuulu laevale või laadungile reisi viivituse tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka viivitusest olenevad kaudsed kaotused, näiteks niisugused, mis tingitud laevaseisust või turuhindade vahest.

§ 4. Asjaolu, et ohvrit või kulutusi põhjustanud juhtumus oli tekkinud mõne asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tagajärjel, ei kaota õigust tasust osa saada, kuid selle asjaosalise vastu võidakse esitada nõudeid tähendatud pahatahtlikkuse või hooletuse pärast.

§ 5. Asjaosaline, kes nõuab vigastuse, kaotuse või kulu tasumist üldavarii alusel, peab tõendama, et vigastus, kaotus või kulu tõeliselt kuulub tasumisele üldavariina.

§ 6. Erakorralised kulud, mis on tehtud mõne teise, üldavariina tasumisele kuuluva, kulu asemel, loetakse üldavariiks ning niisugusena tasutavaiks, kuid ainult erakorraliste kulude tegemisega ärahoitud üldavariikulude summani.

§ 7. Üldavarii dispashid koostatakse nii kaotuste hindamise kui ka kontributsiooni arvutamise suhtes mereühisreisi lõpuaja ja lõpukoha väärtuste alusel.

Dispashi koostamise koha määramine ei olene käesoleva paragrahvi esimese lõike eeskirjast.

§ 8. Laadungi merrehteid tasutakse üldavariina ainult siis, kui laadungit veeti kooskõlas kaubanduses tunnustatud kommetega.

§ 9. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tehtud laevale ja laadungile või kummalegi neist ühiseks julgeolekuks toodud ohvriga või ohvri toomise tagajärjel, samuti ka vigastused, mis tekkinud luukide või teiste avauste kaudu sissetunginud veest, kui luugid olid avatud ja avused tehtud selleks, et ühiseks julgeolekuks teostada merrehteid.

§ 10. Üldavariina tasutakse vigastused, mis laeval tulekustutamisel on tekitatud laevale ja laadungile või kummalegi neist vee läbi või teisiti, arvatud kaasa vigastused, mis tekkinud põleva laeva randajamisest või ruumide uputamisest;

*) „Riigi Teataja“ nr. 21 — 1932.

kuid tasumisele ei kuulu niisugused laeva ja hulklaadungi osade või laadungi üksikute kolide vigastused, mis tekkinud tulist.

§ 11. Üldavariina ei tasuta kaotust või vigastust, mis tekitatud laeva taglase või teiste asjade rusude või jäanuste äraloikamisega, kui need asjad olid juba varem mereõnnetuse läbi muutunud kõlbmatuks või kistud lahti.

§ 12. Kui laev on tahtlikult aetud randa niisugustel asjaoludel, et ka ilma tahtliku randaajamiseta laev oleks möödapääsematult kantud randa, madalikule või kaljudele, siis ei tasuta üldavariina kaotusi või vigastusi, mis niisugusest tahtlikust randaajamisest on tekkinud laevale, laadungile ja veorahale koos või mõnele neist eraldi.

Kõigil teistel juhtudel, kui laev ühiseks julgeolekuks on tahtlikult aetud randa, tasutakse sellest tekkinud kaotused ja vigastused üldavariina.

§ 13. Üldavariina tasutakse vigastused või kaotused, mis on tekitatud purjedele ja taglasele või mõnele neist ühise julgeoleku otstarbel liigse pingutuse tagajärjel laeva lahtitõmbamisel mere põhjalt või põhja mööda kõrgemale ajamisel. Üldavariina ei tasuta aga vigastusi või kaotusi, mis laevale, laadungile ja veorahale koos või mõnele neist eraldi on tekkinud purjede liigpingutusest juhul, kui laev oli ujuvil.

§ 14. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tekitatud kinnijoosnud ning hädaohulikis seisukorras viibiva laeva masinaile ja kateldele katse puhul viia laev uuesti ujuvile, kui on tõendatud, et need vigastused on tekkinud tõelise tahte tagajärjel viia laev ühise julgeoleku otstarbel — ülaltähendatud vigastuste riisikol — ujuvile.

Üldavariina ei tasuta aga kaotusi ega vigastusi, mis on tekkinud masinate ja katelde töötamisest juhul, kui laev on ujuvil.

§ 15. Kui laev on joosnud kinni ja selle laadung, küttematerjal ja varustis või mõni neist lossitakse nii, et seda tuleb lugeda üldavariinotoiminguks, siis tasutakse üldavariina lisakulud, mis tekkinud kergendamise, kergendamisevahendite rentimisest ja lossitu tagasilaadimisest, samuti ka nende toimingute tagajärjel tekkinud kaotused ja vigastused.

§ 16. Üldavariina tasutakse laeva inventar ja varustis või osa neist, mis hädatarvidust mööda põletati kütteinena ühise julgeoleku otstarbel hädaohu korral, kuid ainult siis, kui laevale oli võetud küllaldane tagavara kütteinena. Üldavariina tasutavast summast arvutatakse maha selle kütteinena väärtus, mis oleks ära tarvitatud, arvutatult turuhinnaga, mis oli maksev laeva viimases väljasõidusadamasse laeva ärasõidu päeval.

§ 17. Kui laev on sõitnud pelgusadamasse või -kohta või pöördunud tagasi laadimissadamasse või -kohta õnnetuse, ohvri või muude erakorraliste olude tagajärjel, mis tegid seesuguse sisse- või tagasisõidu tarvilikuks ühise julgeoleku huvides, siis tasutakse üldavariina kulud, mis tekkinud sissesõidust tähendatud sadamasse või kohta; kui laev sealt sõidab ära oma algaadungiga või selle osaga, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud sadamast või kohast väljasõiduga seotud kulud, mis tekkisid niisuguse sisse- või tagasisõidu tagajärjel.

§ 18. Laadungi, kütteinete või tagavarade ümberseadmise kulud laevas või nende lossimise kulud laadimis-, peatus- või pelgusadamasse või -kohas, tasutakse üldavariina, kui ümberseadmine või lossimine oli tarvilik ühiseks julgeolekuks või selleks, et võimaldada ohvri või õnnetuse tagajärjel tekkinud

laeva vigastuste parandamist, kui parandus oli tarvilik reisi jalgeks jätkamiseks.

§ 19. Kui laadungi, kütteinete või varustise ümberseadmise või lossimise kulud tasutakse üldavariina, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud laadungi, kütteinete või tagavarade tagasi-laadimise ning laeval kohaleasetamise (stowing) kulud ühes kõigi laokuludega, kaasa arvatud tulekindlustus. Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või enam ei jätkata oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina mingeid laokulusid, mis tekkinud pärast laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva. Kui aga laev enne laadungi lossimise lõpetamist tunnustatakse merekõlbmatuks või katkestab reisi, tasutakse üldavariina ülaltähendatud laokulud kuni laadungi lossimise lõpetamise päevani.

§ 20. Kui avaris olev laev asub sadamas või kohas, kus on otstarbekohane parandada teda nii, et ta kogu laadungiga võib jätkata reisi, ja kui kulude kokkuhoidmiseks laev pukseeritakse mõnesse teise parandussadamasse või -kohta või sihtsadamasse või kui laadung või osa sellest veetakse edasi mõne teise laevaga või muul viisil toimetatakse edasi, siis kantakse niisuguse pukseerimise, edasivedamise ja edasitoimetamise lisakulud, kas kõik või mõned neist, — kuni ärahoitud lisakulude määrani — vastavate asjaosaliste poolt, proportsionaalselt kokkuhoitud erakorralistele kuludele.

§ 21. Kui laev §§ 17—20 tähendatud asjaoludel või neis paragrahvides märgitud paranduste läbiviimiseks on sõitnud sadamasse või kohta või peatus seal, siis tasutakse üldavariina laevajuhi ja laevapere palgad ja nende ülalpidamiskulud liigse peatuseaja eest selles sadamas või kohas, kuni laev on seatud või oleks pidanud seatama niisugusesse seisukorda, et võib jätkata reisi.

Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või ei jätkata oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina laevajuhi ja laevapere palku ega ülalpidamiskulusid, mis tekkinud pärast merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva.

Laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise korral enne laadungi lossimise lõpetamist tasutakse üldavariina ülaltähendatud laevajuhi ja laevapere palgad ja ülalpidamiskulud kuni lossimise lõpetamise päevani.

§ 22. Ümberseadmisel, lossimisel, ladustamisel, tagasi-laadimisel ja kohaleasetamisel (stowing) laadungile, kütteinetele või varustisele tekitatud kaotused või vigastused tasutakse üldavariina ainult siis, kui üldavariina tasutakse tähendatud toimingute vastavad kulud.

§ 23. Paranduskuludest, mis üldavarii dispasheerimisel on tasutavad üldavariina, tehakse järgmised mahaarvutused, pidades silmas vana ja uue erinevat väärtust:

1) Raud- või teraslaevadel, arvates esmakordselt registreerimise päevast kuni õnnetuspäevani:

a) vanusega kuni 1 aastani — kõik paranduskulud tasutakse täielikult, arvatud välja laeva põhja värvimise kulud, millest arvutatakse maha üks kolmandik;

b) vanusega 1 kuni 3 aastani — arvutatakse maha: laevakere, mastide ja taglase puuosade, mööbli, sadul-sepa- ja tapeetimistööde, kivi- ja savinõude, metall- ja klaas-asjade, purjede, taglase, köiestiku, purjeköite ja trosside (peale nende, mis on metalltraatidest või kettidest), päevapresentide, katepresentide ja värvimistööde parandamise ja uuendamise kuludest — üks kolmandik;

taglase traatosade, traatköite ja -trosside, traadita telegraafi aparaatide, ankruketide ja muude kettide, isolatsioonide, abimasinate, aururoolmasinate ja nende päraldiste, auruvintside ja nende päraldiste, aurutõstekraanide ja nende päraldiste ja elektrimasinate parandamise ja uuendamise kuludest — üks kuuendik;

kõik muud parandused arvestatakse täielikult;

c) vanusega 3 kuni 6 aastani — tehakse mahaarvutused lit. b alusel selle erandiga, et üks kolmandik arvutatakse maha isolatsioonidest ja üks kuuendik arvutatakse maha mastide ja taglasepuude metallosadest ja kõigist masinaist, arvatud kaasa ka katlad ühes päraldistega;

d) vanusega 6 kuni 10 aastani — tehakse mahaarvutused lit. c alusel selle erandiga, et üks kuuendik arvutatakse maha mastide ja taglasepuude raudosadest, abimasinaist, aururool-seadistest, vintsidest, tõstekraanidest ja nende päraldistest, samuti kõigist masinaist, arvatud kaasa ka katlad ühes päraldistega, traadita telegraafi sisseseadeist ja kõigist köitest, trossidest ja taglasest;

e) vanusega 10 kuni 15 aastani — arvutatakse maha üks kolmandik kõigi paranduste ja uuenduste kuludest, arvatud välja laevakere metallosad, tsementimine ja ankruketid, millest arvutatakse maha üks kuuendik, ning ankrud, mis arvestatakse täielikult;

f) vanusega üle 15 aasta — arvutatakse maha üks kolmandik kõigi paranduste ja uuenduste kuludest, arvatud välja ankrud, mis arvestatakse täielikult, ja ankruketid, millest arvutatakse maha üks kuuendik;

g) üldiselt tehakse mahaarvutused (arvatud välja proviandist ja varustisest, isolatsioonidest, traadita telegraafi aparaatidest, masinaist ja kateldest) laeva vanuse järgi, mitte aga nende üksikute osade vanuse järgi, mille kohta käib mahaarvutus; laevapõhja värvimine ei kuulu tasumisele üldavariina, kui värvimine on teostatud rohkem kui kuus kuud enne avarii-juhtu; mahaarvutusi ei tehta vanade esete suhtes, mis on parandatud, ilma et neid oleks asendatud uutega, samuti tagavarade, varustise ja aparaatide suhtes, mis ei ole olnud tarvitamisel.

2) P u u - j a k o m p o s i i t l a e v a d e l :

Kui laeva esmakordselt registreerimise päevast kuni õnnetuse momendini on möödunud vähem kui üks aasta, ei tehta mingit mahaarvutust vana ja uue erineva väärtuse alusel.

Pärast selle tähtaja möödumist arvutatakse maha üks kolmandik, arvatud välja järgmised erandid:

Ankrud arvestatakse täielikult, kuna ankruketidest arvutatakse maha ainult üks kuuendik.

Mahaarvutusi ei tehta tagavaradest ega varustistest, mis ei ole olnud tarvitamisel.

Laeva kattemetall kuulub täielikult tasumisele raskuses, mis võrdub mahavõetud metalli bruttokaaluga, kusjuures selle väärtusest tuleb arvutada maha vana metalli müügist saadud summa. Naeltest, vildist ja metalliga katmise töötasust arvutatakse maha üks kolmandik.

Kui laev on varustatud peamasinatega, jahutuse-, elektri- või muude masinatega, isolatsioonidega või traadita telegraafi-figa, tehakse nende masinate ja seadiste parandamise kuludest samad mahaarvutused nagu raud- ja teraslaevade suhtes.

3) L a e v a d e l ü l d i s e l t :

Kõigi laevade suhtes arvestatakse täielikult kulud, mis on seotud paindunud või sissemuljutud raudosade õiendamise

sega, arvatud kaasa töötasu niisuguste osade äravõtmise ning tagasiipanemise eest.

Täielikult tasutakse dokkimiskulud, arvatud kaasa ümberpaigutamise, tõsteabinõude, talaste ja muude dokkimisabinõude ning materjalide tarvitamise kulud.

§ 24. Kui laevale on tehtud ajutised parandused laadimis-, vahe- või pelgusadamas ühise julgeoleku otstarbel või üldavariiohvriga tekitatud vigastuste kõrvaldamiseks, siis tasutakse niisuguste paranduste kulud üldavariina; kui aga juhusliku vigastuse ajutised parandused teostatakse ainult selleks, et võimaldada lõpetada reisi, siis kuuluvad ka niisuguste paranduste kulud tasumisele üldavariina, kuid ainult ärahoitud kulude määran, mis oleksid tekkinud ja üldavariina kuulunud tasumisele siis, kui niisuguseid ajutisi parandusi ei oleks seal teostatud.

Üldavariina tasutavate ajutiste paranduste kuludest ei tehta mahaarvutusi uue ja vana erineva väärtuse alusel.

§ 25. Veoraha kaotus, mis on tekkinud laadungi vigastuse või kaotuse tagajärjel, tasutakse üldavariina, kui veoraha kaotus on tekitatud üldavariitoiminguga või kui laadungi vigastus või kaotus on tasutav üldavariina.

Brutto-veorahast arvutatakse maha kulud, mis veoraha omanik oleks pidanud kandma veoraha ärateenimiseks, millised aga jäid ära ohvri tagajärjel.

§ 26. Ohverdatud kaupade vigastusest või kaotusest tekkinud kahju, mis kaupade omanik on kandnud selle ohvri tagajärjel, tasutakse üldavariina summas, mille arvutamise aluseks võetakse turuhinnad laeva kohalejõudmise päeval või mereühisreisi lõpul, kui see lõpeb teises kohas, kui esialgu määratud.

Kui sel viisil vigastatud kaubad müüakse pärast laeva kohalejõudmist, siis üldavariina tasumisele kuuluv kahjusumma arvutatakse kauba hinna järgi kauba rikkumata seisukorras laeva kohalejõudmise päeval, korrutades seda kaotusprotsendiga, mis tuletatakse müügist saadud summa võrdlemisest kauba hinnaga kauba rikkumata seisukorras müügi päeval.

§ 27. Üldavarii kontributsioon määratakse kindlaks varade tegelikkude nettoväärtuste alusel mereühisreisi lõpul, millistele väärtustele tuleb arvutada juurde ohverdatud varade eest üldavariina tasumisele kuuluv summa, kui see ei ole juba arvatud kaasa. Laevaomaniku riisikol olevast veo- ja sõidurahast arvutatakse maha kulud ja laevapere palgad, mida ei oleks tulnud anda välja veoraha ärateenimiseks, kui laev ja laadung oleksid läinud täielikult kaotsi üldavariitoimingu ajal, ning mida ei loetud tasutavaiks üldavariina. Samuti arvutatakse maha varade väärtusest kõik need kulud, mis varade suhtes on tehtud pärast üldavariitoimingut, arvatud välja need kulud, mis kuuluvad tasumisele üldavariina.

Reisijate pagas ja isiklikud esemed, mis laeval on konnossemendita, ei kuulu üldavarii kontributsioonikohustuse alla.

§ 28. Laeva, selle masinate ja aparaatide vigastuse ja kaotuse eest, kui need on parandatud või asendatud teistega, üldavariina tasumisele kuuluv summa võrdub parandamise ja asendamise tegelikkudele ratsionaalsetele kuludele, kusjuures vana materjali uuega asendamise korral tehakse § 23 ettenähtud mahaarvutused. Kui ei ole tehtud parandusi, siis tasutakse üldavariina väärtuse õiglaselt arvatud kahanemine, kuid mitte kõrgemalt kui paranduskulude hinnatud summa.

Laeva tõelise või oletatava täiskaotuse korral võrduvad üldavariitoiminguga laevale tekitatud vigastuste või kaotuste eest üldavariina tasutav summa laeva hinnatava väärtusega laeva terves seisukorras, arvutades sellest maha nende vigastuste parandamise hinnatav kulu, millistel ei ole üldavarii iseloomu, samuti ka müügist saadud summa, kui see on.

§ 29. Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis peale laaditud laevaomaniku või ta esindaja teadmata, või mis pealelaadimisel tahtlikult valesti deklareeritud, ei kuulu tasumisele üldavariina, kuid niisugused kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla juhul, kui nad on päästetud.

Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis pealelaadimisel valesti deklareeritud vähema väärtusega kui nende tegelik väärtus, kuuluvad üldavariina tasumisele deklareeritud väärtuse alusel, kuid kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla nende tegelikus väärtuses.

§ 30. Tarvitatud kütteained ning muu varustis ja laevajuhi ja laevapere palgad ning ülalpidamiskulud reisi pikunduse kestel, mis oli tingitud sellest, et laev oli sunnitud sõitma pelgusadamasse või -kohta või pöörduma tagasi oma laadimissadamasse või -kohta, tasutakse üldavariina, kui sissesõidu kulud niisugusesse sadamasse või kohta kuuluvad tasumisele üldavariina vastavalt § 17 eeskirjadele.

Kütteained ja muu varustis, mis on tarvitatud lisapeatuse kestel laadimis-, vahe- või pelgusadamasse või -kohas, kuuluvad samuti tasumisele üldavariina aja eest, mille eest laevajuhi ja laevapere palgad ning ülalpidamiskulud on § 21 eeskirjade järgi tasutavad üldavariina, arvatud välja kütteained ja muu varustis, mis on tarvitatud niisuguste paranduste tegemisel, mis ei kuulu tasumisele üldavariina.

§ 31. Üldavariina tasutakse komisjonitasu kahe protsendi suuruses üldavarii arvel tehtud valjamaksudest; kui aga ei saadud rahasummasid mõnelt kontributsiooniosaliselt, siis kuuluvad üldavariina tasumisele tarvilikud kulud, mis tehtud raha nõutamiseks kas bodmerii teel või muul viisil, samuti ka kahju, mis selleks otstarbeks müüdüd laadungi omanikud on kandnud.

Üldavarii väljaminekute tasumiseks ettemakstud summade kindlustamise kulud kuuluvad samuti tasumisele üldavariina.

§ 32. Üldavariina kuuluvad tasumisele protsendid üldavariina arvestatud kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt aastaprotsentide seaduslikus ruuruses, mis on maksvad lõplikus sihtsadamas, kus reis lõpeb, seal aga, kus ei ole seaduslikku protsendimäära — viie protsendi suuruses aastas, kuni üldavarii dispashi koostamise päevani, kusjuures tuleb arvestada makseid, mis vahepeal on saadud kontributiivväärtustelt või üldavarii deposiitfondilt.

§ 33. Kui laadungil lasuva üldavariikontributsiooni, päästmis- või erikulude arvel on nõutud sisse sularaha, siis kantakse see võimalikult protsente kandvale kahe usaldusmehe (üks laevaomaniku, teine raha sissemaksjate poolt) ühisele eriarvele usaldusmeeste poolt vastuvõetavaks tunnustatud pangas. Sissemakstud summad ühes juurdekasvanud protsentidega hoitakse maksete kindlustuseks pooltele, kes õigustatud neid saama üldavarii, päästmis- või erikulude tõttu laadungilt, mille suhtes tähendatud maksed nõutud sisse. Usaldusmehed on õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sissemakstud rahast, kuivõrd neid selieks kirjalikult volitanud dispashöör. Niisugused sissemaksed või maksed või tagasimakseid ei avalda mõju poolte lõplikule vastutusele.

Kui eelmises lõikes ettenähtud usaldusmehi ei ole valitud, makstakse sissetulnud sularaha dispashööri eriarvele laevaomaniku ja dispashööri poolt vastuvõetavaks tunnustatud panka. Dispashöör on niisugusel korral õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sissemakstud summast eelmises lõikes ettenähtud alustel.

§ 34. Laeva, selle päraldiste ja laadungi erakorralised vigastused, kaotused ja kulud, mis ei vasta üldavarii tingimustele, loetakse eraavariiks.

§ 35. Eraavarii kantakse ja tasutakse selle asja omaniku poolt, mis kannatas vigastuse või kaotuse all või mis põhjustas kulu.

§ 36. Dispashi tegemise nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates kauba sihtsadamasse jõudmise päevast, sinna mittejõudmise korral aga päevast, mil kaup pidi sinna jõudma.

Üldavarii tasude nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates dispashi jõusseastumise päevast.

§ 37. Käesoleva seaduse eeskirjad kohaldatakse kaubalaevade sõidule ka sisevetes.

2.

Dispashi koostamine ja dispashöör.

§ 38. Avarii iseloomu kindlakstegemist ja üldavarii korral kahjude arvutamist ning nende jaotamist (dispashi) toimetab ametlik dispashöör.

§ 39. Üldavarii kohta koostatakse dispash kohas, kus lõpeb mereühisreis, kui avarii osalised ei ole leppinud kokku teisiti.

§ 40. Dispash koostatakse selle koostamise koha seaduste järgi, kuivõrd asjaosalised ei ole leppinud kokku teisiti.

Vastavate eeskirjade puudumisel seadustes järgib dispashöör dispashi koostamisel laevasõidus maksvaid kombeid.

Dispashi puhul tarvilikud ekspertiisid tehakse kaubandustööstuskoja ekspertide poolt, kui asjaosalised ekspertide valiku kohta ei ole leppinud kokku teisiti.

§ 41. Laevaperemees on kohustatud viivituseeta astuma samme üldavarii dispashi koostamiseks. Laevaperemehe viivituse korral võib ka iga teine asjaosaline nõuda dispashi koostamist.

§ 42. Laevajuht või laevaperemees ei tohi asju, millel lasub kontributsioonikohustus, anda välja enne, kui neile langev kontributsioon on makstud või on antud kindlustus, mille suuruse vaidluse korral määrab dispashöör, kellele allus dispashi tegemine. Selle eeskirja rikkumise eest vastutavad vastavalt laevajuht või laevaperemees.

Üldavarii alusel tasuõiguslistel isikuil on õigus kohtu teel nõuda laeva arestimist, kui laevaperemees ei anna neile küllaldast kindlustust.

Laevaomanikul, kel on õigus saada tasu üldavarii alusel, on pandiõigus asjadele, millel lasuvad kontributsioonikohustused.

Laadungi omanikud saavad teistelt laadungi omanikudelt avariitasu eesõigustatud rahuldamise järjekorras samal alusel, nagu pandihoidjad.

§ 43. Iga asjaosaline on kohustatud esitama dispashöörile kõik temal olevad üldavariisse puutuvad dokumendid, nagu veolepingud, konossementid ja faktuurad, ja üldse igapidi dispashöörile olema abiks asja selgitamisel.

§ 44. Dispashöör on kohustatud pärast seda, kui on nõutud dispashi koostamist, nii ruttu kui võimalik kutsuma kuulutuse kaudu Riigi Teatajas kõiki asjaosalisi kuulutuses tähendatud kohase aja jooksul teatama kõik, mis nad peavad tarvilikuks oma õiguse kaitseks, samuti esitama kõik dokumendid, mida nad soovivad võtta oma õiguse tõenduseks; kui esitatud dokumendid ei ole küllalt täielikud, nõutab dispashöör võimalikult lühikese aja jooksul asjaosalistelt tarvilikku selgitust.

Pärast tarvilikkude andmete saamist on dispashöör kohustatud dispashi koostama hiljemalt kahe kuu jooksul. Algeksemplar jääb dispashöörile, kuna asjaosalistele antakse nende soovil ärakirjad dispashist.

Dispashi valmisaamisest kuulutab dispashöör Riigi Teatajas.

§ 45. Kui dispashi järgi kadunuks arvatud vara osutub tegelikult päästetuks, siis koostatakse lisadispash.

Lisadispashile ei kohaldata § 44 esimese lõike eeskirju.

§ 46. Dispashitoimetus on avalik igale asjaosalisele. Igal asjaosalisel on õigus saada dispashitoimetusest ja selles olevaist dokumentidest dispashööri poolt tõestatud ärakirju, tasudes nende valmistamiskulud.

§ 47. Dispashöör võib asjaosaliste palvel koostada dispashi ka mitte-riigikeeles.

§ 48. Dispashi peale võib kaevata Tsiviilkohtupidamise seaduse §§ 2097¹—2097⁹ ettenähtud korras ühe kuu jooksul, arvates § 44 viimases lõikes ettenähtud kuulutuse ilmumisest Riigi Teatajas.

Kui dispashi peale ei ole kaevatud edasi, astub see seadusjõusse.

§ 49. Dispashi tegemise eest makstakse dispashöörile tasu normide järgi, millised määrab Majanduseminister, kuulates ära kaubandus-tööstuskoja arvamuse.

Tasu alammäär dispashi tegemise eest on viiskümmend krooni.

Tasu üldsumma ei või tõusta üle kümne protsendi üldavariina tasutavast kahjust.

§ 50. Dispashöör ei tohi nõuda peale eelmises (49) paragrahvis määratud tasunormi mingit muud kõrvalist tasu ega kulude tasumist, arvatud välja tempelmaksud, sõidukulud väljapoole dispashööri asukohta, telegrammid, dispashi ja dokumentide tõlkimise ja ekspertiisi kulud ja dispashi paljundamise ning köitmise kulud.

§ 51. Dispashi koostamisega seotud kulud arvestatakse üldavariina ja kuuluvad asjaosaliste poolt tasumisele proportsionaalselt nende kontributsiooni suurusele.

§ 52. Avaldused dispashöörile ja nende lisad, samuti ka vastused avaldustele on tempelmaksust vabad.

§ 53. Dispashöörid valib kaubandus-tööstuskoda ning kinnitab ametisse Majanduseminister kõrgema haridusega isikute hulgast, kel on vajalik asjatundmine, mille teeb kindlaks Majandusministri määratud eksamikomisjon.

Dispashööride eksamineerimise korra, nende arvu, tegevuspiirkonna ja asetäitmise korra määrab kaubandus-tööstuskoda ja kinnitab Majanduseminister.

Dispashööri vannutab Majanduseminister riigiametnikkude ametivande vormeli järgi.

Majanduseminister annab vannutatud dispashöörile ametitunnistuse ja pitsati pealkirjaga „Vannutatud dispashöör NN“.

§ 54. Järeivalvet dispashööri tegevuse üle teostavad Majanduseminister ja kaubandus-tööstuskoda.

Majanduseministril on õigus vabastada ametist dispashööri, kes ei täida korralikult temale pandud kohustusi dispashide tegemisel. Kaubandus-tööstuskoja nõukogul on õigus pöörduda vastavate ettepanekutega Majanduseministri poole.

Dispashöör võib ametist lahkuda omal soovil, teatades sellest kaubandus-tööstuskoja kaudu Majanduseministrile kolm kuud ette.

55. Dispashöör saab ametisse astumisel kaubandus-tööstuskojalt nõorraamatu, kuhu ta on kohustatud kandma dispashi-toimingu alguse ja lõpu aasta ja kuupäeva, asjaosalistelt saadud tasusumma ja dispashide sisu kokkuvõtte.

Ametist lahkumisel dispashöör annab tagasi nõorraamatu kaubandus-tööstuskojale.

§ 56. Dispashöör vastutab oma tegevuse alal ühel alusel riigiteenijatega.

3.

Tsiviilkohtupidamise seaduse (VSK XVI k., 1914. a. väljaanne) § 849¹ (RT 81/82 — 1924) muudetakse ning pannakse maksma järgmises redaktsioonis:

§ 849¹. Hoiuasjus, mis nähtud ette §§ 1928—1939, 1940—1955, 1956—1970, 2019—2023, 2024—2029, 2030—2034, 2035—2046, 2075—2078, 2081—2086, 2087—2093 ja 2097¹—2097⁹, võetakse kohtulõivu järgmiselt: 1) kui kohtutoimetusel oleva vara või õiguse väärtust võidakse hinnata rahas, siis 1/2 % sellest hinnast, kuid mitte alla 1 krooni ja mitte üle 100 krooni, 2) kui nimetatud vara või õiguse väärtust ei saa hinnata rahas, siis 1—100 krooni kohtu määramise järgi. Mõlemal juhul määratakse kohtulõiv kohtuotsuses ja nõutakse sisse asjaalgatajalt või huvitatud isikult või kohtutoimetusel olevast varast.

4.

Tsiviilkohtupidamise seaduse (VSK XVI k., 1914. a. väljaanne) V raamatu III osa III peatükk täiendatakse järgmise XVII jaotisega:

XVII jaotis.

Edasikaebused dispashide peale.

§ 2097¹. Dispashööri poolt koostatud dispashide peale võivad asjaosalised kaevata Tallinna-Haapsalu rahukogule.

Samas korras kaevatakse ka dispashööri otsuse peale, millega viimane on keeldunud dispashi koostamisest üldavarii tunnuste puudumise põhjendusel.

§ 2097². Pärast kaebuse saamist kohus nõuab välja dispashöörilt dispashitoimetuse ühes dokumentidega.

§ 2097³. Asjaosalised kutsutakse kohtusse kuulutamise-
ga § 295 korras.

Kuulutuses kohtusse ilmumiseks määratav aeg ei või
ületada kuut kuud, arvates kuulutuse avaldamise päevast.

Asjaosalistele, kelle elukohad on kaebaja poolt üles antud
või kohtule teada, saadetakse kutsed peale selle veel harilikus
korras.

Kuulutuses kui ka kutses märgitakse:

- 1) avarii olnud laeva nimetus;
- 2) avarii aeg ja koht;
- 3) kohtusse mitteilumise tagajärg.

§ 2097⁴ Kui asjaosaline ei ilmu kohtusse määratud
päeval või ei esita kohtule kirjalikku vastuvaidlust dispashi või
dispashööri otsuse kohta, siis järeldatakse, et ta on nõus dis-
pashiga või dispashööri otsusega.

§ 2097⁵ Kui kohus leiab, et on tarvilik täiendada dis-
pashi või dispashööri otsuse aluseks olevaid tõendusi, võib ta
kohustada asjaosalisi esitama tarvilikke dokumente, määrates
selleks kohase tähtaja.

Kui asjaosaline, kellelt kohus on nõudnud dokumentide
esitamist, ei eita nende tema käes olemist, kuid siiski ei täida
seda nõuet, võib kohus lugeda tõendatuks need asjaolud, mille
tõendamiseks pidi esitatama dokumente.

§ 2097⁶ Kohus võib asjaosaliste palvel kutsuda kohtusse
asjatundjaid. Tunnistajaid kohus ise ei kutsu välja, kuid ta
võib kuulata üle asjaosaliste poolt kaasatoodud tunnistajaid.

Asjatundjad ja tunnistajad kuulatakse üle nõudekorra
kohta ettenähtud eeskirjade järgi.

§ 2097⁷ Esitatud seletuste ja tõenduste põhjal võib
kohus:

- 1) tühistada dispashi, kui puuduvad üldavarii tunnused;
- 2) kinnitada dispashi dispashööri poolt esitatud kujul
või muudetult, kusjuures dispashi muutmist võib kohus toime-
tada ise või teha selle ülesandeks dispashööriale, kohustades
teda uuesti esitama kohtule dispashi muudetud kujul;
- 3) tühistada § 2097¹ teises lõikes ettenähtud dispashist
keeldumise otsuse, kirjutades ette dispashööriale koostada dis-
pash.

§ 2097⁸ Eelmises (2097⁷) paragrahvis väljendatud rahu-
kogu määrused on lõplikud.

Nende määruste peale võib kaevata kassatsiooni teel
Riigikohtule kahe nädala jooksul käesoleva seaduse § 793
ettenähtud alustel.

§ 2097⁹. Ei ole lubatud tõsta nõudekorras vaidlust ei
dispashööri poolt koostatud dispashi või dispashööri otsuse
ega kohtu poolt kinnitatud või tühistatud dispashi või dispa-
shööri otsuse vastu.

5.

Käesoleva seaduse maksmahakkamisega kaotavad maks-
vuse:

- 1) Kaubandusseaduse (VSK XI k. 2 j., 1903. a. välja-
anne ja 1912. a. järg) §§ 438—465;
- 2) Seadus Eesti Vabariigi dispashööri ameti sisse-
seadmise kohta (RT 53/54 — 1920).

Algkirjale alla kirjutanud:

Riigikogu Esimees K. Einbund.
Abisekretär Oskar Gustavson.
Asjadevalitseja E. Maddison.

York-Antwerp Rules 1924.

Rule A. There is a General Average Act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B. General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C. Only such damages, losses or expenses which are the direct consequence of the General Average Act shall be allowed as general average.

Damage or loss sustained by the ship or cargo through delay on the voyage, and indirect loss from the same cause, such as demurrage and loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D. Rights to contribution in general average shall not be affected though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F. Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making

a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Rule IV. Cutting away Wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea peril, shall not be made good as general average.

Rule V. Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average. But in all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. Carrying press of Sail-Damage to or loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII. Damage to Engines in refloating a Ship.

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers shall be made good as general average.

Rule VIII. Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a General Average

York-Antwerp Rules 1924.

Rule A. There is a General Average Act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure.

Rule B. General average sacrifices and expenses shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

Rule C. Only such damages, losses or expenses which are the direct consequence of the General Average Act shall be allowed as general average.

Damage or loss sustained by the ship or cargo through delay on the voyage, and indirect loss from the same cause, such as demurrage and loss of market, shall not be admitted as general average.

Rule D. Rights to contribution in general average shall not be affected though the event which gave rise to the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies which may be open against that party for such fault.

Rule E. The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

Rule F. Any extra expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed, but only up to the amount of the general average expense avoided.

Rule G. General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

Rule I. Jettison of Cargo.

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognized custom of the trade.

Rule II. Damage by Jettison and Sacrifice for the Common Safety.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making

a jettison for the common safety, shall be made good as general average.

Rule III. Extinguishing Fire on Shipboard.

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average; except that no compensation shall be made for damage to such portions of the ship and bulk cargo, or to such separate packages of cargo, as have been on fire.

Rule IV. Cutting away Wreck.

Loss or damage caused by cutting away the wreck or remains of spars, or of other things which have previously been carried away by sea peril, shall not be made good as general average.

Rule V. Voluntary Stranding.

When a ship is intentionally run on shore, and the circumstances are such that if that course were not adopted she would inevitably drive on shore or on rocks, no loss or damage caused to the ship, cargo and freight or any of them by such intentional running on shore shall be made good as general average. But in all other cases where a ship is intentionally run on shore for the common safety, the consequent loss or damage shall be allowed as general average.

Rule VI. Carrying press of Sail-Damage to or loss of Sails.

Damage to or loss of sails and spars, or either of them, caused by forcing a ship off the ground or by driving her higher up the ground, for the common safety, shall be made good as general average; but where a ship is afloat, no loss or damage caused to the ship, cargo, and freight, or any of them, by carrying a press of sail, shall be made good as general average.

Rule VII. Damage to Engines in refloating a Ship.

Damage caused to machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average, when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working the machinery and boilers shall be made good as general average.

Rule VIII. Expenses Lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a General Average

Act, the extra cost of lightening, lighter hire and re-shipping (if incurred) and the loss or damage sustained thereby, shall be admitted as general average.

Rule IX. Ship's Materials and Stores Burnt for Fuel.

Ship's materials and stores, or any of them, necessarily burnt for fuel for the common safety at a time of peril, shall be admitted as general average, when and only when an ample supply of fuel had been provided; but the estimated quantity of fuel that would have been consumed calculated at the price current at the ship's last port of departure at the date of her leaving shall be credited to the general average.

Rule X a. Expenses at Port of Refuge, & c.

When a ship shall have entered a port or place of refuge, or shall have returned to her port or place of loading, in consequence of accident, sacrifice, or other extraordinary circumstances, which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

Rule X b. The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores, whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage.

Rule X c. Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the cost of reloading and stowing such cargo, fuel or stores on board the ship, together with all storage charges (including fire insurance, if incurred) on such cargo, fuel or stores shall likewise be so admitted. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, no storage expenses incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage shall be admitted as general average. In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, storage expenses, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

Rule X d. If a ship under average be in a port or place at which it is practicable to repair her, so as to enable her to carry on the whole cargo, and if, in order to save

expenses, either she is towed thence to some other port or place of repair or to her destination, or the cargo or a portion of it is transhipped by another ship, or otherwise forwarded, then the extra cost of such towage, transhipment, and forwarding, or any of them (up to the amount of the extra expense saved), shall be payable by the several parties to the adventure in proportion to the extraordinary expense saved.

Rule XI. Wages and Maintenance Crew in Port of Refuge, & c.

When a ship shall have entered or been detained in any port or place under the circumstances, or for the purposes of repairs mentioned in Rule X, the wages payable to the Master, Officers and Crew, together with the cost of maintenance of the same, during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been made ready to proceed upon her voyage, shall be admitted as general average. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the Master, Officers and Crew, incurred after the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage, shall not be admitted as general average.

In the event of the condemnation of the ship or the abandonment of the voyage before completion of discharge of cargo, wages and maintenance of crew, as above, shall be admitted as general average up to the date of completion of discharge.

Rule XII. Damage to Cargo in Discharging, & c.

Damage to or loss of cargo, fuel or stores caused in the act of handling, discharging, storing, reloading and stowing, shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

Rule XIII. Deductions from Cost of Repairs.

In adjusting claims for general average, repairs to be allowed in general average shall be subject to the following deductions in respect of „new for old,“ viz.:

In the case of iron or steel ships, from date of original register to the date of accident:

Up to one year old (A).

All repairs to be allowed in full, except painting or coating of bottom, from which one-third is to be deducted.

Between 1 and 3 years (B).

One-third to be deducted off repairs to and renewals of Woodwork of Hull, Masts and Spars, Furniture, Upholstery, Crockery, Metal and Glassware, also Sails, Rigging,

Ropes, Sheets and Hawsers (other than wire and chain), Awnings, Covers and Painting. One-sixth to be deducted off Wire Rigging, Wire Ropes and Wire Hawsers, Wireless Apparatus, Chain Cables and Chains, Insulation, Donkey Engines, Steam Steering Gear and connections, Steam Winches and connections, Steam Cranes and connections and Electrical Machinery; other repairs in full.

Between 3 and 6 years (C).

Deductions as above under Clause B, except that one-third be deducted off Insulation, and one-sixth be deducted off Ironwork of Masts and Spars, and all Machinery (inclusive of Boilers and their Mountings).

Between 6 and 10 years (D).

Deductions as above under Clause C, except that one-third be deducted off Ironwork of Masts and Spars, Donkey Engines, Steam Steering Gear, Winches, Cranes and connections, repairs to and renewal of all Machinery (inclusive of Boilers and their Mountings), Wireless Apparatus and all Hawsers, Ropes, Sheets and Rigging.

Between 10 and 15 years (E).

One-third to be deducted off all repairs and renewals except ironwork of hull and cementing and chain cables, from which one-sixth to be deducted. Anchors to be allowed in full.

Over 15 years (F).

One-third to be deducted off all repairs and renewals. Anchors to be allowed in full. One-sixth to be deducted off chain cables.

Generally (G).

The deductions (except as to Provisions and Stores, Insulation, Wireless Apparatus, Machinery and Boilers) to be regulated by the age of the ship, and not the age of the particular part of her to which they apply. No painting bottom to be allowed if the bottom has not been painted within six month previous to the date of the accident. No deduction to be made in respect of old material which is repaired without being replaced by new, and Provisions, Stores and Gear which have not been in use.

In the case of wooden or composite ships:-

When a ship is under one year old from date of original register, at the time of accident, no deduction new for old shall be made. After that period a deduction of one-third shall be made, with the following exceptions:-

Anchors shall be allowed in full. Chain cables shall be subject to a deduction of one-sixth only.

No deduction shall be made in respect of provisions and stores which had not been in use.

Metal sheathing shall be dealt with, by allowing in full the cost of a weight equal to the gross weight of metal sheathing stripped off, minus the proceeds of the old metal. Nails, felt, and labour metalling are subject to a deduction of one-third.

When a ship is fitted with propelling, refrigerating, electrical, or other machinery or with insulation, or with wireless apparatus, repairs to such machinery, insulation or wireless apparatus to be subject to the same deductions as in the case of iron or steel ships.

In the case of ships generally:-

In the case of all ships, the expense of straightening bent ironwork, including labour of taking out and replacing it, shall be allowed in full.

Graving dock dues, including expenses of removals, cartage, use of shears, stages, and graving dock materials, shall be allowed in full.

Rule XIV. Temporary Repairs.

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average; but where temporary repairs of accidental damage are effected merely to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average had such repairs not been effected there.

No deductions „new for old“ shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

Rule XV. Loss of Freight.

Loss of Freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a General Average Act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

Rule XVI. Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice.

The amount to be made good as general average for damage to or loss of goods sacrificed shall be the loss which the owner of the goods has sustained thereby, based on the market values at the date of the arrival of the vessel or at the termination of the adventure where this ends at a place other than the original destination.

Where goods so damaged are sold after arrival, the loss to be made good in general average shall be calculated by applying to the sound value on the date of arrival of the vessel the percentage of loss resulting from a comparison of the proceeds with the sound value on date of sale.

Rule XVII. Contributory Values.

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure, to which values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included; deduction being made from the shipowner's freight and passage money at risk, of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the General Average Act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all charges incurred in respect thereof subsequently to the General Average Act, except such charges as are allowed in general average.

Passengers' luggage and personal effects not shipped under Bill of Lading shall not contribute in general average.

Rule XVIII. Damage to Ship.

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/or gear when repaired or replaced shall be the actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, deductions being made as above (Rule XIII) when old material is replaced by new. When not repaired, the reasonable depreciation shall be allowed, not exceeding the estimated cost of repairs.

Where there is an actual or constructive total loss of the ship the amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship caused by a General Average Act shall be the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the proceeds of sale, if any.

Rule XIX. Undeclared or Wrongfully Declared Cargo.

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

Rule XX. Expenses Bearing up for Port, etc.

Fuel and stores consumed, and wages and maintenance of Master, Officers and Crew incurred, during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

Fuel and stores consumed during extra detention in a port or place of loading, call or refuge shall also be allowed in general average for the period during which wages and maintenance of Master, Officers and Crew are allowed in terms of Rule XI, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

Rule XXI. Provision of Funds.

A commission of 2 per cent. on general average disbursements shall be allowed in general average, but when the funds are not provided by any of the contributing interests, the necessary cost of obtaining the funds required by means of a bottomry bond or otherwise, or the loss sustained by owners of goods sold for the purpose, shall be allowed in general average.

The cost of insuring money advanced to pay for general average disbursements shall also be allowed in general average.

Rule XXII. Interest on Losses Made Good in General Average.

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances charged to general average at the legal rate per annum prevailing at the final port of destination at which the adventure ends, or where there is no recognized legal rate, at the rate of 5 per cent. per annum, until the date of the general average statement, due allowance being made for any interim reimbursement from the contributory interests or from the general average deposit fund.

Rule XXIII. Treatment of Cash Deposits.

Where cash deposits have been collected in respect of Cargo's liability for General Average, Salvage or Special Charges, such Deposits shall be paid into a special account, earning interest where possible, in the joint names of two Trustees (one to be nominated on behalf of the Shipowner and the other on behalf of the Depositors) in a Bank to be approved by such Trustees. The sum so deposited together with accrued interest, if any, shall be held as security for and upon trust for payment to the parties entitled thereto

of the General Average, Salvage or Special Charges payable by the cargo in respect of which the deposits have been collected. The Trustees shall have power to make payments on account or refunds of deposits which may be certified to in writing by the Average Adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

Sisujuht.

Saatesõna	lhk.	3.
Kirjandus	lhk.	5.

I.

1. Üldavari tunnused	lhk.	11.
2. Üldavarii kulude jaotus	lhk.	14.
3. Üldavariitoimingule järgnevad kahjud	lhk.	15.
4. Õigus tasule üldavariis	lhk.	16.
5. Tõendusraskus (onus probandi).	lhk.	16.
6. Lisakulude tasumine	lhk.	16.
7. Dispaši koostamine	lhk.	17.
8. Lasti üleparda viskamine	lhk.	18.
9. Kahjud merreheitmise ja ohvrite tagajärjel	lhk.	19.
10. Kahjud tulekahju kustutamisel	lhk.	20.
11. Jäänuste kõrvaldamine	lhk.	21.
12. Tahtlik randamine	lhk.	22.
13. Kahjud purjedele laeva vabastamisel	lhk.	23.
14. Masina kahjud laeva vabastamisel	lhk.	24.
15. Lihterdamise kulud ning kahjud	lhk.	25.
16. Kütteenainena põletatud laeva varustus	lhk.	26.
17. Hädasadamasse sisse- ja väljasõiduga seotud kulud	lhk.	27.
18. Laadungi lossimisega jne. seotud kulud	lhk.	28.
19. Tagasilaadimise- ja laokulud	lhk.	29.
20. Kokkuhoitud kulud laeva pukseerimisega jne.	lhk.	31.
21. Laevapere palgad ja ülalpidamise kulud pelgusadamas	lhk.	32.
22. Lastile lossimisel tekkinud kaotused	lhk.	34.
23. Mahaarvutused paranduskuludest	lhk.	35.
24. Ajutised parandused	lhk.	38.
25. Prahikaotus	lhk.	40.
26. Tasumaksmine ohverdatud või rikutud lasti eest	lhk.	42.
27. Kontributiivväärtuste arvutamine	lhk.	45.
28. Laeva vigastuste ja kaotuste tasumine üldavariina	lhk.	47.
29. Deklareerimata või valesti deklareeritud last	lhk.	48.
30. Reisi pikendusest tekkinud kulud	lhk.	49.
31. Komisjonitasu üldavarii väljamaksudelt	lhk.	51.
32. Protsendid kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt üldavariis	lhk.	51.
33. Sularahas tehtud sissemaksete käsitlemine	lhk.	52.
34 & 35. Eraavarii	lhk.	54.
36. Nõuete aegumine	lhk.	55.
37. Seaduse ulatavus	lhk.	56.

II.

Dispaši koostamine ja dispashöör	lhk.	57.
--	------	-----

III.

Kohtulõiv kaebuselt dispashide peale	lhk.	58.
--	------	-----

IV.

Edasikaebused dispashide peale	lhk.	59.
--	------	-----

V.

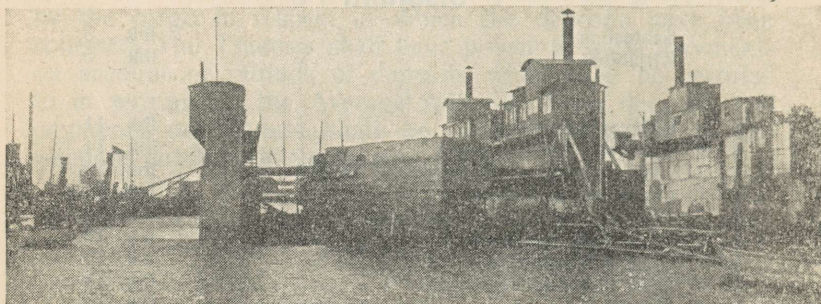
Endiste seaduste muutmine	lhk.	59.
-------------------------------------	------	-----

VI.

Avarii ja dispaši seaduse tekst	lhk.	60.
---	------	-----

VII.

York-Antwerp Rules 1924, ingliskeelne tekst	lhk.	70.
---	------	-----



Riigi sadamatehas.

Tallinn, Merepuiestee Nr. 13

Telefon 428-13.

Telegr.-aadress „RIIDOKK“

Ujuvad dokid kuni 5000 t. kandejõuga
Tõstekraanid kuni 117 t. tõstejõuga.

Tehased töötavad laeva ja mootorpaatide ehitus- ja parandustööde alal. Peale selle igasuguste masinate ja aurukatelde ehitus ja parandus, tehaste ja vabrikute sisseseadete ehitus: korstnad, reseruaarid, retordid, transmissionid, turbapressid, bagerid, transportöörid j. n. e. Malm ja pronks valu kuni 1000 puudani. Tehased valmistavad ka igasugu puutöid.

Suurem tagavara igasugu paadi ja statsionaar mootoreist, laeva kateldest, õhukompressoreist ja muu laevavarustus- ja sisseseadetarbeist.

Töö valmistamise viis — uuemate tehniliste nõute kohaselt. Töö täitmine — eeskujulik ja kiire.

Kohal olemas järgmised töökojad:

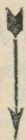
valumaja,
sepapada auruhaamritega,
masinate ja mootorite töök.,
treiali-töökoda,
laevakatelsepa,
vasesepa,
lukusepa,
saeveski,

tisleri,
taglasi,
purje,
maalri,
elektrotehnika,
elektri- ja atseteleen
sveisimine,
4 ujuvat dokki.

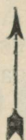
Tehased võtavad enda peale igasugu
eelarvete ja projektide tegemise.

Tallinna linnapank

Tallinn, Mundi tän. Nr. 2.



Omakapitalid 1. jaanuaril 1932 a. Kr.	603.506.59
Hoiusummad „	4.329.854.21
Diskonteeritud vekslid ja laenud „	4.107.300.68
Kassa reservid „	858.477.06



Pank toimetab kõiki panga operatsioone
☘ sise- ja välismaal. ☘

Veeteede Valitsus — Sadamas

Telegr. Veete. — Telef. Veete Keskjaam. 427-94

Eesti laevade register 1930 ja selle parandused
ja täiendused 1. I. 30 kuni 1. I. 31. a.

Eesti laevade signaalregister 1930

Tuletornide inspeksioonis ja kõikide sadamakapteenite juures müügil eesti, inglise, soome, rootsi, saksa uuemaid

MERKAARTE

Valitsuse poolt kindlaksmääratud hindadega.
Parandused kuni müügipäevani.

Oma töökojas valmistatud 7", 5" ja paadikompassid.

Laevade positsioonilaternate proovimine ja atesteerimine.
Tarbekorral nende vähene parandamine.

Müügil:

- 1) Laevade kokkupõrgete seadus ja kokkupõrgete ärahoidmise reeglid

(võrdlus rahvusvaheliste konventsioonidega ja välismaa seadusandlustega).

Koostanud M. Grosholm ja A. Gustavson.

- 2) Üldised saksa merekindlustustingimised (ADS) 1919 a.

Eestikeelses tõlkes vann. adv. M. Grosholm'i redaktsioonil.

Laevasõidu ja Merkkaubanduse Edendamise seltsi „LAEVANDUS“ kirjastused 1931 a.

Aktsia selts

Tallinna köievabrik

John Garr'i pärijad

Kopli tän. 33. Telefon 439-79

KÖIED,
NÖÖRID,
TROSSID

Tallinna linna Gaasivabrik

müüb suurel ja väiksel hulgal

KÕRGEVÄÄRTUSLIKKU

kivisöetõrva

Tõrv on saadud parimast Inglis kivisöest horisontaal-retortides. On väga kohane katuste tõrvamiseks ja ületab oma omadustega parimad import kivisöe tõrvad. Gaasitõrval on suur kattevõime, kuivab katusel ruttu, ei jookse maha, ei riku pappi, on vastupidav ilmastikule, annab katusele mustlääkiva sileda pinna. Tõrv on hinnalt odav ja temale ei ole juure segatud alaväärtuslikku tõrva. Tallina gaasivabriku tõrvaga kaetud katused 20 aasta seismise järele on kõige paremas korras.

Tähelepanuks laevajuhtidele

Meremeestekodu palub laevajuhte pidada silmas:

1) Uue munsterrolli saamiseks tuleb eelmise aasta munsterroll enne ära anda või saata postiga Meremeestekodule ehk tema esindustele. Äraandmata munsterrolli eest karistatakse laevajuhti kuni 200 kroonilise rahatrahviga.

2) Meeskonna palkamisel tuleb iga mees kohe peale munsterdada. Iga mehega tuleb üksikult sõlmida teenistusleping ja anda talle palgaraamat. Teenistusse võib võtta ainult meremehi, kellel on sellekohane teenistuskiri.

3) Laeva teenistusest lahkunud meremees tuleb kohe lähema munsterdaja juures maha munsterdada, sõit mehele teenistuskirja sisse kanda ja 1^o/_o palgamaks Meremeestekodule ära tasuda.

Peale- ja mahamunsterdamise eeskirjade mittetäitmine toob kaasa rahatrahvi kuni 200 kroonini.

Arusaamatuste ja eksituste eest hoidmiseks muretsegu iga laevajuht omale Meremeeste ja Meremeestekodu seadused.

Meremeestekodu.

Tallinn, veebruari kuul 1932.