

prof. A. Piip
Arvestatud kirj. - Toim
14/12 58 *Wäg*

TARTU ÜLISKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
26. aprill 38
Nõ 22
TARTU

LAEVADE KOKKUPÕRGETE SEADUSE
DOGMATILIS - VÕRDLEV
KASITLUS.

K. Kärk.

A. B *18879*

Tallinn, 1938.

Eessõna.

Käesolev töö oma piiratuse tõttu ei saa olla mingi põhjalik aine käsitlelu. Ta suudab olla vaid põgus lühike ülevaade meil kehtivatest normidest laevade kokkupõrgete kohta ning vihjata mõningaile ühtlustamise püüdeile rahvusvahelise meresõidu alal.

Kuigi laevade kokkupõrke tagajärgede juriidiline lahendamine rahvusvaheliselt kui ka siseseaduste piires omab ulatusliku tähenduse, on sellel alal meie kodumaine kirjandus kasiin ja vähene, mistõttu tuleb pöörduda välismaiste autorite poole /Schaps, Hurd, Ehrenberg, Verneaux j.t./, seda osalt põhjusel, et meie praksises kokkupõrgete kaasused on harva esinevad.

Käesoleva aine käsitusel on toetunud peamiselt saksa autoritele / Schaps, Ehrenberg/.

A u t o r .

Tallinnas, 10. aprillil 1938. a.

KASUTATUD KIRJANDUS.

Brüsseli konverentsi materjalid 23.septembrist 1910.a.

Ehrenberg, Handbuch des gesamten Handelsrechts, VII Band,
II Abteilung, 1923.

Freund, das Seeschiffrechtsrecht der Sowjetunion, 1930

Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897 ühes hilisemate täien-
dustega

Hurd, The Law and Practise of Marine Insurance, 1930

International Convention for the Safety of Life at Sea,
1929.

Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus, RT.nr.100-
1930, art.650

Konventsioon 23.septembrist 1910.a. laevade kokkupõrgete
suhtes teatud eeskirjade ühtlustamise üle, RT.nr.34-
1929, art.256

Kriminaalseadustik, RT. nr.56-1929.

Laevade kokkupõrgete seadus, RT.nr.48- 1930, art.305.

Laevade kokkupõrgete arahoidmise reeglid, vene kaubandus-
seadus, S.K. II k.2.j., 2 r., § 467 lisa.

Pappenheim, Handbuch des Seerechts, II Band, 1906 und III
Band, 1918.

A.Piip, Kaubandusõigus

Ritter, das Recht der Seeversicherung, I Band, 1922, II Band
1924

Schaps, das deutsche Seerecht, I Band, 2. Auflage, 1921.

Verneaux, Assistance - Abordage - Avaries, 1926.

----- . -----

S i s u j u h t.

	lhk.
Sissejuhatus	1
I o s a.	
§ 1. Laeva mõiste	7
§ 2. Kokkupõrke mõiste	13
§ 3. Süüdivad isikud käesoleva seaduse mõttes	18
§ 4. Vastutus laevade kokkupõrkest tekkinud kahjude eest	22
II o s a.	
A. VASTUTUS LAEVADE KOKKUPÕRGETE SEADUSE KOHASELT.	
§ 5. Vastutus juhusest või vääramatust jõust tekkinud kokkupõrke korral	41
§ 6. Vastutus ühe laeva süü läbi tekkinud kokkupõrke korral.....	45
§ 7. Vastutus laevade ühise süü läbi tekkinud kokkupõrke korral.....	46
§ 8. Vastutus sundlootsi süü läbi tekkinud kokkupõrke korral.....	52
§ 9. Abiandmise kohustus kokkupõrke korral	55
B. KOKKUPÕRKEST TEKKINUD KAHJUTASUNÕUETE KOHTULIK ALLUMUS JA AEGUMINE.	
§10. Kokkupõrkest tekkinud kahjutasunõuete kohtulik allumus	60
§11. Kokkupõrkest tekkinud kahjutasunõuete aegumine	62

- - . - -

Sissejuhatus.

Merisõit oma loomult on suurel määral erinev kuivamaa transpordist, ning ühendatud mitmekesiste ohtude ja neist tulevate kulude ja vigastustega, on seotud suurema riisikoga. Laevade ehituse täiенemine, laevajuhtimiseks vajalikkude seadeldiste arvu, käsitamisehõlpsuse ja täpsuse kasvamisega, mehaanilise jõu tarvitusele võtmisega ilmastikust sõltuvate purjede asemele ja meteoroloogiliste andmete kättesaadavusega on alatasa vähenenud meriõnnetuste arv. Tuulest, tulest ja randumisest hukkunud ja vigastatud laevade arvuga võrreldes on laevade kokkupõrgetest tekkinud kahjud näidanud vähemat kahanemise tendentsi. Selleks on mõjunud tegurid, mis koos ülalmainitutelega on kasvanud ja milliste mõju on eelmistega võrreldes vastupidine. Nendeks teguriteks on meresõidu suur kasvamine, koondumine kitsamatele meresõidu teedele ja laevade kiiruse suur tõus. Ka laevade suuruse kasvamisega on kasvanud igast üksikust kokkupõrkest tekkinud kahju.

Laevade kokkupõrgete vältimiseks hakkasid meresõidust huvitatud riigid väljakujundama optilisi ja akustilisi signaliseerimise süsteeme ja samuti reegleid

laevade juhtimiseks. Edaspidi need reeglid kokkuleppe teel ühtlustati ühisteks rahvusvahelisteks reegliteks ja praegu rahvusvaheliselt tarvitatud reeglid laevade kokkupõrgete vältimiseks on koostatud Washingtoni konverentsil 1889a.

1914.a.Londoni rahvusvahelisel merekonverentsil tehti ettepanek neid reegleid täiendada,kuid maailmasõja tõttu osutus see teostamatuks. 1929.a. Londoni merekonverentsil võeti vastu "Rahvusvaheline konventsioon elujulgeoleku kindlustamiseks merel" / International Convention for the safety of Life at Sea/, millega täiendati Washingtoni konverentsil koostatud reeglid laevakokkupõrgete vältimiseks.

Eeltähendatud tehniliste reeglitega rööbiti arenes ka laevade kokkupõrget käsitlevate juriidiliste normide ühtlustamine. Kuna meresõit ei piirdu mitte ainult ühe jurisdiktsiooni piirkonnaga,vaid on suuremal määral rahvusvaheline,siis on juba kauemat aega püütud luua norme,mis reguleeriksid ühtlustavalt meresõiduga ühenduses olevaid küsimusi. Need püüded on vanemad kui Rahvasteliit ja Pan-Euroopa mõte.¹

1) Kaiv-Tannebaum,Avarii ja dispashi seadus.

Siin tekivad paratamatult raskused, mille vältimise ainsaks teeks on vastavate seaduste ühtlustamine, sest eriti suured on erinevused eraõiguslikkudes suhetes meresõidust huvitatud riikides seadustes.

Uhe, esimese üritusena võib nimetada 1897.a. loodud rahvusvahelist mereõiguse ühingut Brüsselis /Seerechtsverein/ ühes paljude osakondadega tähtsamates meresõidu maades.

Käesolevas töös käsitletava seaduse suhtes on määrava tähtsusega Brüsseli konventsioonid 23.sept.1910.a. laevade kokkupõrkeist, päästmisest ning abiandmisest ja 1922-1926.a.a. laevaomanike piiratud vastutusest, laeva-hüpoteekidest ja eesõigustatud nõudmistest, konossementi määruste ühtlustamisest ja riigilaevade immuniteedist.

Brüsseli konventsiooni 1910.a. ratifitseerisid 1.veebruariks 1913.a. Venemaa, Inglismaa, Prantsusmaa ja Saksamaa. Eesti on tähendatud konventsiooniga ühinenud¹ ja jõustunud on see meie suhtes 20.vebruaril 1930.a. Käesoleval ajal kehtib Brüsseli 1910.a. konventsioon järgmiste maade suhtes: Eesti, Saksamaa, Argentiina, Austria, Belgia /ja Belgia-Kongo/, Brasiilia, Kanada, Taani, Vabalinn Danzig, Hispaania, Ameerika Ühendriigid, Soome, Kreeka, Ungari, Itaalia, Jaapan, Mehhiko, Nikaraagua, Norra, Uus-Meremaa,

1/RT 34- 1929, art.256.

Hollandi, Poola, Portugal, Rumeenia, Rootsi, New-Foundland, Uruguai, Prantsusmaa ja Suur-Britannia¹.

Selle konventsiooni eeskirju kohaldatakse vastavalt art. 12-dale:

1/ juhtudel, kus kokkupõrke osaliseks olid lepinguosalistesse riikidesse kuuluvad laevad,

2/ natsionaalseadustes ettenähtud muil juhtudel,

3/ lepinguosalise ja mitte-lepinguosalise vahel vastastikkuse tingimusel.

Rahvuslikku seadust käsitledatakse juhtudel, kus kokkupõrget arutav kohus ja kokkupõrke osalised on samast riigist./art.12 p.2/.

Meie uus laevade kokkupõrgete seadus², mille eelnõu koostas kohtu- ja siseministeeriumi juures töötav mereseaduste komisjon, on rajatud eeltähenдатud konventsiooni põhimõtetele. Mereseaduste komisjoni poolt selle seaduse eelnõu motiivides leiame järgmist: "Eelnõu on rajatud laevade kokkupõrgete suhtes teatud eeskirjade ühtlustamise rahvusvahelise konventsiooni põhimõtetele, mis sõlmitud Brüsselis 23. septembril

1/ RT nr.14- 1930, art.90

2/ RT nr.48, 1930, art.305

1910.a. Eelmainitud konventsioon oli kauaaegsete püüete tagajärjeks mereõiguse normide ühtlustamisel riikide vahel, millised püüded olid tingitud meresõidu alalise suurenemise tendentsist ning tema rahvusvahelisest iseloomust. Brüsseli 23.sept. konventsiooni eeskirjad 1910.a. on juba omaksvõtmist leidnud paljude riikide natsionaalseadustesse sõnasõnalt, näiteks tegi seda Saksamaa juba seadusega 7.jaanuarist 1913a. ja Prantsusmaa seadusega 15.juulist 1915.a., nii et nende maade siseseadused on viidud juba kooskõlla konventsioonis ettenähtud õiguspõhimõtetega, kuna viimased jälle näiteks Inglismaal ja Ameerika Ühendriikides juba ammu kombeõiguslikult maksvad olid. Seda silmas pidades otsustas ka mereseaduste komisjon kõnesoleva eelnõu aluseks võtta eelmainitud rahvusvahelise konventsiooni.

Et aga mainitud konventsiooniga ei ole mitte reguleeritud kogu seadusandlus kokkupõrgete kohta, vaid on ühtlustamist leidnud ainult teatud eeskirjad, mis tegelikus elus leitikõige hädatarvilikumad olevat, siis tuli komisjonil loomulikult kõnesolevat eelnõu täiendada vastavate eeskirjadega. Siin võttis komisjon aluseks vastavad eeskirjad maksvaist seadustest

Prantsusmaal, Saksamaal ja Soomes, jättes täiesti kõr-
vale meil maksva vana vene mereseaduse eeskirjad,
mis on liiga vananenud ja ajast maha jäänud.¹

1/ Üldkomisjoni ettepanek riigikogule 2.mail
1930a. Nr.181/77.

I o s a.

§ 1. LAEVA MÖISTE.

Laevade kokkupõrgete seadust käsitades tekib esijoones vajadus kindlaks määrata laeva mõiste. Käsiteldavas seaduses sõna "laeva" all võime mõista väga mitmekesiseid ujuvvahendeid, millist nime nad ka ei kannaks.

Siiski veel mitte iga veel püsida võiv ehitis ei kuulu laeva mõiste alla käeoleva seaduse mõttes. Siin tuleb seda mõista kitsamalt ja püüda täpselt piiritlela. Laeva mõistet ja tema tunnuseid defineerida pole kerge. Otsest definitsiooni antud mõistele ei leidu nii Eesti kui ka teiste maade seadusandluses. Ka Brüsseli konventsioon 23. sept 1910.a. laevade kokkupõrgete üle jätab selle küsimuse lahtiseks ja iga riigi siseseadusandluse hooleks. Omakord kõikide maade seadusandlused jätab teaduse ja praktika hooleks, mida laeva all tuleb mõista.

Otsustavaks jääb tehniline arusaamine laevast. Ainuüksi Inglise seadusandlus määrab laeva mõis-

te.¹

Laev kujutab endast ujuvvahendite allliigi. Ujuv-
vahendid on mitmet liiki igasuguse suurusega veesõi-
dukid, kas liikuvad või liikuma pandavad. Laeva mõis-
te on kitsam, siin on nõutav teatud suurus.²

Saksa teadlane Schaps, raamatus "Das Deutsche See-
recht" defineerib laeva järgmiselt:

Schiff ist ein einen Hohl-
raum darstellendes Wasserfahr-
zeug von nicht ganz unbedeutenden
der Grösse.³

Samast rahvusest teadlane Pappenheim defineerib:

"Schiffe sind grössere hohle
Wasserfahrzeuge, die auf dem Was-
ser sich bewegen oder bewegt wer-
den sollen",.⁴

Võrreldes kaht eelmainitud definitsiooni, leiame vii-
mases rõhutatud asjaolu, et laev ei pea evima võimet ise-
seisvalt liikuda. Inglise "Merchant Shipping Act 1894"
mõistab laeva all: Every description of
vessel used in navigation not pro-
pelled by oars.⁵

1) Hurd, lhk I ja 154. 2) Ritter II, lhk 1287

3) Schaps, I, lhk 7. 4) Pappenheim II, lhk 4

5) Merchant Shipping Act 1894, § 742.

Merchant Shipping Act 1921 mõistab laeva laiemalt ja kõrvaldab kitsenduse- aerude abil liikumise:

Every description of lighter barge or like vessel used in navigation in Great Britain, however propelled.

Meie laevade kindlustusseadus määrab kindlaks laeva minimaalse suuruse ja selleks on 5 brutto registert tonni . Kuid see nõue on maksev vaid nimetatud seaduse suhtes.

Schapsi definitsioonis leiame mõisteid, mis vajavad lähemat määritlemist. 1) Veesõidukiks ei saa pidada igat vee peal püsimise võimet evivat eset, ta peab olema määratud, kuigi sageli ainult teatud juhtudel, liikumiseks vee l. Nii ei kuulu veesõiduki, järelkult ka laeva, mõiste alla ujuvad kabaalad, ujulad, pontoonid, ujuvad märklauad, dokid (vaatamata sellele , et neid võidak kohalt kohale transporteerida) tuukrikellad, ujuvad tuletornid, gaasiboid, kessoonid.

Veesõidukiteks ja samuti laevadeks, kuna nad vastavad ka teiste definitsiooni nõuetele, tuleb pidada allveelaevu, püksire, söekraanisid, pagerisi, pageripraame, mitmest laevakerest moodustatud tõsteparvesid,

1) Hurd, lhk 1.

tõstekraanasid, tulelaevu. Viimased oma konstruktsioonilt on kohandatud liikumiseks ja teatud juhtudel selleks kasutatavad. Mõiste määritlemisel ei etenda mingit osa meeskonna, juhtimisseadeldiste ega liikumapaneva jõu olemasolu.

2) laevad peavad moodustama endast ruumi itühemiku. Seega ei või laeva mõistet rahuldada parved, vesilennukid, ujuvad masinad ja teised laevakujule mittevastavad ujuvad ehitised.

3) laeva mõisteks on nõuetav teatud suuruselammäär. Kuigi mingit konkreetset pikkuse või tonnaazhi alammäära ei anta, siiski laevadeks ei loeta paste, lahtiseid purjejahte, gondleid.

Laeva sünnimomendiks loetakse vettelaskmist. Aju-tiselt remondisolev laev, millelt kõrvaldatud olulised osad paranduseks ei lakka veel olemast laev.

Meil kehtiv laevade kokkupõrgete seadus ei tee vahet mere- ja sisevete laevade vahel. Siin on eeskujuks võetud Skandinaavia ja Inglise laevandusseadused, millisele teele on asunud ka uus Itaalia veesõidu õigus. Praegu kehtival seadusel on selles mõttes suur paremus: ta on loonud laevade kokkupõrkele teatava ühtlase süsteemi ja kaotanud seaduse eeskirjade kollisioonide võimaluse, mis oleksid tegelikult elus paratamatud, kui oleks tegemist tulnud teha kokku -

põrgetega merelaevade ja sisevete laevade vahel, nii laevade eneste, kui kokkupõrke koha suhtes, juhtumil, kui iga laevakategooria kohta oleks kokkupõrgete korral maksnud oma erinev kord.

Tänini meil kehtinud vene kaubandusseaduses ettenähtud kokkupõrgete eeskirjad käsitasid merelaevu. Sellega jagas seadus laevad merelaevadeks ja sisevete laevadeks, analoogiliselt Prantsusmaa seadusandlusele. Siin tekkisid raskused vahetegemise kriteeriumi leidmiseks. Jõelaevade suuruse, kui vahettegeva aluse, tarvitamine on vastuvõetatu. Seadus ise ei omista suurusele tähtsust kõneldes suurtest ja väikestest merelaevadest.¹ Vahetegemise kriteeriumiks ei või olla ka laeva ehitusviis ja tüüp, kuna üksikud tüübid võivad küll domineerivateks olla kas merel või sisevetel, kuid vähemal määral esinevad nad kõikjal. Tegelikult tarvitamise tunnuseks ~~on~~ võtmine ei anna jällegi soovitatavat tulemust, kuna üks laev võib üheaegselt nii meresõiduks kui ka sisesõiduks tarvitata. Sama tunnuse aluseks võtmine tekitab raskusi samuti juhul, kui küsimus laeva liigitamisest tõusetub laeva veel enne lõpulist valmistamist, kuid peale vettelaskmist, millisest

1) Kõide 11. jagu 2, Ustav torgovõi § 94.

momentist teatavasti laev kui niisugune juriidiliselt hakkab eksisteerima. Sel juhul tuleb kindlaks teha, milline kasutamine on laevale kavatsatud. Selline kasutamise tunnus oli tarvitusel vene seadusandluses, milline käsitas nii kodumaal valmivat kui ka välismaalt ostetud laevu. Lõppeks tuleb tähendada, et meil kehtiv uus laevade kokkupõrgete seadus, vastandina veneseadusele on kõrvaldanud kaigasuguse tähtsuse vahetegemises "laevade" ja "kaubalaevade" vahel, sest seadusrii- gis üldiselt laevade kokkupõrkeist ja need eeskirjad on koheldatavad igaliiki laevadele, niipalju, kui pole tehtud teatud erandeid sama seaduse §12 -ndas sõjalaevade ja muude ainult administratiivsete ülesannete täitmiseks määratud riigilaevade suhtes.

§2. K o k k u p ö r k e

m õ i s t e .

Kuna laevade kokkupõrgete seaduse rakenduse eelduseks esineb kokkupõrke fakt, tekib vajadus seda täpsalt piiritella. Meie laevade kokkupõrgete seadus ei defineeri kokkupõrget, vaid käsitab seda tuntud mõistena. Mainitud seaduse §8 vastavalt Brüsseli konventsiooni artikkel 13. eeskirjadele laevade kokkupõrgete ~~seaduse~~ üle määrab, et selle seaduse eeskirju kohaldatakse vastavalt ka neil juhtudel, kui mõni laev manööverdamise või tarviliku manöövri ärajätmise või mõne sellekohase määruse mitte-täitmisega kahju tekitas teisele laevale või sellel asu-vaile isikutele, kuigi puudus laevade kokkupõrge.

Schaps defineerib seda kui " Fernschädigung zwi-
chen Schiffen" ¹ .

1) Schaps, I. lhk 779, märkus 5

Seega meie seadus käsitleb eelmainitud - ja kokkupõrke juhte. Schaps defineerib laevade kokkupõrget järgmiselt: "Zusammenstoss von Schiffen läegt an sich nur vor wenn mehrere von einander unabhängige Schiffe mittelbar oder unmittelbar körperlich aneinander geraten.¹"

Kuna seadusega 7. jaan. 1913.a. on muudetud saksa Handelsgesetzbuch §§734- 739 redaktsioon, ja on vahendliku ehk kaude kokkupõrke mõiste üleviidud §738 alla, kui "Fernschädigung zwischen Schiffen", siis tuleb kokkupõrke all mõista vahenditult kokkupuutumist.

Analüüsid Schaps'i definitsiooni näeme: esiteks, kokkupõrke subjektideks peavad olema laevad varem määratud mõistes, Kokkupõrge laeva ja kaldaehitise, laeva ja laevamõistet mitterahuldavatesesemete vahel ei kuulu siia ja nad lahendatakse tsiviilseadusega.

Küll aga kuuluvad siia juhud, kui üks laev teist surudes vastu sadamakaid vigastab või peale kokkupõrkamist üks kokkupõrganuist vastu sadamakaid jookseb ja seeläbi end vigastab.

Teiseks, kokkupõrkest peavad osa võtma mitu laeva, s.t. kaks või harukordadel ka rohkem. Siin-

1) SchapsI, lhk 679.

juures on mõeldav võimalus, kus kaksklaeva kokkupõrkavad kolmanda süü läbi. Kuigi on aset leidnud faktiliselt kahe laeva kokkupõrge, siiski tabavad õiguslikud järeldused ka kolmandat laeva.

Kolmandaks, nõudeks on, et laevad oleksid üksteisest sõltumatud, s.o. et üks laev ei oleks teisest pukseeritav. Pukseerija ja pukseeritava laeva vaheline kokkupõrge lahendatakse pukseerimisleppe alusel. Ainult juhul, kui puudub selline lepe, tulevad käesolevad normid rakendamisele, kusjuures süü küsimuse kindlakstegemisel tuleb arvesse võtta erilist nautilist olustikku.

Neljandaks on ükskõik, kas kokkupõrge sündis käigul või mitte.

Viiendaks peab aset leidma kõkku pörkavate laevakehade kokkupuutumine. Siia kuulub juhtum, kus ühelt laevalt väljaulatuv osa või ese teise laevaga kokkupuutes laevakerede kokkupuutumise ära hoiab, üks laev teist oma kruviga vigastab, või ühe laeva kliiverboom teise taglase purustab. Kokkupõrke alla ei kuulu juhtum, kus üks laevadest teist mõlema vahetoleva esemega või kolmanda laevaga vigastab.

Laevade kokkupõrgete seaduse §8 käsitab peale kokkupõrgete veel juhte, kus laev manööverdamise-

ga või tarviliku manöövri ärajätmisega või sellekohase määruse mittetäitmisega kahju tekitab teisele laevale või sel asuvaile isikutele või asjadele, kuigi ei olnud laevade kokkupõrget. Siin on tegemist juhuga, kus õigusepäratu tegevusega või tegevusetusega on kausaalses sidemes teisele laevale tekkinud kahju. Adekvaatse kausaalsideme kindlakstegemine võib praksises seotud olla raskustega, eriti juhtudel, kus kahjutekitamine on kausaalses sidemes laeva tegevusega, milline võib asuda isegi mõne miili kaugusel, näiteks ebaõigete tulede kandmisest-. Lühematel distantssidel on see kergem, näiteks lubamatu kiirusega sõitmisel tekkinud lainetuse kahjustav mõju teisele. Kannatanud laeva kohustusks on tõestada määruste rikkumist ja selle tegevusega seosesolevat kahju. §8 näeb ette kahte juhtu:

Esiteks määruse mittetäitmine ja teiseks, ebaõige manööver. Määrused, mille mittetäitmisega kausaalselt seotud teise laevale tekitatud kahju, kuulub laevade kokkupõrgete seaduse lahendada, on esiteks "rahvusvahelised reeglid laevade kokkupõrgete vältimiseks merel".

Järgnevalt kuuluvad siia kohaliku tähtsusega

reeglid, mis antud liikumise korraldamiseks kitsamatel laevasõidu teedel, nagu kanalid, väinad, sadamad ja reidid.

Teiseks kuulub siia ebaõige manööver või tarviliku manöövri ärajätmine. "Manöövri" mõiste on seadusele võõras. Nautilisest seisukohast tehakse vahel sõidumanoövri (masinakäigust olenev laeva liikumine ja seisimine.), tüürmanöövri ja ankrumanöövri vahel. Seega manöövri~~=====~~ mõiste hõlmab mainitud kolme tegevust ja seda ei või laiendada igasuguse laeva tegavusele. Ebaõigeiks manöövreiks loetakse sellist, milline on sooritatud reeglitele mittevastavalt, või kui sellised ei normeeri antud konkreetset manöövrit, siis selline, milline meresõidu praksise või antud juhu otstarvekusele ei vasta.

Kõnesoleva paragrahvi iseloomustavaks momendiks on võimalus kahju tekitada laeva lastile ja seal-viibivatele isikutele. ilma, et laev ise kannatada saaks, kuna kokkupõrke juures laeva last ja laeval olevad isikud saavad alles peale laevavigastamist vigastada.

§53. Süüdiivad isikud käes-
oleva seaduse mõttes.

Laevade kokkupõrgete seadus süüküsimust käsita-
des tarvitab terminit "laev" ning kõneldes vastutusest,
nõuab süüdiolevalt "laevalt" kahjude tasumist. Siin on
asi - laev- personifitseeritud- nähe, mida üldiselt meie
seaduses ei tunta, kuid otstarbekuse seisukohalt mõis-
tetav, kuna süü ja vastutuse igakordsel käsitlel seadu-
se tekstis olnuks tarvilik kõigi isikute purgivi loetelu.

Neil põhjustel on tähendatud võtte traditsioonina
juurdunud kõigisse mereseadustesse. Isikud keda mõel-
dakse "laeva" nimetuse all on erinevad süü ja vastutuse
korral. Keda nende all mõista tuleb, seda laevade kok-
kupõrgete seadus ei käsita ja nende kindlakstegemiseks
tuleb pöörduda eriseaduste poole, milliseks on "Kauba-
laevade omanduse ja vastutuse seadus"¹

1) RT Nr 100- 1930.a.

Selle seaduse §7 punkt 1 määrab isikud, kelle süüd mõistetakse laevade kokkupõrgete seaduses tarvitatud väljenduse all "laeva süü".

Nendeks isikuteks on laevajuht, laevapere, loots või mõni teine laeva teenistuses isik. Ei ole oluline küsimus, kas on tegemist ühe või mitme isiku süüga, samuti pole tarvis kindlaks teha, kellele nimetatud isikuist langeb süü, on vaja kindlaks teha vaid fakt, millise laeva isikud on süüdi. Siit on pärit ka termin "laeva süü", kui mõiste, milles oluline ühe eelnimetatud isiku süü, oluline on, et laevaperesse kuuluva isiku süüarvatav tegevus seisaks teenistuskohuste täitmisel. Laevaomaniku vastutus langeb ära juhul, kui isik tegutses väljaspool teenistuskohuste täitmist ja sellega põhjustas kahjude tekkimist, nii nagu teenistuses mitteseisva isiku tegevusest põhjustatud kahjude eest ei ole laevaomanik vastutav. Küll aga on laevaomanik täies ulatuses vastutav teenistuse kohuseid täitva isiku kaassüü korral. Laevaomanik on vastutav vaatamata sellele, kas laevaperesse kuuluva isiku tegevus oli laevajuhil korraldusel sooritatud, tema poolt sallitud, tema teada või tema poolt välditav, kuna laevaomaniku vastutus hõlmab nii laevajuhil, kui ka laevaperesse kuuluva isiku tegevust.¹

1) Schaps I, lhk 690 märkus 12.

Erinevale seisukohale on asunud meie laevade kokkupõrgete seadus Brüsseli 1910.a. konventsioonist lootsi süül tekkinud kokkupõrke kahjude tasumisel. §6 kohaselt on laevaomanik vastutav sundlootsi süü läbi tekkinud kahjude taasumise eest ainult sel korral, kui laevaperesse kuuluvad isikud ei täitnud kõiki omi kohuseid. Vabalt võetud lootsi suhtes seesugune kitsendus puudub. Brüsseli 1910.a. konventsioon sellist vahet ei tee ja art.3-das eriti rõhutab võrdset vastutust võetud lootsi ja sundlootsi süül tekkinud kahjude eest.

Sama seaduse §8 käsitab laevaomaniku vastutust oma süü läbi tekkinudkahju korral. Kolmanda punkti teises lõikes on ette nähtud juhtum, kus laeva omanik või kaasomanik on ühtlasi laevajuht. Sel korral vastutab ta piiratult oma süü ja hooletuse eest laeva juhtimises ja valitsemisel, samuti ka laeva teenistuses olevate isikute süü ja hooletuse eest s.o. vastutab samal määral ja alustel nagu oma teenistuses oleva laevajuhi eest. Seega pole seaduses mingit õiguslikku positsiooni muutust loodud laevajuhi ja omaniku institutsioonide kokkulangemisel, mis mõistetakse nende vahekõrdade selguse ja püsivuse huvides.

Teisiti on normeeritud laevaomaniku süü. Siin vastutab ta laevaomanikuna oma tegude ja hooletuse või süü korral ilma võimaluseta kasutada piiratud vastutust. (Sama seaduse § 8 p. 1)

Süü kindlaksmääramiseks laevade kokkupõrgete seadus ei anna mingisuguseid eeskirju. Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus tarvitab väljendust: "isiku teo, hooletuse või süü läbi." Järelikult siin tulevad kohaldamisele Balti eraseaduse põhimõtted, milliste kohaselt vastutus hõlmab ka kõiki doluse ja culpa liike ning millised väljenduvad tegevuses ja tegevusetuses.

Objektiivse teokoosseisuna tuleb arvesse esijoones seadusevastane tegevus ja käsitledava teemi seisukohast on nendeks õigusnormideks, milliste rikkumise tagajärjena seineb kahjutasu nõue "rahvusvahelised reeglid laevade kokkupõrgete vältimiseks merel", samuti reeglid, mis antud liiklemise korraldamiseks kanalites, väinades, sadamates, jõesuundmetes ja teistel kitsamatel ja paljutarvitatavatel laevasõidu teedel.

Peale eeltähendatud reeglite, millistega püütakse vältida kokkupõrkeid ja andes eeskirju laevade juhtimiseks ja võimalust signaalidega lähedalolejaid oma manövrimest informeerida, jääb suur osa võimalusi juhusele ja

arusaamatustele.

Sellistel kordadel jäävad määravaks tehnilised laevade juhtimise reeglid ja süüdlaseks loetakse ebaotstarbekalt tegutsenud kokkupõrkeosalist. Neil juhtudel on kohtul vajalik kaaluda paljuid fakti- lisi küsimusi ja nende lahendamisel omakorda arvestada asjaosaliste sageli rasket olukorda, kus lühikese aja jooksul erakordses olukorras ei saa keskmiselt sel kut- sealal tegutsevatelt inimestelt nõuda õiget otsustamist.

§ 4.VASTUTUS LAEVADE KOKKUPÕRKEST TEKKINUD KAHJUDE EEST.

a) Vastutav isik.

Vastutav isik laevade kokkupõrgete seaduse §9 ko- haselt on laeva omanik. Teistes paragrahvides on tar- vitatud terminit "laev". Seega on määramata jäänud isik, kes vastutab kõikide seaduses ettenähtud juhtude korral.

Küsimuse lahendamisel tuleb rakendada kaubalaevade suhtes eriseadusena kaubalaevade omanduse ja vastutu- se seadust ja kõigi teiste laevaliikide suhtes (erisea- duste puudumisel) üldseadusena BES.

BES põhimõtete ja sätete kohaselt on vastu- tavaks isikuks laeva omanik ja seejuures piiratud vastu- tuseta, kuna sellist instituuti see seadus ei tunne.

Teisiti on lahendatud vastutuse küsimus kaubalaeva-
de omanduse ja vastutuse seaduses. Juba laevaomanikuna esi-
neb selle seaduse kohaselt füüsilistest ja juriidiliste isi-
kute kõrval laevaühing, mis oma iseloomult erineb kõiki-
dest teistest tsiviilõiguslistest isikute koondistest.

Teiseks käeoleva seaduse kohaselt laeva omanikuks
olemise fakt ei loo veel iseenesest vastutust. Mereõigus
on arendanud laevaperemehe instituudi. Siin on tehtud põ-
himõtteline vahe laevaomaniku ja laevaperemehe vahel.

Laevaperemehe all mõistetak-
se isikut, kes omal nimel ja kulul
kasutab laeva ärilisteks sõitu-
deks, kuigi laev ei ole tema oman-
dus. Nagu nähtub, võivad need mõisted olla ühendatud
ühes isikus või eraldatud kahes isikus.

Saksa mereõigus jaotab laeva peremehe mõiste Reede-
riks¹, (laevade peremees ja ühtlaselt laevaomanik) ja
Ausrüster'iks², (mitteomanik laeva peremees).

1) Schaps, I, lhk 95.

2) Schaps, I, lhk 175.

Kolmandate isikute suhtes on mõlemi õigused ja kohustused ühesugused, eraldavaks aluseks on viimase õigussuhteid laeva omanikuga.

Laevade kokkupõrgete seaduses käsitatud kahjutasu kordadel on vastutavaks isikuks laeva peremees. Siiski ei kasuta terminit "laevaperemees" kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus järjekindlalt. Kõneldes laevade kokkupõrkeist tekkinud kahjude tasumisest §7 nimetab vastutava isikuna laeva omanikku ja §16 laeva peremeest, kes ei ole laeva omanik. Vastuolus need paragrahvid ei ole, küll aga nähtub siin peremehe mõiste käsitamine saksa "Ausrüster'i" mõttes ja peremehes omaniku isikus "Reeder'i" nägemine.

b/ LAEVAOMANIKU PIIRATUD VASTUTUS.

aa/ piiratud vastutuse süsteemid.

Meresõit, erinedes mitmeti kuivamaa transpordist, on seotud kaugelt suurema riisikoga ja siit tuletuvate suurte kaotuste ja kahjutasumise kohustustega. Uhest ainsast õnnetusest laevajuhi või laevapere süülisest tege-

vusest tekkinud kahjud võivad olla kaugelt ületanud lae-
vaomaniku varanduse. Laevaomaniku kaitseks täieliku varan-
dusliku laostumise eest pea kõikide mereriikide vastavais
seadustes on läbi viidud põhimõtte, et merelaevade omani-
kud meresõidu õigusvahetõrkedest väljudes vastutavad pii-
ratult. Juba Prantsuse Ordonnance de la marine, aastast
1681. asubberinevale seisukohale võrreldes tsiviilsea-
dustes kehtinud põhimõtetega, mille kohaselt omanik on
vastutav oma teenijate valiku eest, roomaõigusest pärit-
oleva culpa in eligendo mõiste kohaselt, kus nõu~~ta~~akse
tarvilist ettevaatust ja hoolsust teenijate ja muude pal-
galiste valimisel ja nende asjatundlikkuses ja määratud
kohuste täitmise kõlblikkuses veendumist. Selle puudu-
misel on teenistusse võtja isik vastutav kõikide kahjude
eest, mis on viimased kolmandatele ikikutele tekitanud.¹

Eelmainitud põhimõtte pakendamine mereõiguses on esi-
teks ebaõiglane laevaomaniku suhtes, kellel puudub kas
täiesti võimalus oma teenistuses olevate isikute tege-
vuse järele valvata, või on selline võimalus kaugelt kit-
sam teissugustest palgaliste isikute tegevamiserviiside juures
esinevatest kontrollimise võimalustest. Teiseks on see ots-

1/ BES, § 3447.

tarbe-kohatu kitsendus meresõidule, mis viiks laevajuhi volituste paratamatule piiramisele. L a e v a o m a n i k on kohustatud laevajuhi poolt ettevõetud juriidiliste toimingute eest vastutama mis laeva, resp. laevaomaniku nimel sõlmitud, eriti laenude tegemisest tekkinud ja konossementidest tekkinud kahjude eest. Nõudmised, mis selliseist õiguse toimingutest võivad tekkida, ulatuvad vahest määratule summadeni. Teiselt poolt merisõidu hõlbustamiseks on laevajuhile laialdaste volituste andmine paratamatu. Siit ainukese lahendusena järgneb laevaomaniku vastutuse piiramine, milline on teostatud peaaegu kõigi mere-riikide seadusandluste poolt. Üksikute maade seadused on selle kaitse suhtes mitmekesised, kuid siiski võib oluliselt nelja vastutussüsteemi (Haftungssysteme) tähele panna,¹ mis erinevad omavahel nii piiratud vastutuse juriidilise konstruktsiooni, kui ka juhtumite poolest, millistes kohaldatakse piiratud vastutust. Laevaomaniku ujuv varandus (fórtune de mer) eraldatakse tema muust varandusest (fortune de terre)²

1) Ehrenberg, vll , 2. Abt. lhk 319j.j.

2) M.A. Grosholm ja A. Gustavson "Laevade kokkupõrgete seadus ja kokkupõrgete ärahoidmise reeglid" lhk 32.

Mainitud neli gruppi on :1/ Prantusmaal ning teistes romaani maades /Itaalia,Hispaania,Portugal,Lõuna-Ameerika riigid/ vastutas säärase kahjude eest laevaomanik isiklikult,kuid võis ennast sellest vastutusest laeva ja prahiraha äraandmisega vabastada/âbandoni-süsteem/.Mõnes osas oli see põhimõte ka ex-Venemaal maksev; 2/ Saksamaal ja Skandinaavia riikides - Taani,Rootsi ja Norramaal -vastutas ainult laev ja prahiraha,mõnede eranditega; 3/Põhja-Ameerika Ühendriikides vastutas laevaomanik isiklikult laeva väärtuse ja prahiraha piirides, kuid võis ka abandoni-õigust tarvitada,s.o. laeva ja prahiraha kahjutasunõudjaile ära anda,millega kõik muu vastutus kadus, ja lõpuks 4/ Inglismaal /Merchant Shipping Act 1894 / vastutas laevaomanik kahjude eest laeva brutto-registertonnide arvu järgi,kusjuures isikuliste vigastuste nõudmiste asjus tuli maksta register-tonnilt kuni 15 sterl.n., muude kahjude asjus kuni 8 strl.-n. registertonni pealt¹

1/ A.Piip, Kaubandusõigus, lhk. 318

Asudes eelmainitud laevaomaniku piiratud vastutuse süsteemide lähemale vaatlusele, leiame teatud ühtlust esimese ja kolmandagrupi vahel. Ühiseks jooneks on mõlema vahel abandoni õiguse tarvitamise võimalus. Eraldavaks jooneks on vastutuse määr, milline kolmanda grupi juures piirdub laeva väärtuse ja prahirahadega, kuna esimesel grupil seesugune piir puudub ja vastutus hõlmab laevaomaniku kogu varandust. Seega on kolmas vastutussüsteemi grupp iseloomustav kui alternatiivset vastutuse piiramist võimaldav süsteem, milline on laevaomaniku seisukohast paremsi pakkuv võrreldes esimesse gruppi kuuluvate vastutussüsteemidega. Mõlema grupi iseloomustavaks jooneks on abandoni süsteem.

1) Abandoni süsteem.

(Abandonsystem).

Rooma õiguses oli laevaomaniku (exercitor navis) vastutus "actio exercitoria" põhjal otsekohene ning piiramatu ja laevaomanik võis vabaneda vastutusest "actio noxalise" põhjal laevajuhi väljaandmisega nõudjale. Siit arenes keskajal kord, mille järele nõudja pöördus

nõudega esijoones laevajuhi poole ja kui viimane ei suutnud nõuet rahuldada, siis alles laevaomaniku poole. Kuid laevaomanikul oli võimalus nõudjale laeva välja anda, (abandon) millega laevaomaniku vastu kõik nõuded kustusid. Abandonõiguse tekkimine on seletatav keskajal tekkinud ühisuse "accommenda" juriidilise konstruktsiooniga, mis seisis kaupmehe ja laevajuhi vahelkorras, mille kohaselt esimesed vastutasid operatsioonide eest vaid operatsiooniks määratud kapitali piirides.

Juba "Consulato del mare" Barcelona merekohtu otsuseist 13' - dast sajandist tekkinud ja lõpuks arvatavasti 1370.a. ümber uuesti ümbertöötatud seaduse raamat, vahemeremaal tunneb abandoni kujul laevaomaniku piiratud vastutust, kust ta ka Prantsuse 1681.a. "Ordonnance de la marine'i" üle võeti. Laevaomanik vastutab piiramatult terve oma varandusega, kuid ta võib ennast sellest vastutusest vabastada teatud juhtumel laeva ja prahiraha väljaandmisega nõudjale.
(par l'abandon du navire et du fret)¹.

1) Laevade kokkupõrgete seadus ja kokkupõrgete ärahoidmise reeglid, A.M. Grosholm ja A. Gustavson.

Praegusel ajal on väljandmise juriidiline iseloom muutunud ja omandusõigus ei lähe nõudjale laeva suhtes üle. Nõudjad evivad vaid õigust rahuldust saada müügihinnast, kusjuures nõudmist ületav osa kuulub laevaomanikule tagasimaksmisele.

Abandonsüsteemid on levinenud Prantsuse õigusest, kus ta esimesena väljakujunes, paljude teiste riikide seadusandlusesse.¹

2) Eksekutsiooni- süsteem.

(Executionssystem)

Teist gruppi moodustav Saksa ja Skandinaavia riikide piiratud vastutuse süsteem on rajatud asivastutuspõhimõttele. Siin on teravalt lahutatud laevaomaniku merel asuv varandus (fortune de mer, Schiffsvermögen, Seevermögen) maal asuvast (fortune de terre).

Esimese all mõistab Saksa õigus laevast ja prahist koosnevat laevaomaniku erivarandust, mille ulatuses on ta üldjuhul vastutav.² Siinjuures vastutab mainitud erivarandus kord tekkinud kohustuste eest

1/ Ehrenberg, VII, 2. Abt. 1hk. 319

2/ Schaps, I, 1hk. 115.

kogu eksisteerimise aja kestel sõltumata peale nõude-
õiguse tekkimist asetleidnud omandiõiguse üleminekust
kolmandatele isikutele.¹

Kuigi vastutuse määr ületab laeva ja prahi väär-
tuse, võib laevaomanik nõudmise täideviimist (Zwangs-
vollstreckung) lubada, aga ainult selles ulatuses.

Teatud juhtudel tunneb Saksa õigus asivas-
tutuse kõrval isiklikku vastutust, nagu laeva mees-
konna teenistuslepingust laevaomaniku süülisest tege-
vusest tekkinud nõudmised.² Peale nende kahe deametraal-
selt erinevate vastutusviiside tunneb Saksa seadus
veel terve rea modifikatsioone asi- ja isikuvastu-
tuse piirides, millised endast väga hästi lävimõeldud
ja loogilist tervikut pakuvad ning suure järjekindlu-
suga põhjalikult läbiviidud kasuistlikku normistikku
moodustavad.

1) Schaps I, lhk 109.

2) Handelsgesetzbuch, §486, lõige 2 ja § 487.

3. Summaar- vastutussüsteem
(-Summenhaftungssystem-)

Eelmistele vastandina on Inglise seaduses ette-
nähtud summaar- vastutussüsteem¹, milline kehtib aas-
tast 1862 Merchant Shipping Actiga (§§54-56). Selle
süsteemi järele vastutab laevaomanik kogu oma va-
r a n d u s e g a , kusjuures vastutus on igaks kahju-
tasu nõuet põhjustavaks juhuks piiratud teatud maks-
maalse piiriga , milline oleneb laeva ruumshutusest
ja tekitatud kahju iseloomust. Nimelt on laevaomanik
vastutav asikahjude korral kuni 8 sterlingnaelani ja
isikuliste või mõlemi ~~korral~~ üheaegse esinemise kor-
ral kuni 15 sterlinglaelani igalt registreeritud mahu-
tonnilt. Ebaoluline on, kas süüdlase laeva väärtus ja
praht seda summat katavad või mitte. Edasi on laevaoma-
nik vastutav eelmainitud ulatuses iga üksiku juhtumi
eest , kuigi neid juhtumeid ühel reisis rohkem kui
üks võib olla. Laeva hukkumine ei vabasta laevaoma-
nikku vastutusest. Vastutuse piiramine langeb ära juh-
tumeil, kui laevaomanikku ta enda süü tabab. (actual
fault or privity)

1) Hurd , lk 127.

bb) ÜHTLUSTAMISE PÜÜDED:

Eelmainitud laevaomaniku piiratud vastutust normeerivaid süsteeme vaadeldes leiame neis suuri erinevusi. Teisest küljest vaevalt kuskil mujal ilmneb sellise selgusega tarve normide ühtlusele, kui rahvusvahelises meresõidus. Täiesti mõistetav on aastasadu püsinud püüed ühtlustada meresõitu käsitavaid õigusnorme. Klassikalisel ajastul normeeris vahemererahvaste meresõitu Rodose mereõigus, keskajal mitmesugused kombeõiguslikud käsiraamatud, uue aja alul võttis selle ülasande endale Ordonnance de la marine aastast 1681. Võõrdunud sajanditel tärganud natsionalistlikud tendentsid osutusid eriti ebasoodustavaiks kaubanduslikule meresõidule. Koos meresõidu laienemisega ja seda korraldava õiguse üha kasvava partikularismiga tõusis teravamalt kui kunagi varemalt tarve ühtlase mereõiguse järele. Siit viimasel sajandil tekkinud püüded teostada varemalt kehtinud ühtlust ja edasi anda sellele varem puudunud kindel alus. Neis püüdes ilmneseid kaks voolu:

a) Säilitades üksikute seadusandluste natsionaalsed erinevused, kindlaks määrata nende rakenduse ulatus ja kokkuleppida konkreetsete kaasuste allutamise korras ühele erinevat ilmet kandvale seadusele.

b) Ühtlustada kõik mereõigused.

Kuna ilmselt kõik paremused lasuvad teisel võimalusel, on selline lahendusviis tarvitusele võetud. Selles suunas töötas eraisikuist, õpetlasist ja merekaubandusest huvitatud isikuist moodustatud Comité Maritime international, milline oli koos Brüsselis a 1897 ja Antverpenis 1898.a., Pariisis 1900.a., Hamburgis 1902.a., Amsterdamis 1904.a., Liverpoolis 1905.a., ja Veneetsias 1907.a.

Veneetsia kongressi tulemused olid kaks leppekava, millistest üks käsitas laevaomaniku vastutuse piiramist ja teine kreditorite õigusi ja laevahüpoteeki. Sellega oli püstitatud eelmaintud nelja vastutust piirava süsteemi asemele uued kavad.

1) Shershenevitsh, Kurs Torgogo prava III osa, lhk 193

2) SchapsI, lhk 109.

Belgia algatusel peeti Brüsselis esimene rahvusvaheline konverents mereõiguse ühtlustamiseks, millest osa võtsid : Prantsusmaa, Hispaania, Itaalia, Belgia, Hollandi , Portugal, Rootsi, Norra, Põhja-Ameerika Ühendriigid, Jaapan. ja Venemaa. Siin astub eraalgatuse asemele riiklik osavõtt. Alul eemalejäänud kaks suurimat mereriiki - Inglismaa ja Saksamaa-ühinesid hiljem. Konverentsi ülesanne piirdus püüdega saavutada ühtlust laevade kokkupõrgetest tekkinud küsimuste lahendusviisis. 1910.a. 23.sept rahvusvaheline konverents Brüsselis võttis vastu konventsioonireeglite ühtlustamiseks laevade kokkupõrgete alal. Lõppeks Brüsseli konventsioon 25.augustist 1924.a. merelaevade omanike vastutuse piiramise üle tahab kõrvaldada seda mitmekesisust, ülesseades teatud ühtlased eeskirjad.

c) EESTIS KEHTIV PIIRATUD VASTUTUSE

SÜSTEEM:

Laevaomaniku piiratud vastutuse küsimust käsitleb kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus. Kuigi Eesti ei ole veel ühinenud Brüsseli konventsiooniga 25. augustist 1924. a., on siiski selle eeskirjad olnud aluseks meie kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse koostamisel.

Põhimõtteliseks erinevuseks on Brüsseli konventsiooniga võrreldes laeva mõiste laiendamine "merelaevalt" kõigile kaubalaevadele, vahet tegemata mere- ja sisevete-kaubalaevade vahel, milline seisukoht on kooskõlas meie teiste meresõitu käsitlevate seadustega.

Teise erinevusena tuleb märkida rahalise vastutuspiiri fikseerimist meie rahas, kusjuures 8 sterling-naela asemele on võetud 100 kr. ja 15 st. naela asemele 200 kr.

Käsitades laevaomaniku piiratud vastutust sel-

§les töös, piirdume vastutuse vaatlusel vaid laevade kokkupõrke seadusest järgnevate kahjude tasumiste juhustega. Esimesena tuleb märkida objektide erinevust käsitledavates seadustes. Laevade kokkupõrgete seadus käsitab mitte üksnes kaubalaevu, vaid iga liiki laevu, kusjuures on tehtud erand § 12 sõjalaevadele ja muudele riigilaevadele, mis määratud ainult administratiivsete ülesannete täitmiseks, suhtes, ning mille sisu on erineva korra loomine kohtulikuks alluvuseks ja nõuete aegumiseks. Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus käsitab ainult kaubalaevu, järelilikult kõik kaubalaeva mõistesse mittekuuluvad laevad ei allu sellele seadusele ja teiste eriseaduste puudumisel kohaldatakse siin Balti eriseadust, millisele laevaomaniku piiratud vastutus tundmatu.

Vaadeldes meil kehtivat Brüsseli konventsiooniga 25. aug. 1924.a. kooskõlastatud laevaomaniku piiratud vastutuse süsteemi, leiame sarnaseid jooni Inglise ja Saksa süsteemidega. Siin loodud laevaomaniku vastutust piiravate viiside liitmine, mille tulemuseks on tema huvi parem kaitsmine kahjutasu nõudja-

te arvel. Inglise süsteemi kohaselt laevaomanik on vastutav kindla summani, mille moodustab seaduses määratud summa ühelt brutto register-tonnilt, korrutatud laeva mahuga, brutto-register tonnides, vaatamata laeva väärtusele peale kokkupõrget, seega on määratud ülemäär. Saksa süsteemi kohaselt ei ole mingisugust kindlat summat fikseeritud ja olenedes sündinud kahjude raskusest, võib vastutust kandev laeva omaniku varandus olla väga erineva väärtusega. Meie seaduses on rakendanud saksa põhimõtte¹ juhul, kui vastutav varandus on pisem inglise süsteemis ettenähtud vastutavast varandusest, kuna vastupidises olukorras on rakendust leidnud Inglise süsteem.

Kaubaleevade omanduse ja vastutuse seaduse sätete kohaselt on laevaomanik vastutav kolmandatele isikutele tehtud kahjude eest kokkupõrkel veoraha ja laeva päraldiste väärtuse summani (§7, esimene lõige), kusjuures vastutuse ei võõrõletada üldsummas loo krooni laeva registertonnilt (§7 viimane lõige). Surma või keha-

-
- 1) Siiski teatava erinevusega vastutuse puhul surma või kehavigastuste korral.

vigastuste korral on laevaomanik vastutav kahjusaaajate ees peale eelnimetatud vastutuse määra veel kuni loo kroonini laeva brutto-registertonnilt / §13, esimene lõige/.

Eeltähendatud piiratud vastutus kohaldatakse reieijate, kuid mitte laevaperesega laeva teenistuses olevate teiste isikute suhtes. Viimaste õigus kahjutasu nõudmiseks surma või kehavigastuste korral otsustatakse teiste vastavate seaduste järgi (§13 kolmas lõige).

Täpsamat määritelu on leidnud laevapäraldiste mõiste. Üldiselt loetakse laeva päraldisteks kõiki laeval olevaid asju, mis laeva kasutamisel püsivalt tarvilised. (§5) kusjuures päraldiste mõiste §7-nda mõttes on laiem ja hõlmab peale eeltähendatu veel:

1) nõudeid materjaalsete kahjude eest, mis tekkinud laevale pärast reisi algust ja jäänud parandamata.

2) nõudeid kontributsiooni osamaksude suhtes, kui võrd viimased olenevad materjaalsetest vigastustest, mis on tekkinud pärast reisi algust ja jäänud parandamata.

Päraldisteks ei loeta kindlustussummasid ega kodumaalisi preemiaid, abi- ega toetusrahasid (§11) .

Paragrahvis 7 nimetatud veoraha, kaasa arvatud reisijate sõiduraha, asendatakse kõigil juhtumel ja kõigi laevaliikide suhtes summaga, mis võrdub 10 % laeva väärtusega *r e i s i a l g u l*, kui- gi laev ei teeninud mingit veoraha. (§10.)

Laeva väärtuse hindamise aluseks võetakse laeva seisukord järgmisel hetkel:

1) Laeva kokkupõrke või teise õnnetu juhu korral toimub hindamine laeva seisukorra järgi laeva tulekul esimesse sadamasse *p ä r a s t õ n n e t u t j u h t u*.

2) Kui enne tulekut tähendatud sadamasse laeva väärtust on vähendanud mõni uus õnnetu juhtum, mis eelmisega ei seisa ühenduses, siis ei võeta arvesse niiviisi tekkinud väärtuse vähenemist nende nõuete suhtes, mis tekkinud esimesest õnnetust juhtust.

3) Kui õnnetu juhtum on aset leidnud laeva viibides sadamas, toimetatakse hindamist laeva seisukorra järele samas sadamas pärast õnnetut juhtu (§9 p.1)

II o s a .

A. VASTUTUS LAEVADE KOKKUPÖRGETE SEADUSE KOHASELT

§5 VASTUTUS JUHUSEST VÕI VÄÄRAMATUST JOUST TEKKINUD KOKKUPÖRKE KORRAL:

Laevade kokkupõrgete seaduse § 3 kohaselt kannab iga kahjusaaja oma kahju juhul kui kokkupõrge on sündinud

- 1) juhuse
- 2) vääramatute jõe (vis major) läbi, või
- 3) jääb kahtlus kokkupõrke põhjuste kohta.

See eeskiri on kooskõlas Brüsseli konventsiooni artikkel 2. lõike 1 eeskirjadega laevade kokkupõrgete üle. Artikkel 2. lõike 2. eeskiri, mille põhjal 1. lõike eeskiri jääb maksma juhul, kui kokkupõrganud laevad või üks nendest kokkupõrke ajal ankrus oli, puudub meie seaduse § 3-ndas. Selle ärajätmise põhjuseks on asjaolu, et meie laevade kokkupõrgete seadusele on võõrad igasugused süü oletused laevade kokkupõrgete korral ja seega käsitab

ka mainitud juhte, ilma tarviduseta seda seaduses eraldi nimetada. Brüsseli konventsioonis on artikkel 2. lõige 2 ülesvõetud vajaduse tõttu eraldada mainitud põhimõtteid paljudes seadusandlustes kehtivaist seaduslikest süüole~~du~~stest, nende hulgas ka meil tänini kehtinud vene seadused laevade kokkupõrgetest - Vastavalt Brüsseli konventsiooni mainitud põhimõttele on mitmetes seadusandlustes kaotatud seaduslikud süüole¹tused, näiteks uues prantsuse ja uues nõukogude² vene seaduses.

Nagu laevade kokkupõrgete seaduse §3 tekstist nähtub käsitatakse siin kolme kokkupõrke võimalust:

- 1) juhust,
- 2) vääramatut jõudu
- 3) kokkupõrget, mille põhjustes esineb selgusetus.

Mida mõista juhuse ja vääramatu jõu all, seda käesolev seadus ei lahenda ning mõistete kindlaks tegemiseks tuleb otsustada üldiste tsiviilseadustes ettenähtud põhimõtete alusel.

1) Verneaux, lhk 31.

2) Nõukogude Vene Ustav trgovovogo moreplavanija

Juhus tsiviilõiguslikus mõttes on tegevuse tulemus, millist ei olnud võimalike ette näha ega ära hoida üldiselt nõuetava tähelepanelikkuse ja püüdlikkuse peale vaatamata jamida ei saa süüks lugeda ega ettevaatamatuseks arvata.

Vääramata jõu (vis majori) all mõistetakse väljaspool inimeste taht ja juhtimise võimete seisvaid jõude, mis inimlikkude kogemuste järele ettenägematud ja välditamatud.

Selle paragrahvi kolmandaks rakendamise eelduseks on kahtlus kokkupõrke põhjuste kohta. Millal on tegemist kahtlusega kokkupõrke põhjuste kohta, see on juba kohtu otsustada, seega igal konkreetjuhul kaalutav küsimus. Kohtulikult juurdlusel peab selguma kausaalne side kokkupõrke osaliste tegevuse ja sündinud kahju vahel. Seni-kausa kui puudub selgus kokkupõrke

põhjustes, niikaua on võimatu selgitada süüüksimust. Kokkupõrke põhjuste selgusetuse alla kuuluvad kõik need juhud, kus esineb mitme erineva kausaalse rea võrdne tõenäolikkus. Selgub kokkupõrke põhjustes üks eespool nimetatud kolmest faktorist, langeb ära iga-sugune kahjude tasumise kohustis. Kokku-põrkest nii laeva, laadungi, kui ka laeval viibivate isikute surma korral või kehavigastuste eest, kuid mainitud põhjustest tekkinud kokkupõrke korral ei lange ära võimalik laevaomaniku vastutus. laadungi omaniku ja laeval viibivate isikute ja nende asjade suhtes.

Lõppeks tuleb mainida, et käesolevas paragrahvis korraldatud kahjude kandmise kord hõlmab ka laevade kokkupõrgete seaduse §8 ettenähtud kahjude tasumise kohustust, nimelt kui paragrahv 8 mainitud tegevus sünnib § 3 loeteldud põhjustel, kannab iga laev oma kahjud ise.

§6. WASTUTUS ÜHE LAEVA SÜÜ LÄBI TEK-
KINUD KOKKUPÖRKE KORRAL.

Laevade kokkupõrgete seaduse §4 määrab, et juhtumil, kui kokkupõrge sündis ühe laeva süü läbi, siis see laev ka üksi kokkupõrkest tekkinud kahjud kannab. See eeskiri on kooskõlas Brüsseli konventsiooni artikkel 3-ndaga. Seega on siin kinnitatud üldiselt meie õigusesüsteemis kehtiv põhimõte süüdlast kohustada tasuma tekitatud kahju. Siinjuures võib küsimuse allatulla nii kahe kui mitme laeva kokkupõrge, kusjuures käeoleva eeskirja määravaks rakenduse eelduseks on kokkupõrkest esavõtnute jagunemine süüdlasteks ja mitte-süüdlasteks.

Esineb süüdlasel poolel üks laev, siis on kahju tasumise küsimus lihtne, kuna kogu kahju kuulub tasumisele selle laeva poolt. Juhul, kui süüdlasel poolel esineb mitu laeva, siis vastutavad nad koos kogu kahju eest, kusjuures kahjutasu osa suuruse kindlaks-tegemiseks rakendatakse § 5 eeskirju. Seesugune lahe n-¹ dusviis on kujunenud Inglise kohtupraktikas ja tun-² nustatut ka Saks a mereõiguses.

- 1) Schaps, ljk 689.
- 2) Mittelstein, Das Recht des Binnenschiffahrt in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts, köide VII ljk 379.

§7. VASTUTUS LAEVADE Ü HISE SÜÜ LÄBI
TEKKINUD KOKKUPÖRKE KORRAL:

Meie laevade kokkupõrgete seaduse paragrahv 5. eeskirjad on kooskõlas Brüsseli konventiooni artikkel 4. eeskirjadega.

Kõnesoleva paragrahvi esimene lõige määrab, et kui kokkupõrge sündis ühise süü läbi, siis iga laev kannab vastutust proportsionaalselt oma süü raskusele, kui aga asjaolud ei võimalda kindlaks teha süü proportsiooni, või kui süü näib olevat võrdne, siis kannavad asüüdi olevad laevad võrdseis osis vastutust.

Käesolev eeskiri on asunud täiesti uuele põhimõttele võrreldes meil senini kehtinud vene seadustega. Vene seaduste kohaselt kandis iga laev oma kahju kokkupõrke korral ühise süü läbi, kuna uus seadus neelnimetatud rahvusvahelise konventsiooni ja paljude teiste riikide, näiteks Saksa¹

1/ Schaps I, lhk 747.

Prantsuse ¹, ja Inglise ² seaduste eeskujul seab üles
põhimõtte, et kui kokkupõrge sündis laevade ühise
süü läbi, siis kogu kokkupõrkest tekkinud kahju tu-
leb nende laevade vahel jaotada vastavalt iga laeva
süü raskusele.

Käesoleva paragrahvi kohaldamisel raskemaks
küsimuseks osutub süü proportsiooni kindlaks tege-
mine. Süü raskuse kindlaksmääramiseks ei sea uus
seadus mingisuguseid eeskirju, siin on jäetud täies-
ti vabalt käed kohtule, kes määrab igal üksikul juh-
tumil eraldi iga laeva süü raskuse ja sellele vas-
tavalt ka jaotab kahju laevade vahel. See on raske
küsimus, eriti meil, kus kohtupraktika sel alal vä-
ga piiratud. Siiski nende maade kohtutes, kus sel
alal palju pretsedente, on arenenud teatud põhimõt-
ted kaasuste lahendamiseks. Nii Saksa kohtuprakti-
kas on väljakujunenud terve rida konkreetjuhtude lahend-
dusviise. ³

1) Verneaux, lhk 31.

2) Hurd, lhk 126.

3) Scheps I. lhk 751, märke 16- 30.

Üldiselt võtab kohus süü määramisel aluseks tegevuse adekvaatseltkausaalsidet. Esineb k a u s a a l-
s e s ü ü d i s t u s e kõrval veel culpa sine ef-
fektu, siis ei kuulu see süüosa määramisel arvestuse-
le, kuigi viimane iseenesest raskem. võib olla kui
kokkupõrget põhjustanud süü.

Seaduses on loeteldud kaks juhtu, kus süüdi-
olevad laevad kannavad vastutust võrdseis osades,
ja nimelt :

1) kui asjaolud ei võimalda teha kindlaks süü
proportsiooni, ja

2) kui süü näib olevat võrdne.

Esimene juhus peaks esinema harva, kuna kohus ei
ole kohustatud motiveerima üksikasjalikult oma veen-
del põhjenevat otsust, siiski on antud võimalus re-
serveeritud kohtule juhtude lahenduseks, kus tõen-
dustes esinevate vastolude tõttu proportsiooni mää-
ramine võimatu.

Käesoleva paragrahvi eeskirjade kohalda-
mise illustreerimiseks esitan järgmise näite ¹ :
Laevad "A" ja "B" põrkasid kokku, saades mõlemad vi-
gastusi. Mõlemad on kokkupõrkes süüdi.

Laevade kokkupõrke seadus ja kokkupõrgete ärahoid-
mise reeglid, A.M. Grosholm ja A. Gustavson, lhk 25

Laeva "A" süü raskuse proportsioon on $\frac{3}{4}$ ja
 "B" oma $\frac{1}{4}$.

Tõendatud kahjud.

Laeva "A"

Paranduskulud	kr. 2.000
Seisu kahju	kr. 500

	kr. 2.500.

Laeva "B"

Paranduskulud	kr. 24.000
Seisu kahju.....	kr. 4.000

	kr. 28.000

Vastutus.

Laev "A" kannab	$\frac{3}{4}$	laeva "B" kahjust-
Paranduskulud	kr. 24.000	$\frac{3}{4} =$ kr. 18.000
Seisukahju	" 4.000	$\frac{1}{4} =$ " 3.000
	-----	-----
	kr. 28000	kr. 21000

Laev "B" kannab	$\frac{1}{4}$	laeva "A" kahjust:
Paranduskulud	kr. 2000	$\frac{1}{4} =$ kr 500
Seisukahju	" 500	$\frac{1}{4} =$ " 125
	-----	-----
	kr. 2500	kr 625.

Seega saab laev "B" laevalt "A" juure tasutuna veel:
kr. 21000 - kr 625 = kr. 20375,

või teiste sõnadega: "A" kannab kõik oma kulud
ja maksab veel "B"-le juure kr. 20.375.

Laevade kokkupõrgete seaduse § 5 lõige 2
määrab vastutavalt süüosale laevade vastutuse kahju-
de eest, mis tekkinud laevadele, nende laadungile
laevapererele, reisijatele või teistele isikutele kuu-
luvatele asjadele, mis asuvad neil laeval, ilma
solidaarse vastutuseta kolmandate isikute suhtes.

Eelistatud seisukorras on kahjutasu nõuded
laeval viibivate isikute surma või kehavigastuste
eest. Siin §5 lõige 3 teeb laevad solidaarselt vastu-
tavaks, millega püütakse kindlustada nõuete rahul-
damine, mis isikut teistest raskemini puudutavad. En-
divahel kannavad laevad need kahjud vastavalt oma

§ 8. VASTUTUS SUNDLOOTSI SUU LÄBI TEKKINUD
KOKKUPÕRKE KORRAL.

Laevade kokkupõrgete seaduse § 6 teeb laevaomaniku vastutavaks sundlootsi juhtimisel olnud laeva kokkupõrkes ainuüksi juhul, kui laevaperesse kuuluvad isikud ei täitnud kõiki omi kohuseid Teistsugusel seisukohal asub Brüsseli konventsiooni artikkel 5, milline teeb laevaomaniku vastutavaks nii lootsi kui sundlootsi tegevuse eest, sõltumata laevaperesse kuuluvate isikute kohuste täitmisest. Inglismaa ettepanekul võeti aga konventsiooni lisaartikkel, mille järele artikkel 5-da eeskiri vastutusest sundlootsi süü läbi tekkinud kokkupõrke korral alles siis astub jõusse täielikult, kui lepinguosalised riigid on sõlminud kokkuleppe laevaomanike vastutuse piiramise üle. Laevaomanike piiratud vastutuse üle on olemas küll juba sellekohane Brüsseli konventsioon 25. augustist 1924. a. ¹, kuid Eesti pole seda veel ratifitseerinud, nii et Eesti kohta ka maksev pole laevade kokkupõrgete konventsiooni artikkel 5-da eeskiri vastutuse üle kokkupõrke eest, mis

1/ Hurd, lhk. 127

tekkinud sundlootsi süü läbi. Maksev on see esskiri nende riikide vahel, kelle vahel on mõlemad konventsioonid jõusse astunud. Peale selle tunnevad paljude riikide seadused laeva vastutust sundlootsi süü läbi tekkinud kokkupõrgete eest, näiteks on ka Nõukogude Venemaa merekaubanduses laeva vastutus sundlootsi süü läbi tekkinud kokkupõrke eest läbi viidud¹.

Meie laevade kokkupõrgete seaduse §6 teeb laeva vastutavaks lootsi süü läbi tekkinud kokkupõrke eest, kuid sundlootsi suhtes on tehtud erand ja nimelt vastutab laevaomanik viimase tegevuse eest ainult juhul, kui keegi laevaperesse kuuluvaist isikuist ei täitnud omi kohuseid. Käesoleva paragrahvi aluseks on võetud saksa kaubandusseaduse vastavad eeskirjad².

Toodust nähtub vahe, milline on vabalt võetud lootsi ja sundlootsi süü läbi tekkinud kahjude heastamises laevaomaniku poolt. Kuigi seesugune vahetegemine pole soovitatav, siiski arvesse võttes süü tagajärjel tekkinud määratud kahjusid, millised laevaomaniku kanda langevad isiku tegevuse tagajärjel, kelle teened temale väljastpoolt peale surutakse ja kelle valiku eest teda kuidagi vastutavaks teha ei saa, on otstarbekam leppida ebaühtlusega seadusis, kui koormata laevaomanikku ebaõigase vastutusega.

1/ Nõukogude Vene koodeks trgovogo moreplavanija, art. 160.
2/ Handelsgesetzbuch, § 737.

Teiseks on laevaomanikul võimalik nõuda kahjutasu lootsilt tema süülise tegevuse eest. Loots on vastutav kõige esiteks tema poolt esitatud tagatissummaga ja teises järjekorras lootsiühingu avariikapitaliga. Lootsiühing vastutab kuni avariikapitali poole määrani, kaasa arvatud süüdlase lootsi tagatissumma.

§9. ABIANDMISE KOHUSTUS KOKKUPÖRKE KORRAL:

Meie laevade kokkupõrgete seaduse §2 kohaselt iga laevajuht on kohustatud laevade kokkupõrkel andma abi teisele laevale ja sellel viibivaile isikutele, kui võrd see on võimalik ilma tõsise hädaohuta oma laevale ja sealviibivaile isikutele, ning edasi kokkupõrganud laevade juhid on kohustatud, kui see võimalik, teatama teisele laevale oma laeva nime, kodusadama ja lähtening sihtkoha. Mainitud paragrahvi sisu vastab Brüsselis konventsiooni artikkel 8. sisule. Sama konventsiooni artikkel 9. näeb ette artikkel 8. mittetäitmisel kriminaalõiguslikusanktsiooni tarvituselevõtmist. lepinguosaliste riikide poolt. Juhul kui lepinguosaliste riikide seadused ei karista artikkel 8. rikkumist, siis nad kohustavad tarvitusele võtma või esitama oma vasta vaile seadusandlikele asutistele tarvilisi abinõusid, et neid rikkumisi karistataks.

Art 9 nõude kohaselt on meie kriminaalseadustikku mahutatud vastavad karistusnormid: vangistus kuni ühe aastani, peale seda võib juhilt laevajuhiks ole-

mise õigust äravõtta kuni viie aastani. ¹

Saksa kriminaalseadustik karistab laevajuh-
ti kuni 1500 riigimargani ² ja prantsuse seadus raha-
trahvi ja vangistusega ³.

Abiandmise kohustusest kokkupõrke korral
kõnelev Brüsseli konventsiooni artikkel 8. lõige 3.
mainib, et laevaomanik ei ole vastutav ainuüksi eel-
olevate eeskirjade rikkumise põhjendusel. Seega lae-
vaomanike vastutus hõlmab laevade kokkupõrke juhtu ja
teiseks artikkel 13 (meie laevade kokkupõrgete sea-
duses § 8) mainitud tegevust, kuna vastutus abiandmi-
sest loobumisest kokkupõrkel lasub laevajuhil.

Laevade kokkupõrgete seaduse §2 ei sisalda
Brüsseli konventsiooni art. 8 kolmandas lõikes mär-
gitud vastutust, vaid see on korraldatud laevade pääst-
mise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud
varade seaduse ⁴ §2. teises lõikes.

1) Kriminaalseadustik, § 455.

2) Schaps I, lhk 798.

3) Verneaux, lhk 11 ja 37.

4) RT nr 48 -1930.

Niisiis ka meie seadused teevad vastutavaks laevajahi abiandmisest keeldumisel. Erandid on mõeldavad juhtudel, kus laevaomanik laevajuhile otseselt keelab abistada vigastatud laevu, näiteks ajakulu vältimiseks, sel juhul vastutab ta kihutajana.

Kuigi laevaomanik ei vastuta otsekoheselt abiandmisest keeldunud laevajahi eest, siiski on võimalik laevaomaniku kaudne vastutus ja seda juhul, kui tema laev oli süüdlane või kaassüdlane kokkupõrkes. Kui sel korral on abiandmisest loobumise tulemuks kahjude suurenemine, milline tuleb tasuda abiandmisest keeldunud laeva omanikul, siis see kahjutasu kasvanud osa moodustab laevaomaniku kaudse vastutuse. Siinjuures on vaja tõestada kausaalset sidet süü vahel kokkupõrkes ja abiandmise puudumisel süül tekkinud kahjude vahel. Kuna Brüsseli konventsiooni art. 3. kohaselt on laeva omanik kohustatud tasuma kogu kahju, milliste all Brüsseli konventsiooni komisjonide arvamuse kohaselt tuleb mõista peale ot-

1) Schaps I, lhk 792.

seste kahjude kokkupõrkel ka peale kokkupõrget tek-
kinud kahjusid ja saamata jäänud kasusid (lucrum cessans) siis on arusaadav, et
kahjutasu suurenemine võib olla suur.

Abiandmisest keeldumine ei loo oletust (pre-
sumtio juris), et abiandmisest keeldunud laev ise
kokkupõrkes süüdi oleks ei meie laevade kokkupõrgete
seaduses ega Brüsseli konventsiooni põhjal. Selline
seisukoht on täiesti eitatud eelmainitud konventsioo-
ni artikkel 6, lõike 2. eeskirjaga, mis eitab igasu-
gust seaduslikku süüvõimalikkuse juhtu kokkupõrke kor-
ral. Samuti ei tunne meie laevade kokkupõrgete sea-
dus ühtki seaduslikku süüvõimalikkuse juhtu, ning
süüselgitamine lasub alati kohtul faktilise mater-
jali põhjal.

Laevade kokkupõrgete seaduse § 2. väljendatud
kohustus laevajuhile abi anda on põhjendatud esijoo-
nes solitariteedi ja inimõigluse tundeist. Sama pa-
ragrahi teises lõikes nõuetavate andmete vastas-
tikkune teatavaks tegamine on mõeldud tulevase prot-
sessi hõlbustamiseks.

Lõppeks olgu mainitud, et laevade kokkupõrge-
te seaduse § 2 esimese lõike eeskiri nõuab laevaju-

hilt laevade kokkupõrkel abiandmist teisele kokkupõrke osalisele ainult niivõrd, kui võrd ta seda teha võib ilma tõsise hädaohuta oma laevale ja sel viibivaile isikuile. Hädaohu tõsiduse üle otsustab laevajuht igal üksikul juhul, arvesse võttes kokkupõrkel aset leidnud asjaolusid.

B. NÕUETE KOHTULIK ALLUMUS
MUS JA AEGUMINE LAEVAD
KOKKUPÕRGETE SEADUSE
KOHASELT.

§10. KOKKUPÕRKEST TEKKINUD KAHJUTASU-
NÕUETE KOHTULIK ALLUMUS:

Kohtulikku allumust käsitavad laevade kokkupõrgete seaduse §§10 ja 12. Esimeses neist paragrahvidest on normeeritud laevade kohtulik allumus, mis ei kuulu riigile ning §12 kolmanda lõike kohaselt kuuluvad siia peale nende veel riigile kuuluvad kaubalaevad. Sellekohaselt on nõudja õigustatud esitama kohtuliku nõude kokkupõrkest tekkinud kahjude eest 1) kostja elukoha, 2) kokkupõrkes süüdi oleva laeva asukoha, 3) selle kodusadama¹, või 4) kokkupõrke koha järgi. Kohtuliku nõude allumuse valik sünnib nõudja äranägemisel, kusjuures nii avar võimalus on jäetud nõudjale meresõidu rahvusvahelisest iseloomust, ja

1) Kodusadama mõiste on määritletud kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse §4-ndas.

ruumilisest ulatuslikkusest tekkivate kostja kohtulikule vastutusele võtmise raskuste kergendamiseks. Teisiti on korraldatud § 12- das kohtulik allumus riigisõjalaevade ja teiste riigilaevade suhtes, mis on määratud ainult administratiivsete ülesannete täitmiseks. Kuna siin ära langevad eeltähendatud raskused kostjat vastutusele võtta, teisest küljest aga võivad tekkida neid valitsevatel riigiasutustel raskused kostjana esineda väljaspool oma asukohta, on nende laevade vastu tõstetud nõuded allutatud riigiasutuste asukoha kohtule. Need meie seaduse eeskirjad on kooskõlas enamuse moodsate mereseadustega ja nendega on kõrvaldatud senini sageli raskusi tekitanud allumuse vaidlused.

§ 11. KOKKUPÖRKEST TEKKINUD KAHJUTASU

NÕUETE AEGUMINE.

Erinevused, millised olid ajajooksul väljakujunenud mitmetes mereseadustes laevade kokkupõrgetest tekkinud kahjutasu- nõuete aegumiste tähtaegade suhtes, on leidnud ühtlustamist nende riikide seadustes, kes on ühinenud laevade kokkupõrke suhtes teatud eeskirjade ühtlustamise konventsiooniga. Selle konventsiooni art. 7 määrab aegumise alguse ja vältuse ja nimelt aeguvad kahjutasunõuded kahe aasta jooksul, arvates sündmuse päevast, kusjuures aga regressinõudeile solidaarset vastutust korral süüdiolivate laevade eneste vahel on aegumise tähtajaks ainult üks aasta, mis algab maksmise päevast. Meie uues seaduses ettenähtud aegumise tähtajad on ühtlustatud nendega ja selle seaduse § 11 kohaselt aegub kahjutasu nõue kahe aasta jooksul, arvates kokkupõrke päevast, §11 teine lõige, käsitades regressinõudeid süüdiolivate laevade vahel solidaarset vastutust korral, määrab nõude aegumise aja ühele aastale.

Nende tähtaegade suhtes on tehtud erand § 12 riigi sõjalaevade ja teiste administratiivseteks otstarveteks

määratud laevade kohta. Siin langevad ära aegumise lühendatud tähtajad, ning jääb püsima tsiviilseaduses ülesseatud kümneaastane aegumise tähtaeg.

§11 viimane lõige käsitab aegumise katkemist, milleks on kostja laeva lahkumine Eesti territooriaalvetest aegumise tähtaja kestel. See eeskiri on tuletatud Brüsseli konventsiooni art.7, mille järele aegumise edasilükkamise ja katkestamise põhjused määratakse kindlaks asja arutava kohtu seadusega ning lepinguosalistele on jäetud õigus oma siseseadusis fikseerida konventsiooniga kindlaksmääratud tähtaegade pikendamisenä asjaolu, et süüdi olevat laeva ei suudetud kinnipidada selle riigi territooriaalvetes, kus nõudja elukoht või pea asukoht.

Lõppeks tuleb veel märkida, et mereprotesti või mõne muu vorminõude puudumine §7 kohaselt ei takista kahjutasu nõudmist. Raskuste tõttu, millised tekivad nende nõuete täitmisel erinevate jurisdiktsioonide aladel, on nende kõrvaldamine täiesti mõistetav ja see on teostatud pea kõigis mereseadusis ning kinnitust leidnud Brüsseli konventsioonis.