AVARII JA DISPASHI SEADUS

ühes seletustega ja

Eesti-saksa-inglise AVARIISÕNASTIK

JOH. KAIV
KOHTU- JA SISEMINISTEERIUMI NÕUNIK

ILMAR TANNEBAUM
VANNUTATUD DISPASHÖÖR

VÄLJAANDJATE KIRJASTUS
1932

AVARII JA DISPASHI SEADUS

JOH. KAIV
KOHTU- JA SISEMINISTEERIUMI NÕUNIK

ILMAR TANNEBAUM
VANNUTATUD DISPASHÖÖR

10 007.

Avarii ja dispashi seadus ühes seletustega.

Avarii ja dispashi seaduse saksakeelne tõlge.

York-Antwerpeni 1924. a. reeglid inglise keeles.

Väljavõte a/l. „Kalevipoja" dispashist.

Eesti-inglise-saksa avariisõnastik.

VÄLJAANDJATE KIRJASTUS
1932.

Bibliotheca
Universitatis
Tartuensis
2-59321

A-8008

A/S „ÜHISELU“ TRÜKK, TALLINN.

Sisukord.

Lhk.

Eessõna 7

A

Ajalooline sissejuhatus 12
Üldavarii mõiste 14

B

Avarii ja dispashi seadus ühes seletustega.

I. Avarii.

§ 1. Üldavarii definitsioon 20
§ 2—4. Üldavarii kahjude jaotus 23
§ 5. Tõenduskohustus (onus propandi) 28
§ 6. Lisakulude tasumine 29
§ 7. Kaotuste hindamise ja kontributsiooni arvutamise alus 30
§ 8—9. Kahjud laadungi merreheitmisel ja ühiseks julgeolekuks toodud ohvrite tagajärjel . . . 32
§ 10. Tulikahju kustutamine laeval 35
§ 11. Laevarusude kõrvaldamine 37
§ 12. Tahtlik randaajamine 38
§ 13. Purjede ja taglase liigpingutamine 38
§ 14. Masinate ja katelde töötamine kinnijoosnud laeva ujuvileviimisel 39
§ 15. Kulud kinnijoosnud laeva laadungi lossimisel ja tagasilaadimisel 41
§ 16. Kütteainena põletatud laeva inventar ja varustis 42

Lhk.

§ 17—21. Pelgusadama või -koha kulud 42
§ 22. Laadungile lossimisel j.n.e. tekitatud kaotused või vigastused 49
§ 23. Mahaarvutused paranduskuludest 50
§ 24. Ajutised parandused 53
§ 25. Veoraha kaotus 55
§ 26. Tasu maksmine ohverdatud või rikutud kaupade eest 56
§ 27. Üldavarii kontributsiooni arvutus 58
§ 28. Laeva, tema masinate ja aparaatide vigastused 60
§ 29. Deklareerimata või tahtlikult valesti deklareeritud kaubad 62
§ 30. Reisi pikenduse kulud sõidul pelgusadamasse 63
§ 31. Komisjonitasu üldavarii arvel tehtud väljamaksudest 64
§ 32. Seaduslikud protsendid üldavariina arvestatud kulutustelt j.n.e. 65
§ 33. Sularahas deponeeritud summade käsitlemine 67
§ 34—35. Eraavarii 68
§ 36. Dispashi tegemise nõude õiguse ja üldavarii tasude nõude õiguse aegumine 69
§ 37. Seaduse kohaldamine kaubalaevade sõidule sisevetes 69

II. Dispashi koostamine ja dispashöör.

§ 38—48. Tõendavate dokumentide kogumine, dispashi kokkuseadmine ja seaduse jõusseastumine 70
§ 49—52. Dispashimaksud 80
§ 53—56. Dispashööri valimine, ametist lahkumine ja vastutus oma tegevuse alal 82

III. Kohtulõivud.

Tsiviilkohtupidamise seaduse § 849[1] muutmine . . 88

Lhk.

IV. Edasikaebused dispashööri peale.

Tsiviilkohtupidamise seaduse täiendamine XVII jaotisega 88

V. Kaubanduse seaduse §§ 438—465 ja E. V. dispashööri ameti sisseseadmise seaduse maksvuse kaotamine . 92

C

Avarii ja dispashi seaduse saksakeelne tõlge 93

D

York-Antwerpeni 1924. a. reeglid inglise keeles 119

E

Väljavõte a/l. „Kalevipoja“ dispashist 127

F

Avariisõnastik Avarii ja dispashiseaduse juurde.

Eesti-inglise-saksa avariisõnastik 147
Saksa-inglise-eesti avariisõnastik 169
Inglise-eesti-saksa avariisõnastik 193

Raamatus tarvitatud lühendused:

YAR — York-Antwerpeni Reeglid 1924. a.

Vab. Val. seletusk. — Vabariigi Valitsuse poolt Riigikogule Avarii ja dispashi seaduseelnõu juure esitatud seletuskiri, mis välja töötatud Mereseaduste komisjoni poolt.

BES — Balti eraseadus.

Riigik. üldk. seletusk. — Riigikogu üldkomisjoni seletuskiri.

Vt. — vaata.

Allikad.

Freund, Das Seeschiffahrtsrecht der Sowjetunion, 1930.

Grosholm, York-Antwerpeni 1924. a. reeglid, 1927. a.

Haralambidis, Des Charactères distinctifs des Avaries Communes (2-e éd. 1924).

Haralambidis, Les avaries communes d'après les règles d'York et d'Anvers de 1924. Paris 1926.

Heck, Das Recht der Grossen Haverei, 1889.

Lowndes, The Law of General Average, 6-th edition, 1922.

Mereseaduste komisjoni materjalid.

Riigikogu komisjonide materjalid.

Ripert, Droit Maritime, 2-e édit. 1923.

Rudolf, The York-Antwerp Rules, 1926.

Schaps, Das deutsche Seerecht, I Bd., 2 Aufl. 1921.

Sieveking, Das deutsche Seerecht, 1907.

Sohr, Le droit maritime et son unification internationale, 1914.

Шершеневичъ, Курсъ торговаго права, 1924.

Таннебаумъ, Объ аваріи, 1913.

Уложеніе о торговомъ мореплаваніи (проектъ съ объясненіями), Т. II, 1912.

Ulrich, Grosse Havarei, 3 Aufl. 1927/1930.

Eessõna.

Eesti dispashööri praktikas on olnud terve rida juhtusid, kus tublid laevajuhid ja laevaomanikud olid avarii asjus täiesti saamatud, mereõnnetusi endi kahjuks valesti iseloomustasid, tarvilikud formaliteedid täitmata jätsid j.n.e.

Avariiõiguse tundmaõppimine oli mitte ainult laevanduse ringkondadele, vaid ka õigusteadlastele seotud suurte raskustega. Vene Peetri-aegne avariiseadus oli rajatud meresõiduoludele, mida tänapäev üldse enam ei tunne. Ta sisaldas terve rea mõttetuid määrusi, mille eest ei tulnud aga vastutavaks teha tema kokkuseadjaid, vaid endiste olukordade iseärasusi. Laevasõidu muutunud olude tõttu on selle vananenud seaduse kõrvale viimaste aastakümnete jooksul tekkinud uus, n. n. e l a v avariiõigus, mille peamiseks aluseks on mereõiguslik komme. Juba enne maailmasõda võtsid laevaomanikkude ühingud, börsikomiteed ja dispashöörid avariiküsimustes enda peale väikeste seaduseandjate osa. Vajaliku kontakti puudusel osutus nende tegevuse ühtlustamine aga juba geograafiliselt täiesti võimatuks, nii olid näiteks Odessas maksvad avariikombed hoopis teised kui Peterburis ja mujal. Selle tõttu kaotas mereseadus oma ülevaatlikkuse ja orienteerumine mitmesuguste avariikommete rägastikus oli niivõrd raskendatud, et nende kommete tundmine ja formaliteetide täitmine asjaomastele ringkondadele tihti üle jõu käis.

Avarii ja dispashi seaduse (Riigi Teataja nr. 21 — 1932. a.) jõusseastumisega on olukord tunduvalt paranenud. Silmas pidades laevasõidu kosmopoliitilist iseloomu, on uue seaduse aluseks võetud York-Antwerpeni 1924. a. reeglid, mil-

liste abil on võimaldatud üldavarii küsimuste ühtlasem lahendamine. Nimetatud reeglid on viimaste aastate jooksul omandanud välismail suure praktilise tähtsuse. Nad lahendavad terve rea üldavarii küsimusi, kusjuures konkreetsel juhul aga tihti vastust tuleb otsida mitte ühes, vaid mitmes paragrahvis. Vastavate eeskirjade puudusel on aga dispashöör kohustatud järgima laevasõidus maksvaid kombeid. Niisugustel juhtudel on seaduse kohaldamine raskem. Neid raskusi on väljaandjad tahtnud võimalust mööda käesoleva tööga kõrvaldada, kuna Ulrich'i, Hochgräber'i ja teiste käsiraamatud ei käsitle loomulikult eriti meie avariiseadust ja -kombeid ega meie ennesõjaaegset ja praegust dispashööripraktikat.

Avarii ja dispashi seaduse kohaldamine praktikas ei ole mõeldav ilma selgitavate märkusteta. Sellepärast on peale seaduse normide ära tähendatud nende allikad, märkmed interpretatsiooni kohta ja väljavõtted Riigikogu seletuskirjast uue seaduse kohta, mis aitavad mõndagi küsimust selgitada. Silmas peetud on ka kohalikke avariikombeid, ennesõjaaegse Peterburi dispashööri ja Eesti Vabariigi dispashööri praktikat 1920.—1932. a.

Seletuste kokkuseadmisel on arvestatud esijoones selle asjaoluga, et seadusandja tahteks on olnud Avarii ja dispashi seaduse andmisel seaduse esimeses osas retsepteerida muutmatult York-Antverpeni reegleid nende 1924. a. redaktsioonis. Nii nimetatakse Vabariigi Valitsuse seletuskirjas seaduse esimese osa juure, et „selles on peaaegu muutmata kavaks võetud York-Antverpeni 1924. a. reeglid". „Välja on jäetud vaid reegel XXIII." Viimane võeti aga sisse Riigikogus. Seda silmas pidades on seletuste koostamisel kasutatud ära YAR alusel kujunenud praktika üldavarii asjus kui ka sellesse puutuv kirjandus.

Teiseks suuremaks seletuste allikaks on olnud seletuskirjad Avarii ja dispashi seaduse eelnõu juure: nimelt Mereseaduste väljatöötamise komisjoni poolt koostatud põhjalik

seletuskiri, mis Vabariigi Valitsuse poolt muutmatult on esitatud Riigikogule ja millist seletust on seetõttu märgitud Vabariigi Valitsuse seletuskirjana, ja teiseks Riigikogu üldkomisjoni seletuskiri üldkomisjoni poolt eelnõus ettevõetud muudatuste kohta. Riigikogu pleenumis uusi ettepanekuid ei tehtud. Vaieldi vaid selle üle, kas mõnel juhul jääda üldkomisjoni poolt esitatud muudatuse või Vabariigi Valitsuse poolt esitatud eelnõu redaktsiooni juure. Sellepärast neidest vaielustest seaduse eeskirjade tõlgendamiseks palju materjali ei leidu. Kuna Riigikogu komisjonide seletuskirjadel, kui nende vastu ei ole vaieldud pleenumis, seaduse eeskirjade mõtte tõlgendamisel määrav tähtsus, nagu seda muuseas tunnistanud ka Riigikohus (Riigikohtu üldkogu otsus nr. 15 — 1926. a.), siis on kõnesolevad seletuskirjad seletustena täielikult ära kasutatud.

Peab veel märkima, et Vabariigi Valitsuse seletuskirja neis osades, kus üldkomisjon muutuseta vastu võttis Vabariigi Valitsuse poolt esitatud redaktsiooni, peab ühtlasi võtma üldkomisjoni seletuskirjana, sest üldkomisjon nende osade kohta eriseletuskirja ei koostanud.

Tegelikus elus tuleb meie avariiseadusega kokku puutuda mitte ainult kodumaa laevajuhtidel ja laadungiomanikel, vaid ka välismaa laevanduse, merekindlustuse ja äriringkondadel. Meie uus avariiseadus ei ole veel välismaa keeltesse tõlgitud ja see võib laiematele välismaa ringkondadele raskusi tekitada. Sellepärast on käesolevale tööle lisana paigutatud uue seaduse saksakeelne vaba tõlge ja seaduse aluseks võetud York-Antwerpeni 1924. a. reeglid inglise keeles. Lahkarvamuste korral seaduse tõlke ja algteksti kohaldamisel jääb mõõduandvaks eestikeelne tekst.

Edasi on üksiku üldavariijuhu praktiliseks valgustamiseks toodud lühendatud kujul esimene Eestis tehtud dispash a/l. „Kalevipoja" tulikahju läbi tekkinud üldavarii kohta (30./31. jaan. 1920. a.).

Lõpuks on väljaandjad pidanud vajalikuks tähendatud tõlke ja reeglite selgituseks koostada eesti-saksa-inglise avariisõnastik, milles ei ole arvestatud mitte ainult seaduse tekstis ettetulevaid sõnu, vaid võimaluse järgi ka avariiasjade lahendamisel tegelikus elus tarvitusel olevaid oskussõnu. See tingib sõnastiku laadi. Olles võrsunud puhtpraktilistest tarvetest, peaks ta vajalikuks osutuma välismaa laevanduse ja äriringkondadele meie avariiõiguse kohaldamisel.

Väljaandjad võlgnevad palju tänu hra E. Muuk'ile lahkete näpunäidete eest avariisõnastiku kokkuseadmisel.

Lõpuks pöörduvad väljaandjad palvega asjaomaste ringkondade poole juhtida tähelepanu sõnastiku võimalikkudele defektidele ja võtavad iga põhjendatud kriitika tänuga vastu, lootuses, et käesolev töö kergendab Avarii ja dispashi seaduse praktilist kohaldamist.

A

Ajalooline sissejuhatus.

Laevasõidu kosmopoliitiline iseloom tingis juba sajandeid tagasi püüded mereõigust ühtlustada. Need püüded on vanemad kui Rahvasteliit ja Pan-Euroopa mõte. Juba keskajal omastas üks merelinn oma mereõiguslikud „statuudid" teistelt. Kõik need „statuudid" aga rajanesid Rooma õiguse alustele. Seepärast leiame tihti ühesuguseid avariiõiguslikke korraldusi täitsa muutmatul kujul väga mitmekesistes „statuutides", näiteks lex Rhodia de jactu.

Uuemal ajal võib kõik püüded jagada kahte kategooriasse:

1) Teatud riigid enam-vähem ühesuguste geograafilis-majanduslikkude olukordadega katsuvad oma mereseaduseandlust *rühmaviisi* ühtlustada, näit. 3 Skandinaavia riiki reformeerisid a. a. 1891—93 oma mereõiguse ühiselt väljatöötatud kava kohaseks. Ka viimane kava a. 1928 tekkis ühise töö viljana. Nende riikidega on hiljuti liitunud Soomegi. Jälgides Inglismaa ja asumaade eeskuju, katsuvad need riigid viimasel ajal ühiselt arutada kõiki teisigi rahvusvahelisi konventsioone ning esineda ühiselt rahvusvahelistel konverentsidel.

2) Mida enam areneb maailmalaevandus, seda tihedamaks areneb püüd *üldse* vabaneda üksikriiklikkudest erinevustest mereõiguse alal ja luua ühtlane *maailma-mereõigus*. Nii tekkisid Glasgow Rules ja York-Antwerp Rules üldavarii asjade lahendamiseks. Selle töö algmed ulatuvad tagasi 1860. aastasse, aga alles pärast paljusid kon-

verentse ja pikka tööd omandasid reeglid selge kuju 1924. a. redaktsioonis, milline kindlustaski reeglitele tunnustuse ja suure leviku. Reeglid pidid kohaldamisele tulema kokkuleppe teel konossementides; neil oli n. n. „lex contractus'e" iseloom.

Kuni 1924. a. katsuti nende reeglite abil lahendada ainult üksikuid konkreetseid üldavarii-juhtusid, näiteks: laadungi üle parda viskamine, randumine, lihterdamine ja teised sarnased juhud. 1924. a. vaadati Stokholmi kongressil endised York-Antverpeni 1890. a. reeglid uuesti läbi ja täiendati neid 7 sissejuhatava reegliga (A—G), mis pidid sisaldama avarii üldpõhimõtted. Täienduseks nendele jäid üksikuid konkreetseid juhtusid reguleerivad määrused, millele veel juurde lisati mõned teised, mis käsitlevad üldavariina tasutavate summade protsente, deklareerimata või valesti deklareeritud laadungit ja veel muud.

Neis numberreeglites käsitletakse üksikuid kasuistlikult loendatud avariijuhtusid, nagu: laadungi merreheitmine, tulikahju kustutamine laeval, laevarusude kõrvaldamine, tahtlik randaajamine, purjede liialt pingutamine, nende kaotus või vigastus, pelgusadama j. t. kulud. Edasi tulevad mahaarvutused paranduskuludest, eeskirjad ajutiste paranduste kohta, veoraha kaotuse kohta, kontributiivväärtuste arvutus j.n.e. ning lõpuks kapitalide muretsemine, üldavariina tasutavate kahjusummade protsendid ja sularahadeposiitide käitlemine.

Kongressi arvates pidid uued York-Antverpeni 1924. a. reeglid ühtlast vastuvõttu leidma kokkuleppe alusel konossementides. Viimaste aastate jooksul on mainitud reeglid suuremas osas mereriikides leidnud üldist tunnustamist (välja arvatud Ameerika Ühendriigid, osalt ka Skandinaavia ja Saksamaa) ja sellepärast „lex contractus'ena" omandanud suure praktilise tähtsuse. Neil põhjustel on need reeglid võetudki peaaegu muutmatult meie Avarii ja dispashi seaduse I ossa.

Viimasena tähendatud seaduse jõusseastumisel kaotavad maksvuse Kaubandusseaduse §§ 438—465, mis käsitlesid avariisse puutuvaid küsimusi. Viimased olid oma suuremas osas juba täitsa maha jäänud praeguse majanduselu nõuetest. Mida peaksime näiteks arvama eeskirjast (§ 447), mille järgi avarii korral kapten esimesena ja oma käega peab maha raiuma masti? Kas ei mana need sõnad meie silmade ette purjekate ammukustunud romantika-maailma, kus valitsesid veel patriarhaalsed suhted kapteni ja meeskonna vahel? Selliseid naiivseid määrusi leidub Vene Kaubandusseaduses terve valik ja nende olemasolu eest ei tule vastutavaks teha juhust, vaid endiste kultuurolukordade iseärasusi.

Ei tarvitse vist palju sõnu teha selle kohta, kuivõrra laevasõit tollest ajast saadik on muutunud. Pikaldase purjeka asemele on astunud kiiraurik, kapitalinõrga laevaomaniku asemele — aktsiaselts, vaba tramplaevanduse asemele — liinilaevandus. Vananenud avariiseaduse paragrahvide kõrval on kasvanud tugevaks uus mereõigus, mille peamiseks aluseks on kaubanduslik komme. Juhtimine mereõiguse alal on libisenud seaduseandliku võimu kätest. Alaliselt arvult kasvavad avariikombed, nende registreerimine kaubanduskoja ja börsikomiteede poolt, põgenemine kroonukohtute eest vahekohtute ja börsi arbitraashkomisjonide juurde — need kõik tähendavad moodsa majanduselu reaktsioone iganenud avariiseaduse vastu. Uue avariiseaduse väljaandmine on osutunud sellepärast edasilükkamatuks vajaduseks, eriti sellest ajast saadik, mil algas Eesti iseseisva riigi majanduslik tõus.

Avarii ja dispashi seadus langeb viide ossa:

I) Avarii.

II) Dispashi koostamine ja dispashöör.

III) Tsiviilkohtup. sead. § 849[1] muutmine (kohtulõiv).

IV) Tsiviilkohtup. sead. V-nda raamatu III-nda osa III-nda peatüki täiendamine XVII-nda jaotisega (edasikaebused dispashide peale).

V) Lõppeeskirjad.

Seaduse esimese osa (§ 1—32) eeskirjad on tervelt võetud York-Antverpeni 1924. a. reeglitest; teiste osade kokkuseadmisel on tarvitamisele tulnud järgmised allikad: Skandinaavia, Saksa, Hollandi, Belgia, Prantsuse, Itaalia ja teiste maade mereseadused; Vene mereseaduse eelnõu 1908. a., Skandinaavia mereseaduse eelnõu 1928. a. ja Hamburgi linna senati poolt 1922. a. maksmapandud seadus dispashiasjanduse kohta. Mainitud seadustest ja seaduseelnõudest on kavasse võetud ainult need normid, mis meie oludele näisid olevat vastuvõetavad, ja on katsutud nimetatud üksikutest normidest luua ühtlane süsteem.

Üldavarii mõiste.

Sõna avarii tuleb Araabia sõnast „awar" (vigastus) ja seda tarvitatakse juba ammust aega pea iga mereriigi seaduseandlikus keeles. Nii Prantsusmaal: avarie; Inglismaal: average; Saksamaal: Haverei. Meil Eestis on tarvitusele pääsenud sõna „avarii", mis tähendab meil tegelikus elus nii õnnetusjuhtu kui ka kahju.

Sõna „avarii", mis esineb praegusel ajal kõigis modernseis mere- ja kindlustusseadustes, tähendab kõiki merereisil juhtunud õnnetustest tekkinud kaotusi, nii kahjusid kui ka kulusid.

Tehakse harilikult vahet üldavarii (grosse Haverei, general average) ja partikulaar- ehk eraavarii (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.

Üldavariitoiminguks loetakse tahtlikult ja põhjendatult erakorralise ohvri toomist või erakorraliste kulude tegemist mereühisreisis olevate varade ühisest hädaohust ärahoidmise otstarbel.

Eraavariiks loetakse laeva, tema päraldiste ja laadungi erakorralised vigastused, kaotused ja kahjud, mis ei vasta üldavarii tingimustele.

Nende kahe avariimõiste kõrval tunti varemalt ja tuntakse mõnes seaduses ka praegu veel nõndanimetatud harilikku ehk väikest avariid (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 rehkendab iga laevaomanik juba veoraha arvestusel, nii et nad on kaotanud oma erakorralise iseloomu tegelikus elus.

Kui näiteks laev madalikule jookseb ja kapteni käsul laeva ja laadungi päästmiseks osa laadungist merre visatakse, missuguse ohvri läbi korda läheb laeva ja laadungit päästa, siis on meil tegemist üldavariiga. Kui aga tormi ajal lained osa laadungist üle parda viskavad, siis on see partikulaaravarii, ning sellest tekkinud kahjusid ei jaotata teiste laeva või laadungi osaliste vahel.

Dispashööri otsustamise alla käivad ainult need juhud, kus on tegemist üldavariiga.

Üldavarii on spetsiaalõiguslik instituut, mille aluseks on laevanduse omapärased vahekorrad. Laevasõidu juures on laeva ning laadungi omanikkudel ühesugused ohud. Mõlemad moodustavad seepärast meresõidu ajaks ohu- ja kaitseühenduse. Laeva ja laadungi omanikkudel on aga loomulikult ka vastupidiseid huvisid, mis peaasjalikult siis nähtavale tulevad, kui tähendatud ühendusel häda-

oht silmapiiril, mida ainult sel teel võib kõrvaldada, kui laev või laadung osalt ohverdatakse. Loomulikult võtab niisugusel korral iga huvitatud isik kõk abinõud tarvitusele oma huvi kaitseks ja teiste asjaosaliste huvide ohverdamiseks. Seeläbi raskendatakse aga kohasema abinõu tarvitusele võtmist. Õiguslik kord peab sellepärast tee leidma, mis kindlustaks erapooletu otsuse.

Selle eesmärgi saavutamiseks on tarvis:

1) Üksikute huvitatud isikute õiguste kitsendamine. — Asjast huvitatud isikud ei või päästeabinõu üle otsustada, vaid selle peab otsustama kolmas isik, kes asjast otsekohe huvitatud pole, nimelt laevajuht. Viimane on kõigi laevast huvitatud isikute esindaja ning ainult temal võib hädaohu ja kaitsevahendite kohta olla õige pilt.

2) Päästevahendite läbi tekkinud kahjude jaotamine. — Üksikute huvitatud isikute õiguste kitsendamine on ainult siis õigustatud, kui ohvrid, mis tuuakse ühisest hädaohust ärahoidmiseks, pärastpoole kõigi osaliste poolt ka ühiselt kantakse.

Tähendatud kahjude jaotamine (dispash) ongi sellepärast väga tähtis, et laevajuhil juba oma ameti poolest on raske täiesti erapooletu olla. Tihtilugu on kapten ühtlasi ka laeva omanik või kaasomanik, igatahes aga laevaomanikust rohkem või vähem äririppuv isik.

Varjuküljed kahjude ühisel kandmisel on järgmised:

1) Asjaolusid võib kergesti laevaomaniku kasuks kirjeldada, erapooletute tunnistajate puudusel.

2) Täpipealne kahjusuuruse kindlakstegemine on väga raske, iseäranis praegusel maailma majanduskriisi ajal, kus kõik hinnad ning rahakursid väga muutlikud.

3) Kahjude kindlakstegemisel ning jaotamisel tekivad uued kulud: ekspertide honorarid, dispashimaks, kaotsiläinud protsendid j.n.e.

Sellepärast on mitme õigusteadlase poolt juba ettepanek tehtud üldavarii-instituut hoopis ära kaotada. See mõte tekkis kõige enne Inglismaal, eriti töötas seal Douglas Owen selles suunas, kuna Saksamaal Schneider selle mõtte esindaja oli. Nende ettepaneku järgi tulid kõik kahjud, niihästi meelega sünnitatud kui ka kogemata juhtunud, lugeda eraavariiks, laevakahjud pidi ainult laevaomanik kandma, kuna laadungi kahjud laadungi omaniku kanda oleksid jäänud. Seda seisukohta põhjendasid Owen ja Schneider järgmiselt: nii laeva, kui ka laadungi huvid on praegusel ajal enamasti kindlustatud, sellepärast jääb üldavarii lõppude lõpuks ühe või teise kindlustusseltsi kanda. Kahjud aga, mis üksikud kindlustusseltsid kannavad, oleksid üldavarii kaotamise korral tasandatud, sest kindlustaja, kes täna laevale meelega juhtunud kahju eest täielikult vastutab, on selle eest homme meelega laadungile juhtunud kahju eest vastutusest vabastatud ja ümberpöördult.

Need oletused vastaksid ainult siis tõele, kui kõik laeva prahi- ja laadungihuvid kindlustusseltside juures protsentuaalselt ühesuuruselt oleksid kindlustatud. Kuid tõepoolest ei ole asjalugu nii. On kindlustusseltse, kes ainult laadungi kindlustavad, kuna teised ainult laeva kindlustamisi toimetavad. Ka on laevaomanikke olemas, kes oma laevad kindlustamata jätavad. Viimaste juures peab iseäranis nähtavale tulema, et kaptenil raske on täitsa erapooletuks jääda. Kas kapten, kellel teada, et laeva kahju ainuüksi laevaomaniku kanda tuleb, kuna laadungi kahju viimast sugugi ei puuduta, tõesti laevale kahju sünnitaks? On võimalik, et tema näiteks laeva madalikult lahtitegemiseks otsustab ennem kõrgehinnalise laadungi merre visata kui masinale kahju teha või puksiirlaeva tarvitada. Neil põhjustel tuleb üldavarii-instituudi alalhoidmist maksvates mereseadustes, kõigi tema varjukülgede peale vaatamata, ikka veel kasulikumaks pidada kui tema ärakaotamist.

B

Avarii ja dispashi seadus

Riigi Teataja Nr. 21 — 8. III. 1932. a.

ühes seletustega.

I. Avarii.

§ 1.

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

1. Vt. YAR A.

2. Siin määratakse kindlaks, mida tuleb lugeda üldavariitoiminguks. Teatud abinõu tarvitusele võtmist loetakse üldavariitoiminguks ainult siis, kui ta vastab kõigile § 1 ettenähtud tingimustele. Kui puudub mõni neist tunnustest, näiteks ohver ei ole toodud tahtlikult ja põhjendatult (intentionally and reasonably), siis ei ole üldavariid. Need tunnused on:

a) toodav ohver peab olema e r a k o r r a l i n e;

b) ohver peab toodama tahtlikult ja põhjendatult;

c) ohver peab toodama niisuguses olukorras, kus mereühisreisis olevaid kõiki varasid ühiselt ähvardab hädaoht;

d) tema eesmärgiks peab olema nende varade ü h i n e p ä ä s t m i n e. — Vab. Val. seletusk.

3. Par. 1 järgi ei saa lugeda üldavarii toimingus niisuguste abinõude tarvitusele võtmist, mis tehakse vaid ainult

lihtsa otstarbekohasuse mõttes. Üldarvariina võivad tulla tasumisele vaid need abinõud, mis on tehtud kõigi merereisis olevate varade julgeolekuks. Kui on tegemist merereisiga seotud kõigi varade täieliku kaotuse hädaohuga, siis on võimalus hinnata seda tululikkust, mida iga asihuviline ohvritoomise toimingu läbi saab või saada loodab; — selleks kriteeriumiks on iga ähvardatud huvi väärtus. Kuid kui on tegemist vaid liht otstarbe abinõuga, võivad kulusid kandvate asjaosaliste huvid lõpmatuseni varieeruda ja ei ole ühtegi võimalust kindlaks määrata tema tähtsust; proportsionaalselt riisikos olevatele väärtustele määratud kontributsioon viiks sageli ebaõiglusele (vt. T. Haralambidis — Les avaries communes d'après les règles d'York et d'Anvars de 1924, Paris 1926, lhk. 6).

4. Käesoleva paragrahvi järgi ei ole nõuetav ohvritoomise üldavariiks tunnustamisel, et ühine hädaoht oleks otsekohe käes, et ta oleks nagu väljendavad seda prantslased — „imminent". Niisugusel seisukohal oldi Y-A. reeglite lit. A arutamisel ja niisugune on üldiselt arusaamine sellest reeglist ka kirjanduses. (Vt. R. Ulrich — Grosse Haverei, Berlin 1930, II köide, lhk. 124; Rudolf, The York-Antwerp Rules, 1926, lhk. 42; Haralambidis op. cit. lhk. 6). Nii YAR kui ka käesolev paragrahv seavad üles nõude, et ohvri toomine või erakorraliste kulude tegemine oleks sündinud „põhjendatult". Järelikult peab olukord ohvritoomise silmapilgul olema niisugune, et seda tegevust saab pidada põhjendatuks või mõistlikuks (reasonable), et hädaoht sellel silmapilgul oli tõelikult usutav.

5. Käesolev seadus ei nõua, et ohvri toomisel või erakorraliste kulutuste tegemisel peaks olema kasulik tagajärg selleks, et neid tunnustada tasutavateks üldavariina.

6. Käesoleva paragrahvi järgi ei nõuta, et üldavariitoiming oleks ette võetud laevajuhi korraldusel, nagu seda nõutakse näiteks saksa HGB § 700 järgi. Siin sisalduva ees-

kirja järgi on tegemist üldavariitoiminguga ka siis, kui toiming ei ole küll ette võetud laevajuhi korraldusel, vaid mõne teise isiku poolt, kuid kui toiming muidu vastab käesolevas paragrahvis ettenähtud nõuetele.

7. 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 (Ulrich, Grosse Haverei I, lk. 19). — Vab. Val. seletusk.

8. Palju vaielusi on E. V. dispashööri praktikas tekitanud küsimus, kas vigastusi ja kahjusid, mis tekkisid jää forseerimise läbi, võib üldavariina tasuda. Enamail juhtudel ei ole niisugused kahjud tingitud „tahtlikult ja põhjendatult erakorralise ohvri toomisest ühisest hädaohust ärahoidmise otstarbel". Eesti dispashööri arvamuse ja kogemuse kohaselt juhtub see vaid äärmiselt harva. Nii on viimase kümne aasta jooksul olnud terve rida jää forseerimise juhtu, kuid ainult 4 juhul on need kahjud end. Peterburi dispashööri praktika alusel tasutud üldavariina, nimelt

a/l. „Koduma a" dispashis 1922. a.,
a/l. „Järvamaa dispashis 1926. a.,
m/p. „Läänemaa" dispashis 1928. a.,
a/l. „Mari" dispashis 1931. a.

Inglise, saksa ja soome dispashöörid on äärmiselt ettevaatlikud niisuguste avarii asjade lahendamisel. Soome dispashööri H. Hjelt'i andmete järele on tema praktikas olnud mitusada jää forseerimise juhtu, kuid ainult 3 korral on tema tasunud tekkinud kahjud üldavariina.

Endise Peterburi dispashööri praktika järele on üldavariina tasutud erakorralised ning tahtlikult ja põhjendatult tekitatud kahjud

1) kui nad on tekitatud laevale või laadungile jää forseerimisest, et pelgusadamasse või -paika pääseda;

2) kui nad on tekitatud laevale või laadungile abinõude tarvitusele võtmisest, et laeva vabastada ajujääst, mis ähvardas laeva lähedale randa või lähedale madalikule ajada. (Vaata I. Tannebaum: Ob avarii, lhk. 44.)

A/l. „Mari" üldavarii asja lahendamisel seletas Läti dispashöör Zimmermann, et ka tema pooldab tähendatud põhimõtete kohaldamist. Avarii seaduse üldpõhimõtte seisukohalt tuleks niisugused kahjud üldavariina tasuda. Puht praktiliselt sünnitab nende põhimõtete tarvitamine aga mõnel juhul raskusi üldavarii alla kuuluva kahju suuruse kindlakstegemisel.

A/l. „Mari" üldavarii asjas nõudis laevaomanik jää forseerimisel tekitatud kahjude tasumist üldavariina, kus juures kõne alla tulid peale laevakere vigastuste ka masina ja katla vigastused.

Dispashöör leidis, et masina ja katla kahjud ei või üldavariina tasutud saada 1924. a. York-Antwerpeni VII reegli põhjal, mille järele ei tasuta vigastusi, mis on tekkinud masinate ja katelde töötamisest, juhul, kui laev on ujuvil. Laeva omaniku poolt ettetoodud York-Antwerpeni tähtreeglid A ja C sisaldavad ainult üldavarii põhimõttelisi definitsioone, millede alusel käesolevat tüliküsimust lahendada ei saa, kuna selle kohta on olemas erireegel (lex specialis derogat legi generali).

Peale selle tuli E. V. dispashööril veel läbi kaaluda vastuväide, et York-Antwerpeni VII. reeglit ei saa tarvitusele võtta a/l. „Mari" juhul, sest et laev ei olnud ujuvil, kui ta sõitis läbi jää. Ka see väide ei pea paika. VII. reeglis seatakse teineteisele vastu kaks mõistet „ashore" ja „afloat" kui vastandid teineteisele. „Ashore'i" vastand on aga kahtlemata see laeva olukord, kui ta ujub. Et laev ujub, kui ta sõidab läbi jää, peaks aga olema selge. Sellepärast jättis dispashöör masina vigastused tasumata.

9. Esialgsesse eelnõusse oli Mereseaduste komisjoni poolt võetud jääkahjude suhtes iseseisev paragrahv järgmises redaktsioonis:

„Üldavariina tasutakse kahjud, mis tekitatud laevale või laadungile liigpingutusega jääst läbitungimisel, et pääseda pelgusadamasse või -kohta, kui ka kahjud, mis tekitatud laevale või laadungile abinõude tarvitusele võtmisega, et laeva vabastada ajujääst, mis ähvardab ajada laeva lähedale randa või lähedale madalikule."

Hiljem otsustati see eelnõust siiski kustutada, et jääda puhtal kujul YAR juurde. Pealegi leiti, et ta oleks olnud ülearune, sest et jääkahjude küsimus end küllaldaselt lahendada laseb üldavarii üldiste eeskirjade alusel.

§ 2.

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

1. Vt. YAR B.

2. Siin on väljendatud üldisel kujul üldavarii põhimõte: üldavarii kantakse asjaosaliste huvide poolt. Selle YAR B suhtes on leitud, et ta on liiga üldine. Kuid teda täiendab osalt § 27, mis räägib lähemalt kontributiiv-väärtustest. Ei ole siiski senini tekkinud selles suhtes kahtlust, et üldavarii kantakse üldtunnustatud põhimõtte kohaselt laeva veoraha ja laadungi poolt. —Vab. Val. seletusk.

3. Üldavarii ohvrid ja kulud langevad asjaosalistele huvidele; sellega on kaudselt väljendatud põhimõte, et kontributsioon piirdub ainult asja väärtusega. — Vab. Val. seletusk.

§ 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.

1. Vt. YAR C.

2. Kuigi üldavariitoiming võetakse ette sihilikult (§ 1), ei või ette näha kõiki neid tagajärgi, mis niisugune toiming võib tuua kaasa. Tegelikult ei ole peaaegu kunagi võimalik matemaatilise täpsusega ette ära määrata üldiseks julgeolekuks tarvitusele võetud abinõu tagajärgi. Sellepärast tõuseb küsimus, milliseid üldavariitoimingute tagajärgi tuleb lugeda üldavarii alla.

YAR C, mida väljendab käesolev paragrahv, määrab, et üldavarii alla kuuluvad ainult need vigastused,*) kaotused ja kulud, mis on üldavariitoimingu otseseks tagajärjeks. Mida mõista aga otseseks tagajärjeks (the direct consequence), sellele küsimusele ei saa anda otsekohe täpset vastust. See küsimus tuleb otsustada igal antud juhul, hinnates kõiki antud asjaolusid. Siin tuleb kohaldada n.n. kausaliteedi põhimõtet. Vigastust ja kaotust võiks lugeda ainult siis üldavariiks, kui nad meresõidu kogemuste järgi leitakse olevat tingitud avariitoimingust, kui nad avariitoiminguga on. n. n. adekvaatses kausaalsidemes. Niisugune adekvaatse tingivuse põhimõte on üldiselt tunnustatud Inglise ja Saksa üldavarii-õiguses ning peaks vastama ka Y. A. Reeglitele.

*) Vab. Val. seletuskirjas oli siin sõna „kahjud". Raamatu koostajate poolt on see aga asendatud sõnaga „vigastatud". — Vt. seletus 5.

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

Üldavariina ei kuulu tasumisele aga kahjud, millised on tingitud küll üldavariitoimingutest, kuid on tekkinud uutel iseseisvatel põhjustel, mis on tulnud juurde hiljem, näiteks: hädasadamas olevasse laeva lööb pikne; hädasadamas lossitud kaubad hävitatakse maal tulikahjust j.n.e. (vaata Ulrich-Brüders, Grosse Haverei, 1927, lk. 22—24). Samuti lahendab selle probleemi ka Inglise seadus, mille järgi üldavariitoimingu tagajärjel loomuliku tulemusena tekkinud kahjud kuuluvad üldavariina tasumisele, või kui võib oletada, et ohverdav isik neid võis arvestada üldavariitoimingu ettevõtmisel kui arvatavat tagajärge. — Vab. Val. seletusk.

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

See teine lõige tekitas kõnelusi ka Stokholmi konverentsil. Juhataja tähendas sel puhul, et teises lõikes toodud näidete ülesandeks on à contrario määrata esimeses lõikes toodud sõna „otsese" ulatust (Rev. de droit marit. comp., t. IX p. 8). — Vab. Val. seletusk.

4. Nagu näeme, puudub käesoleva paragrahvi teises lõikes kahjude loenduses sõna „kulud". Haralambidis arvab (op. cit. lhk. 9), et York-Antwerpeni reeglite kava redaktorid nähtavasti meelega ei võtnud reegel C sisse kulusid, A mitte sattuda vastuollu reegel X ja XI (käesoleva seaduse

§§ 17—21) pelgusadama kulude ja laevapere ülalpidamise osas.

5. Vabariigi Valitsuse poolt Riigikogule esitatud eelnõus algas käesolev paragrahv järgmiselt: Üldavarii alla kuuluvad ainult need kahjud, kaotused või kulud..." Riigikogu üldkomisjonis juhiti tähelepanu sellele, et antud loendus ei ole küllalt loogiline meie eraõiguse raamides, nimelt, et kahju mõiste sisaldab ka kaotusi ja kulusid. Vab. Valitsuse esindaja ettepanekul võeti sõna „kahjude" asemel „vigastused" — mis, nagu märgitud Riigikogu üldkomisjoni seletuskirjas, täpsemalt väljendub York-Antwerpeni reeglite vastavais artikleis tarvitatud mõistet. See parandus viidi läbi ka teistes vastavates paragrahvides. Nagu näeme, erineb antud liigitus meil tavalisest eraõiguses tarvitatavast kahjude liigitusest. Niisuguse loenduse tingis aga tahtmine täpselt retsepeerida York-Antw. reegleid. Pidi andma Y.-A. reegleis tarvitatud kahjude liikidele vastavad eestikeelsed nimetused, sest muidu oleks osutunud raskeks väljendada reeglite eeskirju nende 1924. a. kujul. Nii ei esine need kahjude liigid mitte alati kõik koos, nagu näeme käesoleva paragrahvi esimese ja teise lõike võrdlusest.

Neile kolmele mõistele vastavad:
vigastused — inglisk, — damages, prantsusk. — dommages, saksak. — Schäden; kaotused — inglisk. losses, prantsusk. pertes, saksak. Verluste; kulud — inglisk. expenses, prantsusk. dépenses, saksak. Kosten.

Nagu nähtub YAR teistest artiklitest, võime vigastuste all mõista asjade füüsilisi rikkeid; kaotuste all nende hüvede kaotsi minekut, mille peale asjaosalistel oli õigus.

6. Arvesse tuleb võtta ainult tegelikult kindlakstehtud kahju. Selgituseks toome järgmised näited Eesti dispashööri praktikast:

a) A/l. „K a l e v i p o j a" üldavarii asjas (jaan. 1920. a.) palus Hamburgi kindlustusselts arvesse võtta ja üldavariina

tasuda kahju, mis tekkinud selle läbi, et: 1) Kaubandusministeerium kauba rekvireeris ja õigel ajal raha ära ei maksnud; 2) Valitsuse määrused ei võimaldanud kaupa müüa välisvaluuta eest, selle peale vaatamata, et mainitud kauba kohta väljaveolitsents olemas oli; 3) Eesti marga kursi langemise läbi tekkis suur kursivahekahju. Valitsuse tähendatud teguviisi ning määruste ja eesti marga kursi langemise tõttu oli kindlustusseltsi kahju tuntavalt tõusnud.

E. V. dispashöör leidis, et ülaltähendatud kindlustusseltsi nõudeid ei või rahuldada, sest mainitud kahjudel puuduvad täiesti üldavarii tundemärgid. Kui selts kaupade rekvireerimise tõttu kahju sai, siis oli temal võimalik kohtu teel administratiiv kohtukorras kaevata Kaubandusministri otsuse peale; kui ministeerium raha õigel ajal ära ei maksnud, siis oli seltsil jällegi võimalik esitada vastav tsiviilnõudmine Eesti riigi vastu või administratiiv kohtukorras kaevata ministeeriumi määruste peale. Niisamuti ei või võtta arvesse kahju, mis seltsil on tekkinud Eesti valuuta langemise tõttu.

b) Läti aurik „S a k a" üldavarii asjas (sept.-okt. 1930. a.) seletas laevaomanik, et temale olla kahju tekkinud selle läbi, et a/l. „S a k a" 35 päeva jooksul hädasadamas viibis. Niisuguse reisi pikenduse tõttu olla temal kaduma läinud puhaskasu, mida tuleks hinnata Ls. 1320.— peale (35 päeva à Ls. 40.— iga päeva eest). Tähendatud summat palus laevaomanik tasuda üldavariina. E. V. dispashöör jättis York-Antwerpen reeg. C põhjal tähendatud palve tagajärjeta ja nõuetav summa jäi täielikult laevaomaniku kanda, kuna oli tegemist ainult laevaseisust tingitud kaudse kaotusega (Gewinnausfall).

§ 4.

Asjaolu, et ohvrit või kulutusi põhjustanud juhtumus oli tekkinud mõne asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tagajärjel, ei kaota õigust tasust osa saada, kuid selle asja-

osalise vastu võidakse esitada nõudeid tähendatud pahatahtlikkuse või hooletuse pärast.

1. Vt. YAR D.

2. 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 kutsutud 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 ta on täitsa õigustatud, sest üldavarii tekkimisel on tähtis ähvardav hädaoht, mitte aga kõrvalised asjaolud, milliste poolt ta on välja kutsutud. — Vab. Val. seletusk.

3. Laevaperesse kuuluvaid isikuid ei saa üldreeglina lugeda asjaosalisteks. Kuivõrt laevaperemees nende süü eest peab vastutama asjaosalisena, see määrub igal antud juhul kohaldatava prahilepingu õiguse järgi.

§ 5.

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

1. Vt. YAR E.

2. See eeskiri oleks maksev ka ilma tema sissevõtmiseta käesolevasse seadusse. Ta on siia võetud ainult selle tõttu, et otsustati üle võtta YAR seal toodud reeglite järjekorras. — Vab. Val. seletusk.

3. Nagu väljendatud Vab. Valitsuse seletuskirjaski, on käesolev paragrahv täiesti üleliigne meil maksva protsessi õiguse juures. Peale selle on ta aga protsessual eeskirjana puudulik: ta kõneleb vaid nõudja onus probandi'st, ei räägi aga midagi kostja kohusest tõendada omi vastuväiteid, nagu seda näeb ette Tsiv. khp. s. § 81.

Muidugi ei või aga kõnesolevast paragrahvist aru saada niiviisi, nagu oleks temaga muudetud Tsiw. khp. seaduse ettetoodud paragrahvis kostja mainitud kohus.

§ 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.

1. Vt. YAR F.

2. Kuigi teatud abinõu, mis laevajuht on võtnud tarvitusele, ei vasta üldavarii tingimustele, võib vahel niisugune abinõu kulusid käsitleda üldavariina, ja nimelt siis, kui niisuguse abinõu läbi saab kokku hoida 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 odavamat abinõu ei lubataks tasuda üldavariina, siis viiks see olukord sinna, et laevajuht oleks sunnitud odava otstarbekohase abinõu asemel käsitlema kallimat, rahvamajanduslikult kahjulikumat abinõu ja seda ainult sellepärast, 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 eelnõu §§ 20 ja 24. — Vab. Val. seletusk.

§ 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.

1. Vt. YAR G.

2. See paragrahv määrab kindlaks väärtuste hindamiseks aja ja koha, mis võetakse aluseks nii kahjude arvutamisel kui 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 päästmise koht, kui laev ja laadung ühisreisi ei saa enam jätkata, näiteks laeva hukkumise tõttu uue hädaohu tagajärjel j.n.e.

Kui reisi kestel laadung lossitakse üksikute osadena mitmes sadamas, siis tuleb iga niisugune sadam lugeda ühisreisi lõpukohaks laadungi vastava osa suhtes.

Kuigi õieti peaks niisugusel korral koostama mitu dispashi, seatakse harilikult hõlpsuse ja odavuse mõttes kokku ainult üks dispash seal, kus lahkus laevast laadungi viimane osa. Seejuures arvutatakse aga iga laadungi osa suhtes väärtus selle sadama ja aja järgi, kus ja millal see osa laadungit lõplikult lossiti. — Vab. Val. seletusk.

3. Käesoleva paragrahvi teise lõike eesmärgiks on ära hoida eksiarvamusi. Eeskirjana ta oleks võinud eelnõust kahjutult välja jääda, kuid Mereseaduste komisjon otsustas ta jätta sisse vaid sellepärast, et anda YAR täielikult. — Vab. Val. seletusk.

4. Dispashi kokkuseadmise koha suhtes vt. § 39.

5. Käesoleva paragrahvi selgitamiseks olgu toodud järgmine näide: a/l. „K a l e v i p o j a" üldavarii asjas 30. jaan. 1920. a. oli suurem osa laadungist Rootsi kroonides hinnatud ja E. V. dispashööri poolt Eesti markadesse ümber hinnatud reisu lõpu tähtajal maksva kursi järele, kusjuures dispashöör leidis, et kui hindamine on tehtud välisvaluutas, siis tuleb see h i n d a m i s e a j a l maksva kursi järgi ümberarvutada Eesti markadesse, sest on ju selge, et hindaja seda kursi tarvitanud oleks, kui teda ülevaatusel oleks palutud laeva või laadungi väärtust E e s t i valuutas kindlaks määrata. Dispashide arvutamisel on meil tegemist laeva ja laadungi väärtusega h i n d a m i s e a j a l (reisu lõpul), mitte aga mõnel hilisemal tähtajal. Selle vastu protesteeris asjast huvitatud Hamburgi kindlustusselts, leides, et aluseks tuleks võtta Tallinna Börsi kurs sellest päevast, millal dispashöörile ettepanek tehti dispashi koostada. Et asjaosalised selles küsimuses kokku ei leppinud, siis pöördus E. V. dispishöör peale asja arutamist E. V. Kaubandusministriga, Soome dispashööri Harald Hjelt'i poole palvega,

avaldada ülalnimetatud küsimuse kohta oma arvamuse. Soome dispashöör seletas selle peale, et, tema arvamuse järgi on reisu lõpp see tähtaeg, mis laeva ning laadungi väärtuse kindlaksmääramisel arvesse tuleb võtta, mispärast välisvaluutas hinnatud laev või laadung tuleb dispashi tegemisel ümberhinnata sisevaluutasse selle kursi järgi, mis oli maksev reisu lõpul. Sellele arvamusele olevat tema, Hjelt, tulnud üldiste seaduste põhimõtete tõlgitsemise abil ning Soome mereseaduse §§ 142 ja 144 (1873. a. väljaanne) põhjal. Ülaltähendatud viisil olevat tema ka järjekindlalt dispashide arvutamisel talitanud.

§ 8.

Laadungi merreheited tasutakse üldavariina ainult siis, kui laadungit veeti kooskõlas kaubanduses tunnustatud kommetega.

1. Vt. YAR I.

2. Käesolev eeskiri tuleb kohaldamisele, kui laadungi merdeheitmine on sündinud § 1 ettenähtud tingimustel. Kuid peale selle nõutakse, et laadungit oleks veetud vastavalt kaubanduse tunnustatud kommetele. Kui viimast ei ole, siis on küll tegemist üldavariiga, kuid asjaosalistel ei ole tasu nõudmise õigust. — Vab. Val. seletusk.

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

4. Alates käesolevast paragrahvist algavad need eeskirjad, mis YAR on tuntud numberreeglitena.

YAR tähereeglite ja numberreeglite kohaldamise suhtes valitsevad lahkarvamised. Nimelt on kahtlusi selles küsimuses, kas peab numberreegleid võtma niisugusena, nagu

nad on, ilma et neis käsitletud juhtudele kohaldaks neid üldiseid eeskirju üldavarii kohta, mis sisalduvad tähereeglites.

Vlassoupoulosi asjas väljendas King's Bench Division 20. VII 1928. aastal, et YAR kaks osa, tähereeglid ja numberreeglid, ei moodusta mitte kaks normistikku, vaid ühe ja teda peab ka niisugusena loetama, et ei näe põhjusi, miks peaks arvama, et mõned reeglitest käivad vastu üldavarii kohta käivatele üldreeglitele.

Niisuguse arusaamisega ei oldud aga nõus Inglismaal; eriti olid selle vastu inglise laevaomanikud. Oma vastuväidete tõendusena väideti Stokholmi konverentsi üldavarii komisjoni esimehe Norman Hilli sõnadele: "the lettered Rules would have no effect if the point in question was dealt with completely in a numbered Rule" (Report 593).

Selle vastu toodakse aga Stokholmi konverentsi protokollides leiduvad teised vastupidised väljendused.

Et oma vaadet tegelikult läbi viia, sõlmiti 1929. aastal mõne inglise laevaomanikkude seltsi ja kinnitusseltsi vahel järgmine kokkulepe YAR tõlgitsemise kohta: "Except as provided in the numbered Rules I—XXIII inclusive the adjustment shall be drawn up in accordance with the lettered Rules A—G inclusive".

Nagu tähendab selles asjas Ulrich (Grosse Haverei, II k. lhk. 119), ei võimalda niisugune vaade, et tähereegleid ei tule kohaldamisele numberreeglites ettenähtud juhtudele, üldse mõnd juhtu lahendada. Ta juhib tähelpanu näiteks R. I ja küsib, kas võiks igasugust merreheidet, vaatamata kas ta vastab reegel A ettenähtud nõuetele, lugeda üldavariiks.

Mis puutub käesolevasse seadusse, siis paistab selle paragrahvi teise seletusena toodud kui ka paragrahv 1 all toodud Vab. Valitsuse seletuskirja väljavõtetest selgesti, et meil tuleb nii käesolevas paragrahvis, kui ka järgnevates paragrahvides käsitletud juhtudel kohaldada eelmistes paragrahvides üldavarii kohta sisalduvaid üldeeskirju.

§ 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 avaused tehtud selleks, et ühiseks julgeolekuks teostada merreheiteid.

1. Vt. YAR II.

2. See eeskiri oleks võinud iseenesest kahjutult välja jääda, sest ta järeldub juba §§ 1 ja 3. Sama küsimus tekkis ka YAR revideerimisel. Seal otsustati ta aga sisse jätta sellepärast, et hoida alal reeglite endist järjekorda, millega äriilm oli harjunud. Samal põhjusel on ta ka siia sisse võetud.

N ä i d e l: Aurik „Liro", mis oli metsalaadungiga teel Belgiasse, sattus 1927. aasta algul Balti merel tormi kätte. Kõrge laine tõttu kukkus osa tekklaadungist laeva pahemale küljele, mille tõttu laev ühes laadungiga sattus hädaohtlikku seisukorda. Kapten oli sunnitud heitma laeva ja laadungi ühiseks päästmiseks osa tekklaadungist merre. Merreheitmisest vigastati aga laeva pahem külg ja osa laeva inventari läks kaduma. Antverpenis seati kokku dispash, milles tasuti viimased kahjud ü l d a v a r i i n a.

N ä i d e II: Laev, mille laadungiks suhkur, on jäänud madalikule kinni. Mõõna puhul on hädaoht suur, sest laeva põhi ning koos sellega ka laadung rikutakse. Kapten alustab kohe suhkru üle parda viskamist luukidest ning praami ja tööliste juurdejõudmisel ka tühjendamist. Tühjendamistööde ajal hakkab kõvasti sadama, millest rikutakse osa laadungit. Laadimisabinõud, vintsid j.n.e. saavad kulutada üleliiga töötamisest, presente ja luukide katteid tarvitatakse laadungi kaitseks; tekil tekib mitmesuguseid kahjusid kiirest laadungi tühjendamisest. Ülejõu töötamine masinaga tekitab vigastusi laeva võllile, masinatele, pumpadele j.n.e. Kolme päeva

pärast vabaneb laev, võtab laadungi uuesti praamidelt peale ja jätkab reisi.

Siin tulevad üldavariina tasumisele: laevale, laeva varustisele ja masinatele sünnitatud kahjud; üle parda visatud suhkru väärtus; samuti laadungi rike üle parda viskamisest; lihterdamisel kaotsiläinud laadungi osad ja ka kogu laadungi rike, mille põhjuseks luukidest sissetunginud vesi tühjendamise ja üle parda viskamise ajal, ja veel muud kahjud ja ohvrid, mis on olnud ühenduses üldavarii toiminguga. — Vab. Val. seletusk.

3. Siin sisalduv eeskiri ei nõua, et esialgse avariitoiminguga tekitatud kahjud peaksid ise ka kuuluma tasumisele avariina. Järelikult kahjud, mis laevale või laadungile või mõlemile neist tekitatud merreheidetud laadungi läbi, mis ise § 8 järgi ei kuulu tasumisele üldavariina, kuuluvad käesoleva paragrahvi järgi siiski tasumisele üldavariina (vt. ka Ulrich, op. cit. II k. lhk. 141).

§ 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.

1. Vt. YAR III.

2. Kui laeval juhtub tulikahi, siis satuvad hädaohtu nii laev kui ka laadung. Päästeabinõud moodustavad niisugusel korral üldavariitoimingu § 1 mõttes. Niisugused päästeabinõud tekitavad nii kulusid kui ka vigastusi. Käesolev paragrahv räägib ainult viimastest ja määrab ühtlasi, et mitte kõik vigastused eranditult ei kuulu tasumisele üldavariina. — Vab. Val. seletusk.

3. Mis puutub päästeabinõude kuludesse, siis kuuluvad need § 1 alusel eranditult tasumisele üldavariina, muidugi kui nad vastavad mainitud paragrahvis ettenähtud tingimustele. — Vab. Val. seletusk.

4. Vastandina Saksa ja Prantsuse kohtute praksisele ei luba Inglise, Ameerika ja Skandinaavia seadused kui ka käesolev YAR 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 põlevatele asjadele tekitatud kahjud ei kuulu üldavariina tasumisele. Lowndes ütleb (The Law of General Average, 1922, lhk. 95): "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." — Vab. Val. seletusk.

5. Seadus räägib „ruumide uputamisest". Ingliskeelne YAR tekst räägib "scuttling a burning ship", mis on saksakeelde tõlgitud „dass ein brennendes Schiff... angebohrt wird". Viimastes paistab olevat tegemist laeva uputamisega. Seaduses tarvitatud „ruumide uputamine" peaks aga oma mõiste kohaselt haarama nii üksikute ruumide veega täitmist, kui ka terve laeva uputamist.

6. Küsimuse puhuks, mida mõista „hulklaadungi osade" all, võiks tuua inglise kohtu otsuse Greenshields-Stephensi (1908) asjas. Mitmesse laevaruumi paigutatud söelaadungis puhkes tuli. Tule kustutamise läbi tekitatud kahjude puhul esitatud tasunõudele toodi vastuväitena, et sõnad hulklaadung (bulk cargo) käivad ühes laevaruumis oleva kõige laadungi kohta, nii et "if any portion of the coal carried in a hold was on fire, the exception in Rule III applied so as to deprive any of the coal carried in that hold, whether it had actually been on fire or not, from contribution in general average". Selle vastuväite lükkas aga Court of Appeal

ümber ja kustutamisel veega vastava laevaruumi tulest mittehaaratud laadungile tekitatud kahjud tunnustati tasutavateks üldavariina (vt. Rudolf, The York-Antwerp Rules, 1926, lhk. 67).

§ 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.

1. Vt. YAR IV.

2. 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 j.n.e.) läbi rikutud.

N ä i d e: Tormi ajal langeb laeval mast üle parda, kuid jääb taglasega laeva külge rippuma. Lainetuse tõttu peksab ta laeva keret, nii et võib tekitada auke.

Kuigi niisugused rusud tuuakse sihilikult 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 niisugustel juhtudel olenevaks sellest, kas kõrvaldatavatel asjadel oli väärtust või mitte.

YAR IV 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. Selle tõttu võiks nende üldavariina tasumisele lubamine soodustada kuritarvitusi. — Vab. Val. seletusk.

3. Käesolev paragrahv käib ainult rusude ja jäänuste, mitte aga rikkumata mastide, taglase j.n.e. äraraiumise kohta. Tasu viimaste raiumise eest määrub üldeeskirjade järgi. — Vab. Val. seletusk.

4. Peab märkima, et siin räägitakse äralõikamisest (YAR: cutting away wreck, coupement de débris, Kappen von Schiffstrümmern). Järelikult tulevad siin kõne alla niisugused rusud ja jäänused, millede suhtes „äralõikamine" on mõeldav.

5. Selles paragrahvis väljendatakse sama põhimõtet, mis sisaldub eelmise paragrahvi erandi eeskirjas: seda, mis juba väärtusetu, ei saa enam ohverdada ega selle alusel nõuda tasu.

§ 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.

1. Vt. YAR V.

2. Käesoleva paragrahvi esimene lõige on mõeldud ainult juhtudeks, mil laev möödapääsematult oleks kantud randa. Niisugusel juhul tahtlikult randaajamist ei saa lugeda üldavariitoiminguks juba § 1 järgi. — Vab. Val. seletusk.

§ 13.

Üldavariina tasutakse vigastused või kaotused, mis on tekitatud purjedele ja taglasele või mõnele neist ühise julgeoleku otstarbel liigse pingutuse tagajärjel laeva lahtitõmba-

misel 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.

1. Vt. YAR VI.

2. Siin on tegemist n.n. purjede liigpingutusega. 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. — Vab. Val. seletusk.

3. Käesolev paragrahv teeb vahet

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

2) liigpingutuse vahel laeva ujuvil olekus.

Esimesel juhul, kui liigpingutus toimub üldise julgeoleku otstarbel, käsitletakse seda üldavariitoiminguna. Teisel juhul aga ka siis mitte, kuigi on olemas kõik üldavarii eeldused. Viimane eeskiri on võetud sisse selleks, et ära hoida kuritarvitusi, et ei saaks üldavarii arvele viia harilikke kasutuskulusid, näiteks, et ei saaks vanu purjenärusid reklameerida üldavariina liigpingutuse alusel. Iseenesest on see ka õiglane, sest korralik laev peab olema siiski ehituselt nii kindel, et ta välja kannab harilikku tarvitamist ületava pingutuse. — Vab. Val. seletusk.

§ 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.

1. Vt. YAR VII.

2. See paragrahv 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 juhul, arvesse võttes kõiki asjaolusid.

Üldavariina tasutakse masinatele ja kateldele tekitatavad kahjud. Mida lugeda masinateks, see on tehniline küsimus. — Vab. Val. seletusk.

3. Kuna teise lõike järgi ei tasuta üldavariina kahjusid, mis tekkinud masinate ja katelde töötamisest siis, kui laev on ujuvil, siis oli eelnõu esialgses redaktsioonis viimane lõige täiendatud järgmise kõrvallausega: „välja arvatud kahjud, mis tekitatud pumpadele nende liigpingutusega laeva ujuvil hoidmiseks". Kardeti nimelt, et viimases lõikes leiduva keelu tõttu niisuguseid pumpade kahjusid ei lubata tasuda üldavariina. Hiljem jäeti aga see kõrvallause välja, selleks, et jääda puhtal kujul YAR juurde. Seejuures leiti, et pumpade liigpingutuste kahjude suhtes ei ole veel välja kujunenud enam-vähem üldist praktikat ja et tuleks seda ära oodata. — Vab. Val. seletusk.

4. Esimeses lõikes tarvitatud sõna „katse" all ei saa mõista üksi niisugust toimingut, mis jäigi katseks, vaid ka tagajärjekalt lõppenud toiminguid. YAR-tes on väljendatud see: "in endeavouring".

5. E. V. dispashööri poolt koostatud dispashis jäivad masina vigastused a/l. „Mari" üldavarii asjas 1931. a. laevaomaniku protesti peale vaatamata täielikult laeva kanda, kuna laev jää forseerimisel oli ujuvil.

Vaata seletus 8 lõpuosa käesoleva seaduse § 1 juure.

6. Eesti dispashööri praktikas on ettetulnud mitu juhtu, kus kinnijoosnud laeva päästmise töödel laeva põhi vigastada sai. Kui laeva vabastamine madalikult sünnib tugeva lainetuse juures, siis taob laeva harilikult vastu mere põhja ja sellest tekkivad uued vigastused. Kuigi siin on tegemist tahtlikult ja põhjendatult erakorralise ohvri toomisega, ei kuulu siiski tähendatud laeva põhja vigastused sissejuurdunud avarii kombe põhjal üldavariina tasumisele, kuna dispashööril võimata on vahet teha vigastuste vahel, mis tekkisid laeva kinnijooksmisel ja päästmistööde tagajärjel (a/l. „Pakri" üldavarii novembri kuul 1931. a.).

Selle vastu aga tasutakse üldavariina igasugusi laevadeki vigastusi, mis tekkinud päästmistöödel. Ka tasutakse kohaliku avariikombe alusel vigastusi, mis on sünnitatud päästetud laeva kokkupõrgest päästelaevaga, kui kokkupõrge sündis halva ilmaolude tõttu (tugev tuul, lainetus j.n.e.).

§ 15.

Kui laev on joosnud 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.

1. Vt. YAR VIII.

2. Siin käsitletakse ainult ühte kergendamisjuhtu, nimelt seda, kui laev on joosnud kinni. Teised laeva kergendamise (lihterdamise) juhud tuleb otsustada üldiste eeskirjade kohaselt. — Vab. Val. seletusk.

3. Selle paragrahvi järgi kuuluvad üldavariina tasumisele:

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

2) kergendamise ja võimaliku tagasilaadimise tagajärjel (vt. § 9) tekkinud kaotused ja kahjud. — Vab. Val. seletusk.

§ 16.

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

1. Vt. YAR IX.

2. Selle paragrahvi eesmärgiks on ära hoida niisuguseid nähteid, mil laevale võetakse hea lootuse peale üleliiga laadungit ja seevastu jälle vähem küttetagavara. See eeskiri asetab niisugusel korral, kui kütteainete tagavara puudulikkuse tõttu tuli tarvitada inventari või varustist, laeva väga kulukasse olukorda, sest laev maksab üldavariis oma täie väärtusega põletatud inventari eest ja peale selle langeb tema kanda veel kütteainete arvatava hulga väärtus, mida tõelikult oleks tulnud tarvitada. — Vab. Val. seletusk.

§ 17.

Kui laev on sõitnud pelgusadamasse või -kohta või pöördunud tagasi laadimissadamasse või -kohta õnnetuse, ohvri või muude erakorraliste olude tagajärjel, mis tegid seesugu-

se sisse- või tagasisõidu tarvilikuks ühise julgeoleku huvides, siis tasutakse üldavariina kulud, mis tekkinud sissesõidust tähendatud sadamasse või kohta; kui laev sealt sõidab ära oma alglaadungiga või selle osaga, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud sadamast või kohast väljasõiduga seotud kulud, mis tekkisid niisuguse sisse- või tagasisõidu tagajärjel.

1. Vt. YAR X-a.

2. Paragrahvid 17—20 käsitlevad praktiliselt tähtsamaid üldavarii juhtu — pelgusadamasse minekut. 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. — Vab. Val. seletusk.

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

1) sõjahädaohtu,

2) jäähädaohtu,

3) laeva niisugust seisu, mis ei võimalda reisi jätkata ilma hädaohuta; niisugune seis võib olla tingitud laeva parandamise tarvidusest, kütteainete või proviandi lõppemisest, laevapere puudulikust koosseisust kas surma või haigestuse tõttu. — Vab. Val. seletusk.

4. Pelgusadamasse mineku kuludena võib nimetada sadama-, tolli- ja lootsimismakse kui ka laeva pukseerimise, kauba stoovimise j.n.e. kulusid. — Vab. Val. seletusk.

5. Nagu järgneb käesoleva paragrahvi redaktsioonist, ei tarvitse see koht, kuhu laev sõitnud varju otsima, olla sadam. Näiteks peaks lugema laeva pelgukohta tulekuks seda, kui laev on tulnud kusagile kalameeste küla lähedusse maanina varju ja seal välja heitnud ankru.

6. Pelgusadamasse või -kohta minek peab olema tingitud õnnetusest, ohvrist või muust erakorralisest olukorrast,

mis teevad selle tarvilikuks ühise julgeoleku huvides. Nagu sellest näha, eeldatakse siin hädaohu olemasolu, kui just mitte otsekohese, siis vähemalt hädaohu ähvarduse olemasolu (vt. § 1 all seletus 4).

7. End. Vene Kaubandusseadus ei näinud ette kulude tasumist, mis tekkinud sissesõidust ja väljasõidust pelgusadamasse või -kohta. Sissejuurdunud avarii kombe põhjal aga lugesid niihästi ennesõjaaegsed Vene dispashöörid kui ka E. V. dispashöör neid kulutusi üldavarii toiminguks (I. Tannebaum, Ob avarii, lhk. 39—40) ühel alusel Euroopa kontinentaal riikide seadustega (vastandina Inglise avariiõigusele).

Käesoleva eeskirja selgitamiseks olgu toodud järgmine näide Eesti dispashööri praktikast: Soome aurik „M a l v e", mis oli söelaadungiga teel Imminghamist Tallinna, sattus detsembri kuul 1930. a. Daani vetes tihedas udus madalikule „Knollens Grund". Kinnijoosnud laeva ujuvile viimiseks pani kapten masinad täie jõuga käima, kusjuures tahtlikult riskeeris neid sealjuures vigastada. Pärast tuli veel Kopenhagenis päästelaev „Sigyn" abiks kutsuda. Lepiti kokku, et päästjale eduka töö korral tuleb tasuda 16.500 D.kr. laeva, laadungi ja maksmata prahiraha päästmise eest. Seal juures tuli ka osa laadungist lossida selleks renditud kergendamisvahenditele — praamidele „Frigga" ja „Sif". Ühisel jõul läks korda a/l. „Malvet" uuesti ujuvile viia ja pelgupaika Kopenhageni reidile tuua, kus lossitud laadung jälle laevale tagasi laaditi. Pärast järelvaatust merekohtu poolt määratud asjatundjate läbi, sai laevale merekõlblikkuse tunnistus välja antud ja ta jätkas 2. jaan. 1931. a. reisi ja jõudis õnnelikult Tallinna.

Kuna ühisreis lõppes Tallinnas, siis allus käesoleva avarii lahendamine E. V. dispashöörile.*) 15. juulil 1931. a. koos-

*) Poolte kokkuleppel tulid käsitada York-Antwerpeni 1924.a. reeglid.

tatud dispashi järele tasuti üldavariina järgmised vigastused, kaotused ja kahjud:

1) Kivisüte väärtus, mis olid äratarvitatud masinate töötamisel katse juures a/l. „Malvet" ujuvile viia, laadungi lossimise ajal praamidesse, pelgusadamas ja laadungi uuesti tagasilaadimisel, samuti sissesõidul ja väljasõidul pelgusadamas.

2) Päästmistööde juures kaotsi läinud ja ärarikutud a/l. „Malve" inventar ja varustis.

3) Vigastused, mis tekkinud a/l. „Malve" masinatele ja kateldele katse puhul laeva uuesti ujuvile viia.

4) A/l. „Malve" juhtkonna ja meeskonna palgad ja toitmine pelgusadamas ning sisse- ja väljasõidul pelgusadamasse ja meeskonna ületunnid randumise kohal ja pelgusadamas.

§ 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.

1. Vt. YAR X-b.

2. Vt. § 17 all seletus 2.

3. Üldiselt kokku võttes käivad käesolevas paragrahvis ettenähtud kulude alla:

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

2) lossimisest ja stoovimisest tekkinud kulud, kaasa arvatud praamide, kraanide ja transpordi kulud kailt ladudeni j.n.e.;

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

Laadungi lossimise ja ümberstoovimise kulud ei tule üldavariina tasumisele juhul, kui need kulud on tehtud ainult laadungi huvides, ilma et laeva ja laadungit oleks ähvardanud mingi ühine hädaoht, näiteks kui need kulud on tehtud ainult laadungi sisemise rikkimineku tõttu või laadungi kuivatamise otstarbel. Need kulud võivad siiski tulla üldavariina tasumisele niivõrd, kui laadungi lossimine või ümberstoovimine on toimunud üldavariitoiminguna. — Vab. Val. seletusk.

§ 19.

Kui laadungi, kütteainete või varustise ümberseadmise või lossimise kulud tasutakse üldavariina, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud laadungi, kütteainete või tagavarade tagasilaadimise ning laeval kohaleasetamise (stowing) kulud ühes kõigi laokuludega, kaasa arvatud tulekindlustus. Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või enam ei jätka 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.

1. Vt. YAR X-c.

2. Vt. § 17 all seletus 2.

3. Käesolev paragrahv, nagu kaks eelmistki ja järgnev paragrahv, käib pelgusadamas viibimise kohta; järelikult tasutakse ka kõnesolevad kulud eeldusel, et sissesõit pelgusadamasse oli üldavariitoiming. — Vab. Val. seletusk.

4. Siin räägitakse laeva merekõlbmatusest. YAR inglisekeelne tekst kõneleb "condemnation of the ship". Laeva nii-

suguse kondemneerimise mõiste on antud Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse (R.T. 100 — 1930) § 6-mas. Seal räägitakse küll laeva sõidukõlbmatusest, kuid nagu selgub sisust, on seal jutt samast kondemneerimisest, millest kõne käesolevas paragrahvis.

Tähendatud (6) paragrahv ütleb: „Laev loetakse sõidukõlbmatuks, kui teda asjatundjate otsuse järele tema seisukohas ei võida parandada või kui võimalik ei ole viia teda niisugusse sadamasse, kus ta parandamine oleks võimalik, või kui laeva parandamine ei ole majanduslikult põhjendatud."

§ 20.

Kui avariis 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.

1. Vt. YAR X-d.

2. Vt. § 17 all seletus 2.

3. Kui osutub võimalikuks paranduskuludest või peatumiskuludest kokku hoida selle läbi, 1) et laev pukseeritakse teise parandussadamasse või 2) et laadung saadetakse edasi tervelt või osaliselt, siis valib korralik laevajuht kindlasti niisuguse odavama viisi.

Kui niisuguse pukseerimise, ümberlaadimise ja edasitoimetamise läbi kokku hoitakse üldavariina tasumisele kuuluvaid kulusid, siis määrab juba § 6 (YAR F), et niisugused asekulud kuuluvad tasumisele üldavariina, ja sellepärast

oleks võinud see eeskiri ka kahjutult välja jääda. Kuid YAR jäeti ta sisse sellepärast, et ärimehed olid harjunud endise reeglite järjekorraga. — Vab. Val. seletusk.

4. Ainult siis, kui pelgusadamas võimalik on parandada laeva nii, et ta kogu laadungiga võib jätkata reisi, kuuluvad aseabinõude läbi tekitatud kulud käesolevas paragrahvis ettenähtud viisil tasumisele. (Vt. ka Ulrich, op. cit. lhk. 169, Rudolf, op. cit. lhk. 82).

§ 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 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.

1. Vt. YAR XI.

2. See paragrahv kujutab erandit § 3 teise lõike eeskirjast. Sisult on see erand iseenesest arusaadav, kui pidada silmas §§ 17—20 mainitud olukorda, millele käesolev paragrahv viitab. — Vab. Val seletusk.

3. Siin sisalduvad eeskirjad ei käi mitte üksi hädasadamasse tuleku juhtude kohta, vaid siin on jutt laeva peatusest ükskõik mis sadamas või kohas. YAR ingliskeelne vastav

osa kõlab järgmiselt: "When a ship shall have entered or been obtained in a n y port or place"... (Kokkus. harvendus).

4. Laevapere mõiste, nagu see nähtub Meremeeste seadusest (R.T. 28 — 1928), haarab oma alla niihästi laeva juhtkonda, kui ka meeskonda, hulka arvatud ka masinameeskond (§ 9).

5. Kuna YAR XI viimases lõikes kõne oli üksi vaid meeskonnast (crew) ja selle tõttu vaielda võis, kas seal oli ka mõeldud laevajuhtkonda, on seaduse kõnesolevas lõikes võetud nii laevajuht, kui ka laevapere, — ja sellega see küsimus selgesti lahendatud jaatavas mõttes.

§ 22.

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

1. Vt. YAR XII.

2. Selle paragrahvi puhul võib tähendada nagu mõne muugi YAR eeskirja kohta, et tema abil lahendatavad küsimused ei oleks võinud tekitada raskusi ka ilma käesoleva eeskirjata, kuid ta on nähtavasti omal ajal YAR sisse jäetud respektist endiste reeglite vastu. Kuna temaga on seotud laialdane praktika, siis ei ole põhjust teda ka siit välja jätta. — Vab. Val. seletusk.

3. Need vigastused või kaotused peavad tekkima ümberseadmisel, ladustamisel, tagasilaadimisel või stoovimisel (YAR tekst: i n t h e a c t of handling, discharging, storing, reloading and stowing), s. o. nad peavad olema nende toimingute otseseks tagajärjeks. Näited: lahtiselt laaditud kauba lossimisel tekkiv hulga vähenemine, nagu teravilja (Havri kohtu otsus 1909, Revue Intern. du Droit Maritime

XXVI, 612), söe (Rootsi kõrgema kohtu o. 1907, Rev. Int. du Droit Mar. XXIII, 909) ja koksi juures, lekkimiskaotused ning murruvead. Selle vastu aga ei kuulu üldavariina tasumisele niisugused vigastused, mis ei seisa lossimisega adekvaatses kausaalsidemes, vaid kannavad ebahariliikkuse, juhuslikkuse iseloomu, nagu vigastused, mis tekkinud kaupade mahakukkumisest kraana ketilt (vt. Ulrich, op. cit. lhk. 173).

Küll tuleb niisuguseid vigastusi lugeda tasutavatena üldavariina, kui lossimist tuleb toimetada ebahariliku kiirusega, nagu juhul, kui laev lekib. Niisugusel arvamusel on ka Lowndes (op. cit. lhk. 103).

§ 23.

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

1) Raud- või teraslaevadel, arvates esmakordselt registrisse kandmise päevast kuni õnnetusepäevani;

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 tapeetimistööde, kivi- ja savinõude, metall- ja klaasasjade, purjede, taglase, köiestiku, purjeköite ja trosside (peale nende, mis on metalltraatidest või kettidest), päevapresentide, kattepresentide ja värvimistööde 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, 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 avariijuhtu; 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) Puu- ja komposiitlaevadel:

Kui laeva esmakordselt registrisse kandmise päevast kuni õnnetuse momendini on möödunud vähem kui üks

Ex bibl. univ.

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 ankrukettidest 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 telegraafiga, tehakse nende masinate ja seadiste parandamise kuludest samad mahaarvutused nagu raud- ja teraslaevade suhtes.

3) Laevadel üldiselt:

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.

1. Vt. YAR XIII.

2. Laev ja tema päraldised on niisugune vara, mis vananeb ja rikneb ruttu ja mille väärtus selle tõttu kiirelt kahaneb. Kui nüüd laevaomanik laevaosade või -päraldiste paranduste või uuenduste puhul saaks dispashi järgi nende paranduste või uuenduste kulud täielikult, 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. Sellepärast tarvitatakse kogemuste põhjal kujundatud umbkaudselt õiget mahaarvutamist.— Vab. Val. seletusk.

§ 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 määrani, 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.

1. Vt. YAR XIV.

2. Esimese lõike eeskiri puudutab ainult neid ajutisi parandusi, mis ette võetakse laadimis-, vahe- või pelgusadamas. Ta ei puuduta merel tehtavaid parandusi. Viimaste üldavariina tasumise küsimus tuleb lahendada üldiste eeskirjade järgi. — Vab. Val. seletusk.

3. 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 esimestest paragrahvidest.

P. b all nimetatud ajutised parandused võivad üldavariitoimingu läbi kannatanud laeva viibimisel kõnesolevates sadamates tulla kõne alla, kui lõplik parandamine: a) on üldse võimatu, b) on teostatav, kuid erakordselt suurte kuludega, või c) on küll teostatav harilikkude hindadega, kuid seda ei oleks otstarbekohane teha, sest laadungi välja- ja tagasilaadimise kui ka laokulud oleksid liiga suured. Ajutise paranduse kulude üldavariina tasumisele kuuluvus ei või tekitada kahtlust p. a märgitud juhul, kui ka p. b tähendatud juhul, kui pelgusadamas tehtud ajutiste paranduste ja lõpliku paranduse kulud kogusummas osutuvad vähemaks sellest summast, mis oleks tulnud maksta pelgusadamas. Kui aga need kogusummas on suuremad viimasest, samuti ka p. c ettenähtud juhul, tuleks kohaldamisele põhimõte, mis on maksev asekulude kohta. — Vab. Val. seletusk.

4. Üldavariina kuuluvad tasumisele ka partikulaarvigastuste ajutise paranduse kulud siis, kui see parandus oli tarvilik reisi lõpuleviimiseks, kuid ainult määrani, milleni hoiti kokku kulusid, mis oleksid tekkinud ja kuulunud üldavariina tasumisele siis, kui neid parandusi ei oleks viidud seal läbi. Siia alla kuuluksid näiteks: tõugetest tekkinud laeva põhjavigastused, lainelöökidest purustatud reelingu, luukide ja rooli ning randumisest vigastatud võlli parandused, niivõrd kui need ajutised parandused on tarvilikud reisi lõpuleviimiseks. Kui näiteks kapten otsustab põhjavigastuse lasta tuukrite abil kittida (abdichten), sest et sel moel ära hoitakse laadungi lossimise ja tagasilaadimise ning laokulud, siis peab tuukritööd ja muud seega ühenduses olevad kulud tasutama üldavariina, kuni kokkuhoitud kulude määrani, mis oleksid kuulunud muidu üldavariina tasumisele. — Vab. Val. seletusk.

§ 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.

1. Vt. YAR XV.

2. Kui laadung läheb kaotsi või rikutakse otsekohe avariitoimingu läbi või viimase tagajärjel, siis kannatab selle all veorahasumma, ja sellepärast tuleb see ka tasuda üldavariina. Kellele ja mil määral ta kuulub tasumisele, see määrub mereveoõiguse eeskirjade kohaselt. —Vab. Val. seletusk.

3. Kellele ja millistel juhtudel tuleb veoraha kaotus tasuda, see määrub antud juhule kohaldatava veoõiguse järgi (vt. sel. 1).

Kui veolepingule kohaldatakse mõne välisriigi õigust, siis sünnib ka veoraha kaotsimineku küsimuse otsustamine selle õiguse järgi.

4. Tasumisele kuulub bruttoveoraha. Sellest tuleb enesestmõistetavalt maha arvutada need kulud, mis jäid tasusaajal tulemata üldavariiohvri tõttu. Millised kulud ja mil määral on kokku hoitud, seda tuleb otsustada igal üksikul juhul. — Vab. Val. seletusk.

5. Käesoleva paragrahvi aluseks võetud YAR XV esialgne kava sisaldas veel kolmandama lõike, mis kustutati Stokholmi konverentsil. See kustutatud lõige käsitles n.n. aseveoraha, s. o. veoraha, mis vedaja saab ohverdatud kauba asemele võetud kauba veo eest. Kõnesolev lõige määras, et vedajale veoraha kaotuse alusel tasutavast summast tuleb arvata maha aseveoraha summa, „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." Kõnesoleva lõike kustutamine aga ei sündinud mitte seepärast, et oldi tema vastu sisuliselt, vaid selleks, et dispashöörile antud juhu otsustamisel jätta võimalikult suur vabadus.

Kuna neis küsimustes, mis ei ole lahendatud otsekohe käesolevas ega muus mereseaduses, tuleb kohaldada üldise eraõiguse eeskirju, siis tuleb meil maksva eraõiguse järgi lugeda maksvaks YAR XV kavas kustutatud kolmanda lõike eeskirja, s. o. et tuleb tasuda tõelik kahju.

§ 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.

1. Vt. YAR XVI.

2. Siin räägitakse ainult ohvriks toodud kaupadest (goods, Güter), s. o. varast, mis on veolepingu alusel võetud edasitoimetamiseks. Siia ei kuulu laeva toidu- ja küttetagavarad ega laevapere ja reisijate asjad. Viimaste tasumise kohta vt. järgmist paragrahvi. — Vab. Val. seletusk.

3. Tasumisele kuulub vaid tegelik turuhinnaga arvutatav kahju, mis kaubaomanikule avariitoiminguga on tekitatud. Sellepärast tuleb turuväärtusest maha arvutada kulud, mis tasuõiguseline oleks pidanud katma kauba õnnelikult päralejõudmise korral, kuid mis ära langesid kas täielikult

või osalt ohverdamise või rikkumise läbi. Niisuguste kuludena tuleb kõigepealt kõne alla näiteks veoraha. Teiseks tuleb maha arvutada kauba niisugused väärtuse kahanemised ja kaotused, mis ei kuulu üldavarii alla, näiteks need, mis on tekkinud eraavariist, sisemisest riknemisest j.n.e. — Vab. Val. seletusk.

4. Vastavalt teise lõike eeskirjale arvutatakse üldavariina tasumisele kuuluv kahju järgmiselt: eeskätt tehakse kindlaks kauba täisväärtus (sound value) laeva päralejõudmise päeval, siis kauba täisväärtus (sound value) müügi päeval ja lõpuks rikutud kauba müügist saadud summa; edasi võetakse müügist saadud summa suhe (vahekord) kauba täisväärtusega müügi päeval, missuguse suhte järgi arvutatud kaotusprotsendi määraga korrutatakse siis kauba täisväärtus laeva päralejõudmise päeval.

Näide:

Kui võtame:

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

2) kauba hinnaks kauba rikkumata seisukorra müügi päeval — a^1,

3) müügil saadud hinnaks — b,

4) kahjusummaks — x,

siis saame käesoleva paragrahvi teise lõike eeskirjast järgmise valemi:

$$X = a \times \frac{a^1 - b}{a^1};$$

kui $a = 1000$,

$a^1 = 1400$,

$b = 800$,

siis saame:

$$X = 1000 \times \frac{1400 - 800}{1400} = 428{,}57.$$

— Vab. Val. seletusk.

§ 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 laevai on konossemendita, ei kuulu üldavarii kontributsioonikohustuse alla.

1. Vt. YAR XVII.

2. See eeskiri on õieti täienduseks § 7 (YAR G), ta määrab ära kontributiivväärtused ja näeb ette hindamisviisi kontributsiooni arvutamiseks. — Vab. Val. seletusk.

3. Kontributsiooni-kohuslikuks varaks võib olla muidugi ainult see, millel ühisreisi lõpul on veel mõnesugune väärtus. Näiteks laeva, mis kujutab ainult rusu, mida võimatu kasutada, ei saa lugeda niisuguseks varaks. —Vab. Val. seletusk.

4. Asjaolu, et on päästetud ainult laev või laadung, kas täielikult või osalt, ei kõrvalda veel üldavarii jaotust. Kontributsiooni määramise kohustus tekib, kui üldse on midagi korda läinud päästa ja kui see ühisreisi lõpul veel alal on. Kui aga mainitud momendil ei ole enam midagi, siis ei saa olla ka enam üldavarii jaotust. — Vab. Val. seletusk.

5. Varad võtavad osa kontributsiooni maksmisest nende tegelikus nettoväärtuses. Järelikult tuleb varade tegelikust väärtusest maha arvutada need kulud, mis on vara peale

tehtud peale avariijuhtu. Seda mahaarvutust õigustab üldavarii põhimõte, mille järgi kontributsiooni maksmisest võtavad osa ainult need väärtused, mis olid ühises hädaohus ja mis/on päästetud üldavarii-ohvri läbi. — Vab. Val. seletusk.

6. See paragrahv käsitleb kontributsiooni kohustusliste väärtuste väljaarvutamist. Üksikute kontributsioonikohustusliste väärtuste puhul võib märkida järgmist:

a) **Laev ühes päraldistega.** Kontributsiooni kohustus lasub laeva tegelikul väärtusel mereühisreisi lõpul. Järelikult ei tule siin arvesse laeva ehitamise, müügi või kindlustuse väärtus. Sellest väärtusest arvutatakse maha need kulud, mis laeva suhtes tehtud pärast üldavariitoimingut, sest need ei ole üldse olnud üldavarii hädaohus.

Kontributiiv väärtusele tuleb aga arvata juure samuti kontributsioonikohustuslisena üldavariina tasutav kahju. Kooskõlas sellega arvutatakse mahaarvatavatest kuludest maha need, mis kuuluvad tasumisele üldavariina.

b) **Laadung.** Kontributsiooni kohustust kannab laadungi t e g e l i k nettoväärtus. Järelikult võtavad reisi kestel rikkiläinud kui ka eraavarii all kannatanud kaubad osa kontributsiooni kandmisest nende vigase seisukorra väärtuses. Mahaarvutamisele kuuluvad kaupade suhtes pärast üldavariitoimingut tehtud kulud, samuti ka need kulud, mis ei olnud üldavarii hädaohus ning millised seetõttu ei võinud kuuluda päästmisele ohvri toomise läbi. Mahaarvutamisele kuulub, näiteks, veoraha, mida ei oleks tulnud maksta kaupade kaotuse korral; — välja arvatud muidugi niisugune veoraha, mis ette maksetud ilma tagasinõudmise tingimuseta. Peale selle võib mahaarvutamisele kuuluvatena kuludena nimetada tolle, lossimise- ja ladukulusid, hilisemate üldavariide kontributsioone, päästmise ja muid kulusid, mida ei oleks tulnud teha kaupade kaotuse juhul. Lit. a all üldavarii kahjude suhtes väljendatu on kohaldatav ka siin. Järelikult ohvriks toodud või üldavarii puhul ära müü-

dud kaubad võtavad osa kontributsiooni maksmisest nende täie väärtusega, vigastatud kaubad aga nende väärtusega vigastatud seisukorras, juure arvatud üldavarii alusel nõuetav summa.

Teises lõikes on loendatud need asjad, mis ei võta osa kontributsiooni tasumisest. Seal nimetatud isiklikud esemed ei tarvitse olla üksi reisijate omad, nagu seda vahest võiks esimesel pilgul arvata selle lõike redaktsioonist. Sinna hulka kuuluvad ka laevapere isiklikud esemed.

c) **Veoraha.** Kontributsiooni kohustus lasub üldavarii toimingu läbi päästetud veoraha summal, maha arvates neid kulusid, mida vedajal ei oleks olnud tarvis teha kaupade hävinemise korral. Niisugustena kuludena võiks nimetada: a) peale avariid maksetavad sadamakulud (sadamamaksud, lootsitasud, pukseerimise ja lossimise kulud j.m.) (s.); b) laevapere palgad avarii momendist kuni reisi lõpuni; c) pärast avariid peale võetud toiduained, söed j.n.e., niivõrt kui neid tarvitatakse selleks, et ära teenida veoraha. Juhul, kui veoraha riisiko lasub laadungiosalisel, näiteks tagasi nõudmise tingimuseta ettemaksu korral, siis ei tule üldreeglina mahaarvutused kõne alla, sest sel korral on ohvri läbi päästetud veoraha terve summa. Samuti nagu laev ja laadungi, võtab veoraha kontributsiooni maksmisest osa selle summaga, mis kuulub tasumisele üldavariina.

d) **Sõiduraha.** Sõiduraha suhtes maksab sama, mis öeldud veoraha kohta.

§ 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 arvutatud kahane-

mine, kuid mitte kõrgemalt kui paranduskulude hinnatud summa.

Laeva tõelise või oletatava täiskaotuse korral võrdub 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.

1. Vt. YAR XVIII.

2. Siin käsitletakse laevale kuuluva tasu arvutamist laevale üldavariiaktiga tekitatud kahjude või kaotuste eest.

Tehakse vahet kolme juhu vahel:

1) Laev parandatakse ära. — Niisugusel korral tuleb tasuda tegelikud, ratsionaalsed kulud (actual reasonable cost, le coût réel et raisonnable, die tatsächlichen, angemessenen Kosten), muidugi niivõrd, kui need kulud kuuluvad tasumisele üldavariina. Seejuures kohaldatakse § 23 ettenähtud mahaarvutused.

2) Laeva ei ole parandatud, — siis tasutakse väärtuse õiglaselt arvutatud kahanemine, kuid mitte kõrgemalt kui paranduskulude hinnatud summa.

3) Laeva ei ole võimalik parandada laeva tõelise või oletatava (constructive total loss) täiskaotuse tõttu. — Seda juhtu normeerib käesoleva paragrahvi viimane lõige.

Oletatava (konstruktiivse) kaotuse mõiste selgituseks võiks tuua väljavõtte Inglise merekindlustuse seadusest (Marine Insurance Act), art. 60:

"There is a constructive total loss —

(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 kindlustuse võtja 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.") — Vab. Val. seletusk.

3. Esimene lause räägib tegelikkudest ratsionaalsetest kuludest (actual reasonable cost). Kas kulusid lugeda ratsionaalseteks, seda tuleb otsustada iga antud juhu olukorra järgi. Kriteeriumiks on, et parandus oleks tehtud kujul otstarbekohane.

See ratsionaalsuse põhimõte peaks maksma ka väärtuse kahanemise väljaarvutamisel paranduste tegemata jätmise korral. Käesolevas paragrahvis räägitakse küll õiglasest arvutamisest, kuid paragrahvi aluseks võetud YAR XVIII tarvitas ka siin: the reasonable depreciation. Arvestades seadusandja tahtega panna maksma siseõigusena YAR ja teiseks sellega, et õigluse mõiste haarab oma alla ka ratsionaalsuse mõiste, peab oletama, et käesoleva paragrahvi redaktsioon ei takista seda põhimõtet kohaldada ka viimasele juhule.

§ 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.

1. Vt. YAR XIX.

2. Selle eeskirja eesmärgiks on ära hoida kuritarvitusi. Temaga tahetakse hoida ära, et üldavarii-osalised ei kannataks selle all, kui üksikute laadungiosaliste poolt antakse üles valeväärtused, tehes seega üldavarii-ühingule väiksemate kaasamaksvate väärtustega kahju. Ta takistab ka, et ei näidataks äravisatuina kaupu, mida üldse pole peale laaditud või mis jälle on laaditud peale salaja seega, et nad kerkivad päevakorrale alles siis, kui nad on õigustatud saama tasu, kuna nad hoiduvad aga kontrollist, kui neid kaasamaksvatena tõmmataks ligi. — Vab. Val. seletusk.

§ 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 parandiste tegemisel, mis ei kuulu tasumisele üldavariina.

1. Vt. YAR XX.

2. Käesolev paragrahv täiendab §§ 17 ja 21 eeskirju. Ta õieti midagi uut ei paku mainitud eeskirjadega võrreldes. Ta vaid selgitab.

Paragrahvi esimese lõike järgi kuuluvad üldavariina tasumisele tarvitatud kütteained ja tagavarad kui ka laevapere palgad ja ülalpidamiskulud reisi pikendamise kestusel, mis oli tingitud sellest, et laev oli sunnitud minema pelgusadamasse või pöörduma tagasi oma laadimissadamasse. See sünnib ainult juhul, kui säärasesse sadamasse minekuga seotud kulud kuuluvad ka üldavariina tasumisele kooskõlas § 17-ga (YAR X-a).

Seega kuuluksid siis eelnimetatud kulud üldavariina tasumisele õnnetuskohast hädasadamani või -kohani, seal seismise ajal ja vastaval korral sealt jälle tagasi kuni õnnetuskohani, sest "during the prolongation of the voyage" haarab kõik need kolm momenti. Tingimuseks on aga, et pelgusadamasse või -kohta mineku kulud ka üldavariina esineksid § 17 järgi.

Paragrahvi teine lõige määrab veel täiendavalt, et kütteained ja tagavarad, mis on tarvitatud erakorralise peatuse kestusel laadimis-, peatus- või hädasadamas või -kohas, kuuluvad üldavariina tasumisele aja eest, mille kestusel § 21 järgi üldavariina tasutakse laevapere palgad ja ülalpidamiskulud, välja arvatud säärased kütteained ja tagavarad, mis on tarvitatud sääraste paranduste läbiviimisel, millised ei kuulu tasumisele üldavariina. — Vab. Val. seletusk.

3. Teine lõige on sisult seotud § 21-ga. Ta ei käsitle mitte üksi, nagu viimane paragrahvgi, juhtu, kui laev sõidab pelgusadamasse või tagasi laadimis-sadamasse, vaid ka juhte, kus laev on sunnitud peatuma laadimis- või vahesadamas.

§ 31.

Üldavariina tasutakse komisjonitasu kahe protsendi suuruses üldavarii arvel tehtud väljamaksudest, kui aga ei saa-

dud 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 müüdud laadungi omanikud on kandnud.

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

1. Vt. YAR XXI.

2. Niisugune reegel vastab suurema osa maade praktikale, välja arvatud Inglismaa, kus laevaomanikule ei anta mingit komisjonitasu tema poolt tehtud väljamaksude eest.

Eraldatakse kaks juhtu:

1) rahasummad maksab välja mõni kontributsiooni-kohustuslikkudest asjaosalistest, kelleks enamail juhtudel osutub laevaperemees,

2) tarvilikud summad muretsetakse bodmeriilaenu tegemise, laadungi müügi või mõnel muul viisil.

Esimesel juhul tasutakse komisjoni tasu 2% suuruses, teisel aga raha muretsemiseks tehtud kulud (bodmerii-preemiad, maakleritasu j.n.e.) ning laadungi müügi korral selle omanikule tekitatud kahjud.

Teises lõikes ettenähtud kindlustuskulude tasumine vastab samuti üldisele praktikale. — Vab. Val. seletusk.

§ 32.

Üldavariina kuuluvad tasumisele protsendid üldavariina arvestatud kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt aastaprotsentide seaduslikus suuruses, mis on maksvad lõplikus sihtsadamas, kus reis lõpeb, seal aga, kus ei ole seaduslikku protsendimäära — viie protsendi suuruses aastas, kuni üldavarii dis-

pashi koostamise päevani, kusjuures tuleb arvestada makseid, mis vahepeal on saadud kontributiivväärtustelt või üldavarii deposiitfondilt.

1. Vt. YAR XXII.

2. Kui tasuõiguslised asjaosalised saaksid tasu ainult ohverdatud väärtuse eest, siis oleksid nad võrreldes nende asjaosalistega, kelle varad puutumatult pärale jõudnud, siiski halvemas seisukorras, sest ohverdatud väärtuste all seisev kapital ei annaks neile mingit tulu. Kuna dispashi jõusseastumiseni vahel läheb mööda hulk aega, siis võivad need kahjud kujuneda väga tunduvateks. Üldavarii põhimõtteks on aga seada ohverdatud vara omanikke ühele jalale nendega, kelle varad päästeti puutumatult. Sellepärast ongi käesolevas paragrahvis püütud võimaluse piirides seda olukorda korrigeerida.

Kahtlematult oleks õiglasem protsente maksta kuni tasuõiguselise poolt summade kättesaamiseni. See tekitaks aga tehnilisi raskusi. Et neid protsente arvestada üldavariina, peavad nad olema teada enne dispashi kokkuseadmist. Sellepärast on ka YAReeglites võetud lõpp-tähtpäevaks dispashi kokkuseadmise päev. — Vab. Val. seletusk.

3. Käesolev paragrahv ei määra ära momenti, millest tuleb hakata protsente arvama. Üldavarii põhimõtte kohaselt peab järeldama, et tasuõigusline isik peaks saama kompensatsiooni terve selle aja eest, mille kestel tema kaotanud kasutamise võimaluse; järelikult tuleb kõnesoleva aja algus viia tagasi sellele momendile, kus üldavariitoimingu läbi tasuõiguslikule isikule tekitatud kahju muutub temale tunduvaks. Sellekohaselt tuleb üldavarii kulude juures protsente arvata nende kulude tegemise momendist, kaupade kaotuse või vigastuse juures ühisreisi lõpust, laeva vigastuse juures paranduse kulude maksmise päevast, vigastatud laeva müügi korral laeva müügi päevast, veoraha kaotuse juures päevast, mil veoraha oleks pidanud maksetama. (Vt. G.

Hochgräber — Die York-Antwerpener Regeln von 1924, lhk. 61; samuti Rudolf, op. cit. 129.)

§ 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 dispashöör. Niisugused sissemaksed või maksed või tagasimaksed 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.

1. Esimene lõige on võetud YAR XXIII, teine lõige on aga juure lisatud Riigikogus.

2. Vabariigi Valitsuse poolt esitatud seaduseelnõust oli välja jäetud YAR XXIII. Nagu märgitud Vab. Val. seletuskirjas, otsustati see välja jätta seepärast, et tähendatud reeglis ettenähtud kord on meile võõras ja raskevõitu.

Tallinna börsikomitee algatusel võeti see küsimus Rkg. üldkomisjonis uuesti arutusele. Üldkomisjonis leiti, et sularaha deposiitide käsitamise viis peaks seaduses siiski kindlaks määratama. Vab. Val. esindaja ettepanekul võeti siis vastu käesolev paragrahv praegusel kujul.

§ 34.

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

1. Nagu juba seletuskirja algul tähendatud, tunneb käesolev eelnõu ainult kahte liiki avariisid: üldavariid ja eraavariid. Sellepärast tuleb kõik need avariijuhud, mis ei vasta üldavarii tingimustele, lugeda eraavariiks. See mõte on väljendatud § 34. — Vab. Val. seletusk.

2. Nagu nähtub käesoleva seaduse eeskirjadest, ei kujuta eraavarii iseseisvat juriidilist instituuti, nagu seda on üldavarii. Ta leidub nii käesolevas seaduses, kui ka teiste riikide seadustes (näiteks Saksa kaubandusseaduse § 701), vaid selleks, et selgemini piiritleda üldavarii juriidilist mõistet. Ta haarab oma alla kõiki laeva, selle päraldiste ja laadungi erakorralisi vigastusi, kaotusi ja kulusid, mis ei vasta üldavarii tingimustele.

§ 35.

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

1. Paragrahv 35 sisaldab kõigis mereseadustes tuntud reegli, et eraavarii kantakse selle asja omaniku poolt, mis on saanud kahju või mis on põhjustanud kulu. — Vab. Val. seletusk.

2. Käesolevast paragrahvist ei või aru saada nii, nagu peaks eraavarii lõplikult jääma selle asja omaniku kanda, mis kannatas vigastuse või kaotuse all või mis põhjustas kulu. Nagu selgub käesoleva kui ka § 34 tekstist ja viimase all toodud seletustest, on ka käesoleva paragrahvi sihiks piiritleda üldavarii mõistet. Siin on väljendatud vaid mõte, et eraavarii juures ei sünni kahjude jaotus mereühisreisis seisvate huvide vahel, nii nagu see sünnib üldavarii

puhul. Siin sisalduv eeskiri ei takista aga kõnesoleva asja omanikku nõuda kahjutasu neilt isikutelt, kellelt temal õigus on seda nõuda üldise eraõiguse või eriseaduste, nagu näiteks Laevade kokkupõrgete seaduse alusel. Niisugune on praktika selles asjas näiteks Saksa kaubandusseaduse järgi, mis on, nagu nähtub tekstide võrdlusest, olnud käesoleva seaduse §§ 34 ja 35 lähemaks allikaks, samuti ka Skandinaavia merekaubanduse seaduse (§ 218) järgsest praktikast.

§ 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.

1. Merekaubanduses on nõuete aegumise suhtes üldiselt tarvitusel lühendatud tähtajad. Ka meie uutes mereseadustes, nagu Laevade päästmise ja neile abiandmise kui ka Laevade kokkupõrgete seaduses on pandud maksma lühendatud aegumistähtajad. Kaubanduse arenemise huvides on, et igasugused nõudevahekorrad selgitataks võimalikult lühikese aja jooksul. Selles mõttes on ka üldavariil põhjenevate nõuete aegumise suhtes seatud harilikust aegumistähtajast lühem tähtaeg. — Vab. Val. seletusk.

§ 37.

Käesoleva seaduse eeskirjad kohaldatakse kaubalaevade sõidule ka sisevetes.

1. Kuna ei saa pidada soovitavaks luua erinorme kaubalaevade sõidule sisevetes, siis on meil püütud laevasõitu sisevetel alistada samadele eeskirjadele, mis on maksvad meresõidus. Nii on meil sisevete kohta laiendatud Laevade kokkupõrgete, Laevade päästmise ja neile abiandmise j.n.e. seaduste eeskirjad. Ka käesoleva seaduseelnõu puhul ei näe

olevat põhjusi, mis tingiksid avariide korraldamise asjus sisevetel seada erieeskirju. Just vastuoksa räägivad asjaolud ühtlase korralduse maksmapaneku poolt; näiteks ei erine laevasõit Peipsil laevasõidust merel. — Vab. Val. seletusk.

II. Dispashi koostamine ja dispashöör.

§ 38.

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

1. Eelnõus on jäädud praegu maksva korra (R.T. 53/54 — 1920) juurde, et dispashi seab kokku ametlik dispashöör, sest selles osas ei näe praeguse korra muutmiseks põhjusi. Niisugune ametliku dispashööri instituut on ka mujal maades, näiteks Rootsis. — Vab. Val. seletusk.

2. Siin kõneldakse „ametlikust dispashöörist". Seadus ei määra lähemalt selle ametlikkuse tagajärgi. Nagu aga nähtub tervest käesolevast seaduse osast, on seega tahetud alla kriipsutada käesolevas seaduses läbiviidud dispashööri instituudi erinevust nende maade süsteemist, kus ei ole avaliku võimu poolt määratavat dispashööri, vaid kus dispashöörina võib esineda iga sellekohane asjatundja.

Dispashööri ametlikkuse tunnusteks käesoleva seaduse järgi peab lugema: 1) tema valimise ja ametisse määramise korda, 2) järelevalve korraldust tema tegevuse üle avalikõigusliste asutuste poolt, 3) tema poolt koostatud dispashide pooltele siduvaks muutumist (seadusjõusse astumist) seatud tingimustel ja 4) tema vastutust oma tegevuse alal ühel alusel riigiteenijatega.

See ametlikkus ei anna dispashöörile aga riigiteenistuse õigusi, sest viimaseid võib anda üldreeglina vaid otsekohe seadusega. Dispashööri ei saa lugeda riigiteenijaks.

3. Dispashööri ametteg evuseks tuleb käesoleva seaduse järgi lugeda: 1) avarii iseloomu kindlakstegemist, 2) dispashi koostamist, 3) §§ 33 ning 42 ettenähtud korraldusi.

4. Siin on kõne muidugi ainult niisugustest dispashidest, mis astuvad jõusse peale edasikaebuste tähtaja möödumist või kohtu poolt kinnitamist ja mis on siduvad pooltele.

Käesolev paragrahv ei keela aga asjaosalistele pöörduda ka teiste asjatundjate poole üldavarii puhul kahjude arvutuse ja jaotuse kokkuseadmiseks. Kuid niisugusel jaotusel ei ole seda jõudu, mis ametliku dispashööri poolt koostatud dispashil. — Vab. Val. seletusk.

5. Nagu selgub selle paragrahvi tekstist, tuleb lugeda dispashiks ametliku dispashööri poolt üldavarii korral koostatud kahjude arvutamist ning nende jaotamist.

Kõigepealt tuleb dispashööril kindlaks teha avarii iseloom. Üldavarii korral asub ta kahjude arvutamisele ja nende jaotamisele. Niisugust otsust kahjude jaotamise kohta nimetatakse dispashiks. Harilikult on dispashil järgmised n e l i osa:

a) Sündmused, mille alusel dispash koostatakse (mereprotest, järelevaatusprotokollid, hindamised, arved j.n.e.), ning motiivid, mille põhjal suuremad ning tähtsamad nõudmised rahuldatakse või tagasi lükatakse.

b) Laeva ning laadungi väärtuse arvutamine.

c) Üldavarii kahjude jaotamine, millest näha, missugused kahjud üldavariina ja missugused eraavariina arvesse võetakse.

d) Üldavarii protsendi arvutus ja üksikute huvitatud isikute peale langeva maksu suuruse kindlakstegemine.

Dispashi aluseks on kõigepealt mereprotest. Ilma selleta ei ole võimalik dispashi koostada, olgu siis, et kõik asjaosalised mereprotestist loobuvad.

Dispashide koostamisel tuleb tihti peale omamaa mereseaduste ning kommete tegemist ka veel välismaa sea-

duste ja rahvusvaheliste määruste ning kommetega. Sellepärast võib tähendatud otsuste tegemist usaldada ainult eriteadlase kätte. Selleks on igas riigis üks või mitu dispashööri.

§ 39.

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

1. Mereühisreisi mõiste vt. § 1 all seletus 7.

2. Riigikogu üldkomisjoni poolt on selles paragrahvis lisatud juure viimane kõrvallause: „kui avarii osalised ei ole teisiti kokku leppinud".

„Avarii osaliste" mõiste puhul tekkisid vaielused. Nimelt avaldati kahtlust, et kas avarii osaliseks ei pea arvama ainult neid, isikuid, kes on asjaosalisteks peale üldavarii toimingut ja sellega oleks võimalus sõlmida kõnesolevaid kokkuleppeid alles peale üldavarii toimingut. Sellepärast otsustati üldkomisjoni seletuskirja võtta sisse vastav selgitus. Seda ongi tehtud — nimelt öeldakse üldkomisjoni seletuskirjas: Kokkulepe võib olla sõlmitud niihästi enne, kui ka pärast avarii tekkimise momenti.

§ 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 kaubandus-tööstuskoja ekspertide poolt, kui asjaosalised ekspertide valiku kohta ei ole leppinud kokku teisiti.

1. See eeskiri võib tunduda esimesel pilgul ülearusena, sest paistab olevat iseenesest selge, et meie sadamates ko-

haldatakse dispashi tegemisele meie seadusi, välissadamates aga vastava riigi seadusi. Tegelikult ei ole see küsimus aga nii vastuvaidlematu. Laevad võivad oma reisidel võtta veoks mitme riigi kodanikkudele kuuluvaid kaupu; laevad käivad mitme riigi sadamates ja astuvad seal juriidilistesse vahekordadesse; nad võivad sattuda merehädaohtu selle riigi vetes, kelle kodakondsuses ei seisa ei laev ega laadungi omanikud. Nagu sellest näha, võib tekkida avariijuhtudel, mis puudutavad nii laevaperemehe kui ka laadungi omanikkude huvisid, rida rahvusvahelise eraõiguse küsimusi, muuseas küsimus selle kohta, millise riigi seaduste järgi tuleb koostada dispash. Kas selle riigi seaduste järgi, mille lippu laev kannab, või selle riigi seaduste järgi, mille vetes avarii juhtus, või veolepingu sõlmimise või täitmise koha järgi, või üksikute asjaosaliste riikide seaduste järgi.

Seejuures on selge, et terve dispash peaks otstarbekohasuse mõttes kokku seatama ühtlaste normide alusel.

Ka see on vastuvaidlematu, et asjaosalisi ei ole tarvis piirata nende ühtlaste reeglite valikus.

Tegelikult sünnib see valik konossementides vastava märkuse sissevõtmise teel, kusjuures enamikus tehakse viited YAReeglitele. See olukord jääb edasi kestma ka peale käesoleva seaduse vastuvõtmist ja sellepärast tuleb käesolev paragrahv kohaldamisele väga harva. Tema vastuvõtmine on aga siiski tarvilik, sest on võimalikud juhud, mil konossemendis ei ole selles asjas määrust sisse võetud.

Selle eeskirja eesmärgiks on, nagu eelpooltoodust järgneb, luua selles vaieldavas küsimuses selge seisukoht.

See eeskiri vastab esiteks kõige paremini otstarbele, sest ta hõlbustab kohaliku õiguse tundmise tõttu dispashööril dispashi tegemist kui ka kohtul järelevalve teostamist. Teiseks võib teda lugeda enam-vähem üldtunnustatuks rahvusvahelises eraõiguses ja ta on väljendatud kõigi tähtsamate mereriikide seadustes. — Vab. Val. seletusk.

§ 41.

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

1. Algatus dispashi koostamiseks on pandud eelnõuga laevaperemehe peale, sest et viimane kõige varem saab teada avariist.

Kuna aga kahjude jaotusest on huvitatud ka teised asjaosalised, siis peab ka neil olema kindlustatud õigus nõuda dispashi kokkuseadmist. — Vab. Val. seletusk.

2. Siin käsitletud kohustus lasub laevaperemehe peal seaduse järgi. Seadus ei keela aga asjaosalisi kokku leppida teisiti.

3. Laevaperemehe vastu viivituse pärast dispashi tegemise algatamises on asjaosalistel kahjutasu nõudmise õigus üldise eraõiguse alusel. Vastutuse ulatuse suhtes tulevad kohaldamisele vastutuse piiramise eeskirjad. Vt. Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus (R.T. 100 — 1930) § 7 p. 4 ja § 16.

4. Avarii valeteadaande eest langeb süüdlane laevajuht Nuhtlusseaduse § 1239 ettenähtud karistuse alla.

5. Laevaperemehe mõiste on Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse (R.T. 100 — 1930) § 2 väljendatud järgmiselt:

„Kui keegi laeva oma nimel ja kulul kasutab ärilisteks sõitudeks, siis loetakse ta laeva peremeheks, kuigi laev ei ole tema omandus."

Järelikult ei tarvitse laeva peremees olla alati laevaomanik, vaid selleks võib olla ka isik, kes laeva ärilisteks sõitudeks kasutab kas reisi-prahingu (voyage-charter) või aja-prahingu (time-charter) alusel.

§ 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 tasuõiguselistel 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 omanikkudelt avariitasu eesõigustatud rahuldamise järjekorras samal alusel, nagu pandihoidjad.

1. See paragrahv töötati Rkg. üldkomisjonis ümber. Vab. Val. poolt esitatud eelnõusse oli ta võetud järgmisel kujul:

„Laevajuht ei tohi asju, millel lasub kontributsioonikohustus, enne välja anda, kui nendele langev kontributsiooniosa on makstud või on antud küllaldane kindlustus. Selle eeskirja rikkumise eest vastutab laevajuht isiklikult.

Üldavarii alusel tasuõiguselistel isikutel on õigus nõuda kohtu teel laeva aresti alla panemist, kui laevaperemehe poolt ei anta neile küllaldast kindlustust.

Isikutel, kellel on õigus saada tasu üldavarii alusel, on pandiõigus asjade peale, millel lasuvad kontributsioonikohustused."

Vab. Val. seletuskirjas oli selle paragrahvi puhul väljendatud:

„Avariil põhjenevad nõuded rahuldatakse peamiselt päästetud varast. Sellepärast ei tohiks viimast ka enne välja anda, kuni ei ole õiendatud varale langev kontributsioon

või antud vastav kindlustus. Ainukeseks isikuks, kelle peale niisugust kinnipidamiskohust on võimalik otstarbekohaselt panna, on laevajuht.

Kuid ka laevale langeva kontributsiooni suhtes peab üldavarii alusel tasuõiguselistel isikutel olema mõnesugune kindlustuse nõude õigus. Selleks on eelnõusse võetud käesoleva paragrahvi teine lõige.

Viimase lõike eesmärgiks on anda avariitasule eesõigustatud rahuldamise järjekord."

2. Käesoleva paragrahvi uut redaktsiooni põhjendatakse Rkg. üldkomisjoni seletuskirjas järgmiselt:

§ 42-st (end. 41) kaaludes, luges komisjon tarvilikuks lähemalt äramäärata, kes otsustab — vaidluse juhusel, — missugune kindlustis on küllaldane. Loomulikult võib seda kõige paremini otsustada dispashöör, mispärast paragrahvi esimesse lõikesse ka vastav täiendus viidi. Teiseks lisas komisjon sõnale „laevajuht" juurde „ja laevaperemees", kuna asjade väljaandmist sageli toimetab laevaperemees, kas ise või agendi kaudu. Väljaandmise keelu rikkumise eest vastutab loomulikult vastavalt kas laevajuht või laevaperemees, misjuures vastutuse ulatuse ja aluste kindlaksmääramisel käiakse „Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse" (R.T. 100 — 1930. a.) eeskirjade järgi. Paragrahvi viimane lõige valitsuse redaktsioonis oli puudulik, kuna pandiõigus võib olla vaid laevaomanikul laevale laaditud asjade suhtes; laadungi omanikkudel selle vastu ei saa loomulikult olla pandiõigust laadungi teise osa suhtes, millel lasub kontributsioonikohustus; küll aga võib neile rahuldamise järjekorra suhtes anda samasugune eesõigustatud seisukord, milline harilikkudes tsiviilvahekordades on pandipidajal, võrreldes teiste kreditooridega. Kuna valitsuse eelnõus just seda oligi tahetud väljendada, siis redigeeris komisjon paragrahvi viimase lõike vastavalt ümber, teha temast kaks lõiget.

3. Käesoleva paragrahvi esimeses lõikes ettenähtud dispashööri otsuse peale kindlustuse suuruse kindlaks määramise kohta ei ole ette nähtud edasikaebust. See ei tähenda aga seda, et asjaosalistel ei ole mingit võimalust end kaitsta dispashööri võimaliku omavoli vastu. Kuna dispashöör vastutab riigiteenijatega ühel alusel (§ 56), siis võib teda sihilikult teise poole huvides tegevuse puhul võtta vastutusele kriminaal korras kui ka nõuda tema käest kahjutasu.

4. Teine lõige kõneleb laeva kohtu teel arestimisest. Seadus ei näe ette, millises korras tuleb niisugune nõue kohtule esitada. Kuid arvestades selle nõude iseloomuga, peab oletama, et siin tuleb talitada Tsiviilkohtupidamise seaduses sisalduva nõuete eelkindlustuse kohta ettenähtud korra järgi.

§ 43.

Iga asjaosaline on kohustatud esitama dispashöörile kõik temal olevad üldavariisse puutuvad dokumendid, nagu veolepingud, konossemendid ja faktuurad, ja üldse igatpidi dispashöörile olema abiks asja selgitamisel.

§ 44.

Dispashöör on kohustatud pärast seda, kui oi 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 valmissaamisest kuulutab dispashöör „Riigi Teatajas".

1. Dispashi kokkuseadmisele asumise eel kutsub dispashöör kuulutuse kaudu kõiki asjaosalisi avaldama oma pretensioone, samuti ka tõendusi oma õiguse kaitseks. Kuulutuse kaudu kutsumine on tarvilik sellepärast, et ei ole igakord teada kõigi asjaosaliste nimed ja asukohad. Samal põhjusel annab dispashöör kuulutuse kaudu teada dispashi valmissaamisest. Kuulutuse ilmumise päevast Riigi Teatajas hakatakse arvama edasikaebuseks ettenähtud kuuajalist tähtaega. — Vab. Val. seletusk.

§ 45.

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

Lisadispashile ei kohaldata § 44 esimese lõike eeskirju.

1. Paragrahvis 45 käsitletakse juhtu, mil dispashi järgi kadunuks arvatud vara osutub tegelikult päästetuks. Niisugusel korral ei ole kadunuks arvatud vara võetud aktiivmassi, mille tõttu ta osutub väiksemaks, kui ta tõelikult oleks pidanud olema, sest kui vara loeti dispashi kokkuseadmisel kadunuks, siis võeti ta passiivmassi. Selle tagajärjel on saadud avariiprotsent liiga suur ja kontributsioon osutub suureks. Vea parandamiseks terve dispash uuesti teha läheks liiga kalliks ja võtaks palju aega. Vea parandamiseks võib eelnõu järgi kokku seada lisadispashi, mis näitab, kuidas ülesleitud vara väärtus mõjutab esialgse dispashi lõpptulemusi.

Lisadispashile kohaldatakse dispashi kohta üldiselt ettenähtud eeskirjad, välja arvatud § 44 esimene lõige. Viimane on välja jäetud sellepärast, et see asja väga palju viivitaks. Pealegi ei ole seal ettenähtud kuulutamise kordamiseks põhjust. — Vab. Val. seletusk.

§ 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.

1. Mis puutub eeskirjadesse, et dispashi võib kokkuseada ka mitteriigikeeles, siis on see tingitud puhtpraktilistest kaalutlustest. Dispashi tegemisel ei ole võimalik igakord ette näha, kas asjaosaliste vahekorrad tuleb lahendada välismaal või mitte. Sellepärast on jäetud asjaosalistele võimalus taotleda dispashi koostamist ka teistes keeltes. — Vab. Val. seletusk.

2. Seadus räägib, et dispashi v õ i b koostada ka mõnes teises keeles. See oleneb esijoones dispashööri keelte oskusest. Juhul, kui palutaks dispashi koostamist dispashöörile tundmatus keeles, ei saa selles keeles dispashi koostamise võimatusel ära jätta dispashi koostamist üldse. Niisugusel korral jääks võimalus seda koostada riigikeeles ning pärast sellest valmistada kinnitatud tõlge.

§ 48.

Dispashi peale võib kaevata Tsiviilkohtupidamise seaduse §§ 2097[1]—2097[9] ettenähtud korras ühe kuu jooksul, arvates § 44 viimases lõikes ettenähtud kuulutuse ilmumisest „Riigi Teatajas".

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

1. Olulisemaid eeskirju kujutab § 48, mis näeb ette edasikaebuse korra dispashi peale. Edasikaebamise võimalused dispashi peale on tingitud järgmistest kaalutlustest:

dispash astub seadusjõusse ning omandab seega asjaosaliste vahel siduva tähenduse, sellepärast on loomulik, et asjaosalistel peab olema õigus nõuda dispashööri poolt kokkuseatud dispashi kontrollimist, sest dispashööri ainuisiklik töö võib vahel sisaldada eksimusi ja puudusi.

Kuna dispash lahendab õieti tsiviilõiguslikku vahekorda — ta määrab pretensioonide ulatuse, siis peab tema kontrollimine sisult alluma kohtule. — Vab. Val. seletusk.

2. Käesolev paragrahv kõneleb dispashi seadusjõusse astumisest. Tõuseb küsimus, milles seisab see seadusjõud. Siin tähendab see seda, et dispashi peale ei saa edasi kaevata ja et dispashis tehtud kahjude arvutamine ja nende jaotus asjaosaliste huvide vahel tuleb lugeda lõplikult lahendatuks. See väljaarvutus ja jaotus võib tulla muutmisele vaid lisadispashi juhul.

Vt. ka seletus Tsiv. khtp. s. § 2097[8] all.

§ 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.

1. Riigikogu üldkomisjon esitas Riigikogule niisuguse redaktsiooni, kus olid dispashi koostamise tasunormid ära määratud. Üldkomisjon põhjendas seda järgmiselt:

„Harutades § 49-dat (end. 48) komisjon asus seisukohal, et kuna dispashöör on ametlik isik, siis tuleb ka dispashi tegemise eest maksetavaid tasusid lugeda avalikkudeks maksudeks. Avalikkude maksude määramist ei saa aga komisjoni arvates panna administratiivvõimu peale. Sellepärast määras komisjon dispashi tasunormid kindlaks seadu-

ses endas, võttes aluseks praegused normid, mis juba pikemat aega maksvad, vähendades neid teataval määral."

Asja arutamisel Riigikogu pleenumis otsustati jääda Vab. Val. poolt esitatud redaktsiooni juure.

Vab. Val. seletuskirjas on selle paragrahvi puhul öeldud:

Kindlaks määrates vaid dispashöörile dispashi kokkuseadmise eest makstava tasu alam- ja ülemmäära, jätab eelnõu tasunormide määramise Majanduseministri hooleks, kusjuures viimane aga normide määramisel peab ära kuulama Kaubandus-tööstuskoja kui merekaubanduse huvide kaitsja asutise arvamuse.

§ 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.

1. Kuna kulud on siin toodud loendatult, ja mitte näiteliselt, siis ei saa seda tõlgendada laiendavalt. Seega jäävad dispashööri kanda kirjavahetuse kui ka § 44 ettenähtud kuulutuste kulud.

2. Valitsuse eelnõus ei olnud puudutatud dispashi toimingutes esinevate avalduste ja dokumentide tempelmaksustamise küsimust. Pidades küsimuse lahendamist vajalikuks, komisjon asus seisukohale, et poleks õiglane mereõnnetuse osalistelt nõuda veel tempelmaksu dispashi tegemise puhul. Pealegi esitatakse dispashide puhul dokumente tihtipeale väga suurel arvul, seejuures sageli teistest riikidest, kus meie Tempelmaksu seaduse nõuete täitmine valmistaks väga suuri praktilisi raskusi. — Rkg. üldkom. seletusk.

3. Tempelmaksu tariifi (R.T. — 1928) nr. 6 järgi võetakse dispashide juures tempelmaksu 50 senti igalt poognalt.

Dispashöörile esitatavate paberite kui ka tema poolt antavate õienduste pealt ei oleks olnud alust tempelmaksu võtta ka ilma käesolevas seaduses sisalduva eeskirjata, sest tempelmaksustamisele kuuluvad riigi- ja omavalitsusasutustele või ametnikkudele esitatud avaldised ja nende poolt väljaantavad õiendused, dispashööri ei saa aga lugeda ei riigi- ega omavalitsusteenijaks. Vt. seletus § 38 all.

Kuna aga dispashöör ei ole ei riigi- ega omavalitsusteenija, siis tuleb oletada, et tema poolt ametasutustele esitatavad avaldised käivad tempelmaksu alla üldistel alustel.

§ 51.

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

1. Dispashi kokkuseadmisega seotud kulud arvestatakse üldavariina ja kuuluvad asjaosaliste poolt tasumisele proportsionaalselt nende kontributsiooni suurusele, sest dispashi ei seata kokku ainuüksi algataja asjaosalise, vaid kõigi asjaosaliste huvides. Pealegi, kui pidada silmas § 41 eeskirja ja teiselt poolt seda, et need kulud võivad olla kaunis tunduvad, asetuks laevaperemees avarii korral teistest asjaosalistest halvemasse seisukorda. — Vab. Val. seletusk.

§ 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 Majanduseministri määratud eksamikomisjon.

Dispashööri 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".

1. Selle paragrahvi esitas Rkg. üldkomisjon Riigikogule uues redaktsioonis. Riigikogu pleenumis aga muudeti teda uuesti, nii et ta osaliselt vastab Vab. Val.. osalt üldkomisjoni esitisele.

Riigikogu üldkomisjon esitas Riigikogule käesoleva paragrahvi niisuguses redaktsioonis, kus dispashööri ja tema asetäitja määrab ametisse Majanduseminister, ärakuulates kaubandus-tööstuskoja arvamuse.

Asja arutamisel Riigikogu pleenumis motiveeris Riigikogu liige **J. Kleesment** komisjoni ettepaneku muuseas järgmiselt: Dispashi asjanduse korraldamisel tuntakse kahte süsteemi. Üks süsteem, mis on Inglismaal, ja muuseas ka Skandinaavia riikides, seisab selles, et selle ametniku otsusel, kes dispashi teeb, ei ole sundjõudu, vaid dispashöör on ainult vahemeheks, ja lõpuotsuse teeb kohus. Teine süsteem on meil tarvitusel, Lätis ja ka mujal, ja seisab selles, et dispashöör ei ole mitte ainult vahemees, vaid et tema otsusel on juba sundjõud, ja et ta teataval viisil omal alal täidab kohtu funktsioone. Nüüd, kui meie asuks selle süsteemi juurde, kus dispashöör kohtuniku funktsioone ei täida, vaid kus ta erapooletu vahemees on, siis minu arvamise järgi oleks võimalik määrata dispashööre rohkem, ja siis võib igaüks, kellel avarii juhtunud, pöörata ükskõik missuguse dispashööri poole, temaga vastavaid kokkuleppeid sõlmida, ja nõnda siis minna selle dispashööri juurde, kellega ta suudab omale rohkem vastuvõetavat kokkulepet sõlmida.

Kui aga dispashöör on ühtlasi kohtunik, siis ei saa sarnast olukorda omale ettekujutada, et pooled, kellel on vaja ametniku poole pöörata, kelle otsusel on sundvõim, võiks kauplema hakata dispashööriga. See oleks minu arusaamise järgi korruptsioon, kui kohtunikud võiksid hakata kokkulepet looma, ja pooled võiksid valima hakata dispashööride hulgast seda, kes neile rohkem vastuvõetav võiks olla.

Näiteks võib olla olukord, et üks dispashöör tõlgitseb ühe seaduse normi ühtemoodi ja teine teistmoodi.

On selge, et üks dispashöör võib tõlgitseda rohkem laevaomaniku seisukohti ja kui see laevaomanikule teatavaks saab, siis pööratakse selle dispashööri poole.

Kui aga tahetakse rohkem dispashööre määrata, siis oleks see mõeldav ainult nii, et iga dispashöör tegutseks ainult ühes jaoskonnas ja kui selles jaoskonnas on sündinud avarii, siis peab pöörama selle jaoskonna dispashööri poole.

Üldkomisjonis näidati andmetega, mis dispashöör teeb ja kas on dispashööri sissetulek sarnane, et meil võimalik oleks kaht dispashööri ülevalpidada. Selgus, et tema sissetulek on õige väikene, niivõrd väikene, et see ei võimalda kahe dispashööri teotsemist. Kui kaks dispashööri pannakse tegutsema rajooni tegemata, siis sünnib nende kahe vahel võistlus, ja kui võistlus tekib kahe isiku vahel, kellel õigusemõistmise funktsioonid, siis ei ole see otstarbekohane.

Neil põhjustel üldkomisjoni enamus asus sellele seisukohale, et tuleks jääda ühe dispashööri juurde, ehk kui määrata rohkem, siis tuleks seaduseelnõu ümber teha selles mõttes, et riik tuleks jagada mitmesse jaoskonda ja igas jaoskonnas on oma dispashöör, siis oleks see mõeldav.

Kui dispashöör on kohtunik, kes täidab kohtuniku funktsioone, siis ei saa pidada otstarbekohaseks seda, et teda valib ametisse kaubandus-tööstuskoda, vaid seda peaks tegema riiklik võim ja selleks riiklikuks võimuks on Majanduseministeerium. Sellelt seisukohalt väljaminnes arvati üldkomisjonis, et niisuguse olukorra juurde asuda, et üht ini-

mest, kellele antud õigusemõistmise funktsioonid, valimist ei saa panna kaubandus-tööstuskoja peale, vaid seda peaks tegema riiklik võim.

Ka referent rkl. **Rei** pooldas üldkomisjoni poolt ettepandud redaktsiooni.

Rkl. **Anderkoppi** ettepanekul võeti Riigikogu pleenumis vastu Vabariigi Valitsuse poolt esitatud mereseaduse komisjoni redaktsioon (24 häälega 19 hääle vastu), osaliste üldkomisjonis tehtud väikeste muudatustega.

Oma ettepanekut põhjendas rkl. Anderkopp muuseas sellega, et kaubandus-tööstuskoja põhikirjas on ettenähtud teatav liik riiklikke ülesandeid, mis pannakse seadusega koja peale. Samuti on vastava eriseadusega, nimelt tollipõhitariifi seadusega pandud koja peale teatavad riiklikud ülesanded ja koda tuleb lugeda avalik-õiguslikuks orgaaniks.

Rkl. **Leps** toetas rkl. Anderkoppi ettepanekut muuseas järgmistel motiividel:

Üldkomisjonis läks põhimõte läbi, et oleks üks dispashöör. Kuna meie aga aegu ei või ette näha ja ei või ette näha, kuidas tulevikus töö võib kujuneda, ei ole hea, kui seadusega on kindlaks määratud, et üks ametnik sellel kohal on, kuna nende kohta suurem tarvidus võib tekkida, ja kuna seadusi ei anta tänase ega homse kohta, ega ka lühema aja kohta, vaid pikema aja kohta, siis on tarvis, et valitsusel oleks võimalus rohkem kui üks dispashöör ametisse määrata. Seaduse järgi on võimalik küll määrata ametisse rohkem kui üks dispashöör, kuid see ei tähenda, et neid rohkem määrataks.

Ka rkl. **Kukke** pooldas ühendatud rahvaerakondade Riigikogu rühma nimel rkl. Anderkoppi ettepanekut, seletades muuseas, et kui kodanikud valivad ja ministeerium kinnitab, ei tähenda see veel seda, et dispashööri kohtuniku funktsioonid väheneksid. Meie näeme, et mitmesugustel aladel on mitmed kohtunikud valitud omavalitsuste kaudu või teisel teel ja täidavad siiski kohtuniku funktsioone. Ül-

diselt on selge, et kaubandus-tööstuskoja loomisega anti temale teatud õigused majanduslikul alal; see on üks küsimus, mis kuulub selle omavalitsusasutuse kompetentsi ja seda ei ole riigi poolt tarvis hakata kitsendama.

2. Riigiametnikkude üldine ametvande vormel on avaldatud R. T. 1 — 1920. a.

§ 54.

Järelevalvet 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.

1. Komisjon redigeeris ümber § 54 teise lõike, kuna kolmandal lugemisel vastuvõetud redaktsiooni järgi Majanduseministril ei oleks võimalust dispashööri ametist vabastada, ilma Kaubandus-tööstuskoja vastava ettepanekuta. Seda komisjon igatahes küll ei olnud tahtnud. Uue redaktsiooni järgi on selge, et Majanduseminister võib dispashööri vabastada niihästi Kaubandus-tööstuskoja sellekohasel ettepanekul, kui ka oma enda algatusel, kui ta leiab kindlaks tehtud olevat, et dispashöör ei täida korralikult oma ülesandeid. — Rkg. üldk. seletusk.

2. Käesoleva paragrahvi esimene lõige määrab vaid, et dispashöörid kuuluvad oma tegevuses Majandusministri ja Kaubandus-tööstuskoja järelvalve alla. Peab märkima, et siin kõne vaid j ä r e l e v a l v e s t ja mitte dispashööride a l l u v u s e s t tähendatud asutustele. Kuna seadus ei näe ette dispashööri alluvust neile asutustele, siis ei ole neil asu-

tustel õigust muuta dispashööri otsusi. Samuti ei ole neil õigust määrata dispashööridele distsiplinaarkaristusi. Küll võivad nad aga esitatud kaebuste ja revideerimiste andmete põhjal astuda samme dispashööri vildaku tegevuse korral tema vastutusele võtmiseks kriminaalkorras kui ka käsitada käesoleva teises lõikes ettenähtud abinõu.

§ 55.

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

Ametist lahkumisel dispashöör annab tagasi nöörraamatu kaubandus-tööstuskojale.

1. Nöörraamatu sihiks on kahtlemata kontrolli hõlpustamine dispashööri tegevuse üle. Seda näitavad ka nöörraamatusse sissekandmisele nõuetavad andmed.

Nöörraamat kui sarnane eeldab lehtede nummerdamist ja raamatu pitseerimist.

Raamatu vormi määramine on jäetud kaubandus-tööstuskoja hooleks.

§ 56.

Dispashöör vastutab oma tegevuse alal ühel alusel riigiteenijatega.

1. Nagu nähtub Vab. Val. seletuskirjast käesoleva paragrahvi juure, on siin sisalduv eeskiri tingitud sellest, et dispashööri tegevust käsitletakse avalikõiguslise tegevusena.

2. Peab märkima, et selle paragrahvi olemasolul dispashööri tegevuse alal on ette nähtud kahesugune kriminaalsanktsioon: süütegusid dispashööri erialalise tegevuse alal käsitlevad Nuhtlusseaduse §§ 1339—1344, kuna muus ametitegevuses ta allub neile paragrahvidele, mis käsitlevad riigiteenijate süütegusid. Võrreldes endisega, on tema vastutus käesoleva paragrahviga tunduvalt suurendatud.

III. Kohtulõivud.

Tsiviilkohtupidamise seaduse (VSK XVI K., 1914. a. väljaanne) § 849[1] (RT 81/82 — 1924) muudetakse ning pannakse maksma järgmises redaktsioonis:

§ 849[1].

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 2097[1]—2097[9], võetakse kohtulõivu järgmiselt: 1) kui kohtutoimetusel oleva vara või õiguse väärtust võidakse hinnata rahas, siis ½% 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.

1. Uus § 849[1] redaktsioon määrab kindlaks dispashide asjus esitatud edasikaebuste kohtulõivu (½% kohtutoimetusel oleva vara hinnast, kuid mitte üle 100 krooni). See muudatus on tingitud dispashi peale edasikaebuste asjus erilise hoiukorra sissevõtmisest (§§ 2097[1]—2097[9]). Kuna dispashi peale edasikaebuste asjus ei näi põhjusi kohtulõivu võtmiseks seada teisi aluseid kui teistes hoiuasjades, siis on Tsiv.-kp. s. vastavas paragrahvis täiendatud vaid seal loendatud hoiukorra kohta käivate paragrahvide loendust. — Vab. Val. seletusk.

IV. Edasikaebused dispashööri peale.

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

XVII jaotis.

Edasikaebused dispashide peale.

§ 2097[1].

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.

1. Kuna üldine nõudekord pakuks võimalusi asju venitada, mis ei oleks soovitav meresõidu huvides, siis pidas merekomisjon tarvilikuks seada dispashi peale edasikaebamiseks erikorra. See erikord on konstrueeritud üldjoontes samaselt päranduse jagamise korraga. Seejuures on silmas peetud, et asjaosalistel oleks küllaldaselt võimalusi kaitsta oma õigusi: tuua kaasa tunnistajaid ja asjatundjaid. Ekspertide ja tunnistajate ülekuulamine toimub nõudekorra järgi. — Vab. Val. seletusk.

§ 2097[2].

Pärast kaebuse saamist kohus nõuab välja dispashööriit dispashitoimetuse ühes dokumentidega.

§ 2097[3].

Asjaosalised kutsutakse kohtusse kuulutamisega § 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) avariis olnud laeva nimetus;

2) avarii aeg ja koht;

3) kohtusse mitteilmumise tagajärg.

1. Asjaosalised kutsutakse välja kuulutuse teel, sest nagu juba varem tähendatud, ei ole igakord teada kõigi asjaosaliste nimesid ja elukohta. Kuna ei ole igakord teada asjaosaliste nime, siis tuli see kuulutusest välja jätta ja piirduda vaid nende asjaoludega, mis on teada ja mis asjaosalistele küllaldaselt näitavad, millise asjaga tegemist. — Vab. Val. seletusk.

§ 2097[4].

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

§ 2097[5].

Kui kohus leiab, et on tarvilik täiendada dispashi 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.

§ 2097[6].

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.

§ 2097[7].

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 toimetada ise või teha selle ülesandeks dispashöörile, kohustades teda uuesti esitama kohtule dispashi muudetud kujul;

3) tühistada § 2097[1] teises lõikes ettenähtud dispashist keeldumise otsuse, kirjutades ette dispashöörile koostada dispash.

§ 2097[8].

Eelmises (2097[7]) paragrahvis väljendatud rahukogu määrused on lõplikud.

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

1. Peab märkima, et seadusjõusse astunud dispash kui niisugune ei saa kuuluda täitmisele ja tema põhjal ei saa välja anda täitmislehte. Viimase väljaandmine oleks juba võimatu selle tõttu, et dispash ei sisalda mingisuguseid kostjate nimetusi, vaid kontributsioonikohusliste väärtuste nimetusi. Seadusjõusse astunud dispashi alusel tuleb juhul, kui asjaosalised vabatahtlikult ei tasu nende kanda kuuluvat kontributsiooni, pöörduda nõudekorras vastava kohtu poole. Nõudekorras asja arutamisel ei saa aga kohus arutada seadusjõusse astunud dispashis läbiviidud kahjude väljaarvutust ja nende jaotust (§ 2097[9]).

§ 2097[9].

Ei ole lubatud tõsta nõudekorras vaidlust ei dispashööri poolt koostatud dispashi või dispashööri otsuse ega kohtu poolt kinnitatud või tühistatud dispashi või dispashööri otsuse vastu.

V. Kaubandusseaduse § 438—465 ja E.V. dispashööri ameti sisseseadmise seaduse maksvuse kaotamine.

Käesoleva seaduse maksmahakkamisega kaotavad maksvuse:

1) Kaubandusseaduse (VSK XI K. 2 j. 1903. a. väljaanne ja 1912. a. järg) §§ 438—465;

2) Seadus Eesti Vabariigi dispashööri ameti sisseseadmise kohta (RT 53/54 — 1920).

C

Das Gesetz

über

Haverei und Dispache.

Freie Übersetzung aus dem Estnischen.

Inhalt.

I. Haverei.

§ 1. Allgemeine Voraussetzungen der Havariegrosse.
§ 2—4. Verteilung der Schäden.
§ 5. Beweislast (onus probandi).
§ 6. Stellvertretende Kosten.
§ 7. Ermittelung der Schäden.
§ 8—9. Schaden durch Seewurf etc.
§ 10. Löschen eines Feuers an Bord des Schiffes.
§ 11. Kappen von Schiffstrümmern.
§ 12. Freiwillige Strandung.
§ 13. Prangen. Schaden an Segeln oder Verlust von Segeln.
§ 14. Schaden an Maschinen beim Abbringen eines auf Grund geratenen Schiffes.
§ 15. Kosten der Ableichterung eines gestrandeten Schiffes und die aus der Leichterung entstandenen Schäden.
§ 16. Verbrauch von Schiffsinventar und Ausrüstungsgegenständen als Brennmaterial.
§ 17—21. Kosten im Nothafen.
§ 22. Schaden oder Verlust an der Ladung beim Löschen.
§ 23. Abzüge von Reparaturkosten.
§ 24. Vorläufige Reparaturen.
§ 25. Frachtverlust.
§ 26. Vergütung der geopferten oder beschädigten Güter.
§ 27. Beitragspflichtige Werte.
§ 28. Schaden am Schiff, seinen Maschinen und Gerätschaften.
§ 29. Nicht deklarierte oder falsch deklarierte Ladung.

§ 30. Kosten der Reiseverlängerung infolge Anlaufens eines Nothafens usw.
§ 31. Beschaffung von Geldern.
§ 32. Verzinsung von Havariegrosse-Vergütungen.
§ 33. Behandlung von Bareinschüssen.
§ 34—35. Besondere Haverei.
§ 36. Verjährung.
§ 37. Ausdehnung des Gesetzes auf die Binnenschiffahrt.

II. Die Aufmachung der Dispache und der Dispacheur.

§ 38—48. Dispacheverfahren.
§ 49—52. Dispachegebühren.
§ 53—56. Stellung des Dispacheurs.

III. Gerichtsgebühren.

§ 849[1] Z. P. O.

IV. Die Beklagung der Dispachen.

§ 2097[1]—2097[9] Z. P. O.

V. Ausserkraftsetzung der § 438—465 des H. G. B. und des Gesetzes über die Errichtung des Amtes eines Dispacheurs der Estnischen Republik.

Das Gesetz über Havarie und Dispache.

I. Havarie.

§ 1. Eine Havariegrossemassregel liegt nur dann vor, wenn ein ausserordentliches Opfer oder ausserordentliche Aufwendungen absichtlich und vernünftigerweise für die gemeinsame Sicherheit zum Zwecke der Errettung des in einem gemeinsamen Seeunternehmen verbundenen Eigentums aus einer Gefahr gemacht wird.

§ 2. Havariegrosseopfer und -kosten werden von den beitragspflichtigen Interessen nach Massgabe der nachstehenden Vorschriften getragen.

§ 3. Nur solche Schäden, Verluste oder Kosten, die die direkte Folge der Havariegrossemassregel sind, sollen in grosser Haverei vergütet werden.

Schäden oder Verluste, die das Schiff oder die Ladung durch Verzögerung auf der Reise erleidet, und indirekte Verluste aus der gleichen Ursache, wie z. B. Liegegeld und Konjunkturverluste, sollen nicht in grosser Haverei vergütet werden.

§ 4. Das Recht auf Vergütung in grosser Haverei bleibt bestehen, auch wenn das Ereignis, das das Opfer oder die Kosten veranlasste, auf das Verschulden eines der Havereibeteiligten zurückzuführen ist. Dies präjudiziert aber nicht die Ersatzansprüche, welche gegenüber diesem Beteiligten aus Anlass des Verschuldens bestehen.

§ 5. Die Beweispflicht dafür, dass Schäden oder Kosten in grosser Haverei zu vergüten sind, liegt demjenigen ob, der grosse Haverei geltend macht.

§ 6. Extrakosten, welche an Stelle anderer Kosten, die in grosser Haverei vergütet worden wären, aufgewendet worden sind, sollen als grosse Haverei gelten und dementsprechend vergütet werden, jedoch nur bis zum Betrage der ersparten Havereigrossekosten.

§ 7. Die Verteilung von Verlusten in grosser Haverei und die Feststellung der Beiträge soll auf Grund der Werte zur Zeit und am Orte der Beendigung des Unternehmens erfolgen.

Diese Regel berührt nicht die Bestimmung des Ortes, an dem die Dispache aufzumachen ist.

§ 8. Kein Seewurf von Ladung soll als grosse Haverei vergütet werden, es sei denn, dass die betreffende Ladung in Uebereinstimmung mit dem anerkannten Handelsbrauch befördert wird.

§ 9. Schaden, der dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zugefügt wird durch ein Opfer oder infolge eines Opfers zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr und durch Wasser, welches durch die Schiffsluken oder andere Oeffnungen eindringt, nachdem zum Zwecke eines zur Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr zu machenden Seewurfs die Luken geöffnet oder andere Oeffnungen gemacht worden sind, soll als grosse Haverei vergütet werden.

§ 10. Schaden, welcher dem Schiffe oder der Ladung oder beiden beim Löschen eines Feuers an Bord eines Schiffes durch Wasser oder sonstwie zugefügt wird, einschliesslich des Schadens, welcher dadurch entsteht, dass ein brennendes Schiff auf den Strand gesetzt oder angebohrt wird, soll als grosse Haverei vergütet werden, mit

der Ausnahme, dass kein Ersatz für Schaden an solchen Teilen des Schiffes oder einer geschütteten Ladung oder an solchen einzelnen Kolli geleistet werden soll, welche selbst vom Feuer ergriffen gewesen sind.

§ 11. Verlust oder Schaden durch Kappen der Trümmer oder Ueberbleibsel von Rundhölzern oder von anderen Sachen, welche durch Seegefahr vorher gebrochen oder weggeführt worden sind, sollen nicht als grosse Haverei vergütet werden.

§ 12. Wenn ein Schiff absichtlich auf den Strand gesetzt wird und die Umstände derartige sind, dass ohne diese Massregel dasselbe unvermeidlich auf den Strand oder Felsen treiben würde, so sollen Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung und der Fracht oder irgendeinem dieser Gegenstände durch solches absichtliche Auf-den-Strand-setzen zugefügt werden, nicht als grosse Haverei vergütet werden. Dagegen soll in allen anderen Fällen, in welchen ein Schiff zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr absichtlich auf den Strand gesetzt wird, der dadurch entstehende Verlust oder Schaden als grosse Haverei vergütet werden.

§ 13. Schaden an Segeln oder Rundhölzern oder an beiden oder Verlust derselben, dadurch entstanden, dass ein Schiff zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr vom Strande abgebracht oder höher auf denselben hinaufgetrieben wird, sollen als grosse Haverei vergütet werden. Dagegen sollen Verlust oder Schaden, welche dem Schiffe, der Ladung und der Fracht oder irgendeinem dieser Gegenstände durch Prangen zugefügt werden, während das Schiff flott war, nicht als grosse Haverei vergütet werden.

§ 14. Schaden, welcher bei Versuchen, ein an Grund geratenes und in gefährdeter Lage befindliches Schiff abzubringen, der Maschinerie und den Kesseln desselben zuge-

fügt wird, soll als grosse Haverei vergütet werden, wenn der Schaden nachweislich die Folge eines zur Ausführung gebrachten Entschlusses ist, das Schiff zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr abzubringen, auf die Gefahr hin, dass ein solcher Schaden entstehe; wenn aber ein Schiff flott ist, so soll ein Verlust oder Schaden, der durch Verwendung der Maschinerie und Kessel verursacht wird, nicht als grosse Haverei vergütet werden.

§ 15. Wenn ein Schiff an Grund geraten ist und Ladung, Brennmaterial und Vorräte des Schiffes oder einzelne dieser Gegenstände gelöscht werden und die Löschung einen Havariegrosseakt darstellt, so sollen die entstandenen Extrakosten der Leichterung, Leichtermiete und der etwaigen Wiederverladung sowie der dadurch erlittene Verlust oder Schaden als grosse Haverei vergütet werden.

§ 16. Schiffsinventar und Vorräte, bzw. der eine oder andere dieser Gegenstände, welche unvermeidlicherweise zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr während der Dauer der Gefahr als Brennmaterial haben verbrannt werden müssen, sollen nur dann als grosse Haverei vergütet werden, wenn ein reichlicher Vorrat von Brennmaterial an Bord genommen war; doch soll das Quantum Brennmaterial, welches nach Schätzung verbraucht worden wäre — berechnet nach dem Marktpreis am letzten Abgangsort des Schiffes zur Zeit der Abfahrt —, der grossen Haverei gutgebracht werden.

§ 17. Wenn ein Schiff durch Unfall, Aufopferung oder andere aussergewöhnliche Umstände genötigt worden ist, zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr einen Nothafen oder Zufluchtsort anzulaufen oder in den Abladehafen bzw. an den Abladeplatz zurückzukehren, so sollen die Kosten des Anlaufens als grosse Haverei vergütet werden; und wenn das Schiff

von dort mit seiner ursprünglichen Ladung oder einem Teil derselben wieder gesegelt ist, so sollen die entsprechenden Kosten des Auslaufens, welche eine Folge des Einlaufens bzw. der Rückkehr sind, ebenfalls als grosse Haverei vergütet werden.

§ 18. Die Kosten der Handhabung von Ladung, Brennmaterial oder Vorräten an Bord bzw. ihrer Entlöschung sowohl im Abladehafen bzw. am Abladeplatz als im Order- bzw. Nothafen sollen als grosse Haverei vergütet werden, falls die Handhabung bzw. Entlöschung zur Vermeidung einer dem Schiffe und der Ladung drohenden gemeinsamen Gefahr oder zu dem Zweck geschehen musste, um die zur sicheren Fortsetzung der Reise erforderlichen Ausbesserungen von Schäden zu ermöglichen, welche das Schiff durch Opfer oder Unfälle erlitten hatte.

§ 19. In allen Fällen, in welchen die Kosten der Handhabung oder Entlöschung von Ladung, Brennmaterial oder Vorräten als grosse Haverei vergütet werden, sollen die Kosten des Wiederanbordbringens und der Stauung der Ladung, des Brennmaterials bzw. der Vorräte an Bord des Schiffes, sowie alle Lagerungskosten (einschliesslich etwaiger Feuerversicherung) auf solche Ladung, Brennmaterial bzw. Vorräte gleichfalls als grosse Haverei vergütet werden. Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen Lagerungskosten, welche erst nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise entstanden sind, nicht als grosse Haverei vergütet werden. Im Falle der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise vor Beendigung der Löschung der Ladung sollen die oben erwähnten Lagerungskosten bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Löschung als grosse Haverei vergütet werden.

§ 20. Wenn ein Schiff sich unter Haverei in einem Hafen oder an einem Platze befindet, wo es möglich ist, das-

selbe so zu reparieren, dass es imstande ist, seine ganze Ladung weiter zu befördern, und wenn zur Ersparung von Kosten das Schiff entweder von dort nach einem andern Reparaturhafen bzw. -platz oder nach seinem Bestimmungshafen geschleppt wird, oder die Ladung ganz oder teilweise mit einem andern Schiffe weiterverladen oder auf andere Weise weiterbefördert wird, so sollen die durch das Schleppen bzw. die Ueberladung oder Weiterbeförderung entstandenen Extrakosten (bis zur Höhe der ersparten Extrakosten) von allen Beteiligten an dem Unternehmen im Verhältnis zu dem Betrage der ersparten Extrakosten getragen werden.

§ 21. Wenn ein Schiff unter den in § 17—20 erwähnten Umständen bzw. zum Zwecke der dort erwähnten Reparaturen in einen Hafen eingelaufen ist bzw. einen Platz angelaufen hat oder dort aufgehalten worden ist, so sollen die dem Schiffer, den Schiffsoffizieren und der Schiffsmannschaft für die Zeit des Extraaufenthaltes in solchem Hafen bzw. an solchem Platz bis zu dem Zeitpunkt, wo das Schiff zur Fortsetzung seiner Reise in den Stand gesetzt worden ist oder hätte in den Stand gesetzt werden sollen, gebührende Heuer sowie die Kosten ihres Unterhaltes für dieselbe Zeit als grosse Haverei vergütet werden. Wenn jedoch das Schiff kondemniert wird oder seine ursprüngliche Reise nicht fortsetzt, so sollen die Heuer und die Kosten des Unterhaltes des Schiffers, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft, welche erst nach dem Tage der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise entstanden sind, nicht als grosse Haverei vergütet werden. Im Falle der Kondemnation des Schiffes oder des Aufgebens der Reise vor Beendigung der Löschung der Ladung sollen die oben erwähnten Heuer- und Unterhaltskosten der Mannschaft bis zum Zeitpunkt der Beendigung der Löschung als grosse Haverei vergütet werden.

§ 22. Schäden oder Verluste an der Ladung, dem Brennmaterial oder den Vorräten während des Aktes der Handhabung, Entlöschung, Lagerung, Wiedereinladung oder Verstauung sollen nur dann als grosse Haverei vergütet werden, wenn die Kosten jener Massregeln als grosse Haverei vergütet werden.

§ 23. Bei der Aufmachung der grossen Haverei werden von den zu vergütenden Reparaturkosten folgende Abzüge wegen des Unterschiedes zwischen alt und neu gemacht, nämlich:

1) Bei Eisen- oder Stahlschiffen,

gerechnet vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister bis zu dem Tage des Unfalles:

a) Bis zu einem Jahre alt.

Alle Reparaturkosten sind voll zu vergüten, mit Ausnahme derjenigen für Malen oder für Anstrich des Schiffsbodens, von welchen ein Drittel abzuziehen ist.

b) Zwischen 1 und 3 Jahren.

Ein Drittel ist abzuziehen von den Reparatur- und Erneuerungskosten am Holzwerk des Schiffskörpers, der Masten und Rundhölzer, des Mobiliars, Tapezierarbeit, Geschirr, Metall- und Glaswaren, ferner an Segeln, Takelage, Tauwerk, Schoten und Trossen (ausgenommen solche von Draht und Ketten), Sonnensegeln, Schutzdecken und an Malerarbeiten.

Ein Sechstel ist abzuziehen von Drahttakelung, Drahtseilen und Drahttrossen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Ankerketten und anderen Ketten, Isolierungen, Donkeymaschinen, Dampfsteuerapparat und dessen Verbindungen, Dampfwinden und deren Verbindungen, Dampfkränen und deren Verbindungen und elektrischer Maschinerie; andere Reparaturen sind voll zu vergüten.

c) Zwischen 3 und 6 Jahren.

Abzüge wie oben unter b, ausgenommen dass ein Drittel abzuziehen ist von Isolierungen und ein Sechstel vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer und von sämtlichen Maschinen (einschliesslich der Kessel mit Armaturen).

d) Zwischen 6 und 10 Jahren.

Abzüge wie oben unter c, ausgenommen dass ein Drittel abzuziehen ist vom Eisenwerk der Masten und Rundhölzer, von Donkeymaschinen, Dampfsteuerapparaten, Winden, Kränen und deren Verbindungen, von den Reparatur- und Erneuerungskosten sämtlicher Maschinen (einschliesslich der Kessel und deren Armaturen), für Anlagen für drahtlose Telegraphie und für alle Trossen, Tauwerk, Schoten und Takelage.

e) Zwischen 10 und 15 Jahren.

Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten mit Ausnahme des Eisenwerkes des Schiffskörpers, der Zementierung und der Ankerketten, von welchen ein Sechstel abzuziehen ist. Anker sind voll zu vergüten.

f) Ueber 15 Jahre.

Ein Drittel ist abzuziehen von allen Reparatur- und Erneuerungskosten. Anker sind voll zu vergüten. Ein Sechstel ist abzuziehen von Ankerketten.

g) Im allgemeinen.

Die Abzüge (ausgenommen bei Proviant, Ausrüstungsgegenständen, Isolierungen, Anlagen für drahtlose Telegraphie, Maschinen und Kesseln) richten sich nach dem Alter des Schiffes und nicht nach dem Alter desjenigen besonderen Teils desselben, auf welchen die Abzüge Anwendung finden. Für Malen des Bodens ist nichts zu vergüten, wenn der letzte Anstrich früher als sechs Monate vor dem

Tage des Unfalls gemacht worden ist. Für altes Material, welches repariert, aber nicht erneuert wird, und von Proviant, Ausrüstungsgegenständen und Gerät, die nicht benutzt worden sind, findet kein Abzug statt.

2) Hölzerne und Kompositschiffe.

Wenn ein Schiff zur Zeit des Unfalls weniger als ein Jahr alt ist — vom Tage der ersten Eintragung in das Schiffsregister gerechnet —, so soll ein Abzug „neu für alt" nicht gemacht werden. Nach diesem Zeitraum soll ein Drittel abgesetzt werden mit folgenden Ausnahmen:

Anker sollen ohne Abzug ersetzt werden, Ankerketten mit einem Sechstel Abzug.

Proviant und unbenutzte Ausrüstungsgegenstände sind ohne Abzug zu ersetzen.

Für Metallbeschlag soll ein Quantum gleich dem Bruttogewicht des abgenommenen Metalls zum vollen, aber unter Abzug des Erlöses aus dem alten Metalle ersetzt werden. Von Nägeln, Filz und den Kosten des Abnehmens und des Umlegens soll ein Drittel abgesetzt werden.

Ist ein Schiff mit Antriebs-, Kühl-, elektrischen oder anderen Maschinen oder mit Isolierungen oder mit Anlagen für drahtlose Telegraphie ausgerüstet, so sollen Reparaturen an derartigen Maschinen, Isolierungen oder Anlagen für drahtlose Telegraphie den gleichen Abzügen unterliegen wie im Falle von Eisen- oder Stahlschiffen.

3) Schiffe im allgemeinen:

Bei allen Schiffen sollen die Kosten des Richtens verbogener Eisenteile, einschliesslich der Kosten des Abnehmens und des Wiederanbringens, ohne Abzug ersetzt werden.

Dockkosten, Kosten des Verholens, Fuhrlöhne und Mieten für Kräne, Stellagen und Dockmaterialien sollen ohne Abzug ersetzt werden.

§ 24. Werden vorläufige Reparaturen an einem Schiffe in einem Ablade-, Order- oder Nothafen, zum Zwecke der Errettung aus gemeinsamer Gefahr, vorgenommen, oder werden Schäden, die durch ein Havariegrosseopfer verursacht sind, vorläufig repariert, so sollen die Kosten derartiger Reparaturen in grosser Haverei vergütet werden; wenn aber vorläufige Reparaturen von zufälligen Schäden nur vorgenommen werden, damit das Unternehmen zu Ende geführt werden kann, dann sollen die Kosten derartiger Reparaturen nur bis zum Betrage der ersparten Kosten ersetzt werden, die aufgewendet und in grosser Haverei vergütet worden wären, wenn derartige Reparaturen dort nicht vorgenommen worden wären.

Von den Kosten der vorläufigen Reparatur eines in grosser Haverei zu vergütenden Schadens soll ein Abzug wegen des Unterschiedes zwischen neu und alt nicht gemacht werden.

§ 25. Frachtverlust, welcher durch Schaden oder Verlust an der Ladung entstanden ist, soll als grosse Haverei vergütet werden, wenn derselbe entweder durch eine Havereigrossemassregel verursacht worden ist, oder der Schaden bzw. der Verlust an der Ladung selbst als grosse Haverei zu vergüten ist.

Vom Betrage der verlorenen Bruttofracht sind die Kosten abzusetzen, die der Eigentümer der Fracht, um dieselbe zu verdienen, aufgewendet haben würde, die er aber infolge des Opfers nicht aufgewendet hat.

§ 26. Der als grosse Haverei für Beschädigung oder Verlust an geopferten Gütern zu vergütende Betrag soll dem Schaden gleichkommen, welchen der Eigentümer der Güter durch das Opfer erlitten hat, berechnet auf Grundlage des Marktwertes am Tage der Ankunft des Schiffes oder am Tage der Beendigung des Unternehmens, sofern dieses an einem andern Orte als dem ursprünglichen Bestimmungsorte endigt.

Werden Güter, die auf diese Weise beschädigt worden sind, nach ihrer Ankunft verkauft, so ist der als grosse Haverei zu vergütende Verlust so zu berechnen, dass auf den Gesundwert zur Zeit der Ankunft des Schiffes der Verlustprozentsatz angewendet wird, der sich aus einem Vergleich des Erlöses mit dem Gesundwert zur Zeit des Verkaufes ergibt.

§ 27. Der Beitrag zur grossen Haverei soll von dem wirklichen Nettowerte der beitragspflichtigen Gegenstände am Ende des Unternehmens zuzüglich des als grosse Haverei für geopferte Gegenstände vergüteten Betrages (sofern derselbe nicht schon eingeschlossen ist) geleistet werden, wobei jedoch von den noch im Risiko des Reeders stehenden Fracht- und Ueberfahrtsgeldern diejenigen Kosten und Heuergelder abzuziehen sind, die nicht aufgewendet worden wären, um die Fracht zu verdienen, wenn Schiff und Ladung zur Zeit des Havariegrosseaktes verlorengegangen wären, und welche auch nicht als grosse Haverei vergütet worden sind; ferner kommen von dem Werte der beitragspflichtigen Gegenstände alle diejenigen Kosten in Abzug, welche auf dieselben nach dem Havereifalle verwendet worden sind, mit Ausnahme solcher Kosten, welche als grosse Haverei vergütet wurden.

Reisegepäck und persönliche Effekten von Reisenden, über welche ein Konnossement nicht ausgestellt ist, sollen nicht zur grossen Haverei beitragen.

§ 28. Der in grosser Haverei zu vergütende Betrag für Schaden oder Verlust am Schiffe, seinen Maschinen und Gerätschaften soll, sofern eine Reparatur oder ein Ersatz stattgefunden hat, den tatsächlichen vernünftigerweise aufzuwendenden Kosten für Reparatur bzw. Ersatz der Beschädigung bzw. des Verlustes gleichkommen, wobei Abzüge wie oben (Regel XIII) gemacht werden, wenn altes Material durch neues ersetzt wird. Findet eine Reparatur

nicht statt, so soll die Entwertung entsprechend berücksichtigt werden; sie soll jedoch die veranschlagten Reparaturkosten nicht übersteigen.

Bei wirklichem oder konstruktivem Totalverluste des Schiffes soll der Betrag, der für Schäden oder Verlust am Schiffe, verursacht durch eine Havariegrossemassregel, in grosser Haverei zu vergüten ist, dem geschätzten Gesundwert des Schiffes — abzüglich der veranschlagten Reparaturkosten für Schaden, der nicht grosse Haverei ist, und abzüglich eines etwaigen Verkaufserlöses — gleichkommen.

§ 29. Schaden oder Verlust an Gütern die ohne Kenntnis des Reeders oder seines Agenten verladen worden sind, oder an Gütern, die zur Zeit der Verschiffung absichtlich falsch deklariert worden sind, soll nicht in grosser Haverei vergütet werden, jedoch sollen derartige Güter, sofern sie gerettet worden sind, beitragspflichtig sein.

Schaden oder Verlust an Gütern, die bei der Verschiffung zu einem Werte falsch deklariert worden sind, der niedriger ist als ihr wirklicher Wert, soll auf Grund des deklarierten Wertes vergütet werden, jedoch sollen die Güter selbst mit ihrem wirklichen Werte beitragen.

§ 30. Brennmaterial und Vorräte sowie Heuer und Unterhalt des Kapitäns, der Offiziere und Schiffsmannschaft, die während der Verlängerung der Reise infolge Anlaufens eines Nothafens oder Zufluchtsortes bzw. infolge Rückkehr in den Abladehafen oder -platz verbraucht bzw. aufgewandt worden sind, sollen in grosser Haverei vergütet werden, wenn die Kosten des Anlaufens gemäss § 17 als grosse Haverei zu vergüten sind.

Brennmaterial und Vorräte, die während eines Extraaufenthaltes in einem Lade-, Order- oder Nothafen bzw. an solchem Platze verbraucht worden sind, sind gleichfalls für die Zeit, für welche Heuer und Unterhalt des Kapitäns, der Offiziere und der Schiffsmannschaft gemäss § 21 vergütet werden, in grosser Haverei zu vergüten, mit Ausnahme des-

jenigen Brennmaterials und derjenigen Vorräte, die bei der Vornahme von nicht in grosser Haverei zu vergütenden Reparaturen verbraucht worden sind.

§ 31. Für Havereigelder soll eine Provision von 2 v. H. in grosser Haverei vergütet werden; werden die Gelder jedoch nicht von einem der beitragspflichtigen Interessenten vorgeschossen, so sind die Kosten, die erforderlich sind, um die Gelder, sei es im Wege der Verbodmung, sei es sonstwie, zu beschaffen, bzw. der Verlust, den die Eigentümer von Gütern erleiden, die zu diesem Zwecke verkauft werden, in grosser Haverei zu vergüten.

Die Kosten der Versicherung von zum Zwecke der Havereigelderzahlung vorgeschossenen Geldern sind gleichfalls in grosser Haverei zu vergüten.

§ 32. Kosten, Opfer und Vergütungen, die zu Lasten der grossen Haverei gehen, sind zu dem gesetzlichen Jahreszinsfuss, der in dem endgültigen Bestimmungshafen gilt, in dem das Unternehmen endet, bzw. wenn ein allgemeingültiger gesetzlicher Zinsfuss nicht besteht, mit 5 v. H. für das Jahr bis zum Zeitpunkt der erfolgten Dispachierung zu verzinsen; dabei ist jede Zwischenzahlung, sei es seitens der beitragspflchtigen Interessenten, sei es seitens des Havereigrosse-Einschussfonds, entsprechend zu berücksichtigen.

§ 33. Bareinschüsse, die wegen der Haftung der Ladung für grosse Haverei, Bergungs- oder besondere Kosten erhoben worden sind, sollen auf ein besonderes, wenn möglich zinstragendes Konto im gemeinsamen Namen zweier Treuhänder (von denen der eine für den Reeder, der andere für die einschussleistenden Interessenten zu ernennen ist) bei einer von den Treuhändern zu genehmigenden Bank eingezahlt werden. Dieses Depot soll zusammen mit den etwaigen Zinsen als treuhänderische Sicherheit dienen für an die dazu berechtigten Parteien erfolgende Zahlungen der

Havereigrosse-, Bergungs- oder besonderen Kosten, die von der Ladung, hinsichtlich derer die Einschüsse erhoben worden sind, zu zahlen sind. Die Treuhänder sollen berechtigt sein, à-Konto-Zahlungen bzw. Rückerstattungen von Einschüssen zu leisten, zu denen sie durch den Dispacheur schriftlich ermächtigt sind. Derartige Einschüsse und Zahlungen bzw. Rückerstattungen sollen ohne Präjudiz für die endgültige Beitragspflicht der Parteien sein.

Wenn die im vorigen Abschnitt erwähnten Treuhänder nicht gewählt sind, werden die Bareinschüsse auf ein Spezialkonto des Dispacheurs bei einer, von dem Reeder und dem Dispacheur zu genehmigenden Bank eingezahlt. Der Dispacheur ist in diesem Fall berechtigt in der im vorigen Abschnitt erwähnten Grundlage à Konto-Zahlungen bzw. Rückerstattungen von Einschüssen zu leisten.

§ 34. Die ausserordentlichen Beschädigunden, Verluste und Kosten des Schiffes, des Schiffszubehörs und der Ladung, welche nicht zur grossen Haverei gehören, sind besondere Haverei.

§ 35. Die besondere Haverei wird von den Besitzern der Gegenstände getragen und beglichen, welche die Beschädigungen oder der Schaden traf, oder durch welche die Kosten hervorgerufen wurden.

§ 36. Das Recht, die Aufmachung der Dispache zu verlangen, verjährt im Laufe von 2 Jahren, gerechnet vom Tage der Ankunft der Ware im Bestimmungshafen; falls aber die Ware den Bestimmungshafen nicht erreichte, gerechnet von dem Tage, an welchem die Ware dort ankommen musste.

Das Recht auf Vergütung in Havariegrosse verjährt im Laufe von 2 Jahren, gerechnet vom Tage, an dem die Dispache rechtskräftig wurde.

§ 37. Die Vorschriften dieses Gesetzes werden auch auf die Binnenschiffahrt der Handelsschiffe ausgedehnt.

II. Die Aufmachung der Dispache und der Dispacheur.

§ 38. Für die Entscheidung darüber, ob die Voraussetzungen der grossen Haverei oder der besonderen Haverei vorliegen, sowie für die Berechnung und Verteilung der Schäden im Falle von grosser Haverei ist der amtliche Dispacheur zuständig.

§ 39. Die Havariegrosse-Dispache wird am Ort der Beendigung des gemeinsamen Seeunternehmens aufgemacht, falls die Havariebeteiligten keine andere Vereinbarung getroffen haben.

§ 40. Die Dispache wird auf Grundlage der Gesetze des Aufmachungsortes aufgemacht, soweit die Beteiligten keine andere Vereinbarung getroffen haben. Falls entsprechende gesetzliche Vorschriften fehlen, sind die in der Schiffahrt geltenden Havariegebräuche für den Dispacheur bei der Aufmachung der Dispache massgebend.

Bei Aufmachung der Dispache werden die notwendigen Expertisen durch Experten der Handels- u. Industriekammer vorgenommen, falls die Beteiligten über die Wahl der Experten keine andere Vereinbarung trafen.

§ 41. Der Reeder ist verpflichtet die Aufmachung der Havariegrosse-Dispache ohne Verzug zu veranlassen. Verzögert der Reeder die Aufmachung der Dispache, so kann jeder Beteiligte die Aufmachung beantragen.

§ 42. Der Schiffer oder der Reeder darf die Güter, auf denen Havariebeiträge lasten, vor der Berichtigung oder Sicherstellung der letzteren nicht ausliefern. Die Grösse der Sicherstellung bestimmt im Streitfalle der für die Aufmachung der Dispache zuständige Dispacheur. Im Falle der Nichteinhaltung dieser Regel haften entsprechend der Schiffer oder der Reeder.

Die Havariegrosse-Vergütungsberechtigten können auf gerichtlichem Wege Arrest in das Schiff beantragen, falls der Reeder keine genügende Sicherheit bestellt.

Bei Havariegrosse hat der vergütungsberechtigte Reeder das Pfandrecht auf die beitragspflichtigen Güter.

Bei der Vergütung der Ladungsbeteiligten durch die anderen Ladungsbeteiligten haben die ersteren denselben Vorrang wie die Pfandbesitzer.

§ 43. Jeder Beteiligte ist verpflichtet, die zur Aufmachung der Dispache erforderlichen Dokumente, wie Frachtverträge, Konnossemente und Fakturen vorzulegen und dem Dispacheur in jeder Hinsicht bei der Klärung der Angelegenheit behilflich zu sein.

§ 44. Der Dispacheur ist verpflichtet, nachdem der Antrag zur Aufmachung der Dispache gestellt ist, so bald als möglich durch eine Bekanntmachung im Staatsanzeiger (Riigi Teataja) alle Beteiligten, zu einem in der Bekanntmachung genannten Termin, aufzufordern alles mitzuteilen, was sie zur Begründung ihrer Rechte für notwendig erachten und die Belege zur Begründung dieser Ansprüche vorzuweisen; falls die vorgestellten Dokumente nicht genügend vollständig sind, so ist der Dispacheur verpflichtet in möglichst kurzer Zeit von den Beteiligten die notwendigen Aufklärungen zu verlangen. Nach Erhalt der erforderlichen Daten ist der Dispacheur verpflichtet die Dispache spätestens im Laufe von zwei Monaten aufzumachen. Das Original behält der Dispacheur; auf Antrag der Beteiligten können denselben Kopien der Dispache ausgefertigt werden. Der Abschluss der Dispache wird vom Dispacheur durch eine Publikation im Staatsanzeiger (Riigi Teataja) bekanntgegeben.

§ 45. Wenn Gegenstände, welche in der Dispache als verloren aufgenommen sind, sich doch als gerettet erwei-

sen, so wird eine Nachtragsdispache aufgemacht. Auf die Nachtragsdispache werden die Vorschriften des ersten Abschnittes des § 44 nicht angewandt.

§ 46. Jeder Beteiligte kann in das Dispacheverfahren Einsicht nehmen. Jeder Beteiligte ist berechtigt vom Dispacheverfahren und den dazugehörigen Dokumenten vom Dispacheur beglaubigte Kopien zu erhalten, falls er die Anfertigungskosten derselben begleicht.

§ 47. Der Dispacheur kann auf Wunsch der Beteiligten die Dispache auch in einer anderen als der Staatssprache aufmachen.

§ 48. Über die Dispache kann eine gerichtliche Verhandlung in der in den §§ 2097[1]—2097[9] der Zivil Prozess Ord. vorgesehenen Ordnung beantragt werden und zwar im Laufe eines Monats, gerechnet vom Tage der im letzten Abschnitt des § 44 erwähnten Bekanntmachung im Staatsanzeiger.

Falls die Dispache nicht beklagt wurde, wird dieselbe rechtskräftig.

§ 49. Der Dispacheur erhält für die Aufmachung der Dispache Gebühren nach einer Taxe, die vom Wirtschaftsminister, nach Einholung eines Gutachtens der Handels- und Industriekammer, bestätigt wird.

Die Mindestgebühren für Aufmachung der Dispache betragen 50 Kronen. Der Gesamtbetrag der Gebühren darf nicht 10% des in Havariegrosse zu vergütenden Schadens übersteigen.

§ 50. Der Dispacheur darf kein Honorar ausser den im vorigen (49) Paragraphen festgesetzten Gebühren beanspruchen, ebenso auch keine Vergütung für seine Unkosten mit Ausnahme von Stempelsteuer, Spesen für Fahrten ausserhalb des Wohnsitzes des Dispacheurs, Depeschen- und Übersetzungskosten der Dispache und der Dokumente,

Expertisekosten, sowie Kosten für Vervielfältigung und Einbinden der Dispache.

§ 51. Die mit der Aufmachung der Dispache verbundenen Kosten werden in Havariegrosse aufgenommen und müssen von den Beteiligten entsprechend der Grösse ihrer Havarie-Beiträge vergütet werden.

§ 52. Die an den Dispacheur gerichteten Eingaben und ihre Beilagen sowie die Antworten auf diese Eingaben sind stempelfrei.

§ 53. Die Dispacheure werden von der Handels- u. Industriekammer gewählt und in ihrem Amte vom Wirtschaftsminister bestätigt. Bei der Wahl kommen nur Personen mit Hochschulbildung in Betracht, die über nötige Sachkenntnis verfügen und die durch eine vom Wirtschaftsminister ernannte Examenkomission einer Prüfung unterzogen werden. Die Prüfungsordnung der Dispacheure, ihre Anzahl, ihr Zuständigkeitsgebiet und ihre Stellvertretung bestimmt die Handels- u. Industriekammer und bestätigt der Wirtschaftsminister. Der Dispacheur gibt seinen Amtseid vor dem Wirtschaftsminister ab, in der Form des Amtseides der Staatsbeamten. Der Wirtschaftsminister gibt dem vereidigten Dispacheur eine Amtsbestätigung und einen Amtssiegel mit der Aufschrift: „Vannutatud dispashöör NN".

§ 54. Die Tätigkeit des Dispacheurs unterliegt der Kontrolle des Wirtschaftsministers und der Handels- u. Industriekammer. Der Wirtschaftsminister kann einen Dispacheur, falls dieser den ihm auferlegten Pflichten bei Aufmachung von Dispachen, nicht ordnungsgemäss nachkommt, von seinem Amte entheben. Der Verwaltungsrat der Handels- u. Industriekammer ist berechtigt entsprechende Anträge beim Wirtschaftsminister zu stellen.

Der Dispacheur kann sein Amt auf Wunsch niederlegen falls er 3 Monate vorher an den Wirtschaftsminister ein Kündigungsschreiben richtet, welches durch die Handels- und Industriekammer eingereicht wird.

§ 55. Bei dem Amtsantritt erhält der Dispacheur von der Handels- u. Industriekammer ein Schnurbuch, in das er verpflichtet ist den kurzen Inhalt der Dispachen, Datum des Beginnes und des Abschlusses ihrer Aufmachung und die von den Havariebeteiligten erhaltenen Gebühren einzutragen.

Bei der Niederlegung seines Amtes muss der Dispacheur das Schnurbuch der Handels- u. Industriekammer zurückgeben.

§ 56. Bei Ausübung seiner Tätigkeit trägt der Dispacheur dieselbe Verantwortung wie die Staatsbeamten.

III. Gerichtsgebühren.

§ 849[1]. (Staatsanzeiger 81/82 — 1924) der Zivil-Prozess-Ordnung (Russ. Gesetz Samml. Band XVI, Ausgabe 1914) wird geändert und erhält nachstehende Fassung:

§ 849[1]. Im unstreitigen Verfahren, welches vorgesehen ist in den §§ 1928—1939, 1940—1955, 1956—1970, 2019—2023, 2024—2029, 2030—2034, 2035—2046, 2075—2078, 2081—2086, 2087—2093 u. 2097[1]—2097[9] werden die Gebühren folgendermassen erhoben: 1) wenn das die Grundlage des Verfahrens bildende Vermögensobjekt oder der Anspruch abgeschätzt werden kann, dann ½% dieses Wertes, doch nicht weniger als 1 Krone und nicht mehr als 100 Kronen, 2) falls das erwähnte Vermögensobjekt oder der rechtliche Anspruch einer Abschätzung nicht unterliegt, dann 1—100 Kronen lt. Bestimmung des Gerichtes. In beiden Fällen werden die Gerichtsgebühren im Gerichtsurteil festgesetzt und von den Antragstellern, oder von den Interessenten beigetrieben, oder vom Vermögensobjekt gedeckt, welches die Grundlage des Verfahrens bildete.

IV. Beklagung der Dispachen.

Das Hauptstück III, Teil III, Buch V der Zivil-Prozess-Ordnung (Russ. Gesetz. Samml. Band XVI, Ausgabe 1914) wird durch folgenden XVII Abschnitt ergänzt:

Abschnitt XVII.

Beklagung der Dispachen.

§ 2097[1]. Beschwerden gegen die vom Dispacheur aufgemachten Dispachen können von den Havariebeteiligten dem Tallinn (Reval)-Hapsalschen Friedensrichterplenum eingereicht werden.

In derselben Ordnung kann eine Verfügung des Dispacheurs angefochten werden, in welcher derselbe die Aufmachung der Dispache mit der Begründung verweigert, dass die Voraussetzungen der Havariegrosse fehlen.

§ 2097[2]. Nach Erhalt der Klage ersucht das Gericht den Dispacheur um Übergabe der Akten des Dispacheverfahrens und der Belege.

§ 2097[3]. Die Ladung der Beteiligten zum Gerichtstermin erfolgt durch Bekanntmachung in der im § 295 vorgesehenen Ordnung.

Die Frist zwischen der Veröffentlichung der Bekanntmachung und dem Gerichtstermin darf nicht 6 Monate übersteigen, gerechnet vom Tage der Bekanntmachung.

An die Beteiligten, deren Adressen vom Kläger angegeben wurden, oder dem Gericht bekannt waren, werden Ladungen in gewöhnlicher Ordnung gesandt, unabhängig von der Ladung auf dem Wege der Bekanntmachung.

Die Bekanntmachung sowie die Ladung müssen enthalten: 1) den Namen des havarierten Schiffes, 2) Zeit und Ort der Haverei, 3) die Folgen des Nichterscheinens zum Gerichtstermin.

§ 2097[4]. Wenn ein am Verfahren Beteiligter zum festgesetzten Termin nicht im Gericht erscheint, und auch keine schriftliche Einrede gegen die Dispache oder die Verfügung des Dispacheurs bei dem Gericht erhebt, so wird sein Einverständnis mit der Dispache oder der Verfügung des Dispacheurs angenommen.

§ 2097[5]. Erachtet das Gericht eine Vervollständigung der Unterlagen der Dispache oder der Verfügung des Dispacheurs für notwendig, so kann es die Havariebeteiligten veranlassen die erforderlichen Belege vorzustellen und ihnen dazu einen entsprechenden Termin geben.

Wenn ein Havariebeteiligter, von dem das Gericht die Vorstellung der Dokumente verlangte, dieser Forderung nicht nachkommt, gleichzeitig aber das Vorhandensein dieser Dokumente in seinen Händen nicht leugnet, so kann das Gericht den Tatbestand, zu dessen Begründung die Belege beigebracht werden sollten, für erwiesen erachten.

§ 2097[6]. Auf Antrag der Havariebeteiligten kann das Gericht Sachverständige befragen. Das Gericht ladet keine Zeugen zum Termin, doch kann es die von den Havariebeteilgten mitgebrachten Zeugen verhören.

Die Sachverständigen und Zeugen werden in derselben Ordnung vernommen, wie im streitigen Gerichtsverfahren.

§ 2097[7]. In Grundlage der eingereichten Erklärungen und Belege kann das Gericht:

1) die Dispache für unwirksam erklären, venn die Voraussetzungen der grossen Haverei fehlen;

2) die Dispache in der vom Dispacheur vorgelegten Gestalt oder in geänderter Gestalt bestätigen, wobei das Gericht die Berichtigung der Dispache selbst vornehmen kann oder den Dispacheur verpflichten kann die Berichtigung vorzunehmen und die Dispache in geänderter Gestalt dem Gericht vorzustellen;

3) die im zweiten Abschnitt des § 2097[1] erwähnte Verfügung des Dispacheurs betr. Ablehnung des Antrages zur Aufmachung der Dispache für unwirksam erklären und den Dispacheur zur Aufmachung der Dispache verpflichten.

§ 2097[8]. Die im vorigen Paragraphen erwähnten Urteile des Friedensrichterplenums werden sofort rechtskräftig.

Die erwähnten Urteile können durch eine Kassationsklage ins Staatsgericht im Laufe von 2 Wochen beklagt werden, in Grundlage der im § 793 vorgesehenen Ordnung.

§ 2097[9]. Es ist nicht gestattet im streitigen Verfahren eine vom Dispacheur aufgemachte Dispache oder eine Verfügung des Dispacheurs ebenso auch eine vom Gericht bestätigte oder für unwirksam erklärte Dispache oder Verfügung des Dispacheurs zu beklagen.

V. Ausserkraftsetzung der § 438—465 des H. G. B. und des Gesetzes über die Errichtung des Amtes eines Dispacheurs der Estnischen Republik.

Mit dem Tage des Inkrafttretens dieses Gesetzes verlieren ihre Gültigkeit:

1) §§ 438—465 d. Handelsgesetzes (Russ. Gesetz. Samml. Band XI, Teil II, Ausgabe 1903 und Ergänzung vom Jahre 1912).

2) Das Gesetz über die Errichtung des Amtes eines Dispacheurs der Estnischen Republik (Staatsanzeiger 53/54 — 1920).

D

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 etc.

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 other-

wise 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 of Crew in Port of Refuge, etc.

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, etc.

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 1 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 nod been painted within six months 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.

E

DISPASH

Eesti auriku „Kalevipoja", kapten Tamm, üldavarii kohta, milline juhtus tähendatud laeval ning tema laadungil reisul Tallinnast Stokholmi.

Eesti Vabariigi dispashöörile käesolevas asjas esitatud dokumentidest selgub, et 30./31. jaanuaril 1920. a. tekkis Tallinna sadamas rekvireeritud Eesti aurikul „Kalevipoeg" esimeses ruumis tulikahju. Nimetatud laev pidi sõitma Stokholmi ja laadung oli juba tervelt laevale laaditud. Prahikirjad olid ka juba alla kirjutatud.

Tulikahjust said kannatada laev kui ka laadung mõlemad. Et ära hoida suurem kahju, valati kapteni korraldusel mitme pritsi abil tulle vett, millega tulele piir pandi ja suurem kahju ära hoiti. Laadung sai kustutamisel osalt märjaks ja selle läbi rikutud. Laeval löödi illuminaatorid ja dekiaken (skylight) sisse, et tulele lähedale pääseda.

A./l. „Kalevipoja" vigastused olid nii suured, et peale tulikahju tema kauemaks ajaks remonti pidi jääma. Sellepärast teatas Laevasõiduamet asjast huvitatud kaubamajale O. Stude'le ning kindlustusseltsi agendile Sporleder'ile kirjaga 16. veebr. 1920. a. nr. 302, et käesolev aurulaeva „Kalevipoja" reis Stokholmi tuleb lugeda l õ p e t a t u k s ja et Laevasõiduamet ennast lahti ütleb laadungi transporteerimisest.

Kahjude jaotamisel ei jõudnud Laevasõiduamet laadungi omanikkudega kokkuleppele ja pöördus sellepärast 28. juunil s. a. E. V. dispashööri poole palvega ette võtta kahjude jaotamine seaduse järgi.

Kuna käesolev a./l. „Kalevipoja" reis lõppes T a l l i n n a s, siis allub käesoleva asja otsustamine Eesti Vabariigi dispashöörile.

3. veebruaril 1920. a. avaldas a./l. „Kalevipoja" kapten Rudolf Tamm ühes kolme isikuga tema meeskonnast Tallinna notari J. Linnamäe juures meriprotesti nimetatud laeval 30./31. jaanuaril s. a. olnud tulikahju kohta. Nagu protestist nähtub, seisis laev 29. jaanuaril s. a. Tallinnas sadamas, sadamasilla külge kinnitatuna. Kell 8 hommikul hakati mõlema luugiga tsementi ja muud segakaupa laadima. Laadimise ajal pidas mõlemas ruumis üks laevamadrus korda. Kell 16 lõpetati laadimistöö, luugid pandi kinni ja tollivalitsus plombeeris nad ära. 30. jaanuaril kell 7.30 min. hommikul hakati laadima kahte luuki segakaupa; kell 11 lõpetati laadimine ruumi nr. II; ruum oli täis, luugid kinni shalgitud. Kell 12 laaditi taha deki peale tühjad petrooleumivaadid. Veepraamist võeti magedat vett veetankidesse.

Kell 15 lõpetati laadimine ruumi nr. I, ruum oli täis, luugid kinni shalgitud. Laaditi ette deki ja luugi peale tühjad petrooleumivaadid. Kell 17 tuli söepraam kõrvale, hakati punkrisse süsi võtma. Laadimise ajal oli mõlemas ruumis üks laevamadrus korda pidamas, öösel aga üks madrus dekil vahil. Kell 20.30 min. märkas vahilolev ohvitser J. Reimann kambüüsis (köögis) iseäralist kibedat suitsuhaisu; sedasama märkas ka vahilolev madrus J. Silberg. Teisi eluruume üle vaadates leiti ka need suitsu täis olevat; sellest selgus, et laevas tuli pidi lahti olema.

Kapten R. Tamm andis käsu voolikud ja pumbad valmis panna. Selle peale jooksis ohvitser J. Reimann Laevasõiduametisse tulekustutamisvahendeid paluma. Kui ta laevale tagasi jõudis, töötas laeva oma pump, varsti tuli ka autoprits kohale ja hakkas vett andma II klassi, kus tuld näha oli; peale selle tulid ka sadama puksiirid „Tutti" ja „Tõll" abiks. Kui II klassis tulele oli piir pandud, selgus, et ka laduruumis nr. I tuli oli. Tehti luugid lahti ja anti ka sinna vett.

31. jaanuaril 1920. a. kella 1 paiku oli tuli täitsa kustutatud. Selle järel hakati m./r. „Lennuk", m./r. „Vambola" ja s./l. „Lembitu" meeskonna abil ruumist laadungit välja võtma, et näha, kas sügavamal ruumis ka mitte tuld ei ole. Kella 4 ajal hommikul jäeti töö seisma, sest selgus, et ruumis enam tuld ei olnud. Väljaantud laadungi juurde elevaatori-sillal seati politsei vahti, laevas aga peale oma madruse kaks mereväelast s./l. „Lembitu" meeskonnast. Kell 10 hommikul tuli komisjon Laevasõiduameti ülema kapten Treilmann'iga laeva, et kindlaks teha, kust ja mil viisil tuli oli alanud.

Komisjon tuli ühisele otsusele, et tuli oli alguse saanud esimesest ruumist, kust tema edasi oli tunginud II klassi ruumidesse, mille tagajärjel II klass maha põles. Kõrvalolevad pootsmani ja meeskonna eluruumid rikkus tuli ja vesi osalt ära, samuti ka riided ja toiduained. Luugid asetati peale ja plombeeriti tollivalitsuse poolt. Peale lõunat laaditi laevast segakaubad elevaatori aitadesse ja viidi elevaatorisillalt ära. Mõned kaubad olid laevast väljalaadimise ajal palju viga saanud. Öösel oli üks madrus dekil vahil.

Kapten Tamm ühes nimetatud meeskonna esindajatega tõendab, et ülemalkirjeldatud õnnetus on sündinud neile täiesti teadmata põhjusel.

Peale selle on veel ette pandud notariaalärakiri a./l. „Kalevipoja" päevaraamatust 4. veebruaril s. a. järgmise sisuga: Tallinna sadamas: Laeva komando on ametis ruumide pesemisega. 30. jaanuaril tulikahju kustutamise puhul, et tulele lähedale pääseda ja vett anda, löödi illuminaatorid, II klassis skylight, paki all II klassi uksed, seinad ja pootsmani kajuti uks sisse. Selgus ka, et tulikahju ajal laadungit kaotsi on läinud.

31. jaanuaril 1920. a. ilmus Laevasõiduameti juhataja kapten O. Treilmanni kutsel komisjon a./l. „Kalevipojale" kindlaks tegema 30. jaanuaril 1920. a. kella 8½ ajal õhtul tekkinud tulikahju alguse põhjust.

Komisjon vaatas koha peal põlenud laeva pealmist ja alumist ruumi ning tuli ühehääleliselt otsusele, et tuli on alguse saanud alt ruumist, kust ta aurutoru augu kaudu üles teise klassi koridori pääsis ja sealt hoogu võttis.

Laevasõiduameti juhataja nõudmise peale astus kokku 4. veebr. s. a. komisjon a./l. „Kalevipojal" tule läbi tekkinud vigastuste ülevaatamiseks ja hindamiseks.

Nende vigastuste parandused hindas komisjon 157.803 margale, mille kohta vastavasse akti märkus tehti.

Kindlustusseltsi agendi hra Sporleder'i korraldusel hinnati 8. märtsil 1920. a. laev oma tolleaegses vigastatud seisukorras asjatundjate insener Eug. Versmanni ning kapten E. Attemanni poolt Riigikontrolli esindaja A. Treiali juuresolekul, kusjuures selgus, et:

Reisijate ja kaubaveo a./l. „Kalevipoeg", end. „Aleksei", end. „Nordkusten", on 1892. a. Gäfles terasest ehitatud, mõõdab 510 brutto rgt. ja 352 netto rgt., 160,3 j. pikk, 25,0 j. lai ja 10,7 j. sügav.

Pärast selle a./l. põhjalikku järelevaatust, milline omal ajal oli saanud vigastada kokkupõrke (kollisiooni) läbi ja selle järel tule läbi esimeses laevaosas, hindasid eksperdid tema vigastatud seisukorras Emk. 2.500.000 (kahe miljoni viiesaja tuhande Eesti marga) peale.

Kaubatoimetusäri Oskar Stude teatas, et a./l. „Kalevipojale" 30. jaan. s. a. oli laaditud tema kaudu järgmised kaubad:

K. M. 552 pakki puuvillast riiet, väärtus			993.977.15 Rkr.
2, 3, 10, 11, 12 6, 7,	7 kasti	Marseille'i seepi	80.000.— Emk.
C. A. W. 23/4 29/30	4 kasti	tekstiilkaupa	kokku 290.000.—Srm.
25/26	2 „	kindaid	
27/28 31/3	5 „	nahkkaupa	
J. L. & Co. 854/55	2 „	juuksekamme	
K. M. C. S. 3.483	1 kast	puuvillast riiet, väärtus	12.000.— Emk.
E. S. H. 1 kast reisijate kraamiga			40.000.— „
O. Ü. 1 kohver reisijate kraamiga			3.000.— „

Ettepandud konossemendid tõendavad sedasama. Kõik ülemaltähendatud kaubad olid kindlustatud Põhja-Saksa Kindlustusseltsis Hamburgis.

Põhja-Saksa Kindlustusseltsi asemiku hra E. Sporlederi teadaande järgi läks 30. jaanuaril 1920. a. siin ärasõiduks Stokholmi valmisoleval aurikul „Kalevipoeg" laadung põlema, kusjuures tuli ära kustutati alles siis, kui laadung ja laev raskesti olid kahju saanud, nii et aurik oli sunnitud sõidust loobuma ja terve laadung uuesti maha laaditi. Ametlikul kahju kindlakstegemisel selgus, et Põhja-Saksa Kindlustusseltsis Hamburgis kindlustatud kauba osast, mis koos seisis 552 pakist puuvillriidest, Narva Kreenholmi vabriku poolt laaditud — prahikirja väärtus prahikirja põhjal 993.997.15 Rootsi krooni — 259 pakki terved olid, kuna 293 (kakssada üheksakümmend kolm) veest ja tulest enamvähem vigastada said, mille kohta ametlik ülevaatus-protokoll olemas.

Kreenholmi vabrik ei soovinud vigastatud kaupa üle võtta vastava tasu eest, mida hra Sporleder pakkus. Pärast seda müüs tema, Sporleder, vigastatud 293 pakki riiet kohalistele kaubatarvitajatele vabamüügil ära, kusjuures kauba headus ja arv kindlaks tehti eesole-

vate spetsifikatsioonide ja pakkidel äratähendatud numbrite põhjal, — kus aga viimaseid lugeda ei võinud, igal tükil äratähendatud, pakinumbritega korrespondeerivate numbrite ja mõõdu põhjal. Peale terve kauba eraldamist vigastatud kaubast on Kreenholmi vabrik tervet kaupa tagasi saanud kokku 471.579.60 Rootsi krooni eest.

Viimasest summast tuleb maha arvutada järgmised puudujäägid pakkidest, mille juures vargus toime pandud: pakist 2883 = 2 tükki kalinguri 4/4 X = 163.75 meetrit = 150.65 Rootsi krooni, pakist 2603 — 3 sersh-kööprit = 207 meetrit = 289.13 Rootsi krooni. Kokku 439.73 Rootsi krooni.

Sellega on vabrik tagasi saanud kaupa 471.139.82 Rootsi krooni eest.

Vabrik nõudis väikese, mõne paki ja nende sisu juures ilmsikstulnud kahju eest, mida asjatundjad arvesse ei võtnud, tasu 2% suuruses kõigi 259 paki pealt, missugust tasu tema, Sporleder, esiteks 1% suuruses lubada tahtis, ja mis Hamburgi kindlustajate asemik, hra Temme, 2.500 krooniga õiendada ette pani, kuid ettepanek lükati vabriku poolt tagasi. Selle nõude on vabrik nüüd 1% peale alandanud, missugust tasuprotsenti tema, Sporleder, ja asjatundjad nüüd toetavad; seega on nüüd kindlustusseltsi asi kindlaks määrata tasu suurus.

Kreenholmi vabriku poolt mittevastuvõetud vigastatud pakid võttis tema, Sporleder, Põhja-Saksa Kindlustusseltsi nõudmisel üle; nende väärtus oleks tervetena eesoleva prahikirja ärakirja järgi 522.397.55 Rootsi krooni.

Kohaliku kaubatoimetusäri Oskar Stude palvel ja Põhja-Saksa Kindlustusseltsi avariikomissari hra E. Sporleder'i nõudmisel käisid kaubaasjatundjad ja -hindajad Fr. Gross ja Chr. Reinop Uues sadamas, elevaatori aidas, et seal üle vaadata K. M. mitu nr. 552 pakki puuvillriiet, mis omal ajal aurikult „Kalevipoeg" viimasel tekkinud tulikahju ajal olid välja laaditud ja elevaatori aidas alal hoiti.

Nad leidsid nendest pakkidest suure osa, eriti pallisid, külmetunult ja jäätunult eest, mille tõttu ülevaatus ja kahjuhindamine tunduvalt oli raskendatud. Peale selle oli suure osa pallide pealt raske numbrit lugeda, sest number oli vee läbi tulekustutamisel kas täiesti välja pestud või jälle oli ainult osa numbrist näha. See põhjus võis headuse spetsifitseerimisel täpsusele väikest mõju avaldada, mis aga kahju õiendamisel peaks olema tähtsuseta.

Iga üksiku paki läbivaatamise ja kauba saadud kahju protsentides kindlakstegemise järel tulid nad järgmisele otsusele, mille kohta spetsifikatsioonid juurde lisatud.

Vigastatud pakid parandati ülevaatuse ajal ära.

Nemad leidsid:

4/4 kalingur 28 — 199 pakist.

Täiesti kuivad ja terved	45 pakki
Märjad ja osalt külmetunud	147 „

Vigastusega läbistikku 18,01% palli pealt.

Põlenud:

Läbistikku vigastatud: tule läbi 47,14%, vee läbi 10%	7 „
Kokku	199 pakki

4/4 kalingur I = 80 pakki.

Kuivad ja terved	46 pakki
Märjad ja vigastatud läbistikku 16,59%%	34 „
Kokku	80 pakki

5/4 kalingur I = 35 pakist:

Kuivad	18 pakki
Märjad, vigastusega läbistikku 15,75% palli pealt	11 „
Põlenud, vigastusega läbistikku 36% tule läbi ja 10% vee läbi	6 „
Kokku	35 pakki

5/4 kalingur X = 45 pakist:

Kuivad	44 pakki
Põlenud, vigastustega läbistikku 40% tule läbi ja 10% vee läbi	1 „
Kokku	45 pakki

Ekstrakalingur 35 — 7 pakist:

Kuivad	5 pakki
Märjad, vigastusega läbistikku 12,50%	2 „
Kokku	7 pakki

Kööper B. 28 3/4 = 30 pakist:

Kuivad	11 pakki
Märjad, vigastatud läbistikku 16,40%	16 „
Põlenud, vigastatud läbistikku 35% tule läbi ja 10% vee läbi	3 „
Kokku	30 pakki

Sersh-kööper 15 = 105 pakist:

Kuivad ja terved	50 pakki
Märjad, vigastusega läbistikku 9,68%	48 „
Põlenud, vigastusega läbistikku 35,83% tule läbi ja 10% vee läbi	7 „
Kokku	105 pakki

19½ valget satääni = 17 pakist:

Kuivad ja terved	14 pakki
Märjad 8%	2 „
Põlenud, vigastusega 60% tule läbi ja 10% vee läbi	1 „
Kokku	17 pakki

19½ kollast satääni = 14 pakist:

Kuivad ja terved	7 pakki
Märjad, vigastusega läbistikku 14,29%	7 „
Kokku	14 pakki

Demikotoon I = 9 pakist:

Kõik kuivad ja terved	9 pakki

Demikotoon II = 6 pakist:

Kuivad	5 pakki
Märjad 10% vigastusega	1 „
Kokku	6 pakki

Demikotoon III = 5 pakist:

Kõik kuivad ja terved	5 pakki

Edasi leidsid eksperdid, et edaspidise kahju ärahoidmiseks oleks tarvilik märg ja põlenud kaup võimalikult ruttu müügile lasta, sest et pikema alalhoidmise läbi soojade ilmade tulekul kaup praeguses seisukorras kuumaks ning mädanema läheks ja selle läbi asjaosalistel uusi kahjusid tekiks.

Edasi on ettepandud materjalist näha, et 16. märtsil s. a. ilmus Tallinna linna rekvireerimiskomisjoni volinik Erich Raja elevaatori aita nr. 1 ja nr. 2, et rekvireerida Narva Kreenholmi vabriku päralt olevat riidekaupa, mis aurulaev „Kalevipojalt" tulikahju ajal sinna paigutatud ja peale seda kindlustusseltsi omandusse hra Sporleder'ile üle oli antud.

Samaks otstarbeks ilmusid veel kohale:

Kaubandus-tööstusministeeriumi esindajad Virma, Ööpik, Chr. Reinop.

Riigikontrolli esindaja kontrolör A. Treial.

Kindlustusseltsi esindaja Sporleder.

Rekvireeriti mitmesugust märga riidekaupa ja nimelt: 184 märga riidepalli, 24 märga riidekasti, kokku 208 kohta. Peale selle veel põlenud riidekaupa 3 kasti ja põlenud riidepalle 19, — kokku 22 kohta.

Ühes sellega rekvireeriti lahtisi riidetükke, kokku 2502 3/4 ars. ja lahtisi äralõigatud mitmesuguseid poolmärja riide otsasid, kast nr. 244 L-st., kokku 377 3/4 arssinat.

Rekvireeritud pesuriidekaup mahutati laiaröõpalise vagunitesse nr. nr. 3382, 4476, 4101, 552299 ja 3410 ning saadeti Tallinna Puuvillavabrikusse kuivatamisele.

Rekvireeritud riidekaup võeti Kaubandus-Tööstusministeriumi esindaja poolt üle ja hoiule.

Ülemaltähendatud kaupade rekvireerimise tõttu andis Hamburg'i kindlustusseltsi asemik Sporleder dispashöörile seletuskirja, milles teatas, et Hamburgi kindlustajatele Kaubandusministeeriumi poolt rekvireeritud vigastatud manufaktuurkauba pikaldase reguleerimise ja aja jooksul tekkinud Eesti marga kursi langemise läbi on tekkinud suur kursivahekahju, mille eest Hamburgi kindlustajad dispashööri otsusega tahavad saada tasu, sest et kahju on tekkinud tingimuste mittetäitmise puhul, mille mõjul ja kestes maksmine pidi sündima.

Kokkuleppe järgi esialgse ostja Muchin'iga pidi terve kauba ülevõtmine ja sularahas maksmine ette võetama märtsikuu jooksul 1920. a., ja nimelt igakord kohe peale ühe kaubaosa kättesaamist. — Kaubandusministeerium võttis kauba üle, rekvireerides kauba 6/7. märtsil s. a., ja maksis alles:

30. märtsil	4.000.000.—	Eesti marka
12. aprillil	2.000.000.—	„ „
ja 3. mail viimased	1.668.634.14	„ „

See viivitus Kreenholmi vabrikule edasimakstavate Eesti markade maksmisel, missugused maksud vabrik jälle kindlustajatega kinnitatud Rootsi valuutas päevakursi järgi ära pidi õiendama, on tule ja vee läbi tekkinud kahju tõstnud neljakordseks, mida kindlustajad dispashis arvesse paluvad võtta.

Kaupade väljaveoks oli väljaveolitsents Rootsi olemas, mille peale kindlustajad alles võimaldasid kindlustuse Rootsi valuutas; tulikahju järel aga keelas Kaubandusministeerium ilma põhjendamata kauba väljaveo ära, ehk küll konossemendid olemas olid; samuti ei võimaldanud valitsuse määrused kauba (mille jaoks väljaveolitsents olemas) müüki välisvaluuta eest, mille läbi kindlustajatele on tekkinud suur kahju, mida aga mitte poleks sündinud, kui valitsuse abinõud nii valjud poleks olnud.

Kaubatoimetusäri O. Stude ja hra E. Sporleder'i nõudmisel käis 20. veebruaril 1920. a. kaubaasjatundja ja -hindaja Fr. Gross tolliameti pealadus, et seal üle vaadata tulikahju ajal aurikult „Kalevipoeg" mahalaaditud:

G. A. V.	23/24, 29/30 = 4	kasti	tekstiilkaupa
„	25/26 = 2	„	kindaid
„	27/28, 31/33 = 5	„	nahkkaupa
J. L. & Co.	854/55 = 2	„	juukseehteid

ja saadud kahju kindlaks teha.

Ta leidis, et eelpool nimetatud kauba väärtus oli üles antud 290.000 Saksa marga suuruses; sellest summast tuleb maha arvutada umbes 30.000 Saksa marka vigastatud ja varastatud kauba eest, nii et ülejääk on 260.000 Saksa marka. Prahikirju ei olnud hindajal ees.

Lisaks ülevaatusaktile, mille kokku seadis asjatundja Fr. Gross, Oskar Stude äri ja härra E. Sporleder'i poolt aurikult „Kalevipoeg" mahalaaditud, vee ja tule läbi vigastatud manufaktuurkauba kahju kindlakstegemiseks, teatas Hamburgi kindlustusseltsi esindaja härra E. Sporleder 17. juunil 1920. a. G. A. V. 23/33 — 11 kasti kohta, mille sisu kindad, kaelarätikud ja kaelasidemed, ja J. L. & Co. 854/5 — 2 kasti kohta, sisu juukseehted, järgmist:

Härra Leino Molanderi poolt Berliinis 1. novembril 1919. a. tehtud spetsifikatsioonide järgi, mis Eesti Vabariigi diplomaatilise esinduse poolt Berliinis 14. novembril 1919. a. kinnitati, oli G. A. V. 23/33 — 11 kasti sisu 558 1/3 tosinat kindaid, 416 tosinat kaelarätikuid ja kunstsiidist kaelasidemeid, kuna asjatundja härra Fr. Gross leidis: 611½ tosinat kindaid, peale selle veel 4½ tosinat puuduvat, ja 400 tosinat kaelasidemeid ja kaelarätikuid, peale selle veel 1⅓ tosinat puuduvat, tähendab, tema leidis 37 tosinat kindaid rohkem ja 16 tosinat kaelarätikuid ja kaelasidemeid vähem. Helsingi tolliamet aga atesteerib sellevastu nende 11 kasti kohta, mis siit aurikul „Poseidon" edasi Helsingi saadeti, ametlikult, et tolliameti poolt toimepandud ülevaatusel oli seal leitud kindaid kastides nr. 25/28 ja 31/33 (kastis nr. 33 oli peale kinnaste ka veel 27 tosinat kaelarätikuid), teiste kastide — nr. 23/24, 29/30 ja 32 — sisust ja seisukorrast, millistes peale kaelarätikute ja kaelasidemete ka kindaid oli, ei räägi Helsingi protokoll mitte midagi.

Suur vargus on toime pandud J. L. & Co. 854/55 = 2 kasti juures, mille sisuks juukseehted, ja millest kast 855 ärakistud kaanega täiesti tühjalt sadamasilla ääres lamas.

Kõik nendes saadetistes tekkinud kahjud, mis asjatundja Fr. Gross'i poolt kindlaks tehtud, palus hra E. Sporleder dispashis arvesse võtta.

Laevasõiduameti juhataja palvel võttis kaubaasjatundja Fr. Gross ette põlema läinud auriku „Kalevipoeg" laadungist väljalaaditud kauba ülevaatuse ja selle väärtuse hindamise, mille kohta järgmist ette kandis:

K. M. 3483 = 1 kast puuvillast riiet, — terve, ülesantud väärtus Emk 12.000.

O. H. = 1 sumadan reisijate kraami, — terve, ülesantud väärtus Emk 3000.

N. S. H. = 1 kast reisijate kraami, — terve, ülesantud väärtus Emk 40.000.

2, 3, 10, 11, 12, 6, 7 — 7 kasti Marseille'i seepi, ülesantud väärtus Emk 80.000.

200 tühja petrooleumivaati — terved, hindan nende väärtuse 18.000, 10 tühja petrooleumivaati, — terved, hindan nende väärtuse Emk 900.

Laevasõiduameti juhataja palvel ette võttes aurikul „Kalevipoeg" põlema läinud laadungi osa, mis koos seisis 300 vaadist tsemendist, ülevaatuse ja hindamise, leidis kaubaasjatundja Fr. Gross täiesti tervetena 121 vaati, poolmärgadena 66 vaati, täiesti märgadena ja tükkides 113 vaati, ning hindas 121 vaati 60.500 Emk. peale, 66 vaati 13.200 Emk peale, 113 vaati tsementi tükkides väärtusetuks (kogukahju).

Laevasõiduamet avaldas dispashöörile protesti selle vastu, et 522 pakki puuvillast riiet, mis täitsa Eesti produktsioon, on hinnatud välisvaluutas, nimelt Rootsi kroonides, ja palus seda Eesti markadesse ümber hinnata, vahekorras 1 Rootsi kroon = 17 Eesti marka, seletades, et see kurss 30. jaanuaril 1920. a. maksev oli, s. t. sel päeval, kui õnnetus juhtus.

Selle vastu protesteeris Hamburgi kindlustusselts, kus suurem osa kaupadest oli kindlustatud, oma asemiku hra Ernst Sporlederi kaudu, ning laadungi omanikud, kes seletasid, et Rootsi kroonide ümberarvutamisel Eesti valuutasse tuleb kohaldada Tallinna Börsi kurssi sellest päevast, millal dispashöörile ametlik ettepanek tehti seaduse järgi kahju kindlaks teha ning ära jaotada. Sel päeval — 29. juunil 1920. a. — noteeriti Tallinna Börsil 100 Rootsi krooni järgmiselt: ostjad 4250, müüjad 4350.

Et avariiosalised selles küsimuses kokku leppida ei soovinud, siis pöördus dispashöör, peale asja arutamist E. V. Kaubandusministriga, Soome riigidispashööri Harald Hjelt'i poole palvega avaldada ülemalnimetatud küsimuse kohta oma arvamus. Soome riigidispashöör seletas selle peale, et tema arvamuse järgi on sõidu (reisu) lõpp see tähtaeg, mis laeva ning laadungi väärtuse kindlaksmääramisel arvesse tuleb võtta, mispärast välisvaluutas hinnatud laev või laadung

tuleb dispashi tegemisel ümber hinnata sisevaluutasse selle kursi järgi, mis oli maksev reisu lõpul. Sellel arvamusele olevat tema, Hjelt, tulnud üldiste seaduste põhimõtete tõlgitsemise kaudu ning Soome mereseaduse §§ 142 ja 144 (1873. a. väljaanne) põhjal. Ülemaltähendatud viisil olevat tema ka järjekindlalt dispashide arvutamisel talitanud.

Käesoleva küsimuse arutanud, leiab E. V. dispashöör, et Vab. Val. poolt 7. apr. 1920. a. vastuvõetud seaduse põhjal Eesti Vabariigi dispashööri ametisse seadmise kohta, mis on avaldatud Riigi Teatajas nr. 53/54 — 14. apr. 1920. a., peab Eesti dispashöör omas tegevuses käima Vene mereseaduse ning -kommete järgi (Vene Sead. kogu XI k. 2. jagu, Kaub.-sead.). Tähendatud seaduse § 463 põhjal tuleb laev ning laadung dispashi arvutamisel hinnata sõidu lõpul. Kui see hindamine on tehtud välisvaluutas, siis tuleb see hindamise ajal maksva kursi järgi ümber arvutada Eesti markadesse, sest on ju selge, et hindaja seda kurssi tarvitanud oleks, kui teda ülevaatusel oleks palutud laeva või laadungi väärtust Eesti valuutas kindlaks määrata. Dispashide arvutamisel on meil tegemist laeva ja laadungi väärtusega hindamise ajal (reisu lõpul), mitte aga mõnel hilisemal tähtajal.

Laadungi omanikkude palve ei või kursi küsimuse otsustamisel arvesse tulla ka sellepärast, et asjaosalised seda tähtaega oma heaksarvamise järgi spekuleerimise otstarbel valida võiksid. Dispashi arvutamisel ei ole meil tegemist nõudmise äramaksmisega, mispärast kõnesoleva küsimuse otsustamisel ei või kohaldada ka Balti eraseaduse norme võlgade maksmise kohta.

Neil põhjustel leiab E. V. dispashöör, et käesolevas asjas tuleb laadungi osad, mis on hinnatud Rootsi kroonides ning Saksa riigimarkades, kuid mida reisu lõpul teist korda ei hinnatud, dispashi arvutamisel arvesse võtta prahikirjas ülesantud väärtuse järgi, kusjuures see väärtus tuleb Eesti markadesse ümber arvutada ametliku pankade ostukursi järgi, mis oli maksev reisu lõpul, s. o. 31. jaanuaril 1920. a. Nimetatud kurss oli Eesti panga teate järgi 13. aug. s. a. nr. 11350 järgmine:

100 Rootsi krooni = 2250 Emk.
100 Saksa Rmk. = 235 Emk.

Ettepandud materjali läbi vaadanud, leiab E. V. dispashöör, et see materjal on dispashi arvutamiseks ikka veel puudulik. Näiteks puudub spetsiaalarve tulikahju ajal sisselöödud pootsmani kajuti ukse uuendamise kohta. Edasi on kaubatoimetusäri O. Stude poolt a./l. „Kalevipoeg“ laaditud muu seas 4 kasti tekstiilkaupa, 2 kasti kindaid, 5 kasti nahkkaupa ning 2 kasti juuksekammisid, kusjuures prahikirjas ainult selle saadetise koguhind 290.000 Saksa riigimarka on üles antud, kuna üksikuid kaste ei ole prahikirjas ega ka eksperdi poolt reisu lõpul hinnatud, mispärast dispashööril võimatu täpselt arvutada, kui palju selle saadetise kahjudest üldavariina arvesse tuleb võtta.

Tähele pannes, et tulikahju a./l. „Kalevipoeg“ juba 30./31. jaanuaril 1920. a. sündinud ning et Eesti marga kursi langemisel pooltele suuri kursivahekahjusid tekkida võib ja osalt ka juba tekkinud on ja et avariiosalised rutulist otsustamist käesolevas asjas nõuavad,

arvab dispashöör, et kõigi asjaosaliste huvides asi ettepandud materjali põhjal viivitamata tuleb ära otsustada.

Asudes üksikute avariiosaliste nõuete läbivaatamisele, leiab dispashöör, et laeva omanik palub üldavarii alla üles võtta muuseas ka II klassi reisjatekajuti vaheseinade, dekiakna, elektrikella ning elektrivalgustuse sisseseade ja 6 illuminaatori uuendamise kulud, kusjuures Laevasõiduamet aga seletab, et ülemaltähendatud kahjud on tekkinud sellest, et seinad, uksed jne. tulikahju ajal sisse löödi, tulele lähedale pääsemiseks. Meriprotestis ei ole nende kahjude kohta midagi öeldud. Hoopis vastupidi on selles aktis tõendatud, et „II klass maha põles". Ettepandud a./l. „Kalevipoeg" päevaraamat tõendab Laevasõiduameti seletusi. Eeloleva küsimuse läbi arutanud ja kõik asjasse puutuvad andmed läbi kaalunud ning a./l. „Kalevipoeg" kapteni R .Tamm'ega läbi rääkinud, tuleb dispashöör, peale kohaliku järelevaatuse toimepanemist, kindlale otsusele, et Laevasõiduameti seletused II klassi dekiakna, 6 illuminaatori ning pootsmanni kajuti ukse sisselöömise kohta tuleb pidada usaldusväärseiks, mispärast tähendatud kahjud tuleb üldavarii alla üles võtta. Muudes osades ei või aga laevaomaniku nõudeid rahuldada, sest teistel ülesantud kahjudel puuduvad asjaolude tõttu üldavarii tundemärgid.

Asudes selle järel Hamburgi kindlustusseltsi protesti arutamisele, leiab dispashöör, et dispashi arvutamisel võib arvesse võtta ainult ekspertide läbi kindlaksmääratud kahjusid. Kindlustusselts on oma seletuskirja järgi peale ekspertide läbi selgekstehtud kahju veel selle läbi kannatada saanud, et: 1) Kaubandusministeerium kauba rekvireeris ja õigel ajal raha ära ei maksnud; 2) Valitsuse määrused ei võimaldanud kaupa müüa välisvaluuta eest, selle peale vaatamata et mainitud kauba kohta väljaveolitsents olemas oli; 3) Eesti marga kursi langemise läbi tekkis suur kursivahekahju. Tähendatud valitsuse teguviisi ning määruste ja eesti marga kursi langemise tõttu olla kindlustusseltsi kahju, mis tule ja vee läbi tekkis, neljakordseks tõusnud. Neid kahjusid palus kindlustusselts dispashi arvutamisel arvesse võtta ning ära tasuda.

Dispashöör leiab, et ülemaltähendatud kindlustusseeltsi nõudeid ei või rahuldada, sest mainitud kahjudel puuduvad täiesti üldavarii tundemärgid. Kui selts kaupade rekvireerimise tõttu kahju sai, siis oli temal võimalik kohtu teel administratiivkohtukorras kaevata Kaubandusministri otsuse peale; kui ministeerium raha õigel ajal ära ei maksnud, siis oli seltsil jällegi võimalik esitada vastav tsiviilnõudmine Eesti riigi vastu või administratiivkohtukorras kaevata ministeeriumi määruste peale. Niisamuti ei või dispashöör võtta arvesse kahju, mis seltsil on tekkinud Eesti valuuta langemise tõttu.

Nende sündmuste alusel seatakse kokku järgmine üldavarii dispash.

I. Kontributsioonikapitali arvutus.

Laadung sisaldab manifesti põhjal segakaupa mitme kaubasaaja nimele ja nende kaupade väärtus on, arvesse võttes eraavariid, allpool järgneva spetsifikatsiooni põhjal (IV) . .	Emk. 22.926.972.57	
Laev hinnati Tallinnas vigastatult . . . . . Emk. 2.500.000.— Selle juurde tuleb üldavariitasu alljärgneva spetsifikatsiooni põhjal (II) . . . . . Emk. 23.508.30	„	2.523.508.30
Märkus: Silmas pidades, et reis lõppes väljasõidukohas, ei ole maksukandvat prahihuvi mitte olemas.		
Kontributsioonikapitali kogusumma	Emk.	25.450.480.87

II. Avarii arvutus.

Tõendavad dokum.	Kokku	Kulude spetsifikatsioon		Üldavarii	Laadungi eraavarii	Laeva eraavarii
1.	191.738,53	Tallinna sadamatehaste arve järgi olid parandus-kulud a./l. „Kalevipojal" järgmised:				
		1. II klassi reisijate kajutil kaks punnitud põik-vaheseina, 1½" paks, 7' kõrge, 39' pikk, 2 tahvlit pikuti seina, 1½" paks, 7' kõrge, 49' pikk, ja kaks välimise külje punnitud voodrit, 1" paks, 8' kõrge ja 52' pikk, uuendatud. Emk.	125.415.—			
		Sellest langeb ohverdatud osade peale dispashööri arvutuse järgi 12.541.50 Emk., pärast ⅓ mahaarvutust vana ja uue väärtuse vahe arvel aga Emk. 8.361.— Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		8.361.—		
		Laeva arvele				117.054.—
		2. Dekiaken (skylight), 2'4" lai, 3'9" pikk, uuendatud . . . Emk.	15.000.48			
		Peale ⅓ mahaarvutust vana ja uue väärtuse vahe arvel jääb Emk. 10.000.32				

Tõendavad dokumend.	Kokku	Kulude spetsifikatsioon		Üldavarii	Laadungi eraavarii	Laeva eraavarii
		Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		10.000.32		
		Laeva arvele				5.000.16
		3. Nimetatud parandused endist värvi värvitud. Emk.	35.388.45			
		Sellest langeb ohverdatud osade ja dekiakna peale dispashööri arvutuse järgi Emk. 7.077.69, pärast 1/3 mahaarvatust vana ja uue väärtuse vahe arvel aga 4.718.46 Emk.				
		Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		4.718.46		
		Laeva arvele				30.669.99
		4. II klassi elektrivalguse ja elektrikella sisses. uuendatud . . . Emk.	15.291.82			15.291.82
		5. 6 illuminaat. klaasi uuendatud . . . Emk.	642.78			
		Peale 1/3 mahaarvutust vana ja uue väärtuse vahe arvel jääb 428.58 Emk.				
		Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		428.58		
		Laeva arvele				214.26
		K o k k u. Emk.	191.738.53	23.508.30		168.230.23
	2.217.207,37	O s k a r S t u d e, T a l l i n n a s.				
2, 3		K. M. mitu nr. 293 pakki = 477.427.09 meetrit puuvillast riiet enamvähem tule ja vee läbi vigastatud. Hinnakaotus ekspertiisi põhjal, alljärgneva spitsifikatsiooni järgi (III), Eesti markadesse ümber arvutatud kursiga 1 kroon = 22,50 Emk.				
4		1. Kahju tule läbi Rootsi kr. 18.169.48=Emk.	408.813.30			
5		2. Kahju vee läbi Rootsi kr. 80.373.07=Emk.	1.808.394.07			
6		K o k k u Rootsi kr. 98.542.55=Emk.	2.217.207.37			
		Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		1.808.394.07		
		ja laadungi arvele . .			408.813.30	
7, 8	70.500.—	S e e s a m a. G.A.W. 23/4, 29/30—4 kasti tekstiilkaupa				

Tõendavad dokum.	Kokku	Kulude spetsifikatsioon		Üldavarii	Laadungi eraavarii	Laeva eraavarii
		25/26 2 kasti kindaid. 27/28, 31/3, 5 kasti nahkkaupa.				
		J. L. & Co 854/55 2 kasti juukseehteid, enamvähem tule ja vee läbi vigastatud ja varguse all kannatanud. Terve saadetise hinnakaotus ekspertiisi põhjal 30.000.— Saksa marka. Üksikute kastide hinda ei saa prahikirjade ja arvete läbi kindlaks teha, ka ei ole asjatundja kasti üksikult hinnanud. Arvan sellepärast ekspertiisi põhjal:				
		1. Kahju tule ja varguse läbi Saksa mk. 6.000.— = Emk.	14.100.—			
		2. Kahju vee läbi Saksa mk. 24.000.— = Emk.	56.400.—			
		Kurss: 100 Saksa mk. = 235 Emk.				
		Võtan sellepärast üldavariina arvesse . . .		56.400.—		
		ja laadungi arvele . .			14.100.—	
		Kokku Saksa mk. 30.000.— = Emk.	70.500.—			
9	76.300.—	Eesti Vabariigi Kaub.-tööstusministeerium.				
		300 vaati tsementi vee läbi vigastatud. Hinnakaotus ekspertiisi põhjal 66 vaadi juures Emk. . . .	19.800.—			
		113 vaati tsementi tükkides —, kogukahju Emk.	56.500.—	76.300.—		
10	20.423.44	Eesti Vabariigi Laevasõiduamet.				
		a/l. „Kalevipoja" avarii asjus:				
		a) tühjendamiskulud Emk.	2.975.—			
		b) tule kustutamine:				
		14. veebr. 1920. a. „Vambola" ja „Lembit'u" meeskonnale kustutamise eest Emk. 4.812.50				
		17. veebr. s. a. dito „ 87.50	4.900.—			
11		11. märtsil s. a. Tallinna sadama kaptenile, minule ettenäidatud arve nr. 705 järgi (kustutamise eest)				
12		Emk.	2.144.19			

Tõendavad dokum.	Kokku	Kulude spetsifikatsioon		Üldvarii	Laadungi eraavarii	Laeva eraavarii
		12. märtsil s. a. sellelesamale, minule ettepandud arve nr. 763 põhjal (kustutamistööde eest) Emk.	2.073.25			
		c) Laadungi valvamise eest . . . . Emk.				
		19. veebr. Pruuvli'le	1.000.—			
		19. veebr. Kristjuhan'ile . . .	800.—			
		4. märts. Pruuvli'le	500.—			
		5. märts. Kristjuhan'ile . . .	560.—			
		17. märts. Pruuvli'le	600.—			
		7. mail Frankenberg'ile . . .	455.—	3.915.—		
		d) Kahjuhindamine.				
		16. märtsil 1920. a. notar Linnamägi . . . Emk.		106.—		
		16. aprillil s. a. H. Hilchert'ile ekspertiisi eest Emk.		810.—		
		17. mail hra Reinop'ile tulikahju läbi kannatada saanud riide hindamise eest . . . . . Emk.		2.500.—		
		26. juun. ekspert Gross'ile kahju hindamise eest Emk.		1.000.—	20.423.44	
13		Oskar Stude, Tallinnas.				
14	3.116.25	Kulud, a/l. „Kalevipojale" laaditud: G. A. W. 23/4, 25/26, 27/28, 31/3, J. L. & Co 854/55 13 kasti pudukauba kohta, missugused tekkisid tulikahju tõttu.				
15		Ekspert Fr. Gross'i kulud	Emk. 300.—			
		Tasu töö eest ekspertiisi juures	600.—			
		Tasu kordaseadmise peale ekspert.	45.—			
		Komisjon O. Stude'le .	300.—			
		Postikulud, tempelmaksud, paber	50.—			
		Lao kindlustamise kulud 300.000.— Saksa riigimarga pealt 2 kuu eest generaalpoliisi põhjal 775.— Saksa riigimarka	1.821.25			
		Võtan üldavariina arvesse ning laadungi arvele . .		1.295.—	1.821.35	
		Kokku: Emk.	3.116.25			
		Seesama.	Emk.			
16	10.310.—	Kulud vigastada saanud 415 palli ning 137 kasti puuvillriide kohta, mis a/l. „Kalevipojale" laaditud.				
17		Ekspert Fr. Gross'i kulud kviitungi järgi .	4.000.—			

Tõendavad dokum.	Kokku	Kulude spetsifikatsioon		Üldvarii	Laadungi eraavarii	Laeva eraavarii
		Tasu töö eest vastuvõtmisel aidas	1.200.—			
		Tasu töö eest ekspertiisi juures	3.200.—			
		Parandused:				
		12 tööpäeva naistele à 30 mk.	360.—			
		8 naela niiti à 25 mk. .	280.—			
		7 „ naelu à 25 mk.	175.—			
		Vooriraha aida juurde .	560.—			
		Komisjoniraha f-ma Stude teenijatele	500.—			
		Postikulud, tempelmaksud ja paber	35.—			
		Kokku: Emk.	10.310.—			
		Sellest summast võtan üldvariina arvesse ekspert Gross'i kulud, tasu töö eest ekspertiisi juures, komisjoniraha firma Stude teenijatele ning postikulud, tempelmaksud ja paberi	7.735.—	7.735.—		
		Ülejäänud summa panen aga laadungi arvele . .	2.575.—		2.575.—	
		Kokku: Emk.	10.310.—			
18, 19	50.000.—	Dispashimaks (vaata Peterburi börsi põhikirja § 194), ümberkirjutamise kulud, kirjavahetus selles asjas, sõidu eest Soome, vaevatasu Soome dispashöör. Harald Hjelt'ile tema arvamuse avaldamise eest rahakursi küsimuse kohta käesolevas asjas, postikulud, tempelmaksud, telegrammid ja muud kulud Emk.		50.000.—		
		Üldvarii kogusumma Emk.		2.044.055.81		
		Laadungi eraavarii summa . . . . . Emk.			427.309.55	
		Laeva ja laevaomaniku eraavarii . . . . . Emk.				168.230.23

Ülemaltähendatud Emk. 2.044.055.81 jaotatakse kontributsioonikapitali kogusummale, s. t. Emk. 25.450.480.87, mis välja teeb 8,03150168%.

Sellepärast jätan:

1) Laadungi suhtes	Emk. 22.926.972.57	eest	Emk.	1.841.380.20
2) Laeva suhtes	„ 2.523.508.30	eest	„	202.675.61
Kokku:	Emk. 25.450.480.87	—	Emk.	2.044.055.81

III. Lähem jaotus.

Üld- ning eraavarii kohta – vigastatud K. M. mitme nr. 393 paki puuvillriide suhtes.

Kogusumma Rootsi kr.	L A A D U N G					Laadungi väärtus Rootsi kr.	Üldavarii Rootsi kr.	Laadungi eraavarii Rootsi kr.
39.201,45	4/4 Kalingur X	147 pakki	236.592,30	Meetrit puuvillriiet	à 92 ööri	217.664,92		
					Kahju vee läbi 18,01 prots.	—	39.201,45	
5.694,68	„	7 „	10.832,80	„ „	à 92 ööri	9.966,18		
					Kahju tule läbi 47,14 prots.	—		4.698,06
					„ vee „ 10 prots.	—	996,62	
12.609,99	4/4 Kalingur I	34 „	82.619,12	„ „	à 92 ööri	76.009,59		
					Kahju vee läbi 16,59 prots.	—	12.609,99	
6.155,76	5/4 Kalingur I	11 „	35.531.06	„ „	à 110 ööri	39.084,17		
					Kahju vee läbi 15,75 prots.	—	6.155,76	
8.119,63	„	6 „	16.046,68	„ „	à 110 ööri	17.651,35		
					Kahju tule läbi 36 prots.	—		6.354,49
					„ vee „ 10 prots.	—	1.765,14	
650,10	5/4 Kalingur X	1 „	1.181,99	„ „	à 110 ööri	1.300,19		
					Kahju tule läbi 40 prots.	—		520,08
					„ vee „ 40 prots.	—	130,02	
342,99	Ekstra-kalingur X	2 „	2.386,03	„ „	à 115 ööri	2.743,93		
					Kahju vee läbi 12,5 prots.	—	342,99	
5.769,69	Kööper B	16 „	19.016,76	„ „	à 185 ööri	35.181,01		
					Kahju vee läbi 16,4 prots.	—	5.769,69	
2.990,66	„	3 „	3.592,38	„ „	à 185 ööri	6.645,90		
					Kahju tule läbi 35 prots.	—		2.526,07
					„ vee „ 10 prots.	—	664,59	
5.790,80	Sersh-kööper	48 „	42.883,35	„ „	à 139½ ööri	59.882,27		
					Kahju vee läbi 9,68 prots.	—	5.790,80	
3.503,44	„	7 „	5.479,88	„ „	à 139½ ööri	7.645,43		
					Kahju tule läbi 35,83 prots.	—		2.739 —
					„ vee „ 10 prots.	—	764,44	
396,14	Satään, valge	2 „	2.143,60	„ „	à 231 ööri	4.951,72		
					Kahju vee läbi 8 prots.	—	396,14	
1.787,08	„	1 „	1.105,18	„ „	à 231 ööri	2.552,97		
					Kahju tule läbi 60 prots.	—		1.531,78
					„ vee „ 10 prots.	—	255,30	
5.267,41	Satään, kollane	7 „	15.958,14	„ „	à 231 ööri	36.863,30		
					Kahju vee läbi 14,29 prots.	—	3.267,77	
262,37	Demikotoon II	1 „	2.057,82	„ „	à 127½ ööri	2.623,71		
					Kahju vee läbi 10 prots.	—	262,37	
98.542,55		293 pakki	477.427,09	Vigast. saanud 293 paki puuv. riide väärtus Rkr.		522 397,55		
					Üldavariina arvesse võetud Rootsi krooni		80.373,07	
					Laadungi eraavarii Rootsi krooni			18.169,48

IV. Lähem jaotus.

Laadungi kontributsiooni-osamaksude kohta.

Man. nr.	Kauba vastuvõtjad	Litrid ja numbrid	K a u b a d	Kontributsiooni-kapital	Kontributsiooni-osamaks 8,031.501.68 %	Üldavariina arvesse võetud faktiline kahju	S a l d o	
							on saada	tuleb juurde maksta
6	O. Stude Tallinn	K. M. mitmesugused numbrid	552 pakki puuvillriiet	21.955.672,57	1.763.370,24	1.816.129,07	52.758,83	—
11	„	2, 3, 10, 11, 12, 6, 7	7 kasti Marseilles'i seepi	80.000,—	6.425,20	—	—	6,425,20
7	„	G. A. V. 23/24, 29/30, 25/26, 27/28, 31/33	4 kasti tekstiilkaupa 2 „ kindaid 5 „ nahkkaupa 2 „ juukseehteid	667.400,—	53.602,24	57.695,—	4.092,76	—
8	„	K. M. C. S. 3483	1 kast puuvillriiet	12.000,—	963,78	—	—	963,78
10	„	E. S. H.	1 kast reisijate asju	40.000,—	3.212,60	—	—	3.212,60
9	„	O. H.	1 kohv. reisijate asju	3.000,—	240,94	—	—	240,94
2	Aisenstadt Tallinn	—	200 tühja petrool.-vaati	18.000, -	1.445,67	—	—	1.445,67
3	Laevasõiduamet	—	10 tühja petrool.-vaati	900,—	72,18	—	—	72,28
1	E.V. Kaubandus-Tööstusministeerium	—	300 vaati tsementi	150.000,—	12.047,25	76.300,—	64.252,76	—
				22.926.972,57	1.841.380,20	1.950.124,07	121.104,34	12.360,47

V. Laevaomanik.

Peaks maksma.				
Kontributsiooni-osamaksu (II)			Emk.	202.675.61
Temale makstakse välja:				
Tasu saadud kahju eest inventari kohta (II) . . .	Emk.	23.508.30		
Üldavariina arvesse võetud kulud Tallinnas (II) . .	„	20.342.44	„	43.931.74
Maksab lõpparvel veel juurde			Emk.	158.743.87

VI. K. M. mitmesugused numbrid, 552 kasti puuvillriide vastuvõtjad.

Neile makstakse välja:		
Tasu üldavariina arvesse võetud kulude eest Tallinnas ning vee läbi tekkinud kahju eest (II)	Emk.	1.816.129.09
Maha arvutatud:		
Kontributsiooni-osamaks (III ja IV)	„	1.763.370.24
Neile makstakse lõpparvel juurde	Emk.	52.758.85

VII. G. A. V. 23/24, 25/26/, 27/28, 29/30, 31/33, J. L. & Co. 854/55, 4 kasti tekstiilkaupa, 2 kasti kindaid, 5 kasti nahkkaupa ja 2 kasti juukseehteid — nende kaupade vastuvõtjad.

Neile makstakse välja:		
Tasu üldavariina arvesse võetud kulude eest Tallinnas ning vee läbi tekkinud kahju eest (II)	Emk.	57.695.—
Maha arvutatud:		
Kontributsiooni-osamaks (IV)	„	53.602.24
Neile makstakse lõpparvel juurde	Emk.	4.092.76

VIII. 300 vaadi tsemendi vastuvõtjad.

Neile makstakse välja:		
Tasu vee läbi tekkinud kahju eest (II) . . .	Emk.	76.300.—
Maha arvutatud:		
Kontributsiooni-osamaks (IV)	„	12.047.25
Neile makstakse lõpparvel juurde	Emk.	64.252.75

IX. Lõpparve.

Kauba vastuvõtjaile makstakse juurde (IV, VI, VII, VIII)	Emk.	121.104.34
Dispashimaks, ümberkirjutamise kulud, tempelmaks jne. (II)	„	50.000.—
	Emk.	171.104.34
Kauba vastuvõtjad maksavad juurde (II)	Emk.	12.360.48
Laevaomanik maksab juurde (V)	„	158.743.87
	Emk.	171.104.35

Tallinnas, 15 sept. 1920. Eesti Vabariigi dispashöör I. TANNEBAUM.

F

Eesti-inglise-saksa

Saksa-inglise-eesti

Inglise-eesti-saksa

Avariisõnastik

Avarii ja dispashi seaduse juurde.

I.

Eesti-inglise-saksa avariisõnastik.

A

aastaprotsent — rate of interest p. a. — Jahreszinsfuss, m,
abiandmine, abistamine — assistance, salvage — Hilfeleistung, f.
abimasin — donkey engine — Donkeymaschine, f.
abinõu — measure, means — Massregel, f., Mittel, n.
administratiivkohus — administrative court (of justice) — Verwaltungsgericht, n.
advokaat — advocate, counsel, barrister — Advokat, Rechtsanwalt, m.
aegumine — prescription — Verjährung, f.
agent — agent — Agent, m., Geschäftsträger, m.
ahtris — aft — achtern, achteraus.
ahtrist ülemurdev laine — pooping sea — das Schiff von hinten treffende Sturzwelle, f.
ajajärk — period — Periode, f.
ajasignaal — time-signal — Zeitsignal, n.
ajatimaksmine — payment by instalments — Ratenzahlung, f.
ajujää — floating ice, drift-ice — Treibeis, n.
ajutine — temporary, provisional — zeitweilig, vorläufig, provisorisch.
aktsia — share, stock — Aktie, f.
aktsiaselts — joint-stock company — Aktiengesellschaft, f.
aktsiis — excise — Akzise, f.
aktsionär — share- (or stock-) holder — Aktionär, m.
alakindlustus — short insurance — Unterversicherung, f.
alammäär — minimum — Minimum, n.
algakt, algkiri — original act — Originalakte, f.
alglaadung — original cargo — ursprüngliche Ladung, f.
alglikkus — authenticity — Authentizität, f., Echtheit, f.
algreis — original voyage — ursprüngliche Reise, f.
alltuulekallutus — lee-tide — Strom von Luv her (nach Lee hin setzend), m.
alltuule-külg, -pool — lee — Leeseite, f.
alltuulepoole, alltuulepoolne — leeward — leewärts, nach Lee zu.
alltuule-rannik — leecoast — Leeküste, f.
allvee — submerged, submarine — — getaucht, unter Wasser, unterseeisch.
allveekaabel — submarine cable — Seekabel, n.
altkäemaks — bribe — Bestechung, f.
alus — basis — Basis, Grundlage, f.
amet — office — Amt, n.
ametiasutis — board — Behörde, f.
ametlik — official — amtlich, offiziell.
ametlik loots — branch-pilot, licensed pilot — seeamtlich befähigter Lotse, m.
ametnik — functionary, official, officer — Beamter, m.
amortiseerima — to amortize — amortisieren.
andmed — data — das Gegebene, die Angaben, gegebene Tatsachen, pl.

andruvesi — wake — Kielwasser, n., Schiffsspur, f.
ankrukett — chain-cable — Ankerkette, f.
ankrulaba — anchor-fluke — Ankerhand, f., Ankerschaufel, f.
ankruplats — moorage, anchorage — Ankerplatz, m.
ankrupoi — anchor-buoy — Ankerboje, f.
ankrupõhi — anchor-ground — — Ankergrund, m.
ankruraha — anchorage-duty — Ankergeld, n.
ankrustokk — anchor-stock — Ankerstock, m.
ankrutuli — anchor-light — Ankerlicht, n.
ankur — anchor — Anker, m.
ankurdumine — casting anchor — Ankern, n.
aparaat — apparatus — Apparat, m.
apellatsioonikohus — court of appeal, appellate-court — Appellationshof, m.
apelleerima — to appeal — appellieren, Berufung einlegen.
arbitraaž — arbitration — Arbitrage, f.
arest — arrest — Arrest, m., Haft, f., Beschlagnahme, f.
aresti alla panema — to lay arrest on — mit Beschlag belegen.
arestima, arreteerima — to arrest — arretieren, verhaften.
arvamus — opinion — Meinung, f., Gutachten, n.
arve — account — Konto, n., Rechnung, f.
arvutama — to cipher, to calculate, to reckon — rechnen, berechnen.
arvutlema — to calculate, to reckon — berechnen, kalkulieren.
asend — position, situation — Lage, f., Stellung, f.
asendama — to replace by, to substitute — ersetzen, substituieren.
asendi peilungi joon — position-line — Positionslinie, f.
asekulud — substituted expenses — stellvertretende Kosten, pl.
asetäitja — substitute — Stellvertreter, m., Substitut, m.
asjaajamine — management (of a business) — Geschäftsführung, f., Verwaltung, f.
asjaolu — circumstance — Umstand, m.
asjaosaline — interested party, person concerned — Beteiligter, m., Interessent, m.
asjatundja — expert — Sachverständiger, m.
astmik — scale — Skala, f.
asukoht — domicile, abode, seat — Wohnsitz, m., Ort, m., Sitz, m., Lage, f.
asutis — institution, institute, establishment, board — Anstalt, f., Institut, n., Behörde, f.
aurik — steamer — Dampfer, m.
auru all — under steam — unter Dampf, m.
aurujõul liikumine — steam propulsion — Fortbewegung mittels Dampfkraft, f.
aurukraan — steam-crane — Dampfkran, m.
auruküte — steam-heating — Dampfheizung, f.
auru peale panema — to get up steam — Dampf anlassen, Dampf (auf)machen.
aururoolmasin, aururoolseadis — steam-steering-gear — Dampfsteuerapparat, m.
aurutoru — steam-pipe — Dampfrohr, n.
aurutõstekraan — steam-crane — Dampfkran, m.
auruvints — steam-winch — Dampfwinde, f.
auru välja laskma — to let off steam, to blow off steam — Dampf ablassen.
avarii — average — Havarie, f.
avaus — opening, aperture — Öffnung, f.
aviis — advice — Avis, m.

B

bagger — dredger — Baggermaschine, f.
ballasti-bassein — ballasting basin — Ballastbecken, n.
baromeeter — barometer — Barometer, n.
besaanmast — mizenmast — Kreuzmast, Besanmast, m.
besaanpuri — spanker — Besan, m.
bilanss — balance — Bilanz, f.
blinktuli — flash light — Blinkfeuer, n.
blokaadimurdja — blockade-runner — Blockadebrecher, m.
blokeerima, blokkima — to blockade — blockieren.
bodmerii — bottomry — Verbodmung, f., Bodmerei, f.
bodmeriikiri, bodmeriileping — bottomry-letter, bottomry-bond — Bodmereikontrakt, m., Bodmereivertrag, m.
bodmeriivõlg — bottomry-loan — Bodmereischuld, f.
bodmerist — lender (or advancer) on bottomry — Bodmereigeber, m.
bramsteng — topgallantmast — Bramstenge, f.
bruttokaal — gross weight — Bruttogewicht, n.
bruttotonnaaž — gross tonnage — Bruttotonnengehalt, m.
börs — Change, Exchange — Börse, f.
börsihind — market-price (or -rate), current price — Börsenpreis, m., Marktpreis, m.
börsikogu — exchange — Börsenversammlung, f.
börsikomitee — exchange-committee — Börsen-Komitee, n.
börsikurss — (current) rate of exchange — Börsenkurs, m.
börsimaakler — broker — Börsenmakler, m.
börsitehing — (stock-) exchange-transaction (or -business) — Börsengeschäft, n.
büroo — office, bureau — Bureau, n.

D

deponent — depositor — Deponent, m.
deposiitfond — deposit fund — Einschussfond, m.
desinfitseerimiskulud — disinfecting expenses — Desinfektionskosten, pl.
deviatsioon — deviation — Abweichung, Deviation, f.
deviatsioonipaak — deviation-beacon — Deviationsbake, f.
deviatsioonipoi — deviation-buoy — Deviationsboje, f.
deviatsioonivaatlus — sight for deviation — Deviationsbeobachtung, f.
dispašimaksud — fees for average-adjustments — Dispachegebühren, pl.
dispašš — average-statement, average-adjustment — Dispache, f.
dispašöör — average-adjuster — Dispacheur, m.
distants — distance — Entfernung, Distanz, f.
distantsiveoraha — ratable freight — Distanzfracht, f.
distsiplinaarvastutus — disciplinary responsibility — disziplinare Verantwortung, f.
dokiastmed — dock-banks — Dockbänke, Dockstufen, pl.
dokiloots — dock-pilot — Hafenlotse, m.
dokivärav — dock-gate — Docktor, n., Schleusentor eines Docks, n.
dokk — dock — Dock, n.
dokkimiskulud — dock-dues — Dockkosten, pl.

E

edasi kaebama — to appeal — appellieren, Berufung einlegen.
edasikindlustamine, edasikindlustus — reinsurance — Rückversicherung, f.
edasitoimetamine — forwarding — Weiterbefördern, n.

edel — south-west — Südwest, m.
edelatuul — southwester — Südwestwind, m.
eeldus — presumption — Voraussetzung, Präsumtion, f.
eelleping — preliminary treaty or contract — Vorvertrag, m.
eelsadam — outport — Vorhafen, m.
eeluurimine — preliminary examination (inquiry, or trial), pre-examination — Voruntersuchung, f.
eeskiri — rule — Vorschrift, f., Regel, f.
eesmast — foremast — Fockmast, m.
eesmärk — purpose — Zweck, m., Ziel, n.
eesõigus — privilege — Vorrecht, n.
eitav tingimus — negative condition — negative Bedingung, f.
ekspert — expert — Sachverständiger, m.
eksportbassein — export-dock — Ausfuhrdock, Hafenausfuhrbassin, n.
elektrijaam — electric supply station — (elektrisches) Kraftwerk, n., Kraftzentrale, f.
elektrimasin — electrical machine — elektrische Maschine, f.
elevaator — elevator — Aufzug, m., Elevator, m.
elukoht — domicile, dwelling-place — Domizil, n., Wohnort, m.
enamkulutus — additional (or extra) charges — Mehrkosten, pl.
enne keskpäeva, enne lõunat — a. m. (ante meridiem) — vormittags.
era — private — privat.
eraavarii — particular average — besondere Havarie, f.
erakorraline — extraordinary — ausserordentlich, aussergewöhnlich.
erand — exception — Ausnahme, f.
eri — special, specific — besonder, speziell, spezifisch.
erikaal — specific weight — spezifisches Gewicht, n.
erivolikiri — special power (of attorney) — Spezialvollmacht, f.
ese — object — Gegenstand, m.
esialgne — provisional — vorläufig, provisorisch.
esindaja — agent — Vertreter, m.
ette maksma — to advance, to pay in advance — vorschiessen, vorausbezahlen.
ettevõte — enterprise, undertaking, adventure — Unternehmen, n.

F

faarvater — fairway, channel — Fahrwasser, n.
faarvater üle madaliku — swashway — enger Kanal (in einer Sandbank), m., Flutweg, m.
faarvatripoi — fairway-buoy, leading buoy — Fahrwasserboje, f.
faktuura — invoice — Faktura, f.
fond — funds — Fonds, pl., Kapital, n.
fondibörs — stock-exchange or -market — Fondsbörse, f.

G

garantii — guaranty — Garantie, f.
generaalvolikiri, generaalvolitus — full power (of attorney) — Generalvollmacht, f.
grootmast — mainmast — Grossmast, m.

H

halb ankruplats — foul berth — schlechter, unsicherer Ankerplatz, m.
hea krunt, hea põhi (ankurdumiseks) — good anchorage — guter Ankergrund, m.
heiskama (lippu) — to hoist (a flag) — (eine Fahne) hissen.
helgiheitja — projector, searchlight — Scheinwerfer, m.
helksignaal — optic signal — optisches Signal, n.

helling — slip, slipway — Helling, f., Stapel, m.
hiivama (ankrut) — to weigh (the anchor) — (den Anker) lichten.
hindamine, hinne — valuation, appreciation, appraisement — Schätzung, Taxation, Wertbestimmung, f.
hoiatuslipp — roller-flag — Warnungsflagge, f.
hoiatusmärk (mitte küllalt tuntud madaliku juures) — vigia, danger-notice — Warnungszeichen, n., (auf der Seekarte).
hoiatussignaal — cautionary signal, warning signal — Warnungssignal, n.
honorar — honorarium, fee(s) — Honorar, n.
hooletusklausel — negligence-clause — Nachlässigkeitsklausel, f.
horisont — horizon — Horizont, Gesichtskreis, m.
horisontaalne — horizontal — wagerecht.
hospidallaev — hospital-ship — Krankenschiff, n.
hukkunud (laev) — wrecked — schiffbrüchig, zertrümmert.
hulklaadung — bulk-cargo — Massenladung, Bulkladung, f.
huvi — interest — Interesse, n.
häda — distress — Not, f., Elend, n.
hädalipp — flag of distress — Notflagge, f.
hädamast — jury-mast — Notmast, m.
hädaoht — danger, peril — Gefahr, f.
hädaohtlik — dangerous, perilous — gefährlich.
hädaohtlik seisukord — position of peril — gefährliche Lage, f.
hädaohutuled (randumisel) — grounding lights — die Gefahr des Auflaufens anzeigende Lichter, pl.
hädasadam — port of refuge — Nothafen, m.
hädasignaal — distress-signal — Notsignal, n.
hüpoteek — mortgage — Hypothek, f.
hüüde kõla kaugusel — within hailing distance — in Rufweite.
hüüe — ground-ice — Grundeis, n.

I

ida — east — Osten, m.
iga(ne)mine — usucaption — Ersitzung, f.
iil — gust, squall — Bö, f.
ilmaennustus — weather-forecast — Wettervoraussage, f., Wetterbericht, m.
ilmajaam — meteorological observatory — meteorologisches Observatorium, n.
ilmaklaas — weather-glass, barometer — Wetterglas, Barometer, n.
ilmastik — meteorological conditions, weather — Witterung, f.
ilmateade — weather-forecast — Wetterbericht, m.
intress — interest — Zins, m.
intress intressile — compound interest — Zinseszinsen, pl.
inventar (laeval) — ship's materials — Schiffsinventar, n.
iseregistreeriv logi — volicimeter — selbst registrierendes Log, n.
isesüttimine — spontaneous combustion or ignition — Selbstentzündung, f.
isiklik — personal — persönlich.
isolatsioon — insulation — Isolation, f.
istung, istungjärk — session — Session, f., Sitzung, f., Sitzungsperiode, f.

J

jagama — to divide — teilen.
jaht(laev) — yacht — Jacht, f.
jahutusmasin — refrigerating machine — Kühlmaschine, f.
jaotama — to distribute, to divide — austeilen, verteilen.
jaotimaks — part-payment, instalment — Teilzahlung, f.

joogiveekraan — fresh water hydrant — Wasserauslass, m.
joogivesi — fresh water — Trinkwasser, n.
juhatus — direction, management — Leitung, f., Anweisung, f., Direktion, f., Vorstand, m.
juhend — instructions — Instruktion, f.
juht (juhu) — case — Fall, m.
juhtimine — management — Führung, Leitung, f.
juhtumus — event — Ereignis, n.
juhus — chance, contingency, occasion, opportunity — Zufall, m., Gelegenheit, f.
julge (hädaohutu) — safe — sicher.
julgeolek — safety — Sicherheit, f.
juurde arvutama — to add — hinzurechnen, addieren.
jõe- ja kanalilaevasõit — arterial navigation — Fluss- und Kanalschiffahrt, f.
jõeloots — river-pilot — Flusslotse, m.
jõesadam — river-harbour — Flusshafen, m.
jõesuu — mouth of a river, debouchure — Flussmündung, f.
jõesuudmemadalik — bar — Barre, f.
jõesäng — river-bed — Flussbett, n.
jõgi — river — Fluss, m.
jõusse astuma — to come into force — in Kraft treten.
järelevalve — supervision, inspection — Beaufsichtigung, f.
järgima (seadust) — to keep (laws) — befolgen, beobachten.
järsk — precipitous, bold, steep — steil, schroff, jäh.
järsk tuulehoog — gust — Bö, f.
jääkaart — ice-chart — Eiskarte, f.
jääkate — ice (covering a river etc.), sheet of ice — Eisdecke, f.
jääloots — ice-pilot — Eislotse, m.
jäälõhkuja — ice-breaker — Eisbrecher, m.
jääminek — drift of ice, breaking up of the ice — Eisgang, m.
jäämägi — iceberg — Eisberg, m.
jäänused — remains — Überbleibsel, pl.
jääoht — ice-peril — Eisgefahr, f.
jääolud — ice-conditions — Eisverhältnisse, pl.
jäärpress(imine) — ice-pressure, crush of ice — Eispressung, f.
jäässe kinnijäänud — ice-bound — vom Eise umschlossen, eingefroren.
jääst vabastama — to liberate from ice — auseisen.
jääsupp — sludge — schwimmende Schnee- oder Eismasse, f., Eissuppe, f.

K

kaabel (ka mõõt: 1/10 miili — 185,2 m) — cable — Kabel, n.
kaablilaev — cable-ship — Kabelschiff, n., Kabelleger, m.
kaal — weight — Gewicht, n.
kaasomanik — joint owner — Miteigner, m., Mitreeder, m.
kagu — south-east — Südosten, m.
kahju — damage — Schaden, m., Nachteil, m.
kahjutasu — recovery of damages, indemnification, indemnity, compensation — Schadenersatz, m., Entschädigung, f.
kahju turuhindade vahest — loss of market — Konjunkturverlust, m.
kahtlane — doubtful — zweifelhaft.
kai — quay — Kai, m.
kaimeister — wharfinger — Kaimeister, m.
kaimüür — quay-wall — Kaiwand, f.
kaiplats — quay-berth — Liegeplatz am Kai, m.
kaitsedekk — hurricane- or bridge-deck — Schutzdeck, n.
kaitsekate — cover — Schutzdecke, f.
kaitsemuul — breakwater — Wellenbrecher, m.
kaitsemärk — trade-mark — Fabrik-, Schutzmarke, f.

kaitseseadis — guard — Schutzvorrichtung, f.
kaiülevaataja — wharfinger — Werftaufseher, m.
kajut — cabin — Kajüte, f.
kajutikompass — cabin-compass — Kajütenkompass, m.
kalasadam — fishery-harbour — Fischereihafen, m.
kaldaplats, kaldasild — quay, wharf — Kai, m.
kalju — rock — Felsen, m.
kaljune ja järsk (kallas) — iron-bound, rocky — felsig.
kaljurahu, kaljuriff — reef, ledge of rocks — Riff, n., Klippenreihe, f.
kaljurüngas — cliff, crag, rock — Klippe, f.
kaljusaar — rocky island — felsige Insel, f.
kallas — bank, shore — Ufer, n.
kallutusvoolus — tidal stream — Flutstrom, m.
kanal — channel — Kanal, m.
kange torm — heavy gale — starker Sturm, m.
kange tuul — strong wind, gale — starker Wind, m.
kaotus — loss — Verlust, m.
kaotusprotsent — percentage of loss — Verlustprozentsatz, m.
kapten — captain — Kapitän, m.
kapteni abi — mate — Maat, m.
karanteen — quarantine — Quarantäne, f.
kardetav — dangerous, perilous — gefährlich.
kardetav ankruplats — unsafe anchorage — gefährlicher Ankerplatz, m.
kari — reef, ledge of rocks — Riff, n., Klippenreihe, f.
kassatsioon — cassation — Kassierung, f.
kasu — profit, gain — Nutzen, Gewinn, m.
kasutu tonnaaž — dead weight of a ship — totes Gewicht, n., Schwergut, n., (eines Schiffes).
kate — cover, covering — Decke, Bedeckung, f.
katel — boiler — Kessel, m.
katkestama (reisi) — to abandon (the voyage) — (die Reise) aufgeben, unterbrechen.
katse — trial, attempt — Versuch, m.
kattepresent — cover — Schutzdecke, f.
kaubaarve — invoice — Warenrechnung, f.
kaubabilanss — trade-balance — Handelsbilanz, f.
kaubad — goods — Güter, Waren, pl.
kaubaladu — stock (or assortment) of goods — Warenlager, n.
kaubalaev — mercantile vessel, merchant-ship — Handelsschiff, Kauffahrteischiff, n.
kaubamärk — trade-mark — Warenzeichen, n.
kaubandus — trade, commerce — Handel, m.
kaubandusbilanss — trade-balance — Handelsbilanz, f.
kaubanduskoda — chamber of commerce — Handelskammer, f.
kaubandusmärk — merchant's mark, idiograph, trade-mark — Handelszeichen, n.
kauba rikkumata väärtus — sound value of goods — Gesundwert der Güter, m.
kaubasaaja — consignee — Warenempfänger, m.
kaubasaatja — consigner — Warenversender, m.
kaubasadam — commercial (or trading) port — Handelshafen, m.
kauba väärtus kauba rikkumata seisukorras — sound value of goods — Gesundwert der Güter, m.
kaudne — indirect — indirekt.
kaugus — remoteness, distance — Entfernung, f., Ferne, f.
keeld — prohibition — Verbot, n.
keelduma — to refuse — verweigern, sich weigern, entsagen.
kergendamine — lighterage, lightening — Leichterung, f.

kergendamisvahendite rentimine — lighter hire — Leichtermiete, f.
kerge tuul — gentle breeze — leichte Brise, f.
kerge udu — light fog — leichter Nebel, m.
keset faarvatrit — mid-channel — mitten im Fahrwasser, n.
kestel — during — während.
kett — chain — Kette, f.
kiiker — spy-glass, glass — Kieker, m., Fernglas, n.
kiilivesi, kiilvater — wake — Kielwasser, n., Schiffsspur, f.
kiirus — speed, velocity, rate — Geschwindigkeit, f.
kiirusemõõtja — tachometer — Tachometer, m.
kiirusenäitaja — speed-indicator — Geschwindigkeitsmesser, m.
kindel ankruplats — safe anchorage — sicherer Ankerplatz, m.
kindel jää — fast ice, main ice — festes oder stehendes Eis, n.
kindlustaja — insurer, underwriter, — Versicherer, Assekurant, m.
kindlustus — guaranty, warranty, insurance — Gewährleistung, Garantie, Versicherung, f.
kindlustuspoliiss — policy of insurance — Versicherungsschein, m., Versicherungspolice, f.
kinni jooksma (laev) — to run aground — auflaufen, auf den Grund geraten.
kinni pidama — to detain — aufhalten, zurückhalten.
kinnipidamise lisaaeg — extra period of detention — Zeit des Extraaufenthaltes, f.
kinnitama — to confirm, to approve, to ratify, to attach, to fasten, to moor, to lash, to insure — bestätigen, befestigen, festlegen, festmachen, vertäuen, versichern.
kinnitusankur — mooring-anchor — Vertäuungsanker, m.
kinnitusköis — mooring-rope — Ankertau (in Booten), n.
kinnitusvai — mooring-post — Festmachepfahl, Vertäupfahl, m.
kirre (kirde) — north-east — Nordosten, m.
kitsendav — restrictive — beschränkend, einschränkend.
kivi- ja savinõud — crockery — (irdenes) Geschirr, Steingut, n.
klaarima — to clear — klarieren.
klaasasjad, klaaskaubad — glassware — Glaswaren, pl.
kodakondsus, — nationality — Staatsangehörigkeit, f.
kodusadam — port of registry — Heimathafen, m.
kogu-sissetulek — gross earnings or receipts — Bruttoeinnahme, f.
kohaldama — to apply — anwenden.
kohale asetama (kaupu laeval) — to stow — (ver)stauen.
kohalejõudmine — arrival — Ankunft, f.
kohale paigutama (kaupu laeval) — to stow — (ver)stauen.
kohtuasutis — court (of justice), tribunal — Gerichtsbehörde, f.
kohtukord — rules of procedure — Gerichtsordnung, f.
kohtulõiv — court-fees — Gerichtsgebühren, pl.
kohtuotsus — judgment, adjudication, sentence — gerichtliche Entscheidung, f., Rechtsspruch, m., Urteil, n.
kohtutoimetus — law-proceedings — Gerichtsverfahren, n.
kohus (kohtu) — court of justice, tribunal — Gericht, n.
kohus (-e), kohustus — duty, obligation, liability — Pflicht, Verpflichtung, f.
kokku arvutama — to reckon up, to sum up, to add up — zusammenrechnen, summieren, addieren.
kokkuhoid — saving, economy — Ersparung, Ersparnis, Sparsamkeit, f.
kokkulepe — arrangement, agreement, compromise, settlement — Vergleich, m., Übereinkunft, f.
kokkupõrge — collision — Zusammenstoss, m., Kollision, f.

koli — separate package, single parcel or bale — Kollo, n., Frachtstück, n.

komme — custom — Brauch, m.

kompass — compass — Kompass, m.

kompassikaart — compass-card — Kompassrose, Windrose, f.

kompassinõu — compass-bowl or -box — Kompassgehäuse, n., -büchse, f.

kompassiviga — error of the compass — Kompassfehler, m.

komposiitlaev — composite ship — Kompositschiff, n.

konkurss — insolvency, failure — Konkurs, m.

konossement — bill of lading — Konnossement, n.

konsulaat — consulate — Konsulat, n.

kontor — office — Kontor, n.

kontributiivne — contributory, contributive — beitragend, beitragspflichtig.

kontributsioon — contribution — Beitrag, m., Kontribution, f.

koormama — to burden, to charge — belasten, beschweren.

kooskõlas — in accordance with, according to — gemäss, in Übereinstimmung.

korrutama — to multiply — multiplizieren.

kraanpalk — gibbet — Kranbalken, m.

krediidi halvamine — undermining of credit — Untergrabung des Kredites, f.

krediitkiri — letter of credit, credentials — Accreditiv, Beglaubigungsschreiben, n.

krunt — ground — Grund, m.

kuivdokk — dry-dock, graving-dock — Trockendock, n.

kulu — expense, expenditure — Kosten, pl.

kulutus — expenditure — Ausgabe, f.

kunstiesemed — objects of art — Kunstgegenstände, pl.

kustutama — to amortize, to redeem, to extinguish — amortisieren, tilgen, löschen.

kuulutus — advertisement, announcement, (public) notice — Anzeige, Ankündigung, Bekanntmachung, f.

kõlbmatuks tunnustama (laeva) — to condemn (a ship) — kondemnieren (e. Schiff).

käilamast — foremast — Fockmast, m.

käitlemine — treatment — Behandlung, f.

käsiankur — grapnel — Draggen, m.

käsitlemine — treatment — Behandlung, f.

käsksadam — port of call — Orderhafen, Anlegehafen, m.

käsutamisõigus — right of disposal — Verfügungsrecht, n.

kõiestik — ropes — Tauwerk, n.

külgjoon — collateral line — Neben-, Seitenlinie, f.

külgosad (ülemised) — topsides — obere Seitenteile (d.Schiffes), pl.

külmutusmasin — refrigerating machine — Kühlmaschine, Eismaschine, f.

kütteaine, küttematerjal — fuel — Brennstoff, m.

L

laadimisjoon — load-line, waterline — Ladelinie, f.

laadimiskoht — place of loading — Abladeplatz, m.

laadimissadam — port of loading — Abladehafen, m.

laadung — cargo — Ladung, f.

laadungi merreheide — jettison of cargo — Seewurf d. Ladung, m.

laadungiosaline — party interested (or concerned) in a cargo — Ladungsbeteiligter, -interessent, m.

laduhoone — storehouse, warehouse — Speicher, m., Magazin, n., Lagerhaus, n.

ladukoht — storing-place — Lagerplatz, m.

ladustamine — storing — Lagerung, f.
ladutäht — (dock-)warrant — Lagerschein, m.
laen — loan — Darlehen, n., Anleihe, f.
laev — ship, vessel — Schiff, n.
laevaandur — keel — Schiffskiel, m.
laevaarest — ship's arrest, embargo, detention — Schiffsarrest, m., Schiffshaft, f.
laevaehitus — shipbuilding — Schiffbau, m.
laevaehitus-amet — naval construction department — Schiffbauamt, n.
laeva esiosa — prow, bows — Schiffsvorderteil, m.
laeva hukkumine — shipwreck — Schiffbruch, m.
laeva inventar — ship's materials — Schiffsinventar, n.
laevajuht — (ship-)master, captain — Kapitän, Schiffer, m.
laevakere — hull — Schiffskörper, Schiffsrumpf, m.
laevakiil — keel — Schiffskiel, m.
laevalagi — deck — Verdeck, Deck, n.
laevalevõtmine — embarcation — Einschiffung, Verladung, f.
laevalook, laevakaar — rib, rising-timber of a ship — Schiffsrippe, f.
laeva luuk — hatch — Schiffsluke, f.
laevamanifest — captain's or ship's manifest — Ladungsmanifest, n.
laevameeskond — crew, ship's company — Schiffsmannschaft, f.
laevamehaanik — engineer — Maschinist, m.
laevandus — shipping (business), navigation — Schiffswesen, n., Schiffahrt, f.
laevandusleping — navigation-treaty — Schiffahrtsvertrag, m.
laevanõukogu — ship's (or naval) council — Schiffsrat, m.
laevaohvitser — naval (or ship's) officer — Schiffsoffizier, m.
laevaomanik — ship-owner (or -holder) — Reeder, m.
laevaomanikkude lipp — house-flag — Firmenflagge, f.
laevaosa — part in a vessel, ship's share — Schiffsanteil, m.
laevaostukiri — ship's bill of sale, ship's contract of purchase — Schiffskaufbrief, m.
laevapere — (ship's) officers and crew — Schiffsoffiziere, pl., u.-mannschaft, f.
laevapump — ship's pump — Schiffspumpe, f.
laevapõhi — bottom (of a ship) — Schiffsboden, m.
laevapäevaraamat — journal, log-book — Schiffsjournal, n.
laevaribi, laevaroie — rib, rising-timber of a ship — Schiffsrippe, f.
laevaruum — hold — (Schiffs-)Raum, m.
laevasõidumaksud — navigation-dues — Schiffahrtsabgaben, pl.
laevasõidumäärustik — maritime regulations — Schiffahrtsordnung, f.
laevasõidutoll — flag-surtax — Schiffahrtszoll, m.
laevasõidutundja, -ekspert — navigator, expert in navigation — Schiffahrtskundiger, m.
laevasõit — navigation — Schiffahrt, f.
laevatav jõgi — navigable river — schiffbarer Fluss, m.
laevatehas — shipyard, shipwright's wharf or yard — Schiffswerft, f., Schiffbauwerft, f.
laevavarustis — naval equipment, naval stores, ship's provisions — Schiffsausrüstung, f., Schiffsvorräte, pl.
laevaülevaataja — ship-surveyor — Schiffsbesichtiger, m.
lahtine ajujää — rubble-ice, drift-ice — loses Treibeis, n.
lahtine ankruplats — exposed anchorage — offener Ankerplatz, m
lahtine meri — main sea — offene See, f., offenes Meer, n.

lahti tõmbama põhja pealt (laeva) — to force (a ship) off the ground — (ein Schiff) vom Strande abbringen.
lainetelöök — beating or dashing of the waves, rut of the sea — Wellenschlag, m.
lainetus — (motion of the) sea — Seegang, m., See, f.
lammutama — to demolish — niederreissen, demolieren.
laokulud — storage charges — Kosten der Lagerung, pl.
last (laeval) — (ship's) cargo, (ship-) load — (Schiffs-) Last, f., Ladung, f.
lastija — loader, freighter, charterer — Auflader, Befrachter, m.
lastimine — loading, freighting, chartering — Verladung, f., Aufladen, n., Befrachten, n.
lastisaaja — consignee — Frachtempfänger, m.
lastisaatja — consigner — Frachtversender, m.
leetseljak — (sand-)bank — Sandbank, f.
leping — treaty, contract — Vertrag, m.
lihterdamine — lighterage, lightening — Leichterung, f.
liigpingutus (purjede) — (carrying) a press of sail — Prangen, n.
liikvolikiri, liikvolitus — full power (of attorney) — Generalvollmacht, f.
liitintress, liitprotsent — compound interest — Zinseszinsen, pl.
lingerdamine — seeling, rolling — Schlingern, n.
lipp — flag — Flagge, f., Fahne, f.
lipumast — (flag-) pole, flag-mast, vanemast — Fahnenmast, m., Flaggenmast, m.
lipusignaal — flag-signal — Flaggensignal, n.
liputoll — flag-surtax — Schiffahrtszoll, m.
lipuvarras — flag-staff — Flaggenstock, m., Flaggenstange, f.
lisakulu — extra expense, extra cost — Extrakosten, pl.
lisapeatusaeg — extra detention — Extraaufenthalt, m.
lisatingimus — additional (or extra) condition — Zusatzbedingung, f.
loe (loode) — north-west — Nordwesten, m.
logi — log — Log, n.
logiklaas — glass — Logglas, n.
logiraamat — log-book — Logbuch, n.
looded, tõus ja mõõn — tide, flood and ebb — Gezeiten, pl., Flut und Ebbe, f.
loodima — to level, to sound — nivellieren, loten.
loodimisaparaat — sounding-machine — Lotapparat, m.
loots — pilot — Lotse, m.
lootsiasjandus, lootsimine — pilotage — Lotsenwesen, n., Tätigkeit als Lotse, f.
lootsijaam — pilot-station — Lotsenstation, f.
lootsikontor — pilot-office — Lotsenkontor, n.
lootsimaks, lootsiraha — pilotage — Lotsengeld, n., -gebühr, f.
lootskomandör — head-pilot, chief pilot — Oberlotse, m.
lossimine — discharging — Löschung, f.
lossimiskulud — discharging expenses — Löschungskosten, pl.
luuk — hatch — Luke, f.
lõiv — tax — Gebühr, f.
lõplik — final — endgültig.
lõppjaam — terminus — Endstation, f.
lõppotsus — definitive decision, definitive sentence — definitive Entscheidung, f., Endurteil, n.
läbikäik, läbipääs, läbisõit — passage — Durchgang, m., Durchfahrt, f.
lähtesadam — port of departure — Abgangshafen, m.
lühike blinktuli — scintillating light — Funkelfeuer, n.

lühike lainetus — short sea — kurze See, f., (die sich oft bricht).
lühike raske lainetus — jobble — kurzer starker Wellenschlag, m.

M

maakler — broker — Makler, m.
maamärk — landmark — Landmarke, f.
maanina — cape, ness, point — Kap, Vorgebirge, n., Landzunge, f.
maastaap — scale, plane scale — Masstab, m.
madalik — shoal, flat, bank — Untiefe, f., flache Stelle, Sandbank, f.
madal meri — shoal — Untiefe, f., flache Stelle, f.
madal vesi — shoal, low water, low-tide — seichtes Wasser, Niederwasser, n., Ebbe, f.
madrus — sailor, seaman — Matrose, Seemann, Seefahrer, m.
magnetinõel — compass-needle — Magnetnadel, f.
maha arvutama — to deduct — abziehen, abrechnen.
mahaarvutus — deduction — Abzug, m.
mahajäetud hukkunud laev, mahajäetud vrakk — derelict — treibendes Wrack, n.
maha raiuma — to cut away, to cut down, to cut off — abhauen, niederhauen, kappen.
maismaakaubavedu, maismaatransport — land-conveyance, land-carriage — Landtransport, m.
maks (-u) — tax, impost, duty, payment — Steuer, f., Abgabe, f., Zahlung, f.
makse, maksmine — payment — Zahlung, f.
maksev olema — to be in force, to be valid — gültig, rechtskräftig sein.
maksimaalkiirus — maximum speed — Höchstgeschwindigkeit, f.
maksukäsk — order — Zahlungsorder, f.
maksvus — force, validity — Rechtskraft, f., Gültigkeit, f.
masin — machine, engine — Maschine, f.
masinaehitustehas — engineering-works — Maschinenbauanstalt,f.
masinakoosseis, masinad — machinery — Maschinerie, f., Maschinen, pl.
masinameeskond — engineering-branch, engine-room staff — Maschinenpersonal, n.
masinist — engineer — Maschinist, m.
masinistide kool — school for mechanical engineers — Maschinistenschule, f.
mast — mast — Mast, m.
masti raudosad — ironwork of mast — Eisenwerk d. Mastes, n.
mereasjandus — maritime affairs — Seewesen, n.
merekaabel — submarine cable — Seekabel, n.
merekaart — chart, hydrographical map, sea-chart — Seekarte, f.
merekaubandus — sea-trade — Seehandel, m.
merekindlustus — marine insurance — Seeversicherung, f.
merekõlbmatu, merekõlbmatuks tunnustatud (laev) — condemned (ship) — kondemniertes (Schiff), n.
meremees — sailor, seaman — Seemann, m.
meremeestekodu — sailor's home — Seemannsheim, n.
meremärk — sea-mark, balize — Seezeichen, n.
merereis — sea-voyage — Seereise, f.
merevoolus — sea-current — Meeresströmung, f.
mereõigus — marine law — Seerecht, n.
mereõnnetus — casualty at sea — Seeunfall, m.

mereühisreis — common maritime adventure — gemeinsames Seeunternehmen, n.
meriprotest — sea-protest — Seeprotest, m., Verklarung, f.
merreheide — throwing overboard, jettison — Seewurf, m.
metalltraat — wire — Draht, m.
murdlaine — surge — Sturzsee, f.
murdlainetus — breakers, surf — Brandung, f.
muul — mole, pier — Mole, f., Hafendamm, m.
muuliots — mole-head — Molenkopf, m.
mõtteline osa — imaginary part (or share) — ideeller Anteil, m.
mõõn — ebb — Ebbe, f.
mõõt — measure — Mass, n.
märk — sign — Zeichen, n.
määramine — determination, regulation — Bestimmung, f., Verordnung, f., Anordnung, f.
määrus — regulation, ordinance — Verordnung, f., Vorschrift, f.
mööbel — furniture — Mobiliar, n., Möbel, n.
möödapääsematult — inevitably — unvermeidlich.
mööduma (tähtaja kohta) — to expire — verfliessen, ablaufen.
müük — sale — Verkauf, m.

N

nael — nail — Nagel, m.
nahksild — pontoon-bridge — Schiffbrücke, f., Pontonbrücke, f.
navigatsioon — navigation — Schiffahrt, Schiffahrtskunde, Navigation, f.
navigatsioonimaksud — navigation-dues — Schiffahrtsabgaben, pl.
navigatsioonisulg — closing of navigation — Schiffahrtssperre, f.
navigatsioonituled — navigation-lights — Navigationslichter, pl.
navigeerimine ja laeva koha määramine (sõidetud kursi ja kauguse järgi) — geo-navigation — Besteck durch Gissung, n.
neem — cape, ness, point — Kap, Vorgebirge, n., Landzunge, f.
nettotonnaaž — net tonnage — Nettotonnengehalt, m.
nettoväärtus — net value — Nettowert, m.
nimiväärtus — nominal value — Nominalwert, m., Nennwert, m.
nivelleerima — to level — nivellieren.
normaalbaromeeter — standard barometer — Normalbarometer, m.
normaalkiirus — normal speed — Normalgeschwindigkeit, f.
normaalkompass — standard compass — Normalkompass, Regelkompass, m.
nõue, nõudmine — demand, request, claim, requisition, (civil) action — Forderung, f., (Zivil-) Klage, f.
nõukogu — council — Ratsversammlung, f., Rat, m.

O

oht — peril, risk — Gefahr, f., Risiko, n.
ohver — sacrifice — Opfer, n.
oletatav täiskaotus — constructive total loss — konstruktiver Totalverlust, m.
olu — circumstance — Umstand, m.
olukord — state of affairs (or things), circumstances — Sachlage, f., Zustand, m.
omanik — owner — Eigentümer, m.
ookean — ocean — Ozean, m.
orkaan — hurricane — Orkan, m., Wirbelsturm, m.
osa — part, portion — Teil, m., Anteil, m.
ost, ostmine — buying — Kauf, m., Kaufen, n.
ostueesõigus — buying-preference, right of pre-emption — Vorkaufsrecht, n.
otsene tagajärg — direct consequence — direkte Folge, f.
otsiv tuli — roving-light — Streiflicht, n., Suchlicht, n.
otstarve — purpose — Zweck, m.

otsus — resolution, decision, judgment, sentence — Entschluss, m., Beschluss, m., Entscheidung, f., Urteil, n.

P

paadimaja — boat-house — Bootshaus, n., Bootsschuppen, m.
paadisild — boat-bridge — Bootsbrücke, f.
paagituli — beacon-light — Bakenfeuer, n.
paak — beacon — Bake, f.
paat — boat — Boot, n.
pagas — luggage, baggage — Reisegepäck, n., Passagiergut, n.
pahatahtlik — unconscientious, of bad faith — nicht gewissenhaft.
painduma — to bend — sich biegen, sich krümmen.
palgiparv — raft — Floss, n.
palk (palga) — wages — Gage, f., Lohn, m., Heuer, f.
pallimine — seeling — Schlingern, n.
pandiõigus — hypothecary law, lien — Pfandrecht, n.
pank, pangamaja — bank — Bank, f.
pant — pawn, pledge — Pfand, n.
pantima — to pawn, to pledge — verpfänden.
pantkiri — mortgage — Hypothek, f.
parandus — repair — Ausbesserung, f., Reparatur, f.
parandusdokk — repairing-dock — Reparaturdock, n.
parandussadam — port of repair — Reparaturhafen, m.
parandustöökoda — repairing-shop — Reparaturwerkstatt, f.
paratamatu — inevitable — unvermeidlich, unabwendbar.
partikulaaravarii (eraavarii) — particular average — besondere Havarie, f.
parv — ferry, raft — Fähre, f., Floss, n.
parvlaev — ferry-boat — Fährboot, n.
pass — passport — Pass, m.
passaattuuled — trade-winds — Passatwinde, pl.
patentloots — licensed pilot — seeamtlich befähigter Lotse, m.
peakurss — direct acting course — Hauptkurs, m.
pealelaadimine — shipment — Verschiffung, f.
pealvee-kivi — uncovered stone — aufgedeckter Stein, m.
peamasin — propelling machine — Antriebsmaschine, f.
peatama, peatuma — to halt, to stop — anhalten.
peatuskoht — place of call — Orderplatz, m.
peatussadam — port of call — Orderhafen, m., Anlegehafen, m.
peilkompass — bearing-compass — Peilkompass, m.
peilung — bearing — Peilung, f.
pelgukoht — place of refuge — Zufluchtsort, m.
pelgusadam — port of refuge — Nothafen, m.
pihkumine — leakage — Leckage, f.
piirav — restrictive — beschränkend, einschränkend.
pikendus — prolongation — Verlängerung, f., Prolongation, f.
pitser — seal — Siegel, n.
pitserdama, pitseerima — to seal — versiegeln.
pitserit avama — to unseal, to take off (or remove) the seal — entsiegeln.
plagu — flag — Flagge, f.
poi — buoy — Boje, f.
pontoon — pontoon — Ponton, Kielleichter, m.
pontoonsild — pontoon-bridge — Schiffbrücke, Pontonbrücke, f.
poolkiirus — half-speed — halbe Geschwindigkeit, f.
poolsaar — peninsula — Halbinsel, f.
positsioon — position — Position, Stellung, Lage, f.
positsioonituled — position-lights — Positionslichter, pl.
postilaev — mail-boat, mail-packet — Postschiff, n.
postilipp — mail-flag — Postflagge, f.

praak — refuse, rejections, rejected goods — Ausschuss, m., Brackgut, n.

praakima — to separate and remove the refuse — brakieren, ausbraken.

prahiaurik — cargo-steamer — Lastdampfer, Frachtdampfer, m.

prahiavanss — advance of freight, advance-freight — Frachtvorschuss, m.

prahihinnad — terms of freight — Frachtpreise, pl.

prahikulud — freight-charges — Frachtspesen, pl.

prahileping — charter-party — Chartepartie, f.

prahistaja, prahiandja — charterer — Befrachter, m.

prahistamine — chartering — Befrachtung, f.

praht — freight — Fracht, f.

prahtija — freighter — Verfrachter, m.

prahtimine — freighting — Verfrachtung, f.

prokuura — procuration — Handelsvollmacht, f., Prokura, f.

proportsionaalselt — in proportion — im Verhältnis zu ...

protestiakt — act of protest — Protestakte, f.

protestikulud — protest-charges or -expenses — Protestspesen, pl.

protsent — per cent, percentage, interest — Prozent, n.

proviant — provisions — Proviant, (Mund-) Vorrat, m.

pudelpost — bottle-post — Flaschenpost, f.

pukseerima — to tow — schleppen, bugsieren.

pukseerimistasu — tuggage, towage-charges — Schlepplohn, m.

pukseerlaevandus — towing, towage — Schleppschiffahrt, f.

puksiir — tug, tugboat — Schlepper, m.

puksiiraurik — steam-tug — Schleppdampfer, m.

puri — sail — Segel, n.

purjede liigpingutus — (carrying) a press of sail — Prangen, n.

purjeköied — sheets — Schoten, pl.

purjelaev — sailing-vessel — Segelschiff, n.

purjepind — area of sails — Segelfläche, f.

purjetamine — sailing — Segeln, n.

puudus — lack of, absence of — Mangel, m.

puulaev — wooden ship — hölzernes Schiff, n.

puusild — wooden bridge — Holzbrücke, f.

põhi — ground, bottom — Grund, Boden, m.

põhijää — ground-ice — Grundeis, n.

põhilainetus — ground-sea — Grundsee, f., Grunddünung, f.

põhjuslik side — connection between cause and effect, causality — Kausalzusammenhang, m.

põhjust andma, põhjustama — to give rise — Veranlassung geben, veranlassen.

päevapresent — awning — Sonnensegel, n., Sonnenzelt, n.

päraldis — appurtenance — Zubehör, f., n.

päästeasjandus — salvage — Bergung, f.

päästeaurik — salvage-steamer — Bergungsdampfer, m.

päästejaam — life-saving station — Rettungsstation, f.

päästepaadijaam — life-boat-station — Rettungsbootstation, f.

päästepaat — life-boat — Rettungsboot, n.

päästerõngas — life-buoy — Rettungboje, f.

päästeselts — salvage-association — Bergungsgenossenschaft, f.

päästmine — salvage — Bergung, f.

püsiv tuul — constant wind — stehender Wind, m., anhaltender Wind, m.

püstlained, püstlainetus — short sea — kurze See, f. (die sich oft bricht).

R

raadio — wireless telegraphy — drahtlose Telegraphie, f.

raadiojaam — wireless telegraph station — Radiostation, f., Funkenstation, f.

rahatrahv — fine — Geldstrafe, f.

rahvuslik lipp — national flag, ensign — Nationalflagge, f.

raketisignaal — rocket-signal — Raketensignal, n.

rakett — rocket — Rakete, f.

rand — shore — Strand, m.

randa ajama — to beach, to drive ashore, to run (a ship) ashore — auf den Strand setzen, auf den Strand laufen lassen.

randuma — to land, to strand — anlanden, stranden.

rannalaevandus — cabotage, coasting trade — Kabotage, f., Küstenschiffahrt, f.

rannaloots — coasting-pilot — Küstenlotse, m.

rannast ära, rannast eemale — offshore — vom Strande fort, von der Küste ab.

rannavalve — coast-guard — Küstenwache, f.

rannik — coast — Küste, f.

raske hoolimatus — culpa lata, gross carelessness, negligence, slackness — grobe Fahrlässigkeit, f.

raskus — weight, gravity, heaviness — Gewicht, n., Schwere, f.

raudlaev — iron-ship — Eisenschiff, n.

reegel — rule — Regel, f.

registertonnaaž — registered tonnage — Registertonnengehalt, m., Registertonnage, f.

registraator — registrar — Registrierungsbeamter, m., Registrator, m.

registreerima — to register — (ein)registrieren, eintragen (in ein Register).

regress — recourse — Regress, m.

reid — road, roadstead — Reede, f.

reidil seisev laev — roadster — Schiff auf der Reede, n.

reis — voyage — Reise, f.

reisija — passenger — Reisender, Passagier, m.

reisi katkestamine — abandonment of the voyage — Aufgeben der Reise, n.

reisikõlbmatu (laev) — unseaworthy — reiseuntüchtig.

reisikõlvuline (laev) — seaworthy — reisetüchtig.

reservmeeskond — reserve(s), reserve crew — Reservemannschaft, f., Ersatzmannschaft, f.

riffistik — ledge of rocks — Klippenreihe, Riffkette, f.

riigilipp — national flag — Nationalflagge, f.

riik — state — Staat, m.

riisiko — risk — Risiko, n.

rikkiminek — decay, rot — Verderb, m.

rikkumata väärtus — sound value — Gesundwert, m.

ristlained, ristlainetus — cross-sea — gekreuzter Seegang, m.

ristloodis — horizontal — wagerecht.

risttuli — cross-fire — Kreuzfeuer, n.

roolimees — helmsman — Steuermann, m.

roolmasin, roolseadis — steering-gear — Steuerapparat, m., -maschine, f.

rullamine — seeling, rolling — Schlingern, n.

rusud — fragments, debris, wreck, wreckage — Trümmer, pl., Wrack, n.

ruumide uputamine (laeval) — scuttling — Anbohren, n.

räni — flint — Kiesel, m.

rüsijää — packice — Packeis, n.

S

saadaolev — due to... — zukommend, gebührend.
saatelaev — tender, consort (-ship), convoy(ing ship) — Begleitschiff, n.
sadam — port, harbour — Hafen,m.
sadamaehitus — construction of a port — Hafenbau, m.
sadamakapten — harbour-master, captain of the port — Hafenkapitän, m.
sadamaloots — harbour-pilot,dock-pilot — Hafenlotse, m.
sadamasignaal — harbour-signal — Hafensignal, n.
sadamasild — pier, jetty — Hafendamm, m., -brücke, f.
sadamasse jäämine — to remain lying — Liegenbleiben, n., im Hafen.
sadamasõiduk — harbour-craft — Hafenfahrzeug, n.
sadulsepa- ja tapetseerimistöö — upholstery — Tapezierarbeit, f.
salakaubandus — smuggling-trade — Schmuggelhandel, m.
salakaup — contraband goods, smuggled goods — Konterbande, f., Schmuggelware, f.
savinõud — crockery — (irdenes) Geschirr, n., Tongeschirr, n.
seadis — apparatus, contrivance — Apparat, m., Einrichtung, Vorrichtung, f.
seadus — law — Gesetz, n.
seadusjõud — validity, legal force — Rechtskraft, f.
seaduslik — legal, legitimate, lawfull — gesetzlich, gesetzmässig.
seadustik — code — Gesetzbuch, n., Kodex, m.
seisukord — condition (of affairs), situation, circumstances — Zustand, m.
seisuraha — demurrage — Liegegeld, n.
signaal — signal — Signal, n.
signaallipp — signal-flag — Signalflagge, f.
signaalpaak — signal-beacon — Signalbake, f.
signaalrakett — signal-rocket — Signalrakete, f.
siht — direction, line, goal, destination — Richtung, f., Ziel, n.
sihtkoht — (place of) destination — Bestimmungsort, m.
sihtsadam — port of destination — Bestimmungshafen, m.
silmapiir — horizon — Horizont, m., Gesichtskreis, m.
silmas pidama (seadust) — to keep (laws) — befolgen, beobachten.
sireen — sirene — Sirene, f., Nebelhorn, n.
sisemeri — inland sea — Binnensee, f., Binnenmeer, n.
sisesadam — inner harbour — Binnenhafen, m.
siseveed — inland waters — Binnengewässer, pl.
sisevete-laevandus, sisevete-laevasõit — inland navigation — Binnenschiffahrt, f.
sisse klaarima — to enter, to clear in — einklarieren.
sissemaks — paying in, deposit, share paid in — Einzahlung, f., Einschuss, m.
sisse muljuma — to bend (inward), to crush, to indent — eindrücken, einbiegen, verbiegen.
sisse nõudma — to recover, to exact, to collect — eintreiben (Zahlungen).
sissesõit (sadamasse) — entry, entering (a port) — Anlaufen, Einlaufen, n. (in e. Hafen).
stoovimine — stowing — Stauung, Verstauung, f.
stuuard — steward — Steward, Aufwärter, m.
sularaha — ready money, hard cash — bares Geld, n.
sularahadeposiit — cash-deposit — Bareinschuss, m.
summa — amount, sum — Betrag, m., Summe, f.
sundlootsimine — compulsory pilotage — Lotsenzwang, m.
suund — direction — Richtung, f.

suur hoolimatus — culpa lata, gross carelessness, negligence, slackness — grobe Fahrlässigkeit, f.
suur lainetus — heavy sea, rough sea — grobe, schwere See, f.
suurmast — mainmast — Grossmast, m.
suur veetõus, suurvesi — high tide — hohe Gezeit, f., Hochwasser,n.
sõidukõlbmatu (laev) — unseaworthy — seeuntüchtig.
sõidukõlvuline (laev) — seaworthy — seetüchtig.
sõiduraha — passage-money — Überfahrtsgeld, n.
sõidutee, sõiduvesi (faarvater) — fairway — Fahrwasser, n.
sõjajalal olema — to be on a war-footing — auf dem Kriegsfuss stehen.
sõjalaev — war-ship — Kriegsschiff, n.
sõjaseisukord — state of war — Kriegszustand, m.
sõlm (kiirus — 1 miil=1852 m tunnis) — knot — Knoten, m.
sõlmima (lepingut) — to conclude (a treaty) — (einen Vertrag) schliessen.
söepunker — coal-bunker — Kohlenbunker, m.
sügav — deep — tief.
sügavloodimis-aparaat — sounder — Apparat zur Tieflotung, m.
sügavus — depth — Tiefe, f.
süvendaja — dredger — Baggermaschine, f.
süvis — draught — Tiefgang, m.
süü — guilt, fault, blame — Schuld, f., Verschulden, n.
süüksarvamine — imputation — Zurechnung, Imputation, f.

T

taasintress — compound interest — Zinseszinsen, pl.
tagajärg — consequence — Folge,f.
tagasilaadimine — reloading, reshipping — Wiederverladung, f., Rückladung, f.
tagasinõue — reclamation, revindication — Zurückforderung, Rückforderung, Reklamation, f.
tagasipanemine — replacing — Zurückstellen, Wiedereinsetzen, n.
tagasipöördumine, tagasisõit, tagasitulek — return — Rückkehr, f.
tagatis — guaranty, warranty — Garantie, f.
tagavara — supply — Vorrat, m.
taglas — rigging — Takelage, f.
taglasepuu — spar — Rundholz, n.
taglase traatosad — wire-rigging — Drahttakelung, f.
tahtlik — intentional, wilful — vorsätzlich, absichtlich.
takistus — obstacle, impediment — Hindernis, n.
taks — tax — Taxe, f.
takseerimine, taksimine — taxation, valuation — Taxierung, f.
talased — stages — Stellingen, pl.
talvkorter — winter quarters — Winterquartier, n.
tanklaev — tank-vessel — Tankschiff, n., Zisternenschiff, n.
tapetseerimistöö — upholstery — Tapezierarbeit, f.
tarvitama — to use, to make use of, to consume — (ge)brauchen, benutzen, verbrauchen.
tasu — reward, recompense, compensation, fee(s), honorarium — Belohnung, f., Lohn, m., Honorar, n., Vergeltung, f., Vergütung, f., Ersatz, m.
tasuma — to reward, to recompense, to requite, to compensate, to make good — belohnen, vergelten, vergüten, Ersatz geben.
teene — merit — Verdienst, n.
teenima — to serve, to earn — dienen, verdienen.
tegelik (väärtus) — real, actual (value) — wirklicher (Wert m.).
tegevus — activity — Tätigkeit, f.
tehing — agreement, settlement, bargain — Abmachung, f., Vergleich, m., Geschäft, n.
tempelmaks — stamp-duty — Stempelsteuer, f.

teostamine, teostus — execution, performance, realization — Realisierung, Verwirklichung, Ausführung, f.
teraslaev — steel-ship — Stahlschiff, n.
territoriaalveed — territorial waters — Territorialgewässer, pl.
tihe udu — dense fog — dichter Nebel, m.
tingimus — condition — Bedingung, f.
toiduained — comestibles, provisions — Nahrungsmittel, pl., Mundvorräte, pl.
toimetamine, toimetus (kohtus) — proceeding(s), procedure — (gerichtliches)Verfahren, n., Rechtsgang, m.
toiming — action, act — Handlung, f.
tolliametnik — customs - officer — Zollbeamter, m.
tollilipp — revenue-flag, custom's flag — Zollflagge, f.
tonnaaž — tonnage — Tonnage, f., Tonnengehalt, m.
torm — gale, storm, tempest — Sturm, m.
tormine meri — high running sea, rough sea — hohe oder hochgehende See, f., grobe See, f.
traadita telegraaf — wireless telegraphy — drahtloseTelegraphie,f.
traat — wire — Draht, m.
traatköis — wire-rope — Drahtseil, n.
traattross — wirehawser — Drahttrosse, f.
tragi — grapnel — Draggen, m.
transiit — transit — Transit, m.
transpordifaktuura — invoice continued — Transportfaktura, f.
triivjää — drift-ice, floating ice — Treibeis, n.
trossid — hawsers — Trossen, pl./f.
tsementeerimine — cementing — Zementierung, f.
tugev ajujää — heavy drift-ice — schweres, starkes Treibeis, n.
tugev jääkate — thick covering of ice — feste Eisdecke, f.
tulekivi — flint — Kiesel, m., Feuerstein, m.
tulepoi — light-buoy — Leuchttonne, f.
tulelaev — lightship — Feuerschiff, n.
tuletorn — lighthouse — Leuchtturm, m.
tuletornimaksud — lighthouse charges — Leuchtfeuergebühren, pl.
tulumaks — income-tax — Einkommensteuer, f.
turuhind — market-price, current price — Marktpreis, m.
tuuker — diver — Taucher, m.
tõendama — to prove — beweisen.
tõestama — to attest, to certify, to verify — beglaubigen.
tõrvama — to tar — (an)teeren.
tõstekraan — crane — Kran, m.
tõstetala — gibbet —Kranbalken,m.
tõstevinn — windlass, lifting-gear, screw-jack — Hebewinde, f.
tõus (mõõna vastand) — flood, flow — Flut, f.
tõususadam — tidal harbour — Fluthafen, m.
tähtaeg — term — Termin, m., Frist, f.
tähtmaks — instalment — Terminzahlung, f.
täiskiirus — full speed — grösste Geschwindigkeit, f.
töökoda — workshop, workroom — Werkstätte, f.
tühistamine — annulment, invalidation, cancellation, cassation — Annullierung, f., Ungültigmachen, n., Kassierung, f.
tühistussignaal — annul-signal — Signalwiderruf, m.
tükklaadungi kolid — separate packages of cargo — einzelne Kolli, pl., der Ladung.
tüürimees — mate — Steuermann, m.
tüürmasin, tüürseadis — steering-gear — Steuermaschine, f., -apparat, m.

U

udu — fog — Nebel, m.
udukell — fog-bell — Nebelglocke,f.
udusignaal — fog-signal — Nebelsignal, n.
udusignaalijaam — fog-signal station — Nebelsignalstation, f.
ujuv — floating — schwimmend, treibend.
ujuvdokk — floating dock — Schwimmdock, n.
ujuvil (laev) — afloat — flott.
ujuvile viimine — refloating — Abbringung eines an Grund geratenen Schiffes, f.
ujuvkompass — liquid compass — Fluidkompass, m.
ujuvpaak, ujuvtähis — floating beacon — Schwimmbake, f.
ulgumeri — high sea, main sea — hohe See, offene See. f.
universaalvolikiri — unlimited (or plenary) power — Universalvollmacht, f.
uppunud laev — sunken vessel — versunkenes Schiff, n.
uuendamine — renewal — Erneuerung, f.
uurimine — examination, trial, inquiry — Untersuchung, f.

V

vaatepiir — horizon — Horizont, m., Gesichtskreis, m.
vabanemisraha — smart-money, ransom — Loskaufgeld, n.
vabasadam — free port — Freihafen, m.
vabrikumärk — trade-mark — Fabrikmarke, f.
vahekohus — court of arbitration or of awards, court of arbiters — Schiedsgericht, n.
vahemaa — distance — Distanz, f.
vahend — means — Mittel, n.
vahesadam — port of call — Orderhafen, m.
vahilaev — guard-ship, roadster — Wachtschiff, n.
vahiteenistus — guard-duty — Wachtdienst, m.
vaidlus — dispute, contesting — Wortstreit, m., Debatte, f., Anfechtung, f.
valdamine, valdus — possession — Besitz, m.
valitsusasutis — administrative board — Behörde, f.
vana ja uue väärtuse vahe — „new for old" — „neu für alt". Unterschied zwischen neu u. alt, m.
vannutatud — sworn — vereidigt.
vara — property, goods, fortune — Vermögen, n., Gut, n.
varjusadam — cove — Schlupfhafen, m.
varustama — to equip — ausrüsten.
varustis — equipment, stores — Ausrüstung(sgegenstände, pl.), f.
vastane — adversary — Gegner,m.
vastastikuse kahju avarii — average of interchangeable damages — Havarie des gegenseitigen Schadens, f.
vastav — corresponding — entsprechend.
vastavalt — in accordance — gemäss.
vastunõue, -nõudmine — counterclaim, counter-demand, cross-demand, cross-action — Gegenforderung, f., Gegenklage, f.
vastutama — to answer for, to be responsible for — verantworten, verantwortlich sein.
vastutuul — head-wind — Gegenwind, m.
vastuvaidlus — contesting — Anfechtung, f.
vedurlaev — tug, tugboat — Schlepper, m.
veekeeris — vortex — Wirbel, (Wasser-) Strudel, m.
veepinna seis — water-level — Wasserstandshöhe, f., Wasserstand, m.
veeseisumõõtja — tide-gauge — Flutmesser, Wasserstandszeiger, m.

veeseisusignaalid — tide - signals — Gezeitensignale, pl., Wasserstandssignale, pl.
veeseisutabel — tide-table — Gezeitentafel, f.
veeseisuvaheldus — turn of the tide — Wechsel der Gezeit, m.
veetank — water-tank — Wasserbehälter, m.
veksel — bill of exchange — Wechsel, m.
vekslivõime — ability to draw (and endorse) bills of exchange — Wechselfähigkeit, f.
veoraha — freight — Fracht(geld n.), f.
vigastus (näit. laeval) — damage — Beschädigung, f., Schaden, m.
vihmamõõtja — rainmeter, ombrometer — Regenmesser, m.
vihmapilved — rain-clouds, showery scuds — Regenwolken, pl.
viivitus — delay — Verzögerung, f.
vilesignaal — whistle-signal — Pfeifensignal, n.
vilt — felt — Filz, m.
vimpel — pennant — Wimpel, m.
vints — winch — Winde, f.
volinik — mandatary — Bevollmächtigter, m.
volitaja — mandator — Bevollmächtiger, m.
volitama — to authorize, to give a power of attorney — bevollmächtigen.
volitus — authorization, power of attorney — Bevollmächtigung, f., Vollmacht, f.
vool, voolus — current, stream — Strom, m., Strömung, f.
võimsus (masinate) — power — Leistung, f.
võladokument, võlakiri — bill of debt, voucher of debt — Schuldokument, n., Schuldschein, m.
võlakoormatus — indebtedness, load of debt — Verschuldung, f.
võla tasumine — payment, discharge, liquidation (of a debt) — Deckung, f., Bezahlung, f., einer Schuld.
võlausaldaja — creditor — Gläubiger, m.
võlgnik, võlglane — debtor — Schuldner, m., Debitor, m.
vähendatud kiirus — reduced speed — verminderte Geschwindigkeit, f.
väike avarii — petty (or small) average — kleine, ordinäre Havarie, f.
väike kiirus — slow speed — geringe Geschwindigkeit, f.
välissadam — outer harbour, outport — Aussenhafen, m.
välja klaarima — to clear out — ausklarieren.
väljamaks — disbursement, payment — Auszahlung, f.
väljaminek — expenditure — Ausgabe, f.
väljasõidusadam — port of departure — Abgangsort des Schiffes, m.
väljasõit (laeva) — departure, leaving a port — Abfahrt, f., Auslaufen, n.
värvimine — painting, coating — Malen, n., Anstreichen, n.
vääritustuma hõõrdumise läbi — to damage by friction, to chafe — sich schamvielen (von Tauen).
väärtus — value — Wert, m.
väärtuse alandamine ehk kahandamine, vääritustamine — lowering the value, depreciation — Wertherabsetzung, f.
väärtuse kindlakstegemine — valuation or assessment — Wertermittelung, f.

Õ

õiendama (paindunud kohti) — to straighten — gerade machen, richten.
õigus — right — Recht, n.
õiguse eeldus — praesumtio juris, legal (judicial) presumption — Rechtsvermutung, f.
õigustamine, õigustus — authorization, right — Berechtigung, f.
õlilaev, õlitanklaev — tank-vessel — Öltankschiff, n.

õnnetus — accident — Unfall, m.
õnnetustekindlustus — accidental death (or personal injury) insurance — Unfallversicherung, f.

Ä

äge lainetus — turbulent sea — Kabbelsee, f.
äkiline meretorm — pirry — plötzlicher Seesturm, m.
ära hoidma — to preserve from, to prevent, to avert — bewahren, verwahren vor, vorbeugen, abwenden.
ära lõikama — to cut away, to cut off — abschneiden, kappen.
ärasõit (sadamast) — leaving (a port) — Abfahrt, f., Auslaufen, n.
ära tarvitama — to consume — verbrauchen.
ära teenima — to earn, to merit — verdienen.
äärmine kiirus — full speed — höchste Geschwindigkeit, f.

Ö

ökonoomiline kiirus — economical speed — ökonomische Geschwindigkeit, f.
ööpikksilm — night-glass — Nachtglas, n., Nachtfernrohr, n.
öösignaalid — night-signals — Nachtsignale, pl.

Ü

ühendama — to connect — verbinden.
ühendusluba kaldaga (karanteenis olekul) — pratique — Verkehrserlaubnis, f., Praktika, f.
ühine — common — gemeinsam.
ülalpidamine — maintenance — Unterhalt, m.
ülalpidamiskulud — costs of maintenance — Unterhaltskosten, pl.
üldavarii dispašš, dispašeerimine — adjustment or statement of general average — Aufmachung, f., der Havariegrosse.
üldavariitoiming — general average act — Havariegrosseakt, m.
üldvolikiri — unlimited (or plenary) power — Universalvollmacht, f.
ülemkohus — Superior Court of Justice, High Court of Justice, Supreme Court — Obergerichtshof, m.
ülemloots — head-pilot, chief pilot — Oberlotse, m.
ülemmäär — maximum — Maximum, n.
üles tõmbama (lippu) — to hoist (a flag) — (eine Fahne) hissen.
ülevaataja (laeva) — ship-surveyor — Schiffsbesichtiger, m.
ülevaatus — survey — Besichtigung, f.
ümberehitatud — rebuilt — umgebaut.
ümberlaadimine — transhipment, reloading — Umladung, f.
ümberlaadimissadam — port of transhipment — Umladungshafen, m., Umladehafen, m.
ümberpaigutamine — displacement, removal — Umstellen, n., Umzug, m.
ümberseadmise kulud — cost of handling — Kosten, pl., der Hantierung.
York-Antwerpen'i reeglid — York-Antwerp-Rules — York-Antwerpener Regeln, pl.

II.

Saksa-inglise-eesti

avariisõnastik.

A

abbringen, (e. Schiff) vom Strande —to force (a ship) off the ground — lahti tõmbama põhja pealt (laeva).

Abbringung, f., eines an Grund geratenen Schiffes — refloating — (laeva) lahtitõmbamine põhja pealt, ujuvile viimine.

Abfahrt, f., — departure, leaving a port — (laeva) ärasõit (sadamast).

Abgabe, f., — tax, impost, duty — maks (-u).

Abgangshafen, m. — port of departure — lähtesadam, väljasõidusadam.

abhauen — to cut away, to cut down, to cut off — maha raiuma.

Abladehafen, m. — port of loading — laadimissadam.

Abladeplatz, m. — place of loading — laadimiskoht.

Abmachung, f. — agreement, settlement, bargain — tehing.

abrechnen — to deduct — maha arvutama.

abschneiden — to cut away, to cut off — ära lõikama.

absichtlich — intentional — tahtlik, meelega.

Abweichung, f. — deviation — deviatsioon.

abwenden — to avert — kõrvale pöörama, ära hoidma.

abziehen — to deduct — maha arvutama.

Abzug, m. — deduction — mahaarvutus.

Accreditiv, n. — letter of credit, credentials, pl. — krediitkiri.

achtern, achteraus — aft — ahtris.

addieren — to add — liitma, juurde või kokku arvutama.

Advokat, m. — advocate, counsel, barrister — advokaat.

Agent, m. — agent — agent.

Aktie, f. — share, stock — aktsia.

Aktiengesellschaft, f. — joint-stock company — aktsiaselts.

Aktionär, m. — share- (or stock-) holder — aktsionär.

Akzise, f. — excise — aktsiis.

amortisieren — to redeem, to amortize — amortiseerima, kustutama.

Amt, n. — office — amet.

amtlich — official — ametlik.

Anbohren, n. — scuttling — ruumide uputamine (laeval).

Anfechtung, f. — contesting — vastuvaidlus.

Angaben, pl. — data — andmed.

anhalten — to halt, to stop — peatama, peatuma.

anhaltender Wind, m. — constant wind — püsiv tuul.

Anker, m. — anchor — ankur.

Ankerboje, f. — anchor-buoy — ankrupoi.

Ankergeld, n. — anchorage-duty — ankruraha.

Ankergrund, m. — anchor-ground — ankrupõhi, ankrukrunt.

Ankerhand, f. — anchor-fluke — ankrulaba.

Ankerkette, f. — chain-cable — ankrukett.

Ankerlicht, n. — anchor-light — ankrutuli.

Ankern, n. — casting anchor — ankurdumine.

Ankerplatz, m. — moorage, anchorage — ankruplats.
Ankerschaufel, f. — anchor-fluke — ankrulaba.
Ankerstock, m. — anchor-stock — ankrustokk.
Ankertau (in Booten), n. — mooring-rope — kinnitusköis.
Ankündigung, f. — announcement — kuulutus.
Ankunft, f. — arrival — kohalejõudmine.
anlanden — to get ashore, to land — randuma, silduma, maanduma.
Anlaufen, n. (in e. Hafen) — entry, entering (a port) — sissesõit (sadamasse).
Anlegehafen, m. — port of call — peatussadam, vahesadam.
Anleihe, f. — loan — laen.
Annullierung, f. — annulment, invalidation, cassation, cancellation — tühistamine.
Anordnung, f. — regulation — määramine, määrus, korraldus.
Anstalt, f. — institution, institute, establishment — asutis.
Anstreichen, n. — painting, coating — värvimine.
anteeren — to tar — tõrvama.
Anteil, m. — part, portion, share — osa.
Antriebsmaschine, f. — propelling machine — peamasin.
Anweisung, f. — direction, instruction — juhatus.
anwenden — to apply — kohaldama.
Anzeige, f. — (public) notice, advertisement, announcement — kuulutus, teadaanne.
Apparat, m. — apparatus — aparaat, seadis.
Apparat, m., **zur Tieflotung** —sounder — sügavloodimis-aparaat.
Appellationshof, m. — court of appeal, appellate-court — apellatsioonikohus.
appellieren — to appeal — apelleerima, edasi kaebama.
Arbitrage, f. — arbitration — arbitraaž.
Arrest, m. — arrest — arest.
arretieren — to arrest — arestima, arreteerima.
Assekurant, m. — insurer, underwriter — kindlustaja.
Aufgeben, n., **der Reise** — abandonment of the voyage — reisi katkestamine.
aufgedeckter Stein, m. — uncovered stone — pealveekivi.
aufhalten — to detain — kinni pidama.
auflaufen — to run aground — kinni jooksma (laev).
Aufmachung, f., **der Havariegrosse** — adjustment or statement of general average — üldavarii dispašš, dispašeerimine.
Aufwärter, m. — steward — stuuard.
Ausbesserung, f. — repair — parandus.
ausbraken — to separate or reject — välja praakima.
auseisen — to liberate from ice, to get out of the ice — jääst vabastama.
Ausfuhrdock, n. — export-dock — eksportbassein.
Ausführung, f. — execution, performance — teostamine, teostus, läbiviimine.
Ausgabe, f. — expenditure — väljaminek.
ausklarieren — to clear out — välja klaarima.
Auslaufen, n. — departure, leaving (a port) — (laeva) väljasõit (sadamast).
Ausnahme, f. — exception — erand.
ausrüsten — to equip — varustama.
Ausrüstung(sgegenstände, pl.) f. — equipment, stores — varustis.
Ausschuss, m. — refuse, rejections — praak.
Aussenhafen, m. — outer harbour, out-port — välissadam.
ausserordentlich — extraordinary — erakorraline.
austeilen — to distribute — jaotama.

Auszahlung, f. — disbursement, payment — väljamaks.

Authentizität, f. — authenticity — alglikkus, autentsus.

Avance, f. — advance — avanss.

B

Baggermaschine, f. — dredger — bagger, süvendaja.

Bake, f. — beacon — paak.

Bakenfeuer, n. — beacon-light — paagituli.

Ballastbecken, n. — ballasting basin — ballastibassein.

Bank, f. — bank — pank, pangamaja.

Bareinschuss, m. — cash-deposit — sularahadeposiit.

bares Geld, n. — ready money, hard cash — sularaha.

Barometer, n. — barometer — baromeeter.

Barre, f. — bar — jõesuudmemadalik.

Basis, f. — basis — alus, baas.

Beamter, m. — functionary, official, officer — ametnik.

Beaufsichtigung, f. — supervision, inspection — järelevalve.

Bedeckung, f. — cover, covering — kate.

Bedingung, f. — condition — tingimus.

befestigen — to attach, to fasten — kinnitama.

befolgen — to keep (laws) — järgima, silmas pidama (seadust).

Befrachter, m. — charterer — prahistaja, prahiandja.

beglaubigen — to attest, to certify, to verify — tõestama.

Beglaubigungsschreiben, n. — credentials — kreditkiri.

Begleitschiff, n. — tender, consort (-ship), convoy(ing ship) — saatelaev.

Behandlung, f. — treatment — käsitlemine, käitlemine.

Behörde, f. — (administrative) board, authorities — (valitsus-, ameti-) asutis, ametivõimud.

Beitrag, m. — contribution — kontributsioon.

beitragend, beitragspflichtig — contributory, contributive — kontributiivne.

Bekanntmachung, f. — announcement, (public) notice — kuulutus.

belasten — to burden, to charge — koormama.

belohnen — to reward, to recompense, to requite — tasuma.

Belohnung, f. — reward, recompense, fee(s) — tasu.

benutzen — to use, to make use of — tarvitama, kasutama.

beobachten (Gesetze) — to keep (laws), to observe — järgima, silmas pidama (seadust).

berechnen — to reckon, to calculate — arvutlema.

Berechtigung, f. — authorization — õigustamine, õigustus.

Bergung, f. — salvage — päästmine, päästeasjandus.

Bergungsdampfer, m. — salvage-steamer — päästeaurik.

Bergungsgenossenschaft, f. — salvage-association — päästeselts.

Berufung einlegen — to appeal — apelleerima.

Besan, m. — spanker — besaanpuri.

Besanmast, m. — mizenmast — besaanmast.

beschädigen — to damage — vigastama, rikkuma.

Beschädigung, f. — damage — vigastus (näit. laeval).

(Beschlag, m.), **mit Beschlag belegen** — to lay arrest on — aresti alla panema.

Beschlagnahme, f. — arrest — arest, aresti alla panek.

beschränkend — restrictive — piirav, kitsendav.

Besichtigung, f. — survey — ülevaatus.

Besitz, m. — possession — valdamine, valdus.
besonder — special — eri-, eriline.
besondere Havarie, f. — particular average — partikulaaravarii, eraavarii.
bestätigen — to confirm, to approve, to ratify — kinnitama.
Bestechung, f. — bribe — altkäemaks.
Besteck durch Gissung, n. — geonavigation — navigeerimine ja laeva koha määramine (sõidetud kursi ja kauguse järgi).
Bestimmung, f. — regulation, order, rule, destination — määramine, määrus.
Bestimmungshafen, m. — port of destination — sihtsadam.
Bestimmungsort, m. — (place of) destination — sihtkoht.
Beteiligter, m. — party concerned, person concerned, interested party — asjaosaline.
Betrag, m. — amount, sum — summa.
bevollmächtigen — to authorize, to give a power of attorney — volitama.
Bevollmächtiger, m. — mandator — volitaja.
Bevollmächtigter, m. — mandatary — volinik.
Bevollmächtigung, f. — authorization — volitus.
bewahren vor — to preserve from, to protect from — ära hoidma, hoidma (millestki).
beweisen — to prove — tõendama.
Bezahlung, f., **einer Schuld** — payment, discharge of a debt — võla maksmine, võla tasumine.
biegen, sich — to bend — painduma.
Bilanz, f. — balance — bilanss.
Binnengewässer, pl. — inland waters — siseveed.
Binnenhafen, m. — inner harbour — sisesadam.
Binnenschiffahrt, f. — inland navigation — sisevete-laevandus, sisevete-laevasõit.
Binnensee, f., **Binnenmeer,** n. — inland sea — sisemeri.
Blinkfeuer, n. — flash light — blinktuli.
Blockadebrecher, m. — blockade-runner — blokaadimurdja.
blockieren — to blockade — blokeerima, blokkima.
Boden, m. — bottom — põhi.
Bodmerei, f. — bottomry — bodmerii.
Bodmereigeber, m. — lender (or advancer) on bottomry — bodmerist.
Bodmereikontrakt, m., **Bodmereivertrag,** m. — bottomry-letter, bottomry-bond — bodmeriikiri, bodmeriileping.
Bodmereischuld, f. — bottomry-loan — bodmeriivõlg.
Boje, f. — buoy — poi.
Boot, n. — boat — paat.
Bootsbrücke, f. — boat-bridge — paadisild.
Bootshaus, n., **Bootsschuppen,** m. — boat-house — paadimaja.
Bö, f. — gust, squall — iil, järsk tuulehoog.
Börse, f. — Change, Exchange — börs.
Börsengeschäft, n. — (stock-) exchange-transaction (or -business) — börsitehing.
Börsen-Komitee, n. — exchange-committee — börsikomitee.
Börsenkurs, m. — (current) rate of exchange — börsikurss.
Börsenmakler, m. — broker — börsimaakler.
Börsenpreis, m. — market-price (or -rate), current price — börsihind.
Börsenversammlung, f. — exchange — börsikogu.
Brack(gut), n. — refuse, rejected goods — praak.
brakieren — to separate and remove the refuse — praakima.

Bramstenge, f. — topgallantmast — bramsteng.
Brandung, f. — breakers, surf — murdlainetus.
Brauch, m. — custom — komme.
brauchen — to use, to need — tarvitama, tarvitsema, vajama.
Brennstoff, m. — fuel — kütteaine, küttematerjal.
Bruttoeinnahme, f. — gross earnings or receipts — kogu-sissetulek.
Bruttogewicht, n. — gross weight — bruttokaal.
Bruttotonnengehalt, m. — gross tonnage — bruttotonnaaž.
bugsieren — to tow — pukseerima.
Bulkladung, f. — bulk-cargo — hulklaadung.
Bureau, n. — office, bureau — büroo.

C

Chartepartie, f. — charter-party — prahileping.

D

Dampf, m. — steam — aur.
(Dampf), unter Dampf — under steam — auru all.
Dampf ablassen — to let off steam, to blow off steam — auru välja laskma.
Dampf anlassen, Dampf (auf)machen — to get up steam — auru peale panema.
Dampfer, m. — steamer — aurik.
Dampfheizung, f. — steam-heating — auruküte.
Dampfkraft, f. — steam-power or -force — aurujõud.
Dampfkran, m. — steam-crane — aurukraan, aurutõstekraan.
Dampfrohr, n. — steam-pipe — aurutoru.
Dampfsteuerapparat, m. — steam-steering-gear — aururoolmasin, aururoolseadis.
Dampfwinde, f. — steam-winch — auruvints.
Darlehen, n. — loan — laen.
Debatte, f. — dispute, discussion — vaidlus.
Debitor, m. — debtor — võlgnik.
Deck, n. — deck — laevalagi, dekk.
Decke, f. — cover, covering — kate, tekk.
Deckung, f., **einer Schuld** — payment, discharge, liquidation of a debt — võla tasumine.
definitive Entscheidung, f. — definitive decision, definitive sentence — lõppotsus.
demolieren — to demolish — lammutama.
Deponent, m. — depositor — deponent.
Desinfektionskosten, pl. — disinfecting expenses — desinfitseerimiskulud.
Deviation, f. — deviation — deviatsioon.
Deviationsbake, f. — deviation-beacon — deviatsioonipaak.
Deviationsbeobachtung, f. — sight for deviation — deviatsioonivaatlus.
Deviationsboje, f. — deviation-buoy — deviatsioonipoi.
dichter Nebel, m. — dense fog — tihe udu.
dienen — to serve — teenima.
direkte Folge, f. — direct consequence — otsene tagajärg.
Direktion, f. — direction — juhatus, direktsioon.
Dispache, f. — avarage-statement, average-adjustment — dispašš.
Dispachegebühren, pl. — fees for average-adjustments — dispašimaksud.
Dispacheur, m. — average-adjuster — dispašöör.
Distanz, f. — distance — distants, vahemaa, kaugus.
Distanzfracht, f. — ratable freight, freight for distance covered — distantsiveoraha.
disziplinare Verantwortung, f. — disciplinary responsibility — distsiplinaarvastutus.
Dock, n. — dock — dokk.

Dockbänke, Dockstufen, pl.— dock-banks — dokiastmed.

Dockkosten, pl. — dock-dues — dokkimiskulud.

Docktor, n. — dock-gate — dokivärav.

Domizil, n. — domicile, dwelling-place — elukoht.

Donkeymaschine, f. — donkey engine — abimasin.

Draggen, m. — grapnel — tragi, käsiankur.

Draht, m. — wire — traat.

drahtlose Telegraphie, f. — wireless telegraphy — traadita telegraaf, raadio.

Drahtseil, n. — wire-rope — traatkõis.

Drahttakelung, f. — wire-rigging — taglase traatosad.

Drahttrosse, f. — wirehawser — traattross.

Durchgang, m., **Durchfahrt**, f. — — passage — läbikäik, läbipääs, läbisõit.

E

Ebbe, f. — ebb — mõõn.

Eigentümer, m. — owner — omanik.

eindrücken, einbiegen — to bend (inward), to crush, to indent — sisse muljuma.

einklarieren — to enter, to clear in — sisse klaarima.

Einkommensteuer, f. — income-tax — tulumaks.

Einlaufen, n. (in e. Hafen) — entry, entering (a port) — sissesõit (sadamasse).

einregistrieren — to register — registreerima.

Einrichtung, f. — apparatus, contrivance — seadis.

Einschiffung, f. — embarcation — laevalevõtmine.

einschränkend — restrictive — piirav, kitsendav.

Einschussfond, m. — deposit fund — deposiitfond.

eintragen (in ein Register) — to register — registrisse kandma, registreerima.

eintreiben (Zahlungen) — to recover, to exact, to collect — sisse nõudma.

Einzahlung, f., **Einschuss**, m. — paying in, deposit, share paid in — sissemaks.

einzelne Kolli, pl., **der Ladung** — separate packages of cargo — laadungi üksikud kolid.

(Eis, n.), vom Eise umschlossen, eingefroren — ice-bound — jäässe kinnijäänud.

Eisberg, m. — iceberg — jäämägi.

Eisbrecher, m. — ice-breaker — jäälõhkuja.

Eisdecke, f. — ice (covering a river etc.), sheet of ice — jääkate.

Eisenschiff, n. — iron-ship — raudlaev.

Eisenwerk des Mastes, n. — iron-work of mast — masti raudosad.

Eisgang, m. — drift of ice, breaking up of the ice — jääminek.

Eisgefahr, f. — ice-peril, ice-risk — jääoht.

Eiskarte, f. — ice-chart — jääkaart.

Eislotse, m. — ice-pilot — jääloots.

Eismaschine, f. — refrigerating machine — külmutusmasin.

Eispressung, f. — ice-pressure — jääpressimine.

Eissuppe, f., **schwimmende Schnee- oder Eismasse**, f. — sludge — jääsupp.

Eisverhältnisse, pl. — ice-conditions — jääolud.

elektrische Maschine, f. — electrical machine — elektrimasin.

Elevator, m. — elevator — elevaator.

endgültig — final — lõplik.

Endstation, f. — terminus — lõppjaam.

Endurteil, n. — definitive decision, definitive sentence — lõppotsus.

Entfernung, f. — distance, remoteness — distants, kaugus.

Entschädigung, f. — recovery of damages, indemnification, indemnity, compensation — kahjutasu.

Entschluss, m., **Entscheidung,** f. — resolution, decision, sentence — otsus.

entsiegeln — to unseal, to take off (or remove) the seal — pitserit avama.

entsprechend — corresponding — vastav.

Ereignis, n. — event — juhtumus.

Erneuerung, f. — renewal — uuendamine.

Ersatz, m. — compensation — tasu.

Ersatz geben — to compensate — tasuma.

Ersatzmannschaft, f. — reserve crew, substituted crew — reservmeeskond.

ersetzen — to replace by, to substitute — asendama.

Ersitzung, f. — usucaption — iga-(ne)mine.

Ersparung, Ersparnis f. — saving, economy — kokkuhoid.

Extraaufenthalt, m. — extra detention — lisapeatusaeg.

Extrakosten, pl. — extra expenses, extra costs — lisakulud.

F

Fabrikmarke, f. — trade-mark — vabrikumärk.

Fahne, f. — flag — lipp.

Fahnenmast, m. — (flag-)pole, flagmast, vanemast — lipumast.

Fährboot, n. — ferry-boat — parvlaev.

Fähre, f. — ferry — parv.

Fahrwasser, n. — fairway, channel — faarvater, sõiduvesi, sõidutee.

Fahrwasserboje, f. — fairway-buoy, leading buoy — faarvatripoi.

Faktura, f. — invoice — faktuura.

Fall, m. — case — juht (juhu).

Felsen, m. — rock — kalju.

felsige (Küste) — irond-bound, rocky (coast) — kaljune (rannik).

felsige Insel, f. — rocky island — kaljusaar.

Fernglas, n. — spy-glass, glass, telescope — kiiker, pikksilm.

feste Eisdecke, f. — thick covering of ice — tugev jääkate.

festes Eis, n. — fast ice, main ice — kindel jää.

Festland, n. — continent, dry land — manner, maismaa.

festlegen, festmachen — to fasten, to lash, to moor — kinnitama.

Festmachepfahl, m. — mooring-post — kinnitusvai.

Feuerschiff, n. — lightship — tulelaev.

Feuerstein, m. — flint — tulekivi.

Filz, m. — felt — vilt.

Firmenflagge, f. — house-flag — laevaomanikkude lipp.

Fischereihafen, m. — fishery-harbour — kalasadam.

flache Stelle, f. — shoal, flat — madal koht (vees), madalik.

Flagge, f. — flag — lipp, plagu.

Flaggenmast, m. — (flag-)pole, flag-mast, vanemast — lipumast.

Flaggensignal, n. — flag-signal — lipusignaal.

Flaggenstange, f., **Flaggenstock,** m. — flag-staff — lipuvarras.

Flaschenpost, f. — bottle-post — pudelpost.

Floss, n. — raft — palgiparv.

flott — afloat — ujuvil (laev).

Fluidkompass, m. — liquid compass — ujuvkompass.

Fluss, m. — river — jõgi.

Flussbett, n. — river-bed — jõesäng.

Flusshafen, m. — river-harbour — jõesadam.

flüssig — liquid — vedel.

Flusslotse, m. — river-pilot — jõeloots.

Flussmündung, f. — mouth of a river, debouchure — jõesuu.

Fluss- u. Kanalschiffahrt, f. — arterial navigation — jõe- ja kanalilaevasõit.
Flut, f. — flood, flow — tõus (mõõna vastand).
Fluthafen, m. — tidal harbour — tõususadam.
Flutmesser, m. — tide-gauge — veeseisumõõtja.
Flutstrom, m. — tidal stream — kallutusvoolus.
Flutweg, m., **enger Kanal (in einer Sandbank),** m. — swashway — faarvater üle madaliku.
Fockmast, m. — foremast — eesmast, käilamast.
Folge, f. — consequence — tagajärg.
Fonds, pl. — funds — fond.
Fondsbörse, f. — stock-exchange or -market — fondibörs.
Forderung, f. — demand, request, claim — nõue, nõudmine.
Fortbewegung, f., **mittels Dampfkraft** — steam propulsion — aurujõul liikumine.
Fracht, f. — freight — praht, veoraha.
Frachtdampfer, m. — cargo-steamer — prahiaurik.
Frachtempfänger, m. — consignee — lastisaaja.
Frachtpreise, pl. — terms of freight — prahihinnad.
Frachtspesen, pl. — freight-charges — prahikulud.
Frachtstück, n. — separate package, single parcel or bale — koli.
Frachtversender, m. — consigner, shipper — lastisaatja.
Frachtvorschuss, m. — advance of freight, advance-freight — prahiavanss.
Freihafen, m. —free port — vabasadam.
Frist, f. — term — tähtaeg.
Führung, f., **Leitung,** f. — management, direction — juhtimine.
Funkelfeuer, n. — scintillating light — lühike blinktuli.
Funkenstation, f. — wireless telegraph station — raadiojaam.

G

Gage, f. — wages — palk.
Garantie, f. — guaranty, warranty — tagatis, garantii.
gebrauchen — to use — tarvitama.
Gebühr, f. — tax, fee(s) — lõiv, maks.
Gefahr, f. — danger, peril, risk — hädaoht, oht, riisiko.
Gefahr des Auflaufens anzeigende Lichter, pl. — grounding lights — hädaohutuled (randumisel).
gefährlich — dangerous, perilous — kardetav, hädaohtlik.
gefährliche Lage, f. — position of peril — hädaohtlik seisukord.
gefährlicher Ankerplatz, m. — unsafe anchorage — kardetav ankruplats.
gegebene Tatsachen, pl., **das Gegebene,** n. — data — andmed.
Gegenforderung, f. — counterclaim, cross-demand — vastunõue, -nõudmine.
Gegenklage, f. — cross-action — vastunõue, -nõudmine.
Gegenstand, m. — object — ese.
Gegenwind, m. — head-wind — vastutuul.
Gegner, m. — adversary — vastane.
gekreuzter Seegang, m. — cross-sea — ristlained, ristlainetus.
Geldstrafe, f. — fine — rahatrahv.
Gelegenheit, f. — chance, occasion, opportunity — juhus.
gemäss — in accordance with, according to — kooskõlas, vastavalt.
gemeinsam — common, mutual — ühine.
gemeinsames Seeunternehmen, n. — common maritime adventure — mereühisreis.
Generalvollmacht, f. — full power — liikvolitus, generaalvolitus.
Gericht, n. — court of justice, tribunal — kohus.
gerichtliche Entscheidung, f. — judgment, adjudication, decision, sentence — kohtuotsus.

Gerichtsbehörde, f. — court (of justice), tribunal — kohtuasutis.
Gerichtsordnung, f. — rules of procedure — kohtukord.
Gerichtsverfahren, n. — law-proceedings, pl. — kohtutoimetus.
geringe Geschwindigkeit, f. — slow speed — väike kiirus.
Geschäft — business, bargain — äri, tehing, toiming, tegevus, asi.
Geschäftsführung, f. — management (of a business) — asjaajamine.
Geschäftsträger, m. — agent — agent.
Geschwindigkeit, f. — speed, velocity, rate — kiirus.
Geschwindigkeitsmesser, m. — speed-indicator, tachometer — kiirusenäitaja, kiirusemõõtja.
Gesetz, n. — law — seadus.
Gesetzbuch, n. — code — seadustik.
gesetzlich, gesetzmässig — legal, legitimate, lawfull — seaduslik.
Gesichtskreis, m. — horizon — horisont, silmapiir, vaatepiir.
Gesundwert, m. — sound value — rikkumata väärtus.
Gesundwert, m., **der Güter** — sound value of goods — kauba rikkumata väärtus, kauba väärtus rikkumata seisukorras.
Gewährleistung, f. — guaranty, warranty — kindlustus.
Gewicht, n. — weight — kaal.
Gewinn, m. — profit, gain — kasu.
Gezeiten, pl., **Ebbe und Flut,** f. — tide, ebb and flood — looded, mõõn ja tõus.
Gezeitensignale, pl. — tide-signals — veeseisusignaalid.
Gezeitentafel, f. — tide-table — veeseisutabel.
Glaswaren, pl. — glassware — klaasasjad, klaaskaubad.
Gläubiger, m. — creditor — võlausaldaja.
grobe Fahrlässigkeit, f. — culpa lata, gross carelessness, negligence, slackness — raske hoolimatus.
grobe See, f. — heavy sea, rough sea — suur lainetus.
Grossmast, m. — mainmast — suurmast, grootmast.
grösste Geschwindigkeit, f. — full speed — täiskiirus, suurim kiirus.
Grund, m. — ground, bottom — krunt, põhi.
(Grund), auf den Grund geraten — to run aground — kinni jooksma (laeva kohta).
Grundeis, n. — ground-ice — põhijää, hüüe.
Grundsee, f., **Grunddünung,** f. — ground-sea — põhilainetus.
gültig sein — to be in force, to be valid — maksev olema.
Gut, n., **Vermögen,** n. — property, goods, fortune — vara.
Gutachten, n., **Meinung,** f. — opinion — arvamus.
guter Ankergrund, m. — good anchorage — hea krunt, hea põhi ankurdumiseks.
Güter, Waren, pl. — goods — kaubad.

H

Hafen, m. — port, harbour — sadam.
Hafenbau, m. — construction of a port — sadamaehitus.
Hafendamm, m., **-brücke,** f. — pier, jetty, mole — sadamasild, muul.
Hafenfahrzeug, n. — harbour-craft — sadamasõiduk.
Hafenkapitän, m. — harbour-master, captain of the port — sadamakapten.
Hafenlotse, m. — harbour-pilot, dock-pilot — sadamaloots.
Hafensignal, n. — harbour-signal — sadamasignaal.
Haft, f. — arrest — arest.
halbe Geschwindigkeit, f. — half-speed — poolkiirus.
Halbinsel, f. — peninsula — poolsaar.
Handel, m. — trade, commerce — kaubandus.

Handelsbilanz, f. — trade-balance — kaubandusbilanss.
Handelshafen, m. — commercial (or trading)port — kaubasadam.
Handelskammer, f. — chamber of commerce — kaubanduskoda.
Handelsschiff, n. — mercantile vessel, merchant-ship — kaubalaev.
Handelsvollmacht, f. — procuration — prokuura.
Handelszeichen, n. — merchant's mark, idiograph, trade-mark — kaubandusmärk.
Handlung, f. — action — toiming.
Hantierungskosten, pl. — cost of handling — ümberseadmise kulud.
Hauptkurs, m. — direct acting course, valid rate of exchange — peakurss.
Havarie, f. — average — avarii.
Havarie, f.,des gegenseitigen Schadens — average of interchangeable damages — vastastikuse kahju avarii.
Havariegrosseakt, m. — general average act — üldavariitoiming.
Heimathafen, m. — port of registry — kodusadam.
Helling, f. — slip, slipway — helling.
Heuer, f. — wages — palk (palga).
Hilfeleistung, f. — assistance, salvage — abiandmine, abistamine.
Hindernis, n. — obstacle, impediment — takistus.
hinzurechnen — to add — juurde arvutama.
hissen (eine Fahne) — to hoist (a flag) — heiskama, üles tõmbama (lippu).
hochgehende oder hohe See, f. — high running sea, rough sea — tormine meri.
höchste Geschwindigkeit, f. — full speed, maximum speed — maksimaalkiirus, äärmine kiirus, suurim kiirus.
Hochwasser, n., **hohe Gezeit**, f. — high tide — suur veetõus, suurvesi.
hohe See, offene See, f. — high sea, main sea — ulgumeri.
Holzbrücke, f. — wooden bridge — puusild.
hölzernes Schiff, n. — wooden ship — puulaev.
Honorar, n. — honorarium, fee(s) — honorar, tasu.
Horizont, m. — horizon — horisont, silmapiir, vaatepiir.
Hypothek, f. — mortgage — hüpoteek.

I

ideeller Anteil, m. — imaginary part (or share) — mõtteline osa.
Imputation, f. — imputation — süüksarvamine.
indirekt — indirect — kaudne.
Institut, n. — institute, institution — instituut, asutis.
Instruktion, f. — instructions — juhend, instruktsioon.
Interesse, n. — interest — huvi.
Interessent, m. — party interested — asjaosaline, asjast huvitatu.
irdenes Geschirr, n. — crockery, earthenware — savinõud.
Isolation, f. — insulation — isolatsioon.

J

Jacht, f. — yacht — jaht(laev).
Jahreszinsfuss, m. — rate of interest p. a. — aastaprotsent.

K

Kabbelsee, f. — turbulent sea — äge lainetus.
Kabel, n. — cable — kaabel.
Kabelschiff, n., **Kabelleger**, m. — cable-ship — kaablilaev.
Kabotage, f. — cabotage, coasting trade — rannalaevandus.
Kai, m. — quay, wharf — kai, kaldaplats, kaldasild.
Kaimeister, m. — wharfinger — kaimeister.
Kaiwand, f. — quay-wall — kaimüür.
Kajüte, f. — cabin — kajut.

Kajütenkompass, m. — cabin-compass — kajutikompass.

kalkulieren — to calculate — kalkuleerima, arvutlema.

Kanal, m. — channel, canal — kanal.

Kap, n. — cape, ness, point — maanina, neem.

Kapitän, m. — captain, (ship-) master — kapten, laevajuht.

kappen — to cut away, to cut off — ära lõikama, maha raiuma.

Kassierung, f. — cassation — kassatsioon.

Kauf, m., **Kaufen,** n. — buying — ost, ostmine.

Kauffahrteischiff, n. — mercantile vessel, merchant-ship — kaubalaev.

Kausalzusammenhang, m. — connection between cause and effect, causality — põhjuslik side.

Kessel, m. — boiler — katel.

Kette, f. — chain — kett.

Kieker, m. — spy-glass, glass — kiiker.

Kielleichter, m. — pontoon — pontoon.

Kielwasser, n. — wake — andruvesi, kiilivesi, kiilvater.

Kiesel, m. — flint — räni.

klarieren — to clear — klaarima.

kleine Havarie, f. — petty (or small) average — väike avarii.

Klippe, f. — cliff, crag, rock — kaljurüngas.

Klippenreihe, f. — ledge of rocks — kaljurüngastik, kari, kaljurahu.

Knoten, m. — knot — sõlm.

Kodex, m. — code — seadustik.

Kohlenbunker, m. — coal-bunker — söepunker.

Kollision, f. — collision — kokkupõrge.

Kollo, n. — separate package, single parcel or bale — koli.

Kommission, f. — commission — komisjon, komisjonitasu.

Kompass, m. — compass — kompass.

Kompassfehler, m. — error of the compass — kompassiviga.

Kompassgehäuse, n., **-büchse,** f. — compass-bowl — kompassinõu.

Kompassrose, f. — compass-card — kompassikaart.

Kompositschiff, n. — composite ship — komposiitlaev.

kondemnieren (ein Schiff) — to condemn (a ship) — (mere-) kõlbmatuks tunnustama.

Konjunkturverlust, m. — loss of market — kahju turuhindade vahest.

Konkurs, m. — insolvency, failure — konkurss.

Konnossement, n. — bill of lading — konossement.

konstruktiver Totalverlust, m. — constructive total loss — oletatav täiskaotus.

Konsulat, n. — consulate — konsulaat.

Konterbande, f. — contraband goods, smuggled goods — salakaup.

Konto, n. — account — arve, konto.

Kontor, n. — office — kontor.

Kontribution, f. — contribution — kontributsioon.

Kosten, pl. — expense, expenditure — kulu.

Kosten, pl., **der Hantierung** — cost of handling — ümberseadmise kulud.

(Kraft), in Kraft treten — to come into force — jõusse astuma.

Kraftzentrale, f., (elektr.) **Kraftwerk,** n. — electric supply station — elektrijaam.

Kran, m. — crane — tõstekraan.

Kranbalken, m. — gibbet — kraanpalk, tõstetala.

Krankenschiff, n. — hospital-ship — hospidallaev.

Kreuzfeuer, n. — cross-fire — ristituli.

Kreuzmast, m. — mizenmast — besaanmast.

(Kriegsfuss), auf dem Kriegsfuss stehen — to be on a war-footing — sõjajalal olema.

Kriegsschiff, n. — war-ship — sõjalaev.
Kriegszustand, m. — state of war — sõjaseisukord.
krümmen, sich — to bend — painduma, kõverduma.
Kühlmaschine, f. — refrigerating machine — jahutusmasin.
Kunstgegenstände, pl. — objects of art — kunstiesemed.
kurzer, starker Wellenschlag, m. — jobble — lühike raske lainetus.
kurze See, f. (die sich oft bricht) — short sea — püstlained, püstlainetus, lühike lainetus.
Küste, f. — coast — rannik.
Küstenlotse, m. — coasting-pilot — rannaloots.
Küstenschiffahrt, f. — cabotage, coasting trade — rannalaevandus, -laevasõit.
Küstenwache, f. — coast-guard — rannavalve.

L

Ladelinie, f. — load-line, waterline — laadimisjoon.
Ladung, f. — cargo — laadung.
Ladungsbeteiligter, -interessent, m. — party interested (or concerned) in a cargo — laadungiosaline.
Lage, f., **Stellung,** f. — position, situation — asend.
Lagerhaus, n. — storehouse, warehouse — laduhoone.
Lagerplatz, m. — storing-place — ladukoht.
Lagerschein, m. — (dock-)warrant — ladutäht.
Lagerung, f. — storing — ladustamine.
Lagerungskosten, pl. — storage charges — laokulud.
Landmarke, f. — landmark — maamärk.
Landtransport, m. — land-conveyance, land-carriage — maismaakaubavedu, maismaatransport.
Landzunge, f. — ness, point — neem.
Last, f., (Schiffs-) — (ship's) cargo, (ship-)load — last (laeval).
Lastdampfer, m. — cargo-steamer — prahiaurik.
Leckage, f. — leakage — pihkumine.
Leeküste, f. — lee-coast — alltuule-rannik.
Leeseite, f. — lee — alltuule-külg, -pool.
leewärts, nach Lee zu — leeward — alltuule-poole.
leichte Brise, f. — gentle breeze — kerge tuul.
Leichtermiete, f. — lighter hire — kergendamisvahendite rentimine.
leichter Nebel, m. — light fog — kerge udu.
Leichterung, f. — lighterage — kergendamine, lihterdamine.
Leistung, f., (einer Maschine) — power — võimsus (masinal).
Leitung, f. — direction, management — juhtimine, juhatus.
Leuchtfeuergebühren, pl. — lighthouse charges — tuletornimaksud.
Leuchttonne, f. — light-buoy — tulepoi.
Leuchtturm, m. — lighthouse — tuletorn.
lichten (den Anker) — to weigh (the anchor) — hiivama (ankrut).
Liegegeld, n. — demurrage — seisuraha.
liegen bleiben im Hafen — to remain lying — sadamasse jääma.
Liegeplatz, m., **am Kai** — quay-berth — kaiplats.
Log, n. — log — logi.
Logbuch, n. — log-book — logiraamat.
Logglas, n. — glass — logiklaas.
Lohn, m. — reward, fee(s) — tasu.
löschen — to extinguish, to discharge — kustutama, lossima.
Löschung, f. — discharging — lossimine.

Löschungskosten, pl. — discharging expenses — lossimiskulud.
loses Treibeis, n. — rubble-ice, drift-ice — lahtine ajujää.
Loskaufgeld, n. — smart-money, ransom — vabanemisraha.
Lotapparat, m. — sounding-machine — loodimisaparaat.
loten — to sound — loodima.
Lotse, m. — pilot — loots.
Lotsengeld, n., **-gebühr,** f. — pilotage — lootsimaks, lootsiraha.
Lotsenkontor, n. — pilot-office — lootsikontor.
Lotsenstation, f. — pilot-station — lootsijaam.
Lotsenwesen, n. — pilotage — lootsiasjandus.
Lotsenzwang, m. — compulsory pilotage — sundlootsimine.
Luke, f. — hatch — luuk.

M

Magazin, n. — storehouse, warehouse, magazine — ladu(hoone), magasin.
Magnetnadel, f. — compass-needle — magnetinõel.
Makler, m. — broker — maakler.
Malen, n. — painting — värvimine, maalimine.
Mangel, m. — lack of, absence of — puudus.
Marktpreis, m. — market-price, current price — turuhind.
Maschine, f. — machine, engine — masin.
Maschinenbauanstalt, f. — engineering-works — masinaehitus-tehas.
Maschinenpersonal, n. — engineering-branch, engine-room staff — masinameeskond.
Maschinerie, f., **Maschinen,** pl. — machinery — masinakoosseis, masinad.
Maschinist, m. — engineer — laevamehaanik, masinist.
Maschinistenschule, f. — school for mechanical engineers — masinistide kool.
Mass, n. — measure — mõõt.
Massenladung, f. — bulk-cargo — hulklaadung.
Massregel, f. — measure — abinõu, korraldusvõte.
Masstab, m. — scale, plane scale — maastaap, mõõtkava.
Mast, m. — mast — mast.
Matrose, m. — sailor, seaman — madrus.
Maximum, n. — maximum — ülemmäär.
Meeresströmung, f. — sea-current — merevoolus.
Mehrkosten, pl. — additional (or extra) charges — enamkulutus.
Meinung, f. — opinion — arvamus.
meteorologisches Observatorium, n. — meteorological observatory — ilmajaam.
Minimum, n. — minimum — alammäär.
Miteigner, m., **Mitreeder,** m. — joint owner — kaasomanik.
Mittel, n. — means — vahend, abinõu.
Mobiliar, n., **Möbel,** n. — furniture — mööbel.
Mole, f. — mole — muul.
Molenkopf, m. — mole-head — muuliots.
multiplizieren — to multiply — korrutama.
Mundvorräte, pl. — comestibles, provisions — toiduained, toidutagavarad.

N

Nachlässigkeitsklausel, f. — negligence-clause — hooletusklausel.
Nachteil, m. — damage — kahju.
Nachtglas, n., **Nachtfernrohr,** n. — night-glass — ööpikksilm.
Nachtsignale, pl. — night-signals — öösignaalid.
Nagel, m. — nail — nael.
Nahrungsmittel, pl. — comestibles, provisions — toiduained.
Nationalflagge, f. — national flag, ensign — riigilipp, rahvuslik lipp.
Navigation, f. — navigation — navigatsioon.

Navigationslichter, pl. — navigation-lights — navigatsioonituled.
Nebel, m. — fog — udu.
Nebelglocke, f. — fog-bell — udukell.
Nebelhorn, n. — sirene, fog-horn — sireen.
Nebelsignal, n. — fog-signal — udusignaal.
Nebelsignalstation, f. — fog-signal station — udusignaalijaam.
Nebenlinie, f. — collateral line — külgjoon.
negative Bedingung, f. — negative condition — eitav tingimus.
Nennwert, m. — nominal value — nimiväärtus.
Nettotonnengehalt, m. — net tonnage — nettotonnaaž.
Nettowert, m. — net value — netoväärtus.
niederhauen — to cut down — maha raiuma.
niederreissen — to demolish — lammutama.
Niederwasser, n. — low-tide — madalvesi.
nivellieren — to level — nivelleerima.
Nominalwert, m. — nominal value — nimiväärtus, nominaalväärtus.
Nordosten, m. — north-east — kirre (kirde).
Nordwesten, m. — north-west — loe (loode).
Normalbarometer, n. — standard barometer — normaalbaromeeter.
Normalgeschwindigkeit, f. — normal speed — normaalkiirus.
Normalkompass, m. — standard compass — normaalkompass.
Not, f. — distress — häda.
Notflagge, f. — flag of distress — hädalipp.
Nothafen, m. — port of refuge — pelgusadam, hädasadam.
Notmast, m. — jury-mast — hädamast.
Notsignal, n. — distress-signal — hädasignaal.
Nutzen, m. — profit, gain — kasu.

O

obere Seitenteile (des Schiffes), pl. — topsides — (laeva) ülemised külgosad.
Obergerichtshof, m. — Superior Court of Justice, High Court of Justice, Supreme Court — ülemkohus.
Oberlotse, m. — head-pilot, chief pilot — ülemloots, lootskomandör.
offener Ankerplatz, m. — exposed anchorage — lahtine ankruplats.
offene See, f., **offenes Meer**, n. — main sea — lahtine meri, ulgumeri.
offiziell — official — ametlik.
Öffnung, f. — opening, aperture — avaus.
ökonomische Geschwindigkeit, f. — economical speed — ökonoomiline kiirus.
Öltankschiff, n. — tank-vessel — õlilaev, õlitanklaev.
Opfer, n. — sacrifice — ohver.
optisches Signal, n. — optic signal — helksignaal.
Orderhafen, m. — port of call — vahesadam, peatussadam.
Orderplatz, m. — place of call — peatuskoht.
ordinäre Havarie, f. — petty (or small) average — väike avarii.
Originalakte, f. — original act — algakt.
Orkan, m. — hurricane — orkaan.
Osten, m. — east — ida.
Ozean, m. — ocean — ookean.

P

Packeis, n. — packice — rüsijää.
Pass, m. — passport — pass.
Passagier, m. — passenger — reisija.
Passagiergut, n. — luggage, baggage — pagas.
Passatwinde, pl. — trade-winds — passaattuuled.
Peilkompass, m. — bearing-compass — peilkompass.

Peilung, f. — bearing — peilung.
Periode, f. — period — ajajärk, periood.
persönlich — personal — isiklik.
Pfand, n. — pawn, pledge — pant.
Pfandrecht, n. — hypothecary law, lien — pandiõigus.
Pfeifensignal, n. — whistle-signal — vilesignaal.
Pflicht, f. — duty — kohus (-e).
plötzlicher Seesturm, m. — pirry — äkiline meretorm.
Ponton, m. — pontoon — pontoon
Pontonbrücke, f. — pontoon-bridge — nahksild, pontoonsild.
Position, f. — position — positsioon, asend.
Positionslichter, pl. — position-lights — positsioonituled.
Positionslinie, f. — position-line — asendi peilungi joon.
Postflagge, f. — mail-flag — postilipp.
Postschiff, n. — mail-boat, mail-packet — postilaev.
Praktika, f. — pratique — ühendusluba kaldaga (karanteenis olekul).
Prangen, n. — (carrying) a press of sail — purjede liigpingutus.
Präsumtion, f. — presumption — eeldus.
Präzedenzfall, m. — precedent — pretsedent.
privat — private — era-.
Prokura, f. — procuration — prokuura.
Prolongation, f. — prolongation — pikendus.
Protestakte, f. — act of protest — protestiakt.
Protestspesen, pl. — protest-charges or -expenses — protestikulud.
Protokoll, n. — protocol — protokoll.
Proviant, m. — provisions — proviant.
provisorisch — provisional — esialgne.
Prozent, n. — per cent, percentage — protsent.

Q

Quarantäne, f. — quarantine — karanteen.

R

Radiostation, f. — wireless telegraph station — raadiojaam.
Rakete, f. — rocket — rakett.
Raketensignal, n. — rocket-signal — raketisignaal.
Rat, m., **Ratsversammlung**, f. — council — nõukogu.
Ratenzahlung, f. — payment by instalments — ajatimaksmine.
Realisierung, f. — realization — teostamine, teostus, realiseerimine.
rechnen — to cipher, to reckon — arvutama, arvestama.
Rechnung, f. — account, reckoning — arve, arvutus.
Recht, n. — right — õigus.
Rechtsanwalt, m. — advocate, counsel, barrister — advokaat.
Rechtsgang, m. — proceeding(s) — toimetamine, toimetus (kohtus).
Rechtskraft, f. — force, validity — maksvus, seadusjõud.
rechtskräftig sein — to de in force, to be valid — maksev, seadusjõuline olema.
Rechtsspruch, m. — judgment, adjudication, sentence — kohtuotsus.
Rechtsvermutung, f. — praesumtio juris, legal (judicial) presumption — õiguse eeldus.
Reede, f. — road, roadstead — reid.
Reeder, m. — ship-owner (or -holder) — laevaomanik.
Regel, f. — rule — reegel, eeskiri.
Regelkompass, m. — standard compass — normaalkompass.
Regenmesser, m. — ombrometer, rainmeter — vihmamõõtja.
Regenwolken, pl. — rain-clouds, showery scuds — vihmapilved.
Registertonnengehalt, m., **Registertonnage**, f. — registered tonnage — registertonnaaž.

registrieren — to register — registreerima.
Registrierungsbeamter, m., **Registrator,** m. — registrar — registraator.
Regress, m. — recourse — regress.
Reise, f. — voyage — reis.
Reisegepäck, n. — luggage, baggage — pagas.
Reisender, m. — passenger — reisija.
Reklamation, f. — reclamation, revindication, claim — tagasinõue.
Reparaturdock, n. — repairing-dock — parandusdokk.
Reparaturhafen, m. — port of repair — parandussadam.
Reparaturwerkstatt, f. — repairing-shop — parandustöökoda.
Reservemannschaft, f. — reserve crew — reservmeeskond.
Rettungsboje, f. — life-buoy — päästerõngas.
Rettungsboot, n. — life-boat — päästepaat.
Rettungsbootstation, f. — life-boat-station — päästepaadijaam.
Rettungsstation, f. — life-saving station — päästejaam.
richten, gerade machen — to straighten — õiendama (paindunud kohti).
Richtung, f. — direction — suund, siht.
Riff, n. — reef, ledge of rocks — kari, kaljurahu, riff.
Riffkette, f. — ledge of rocks — rifistik, kaljurüngastik, rifiahelik.
Risiko, n. — risk, peril — riisiko, oht.
Rückforderung, f. — reclamation, revindication — tagasinõue.
Rückkehr, f. — return — tagasipöördumine, tagasisõit, tagasitulek.
Rückladung, f. — reloading, reshipping, return-cargo — tagasilaadimine, tagasilaadung.
Rückversicherung, f. — reinsurance — edasikindlustamine, edasikindlustus.
rückwärts gehen (mit d. Maschine) — to go astern — tagasikäigu peale panema.
(Rufweite), in Rufweite — within hailing distance — hüüde kõla kaugusel.
Rundholz, n. — spar — taglasepuu.

S

Sachlage, f. — state of affairs (or things), circumstances, position — olukord.
Sachverständiger, m. — expert — asjatundja, ekspert.
Sandbank, f. — (sand-) bank — leetseljak, (liiva-) madalik.
Schaden, m. — damage — kahju, vigastus (näit. laeval).
Schadenersatz, m. — recovery of damages, indemnification, indemnity, compensation — kahjutasu.
schamvielen, sich — to damage by friction, to chafe — vääritustuma hõõrdumise läbi.
Schätzung, f. — valuation, appreciation, appraisement — hindamine, hinne.
Scheinwerfer, m. — projector, search-light — helgiheitja.
Schiedsgericht, n. — court of arbitration or of awards, court of arbiters — vahekohus.
Schiff, n. — ship, vessel — laev.
Schiff, n., **auf der Reede** — roadster — reidil seisev laev.
Schiffahrt, f. — navigation — laevasõit.
Schiffahrtsabgaben, pl. — navigation-dues — navigatsioonimaksud, laevasõidumaksud.
Schiffahrtskunde, f. — navigation — navigatsioon.
Schiffahrtskundiger, m. — navigator, expert in navigation — laevasõidutundja, -ekspert.
Schiffahrtsordung, f. — maritime regulations — laevasõidumäärustik.
Schiffahrtssperre, f. — stoppage or closing of navigation — navigatsioonisulg.

Schiffahrtsvertrag, m. — navigation-treaty — laevandusleping.
Schiffahrtszoll, m. — flag-surtax — laevasõidutoll, liputoll.
schiffbarer Fluss, m. — navigable river — laevatav jõgi.
Schiffbau, m. — shipbuilding — laevaehitus.
Schiffbauamt, n. — naval construction department — laevaehitus-amet.
Schiffbauwerft, f. — shipyard, shipwright's wharf or yard — laevatehas, verf.
Schiffbruch, m. — shipwreck — laeva hukkumine.
schiffbrüchig — wrecked — hukkunud (laev).
Schiffbrücke, f. — pontoon-bridge pontoonsild.
Schiffsanteil, m. — part in a vessel, ship's share — laevaosa.
Schiffsarrest, m. — ship's arrest, embargo, detention — laevaarest.
Schiffsausrüstung, f. — naval equipment, naval stores, ship's provisions — laevavarustis.
Schiffsbesatzung, f. — crew — laevapere.
Schiffsbesichtiger, m. — ship-surveyor — laevaülevaataja.
Schiffsboden, m. — bottom (of a ship) — laevapõhi.
Schiffshaft, f. — ship's arrest, embargo, detention — laevaarest.
Schiffsinventar, n. — ship's materials — laeva inventar.
Schiffsjournal, n. — journal, log-book — laevapäevaraamat.
Schiffskaufbrief, m. — ship's bill of sale, ship's contract of purchase — laevaostukiri.
Schiffskiel, m. — keel — laevaandur, laevakiil.
Schiffskörper, m. — hull — laevakere.
Schiffsluke, f. — hatch — laeva luuk.
Schiffsmannschaft, f. — crew, ship's company — laevameeskond.
Schiffsoffizier, m. — naval (or ship's-) officer — laevaohvitser.
Schiffspumpe, f. — ship's pump — laevapump.
Schiffsrat, m. — ship's (or naval) council — laevanõukogu.
Schiffsraum, m. — hold — laevaruum.
Schiffsrippe, f. — rib, rising-timber of a ship — laevalook, laevakaar, laevaribi, laevaroie.
Schiffsrumpf, m. — hull — laevakere.
Schiffsspur, f. — wake — andruvesi, kiilivesi, kiilvater.
Schiffsvorderteil, m. — prow, bows — laeva esiosa.
Schiffsvorräte, pl. — naval stores, ship's provisions — laevavarustis, -tagavarad.
Schiffswerft, f. — shipyard, shipwright's wharf or yard — laevatehas, verf.
Schiffswesen, n. — shipping (business) — laevandus.
schlechter Ankerplatz, m. — foul berth — halb ankruplats.
Schleppdampfer, m. — steam-tug — puksiiraurik.
schleppen — to tow — pukseerima.
Schlepper, m. — tug, tugboat — vedurlaev, puksiir.
Schlepplohn, m. — tuggage, towage-charges — pukseerimistasu
Schleppschiffahrt, f. — towing, towage — pukseerlaevandus.
schliessen (einen Vertrag) — to conclude (a treaty) — sõlmima (lepingut).
Schlingern, n. — seeling, rolling — pallimine, lingerdamine, rullamine.
Schlupfhafen, m. — cove — varjusadam.
Schmuggelhandel, m. — smuggling-trade — salakaubandus.
Schmuggelware. f. — contraband goods — salakaup.
Schoten, pl. — sheets — purjeköied.
Schuld, f. — guilt, fault, blame, debt — süü, võlg.

Schulddokument, n. — bill of debt, voucher of debt — võladokument, võlakiri.
Schuldner, m. — debtor — võlgnik, võlglane.
Schuldschein, m. — bill of debt, voucher of debt — võlakiri, võladokument.
Schutzdeck, n. — hurricane- or bridge-deck — kaitsedekk.
Schutzdecke, f. — cover — kattepresent, kaitsekate.
Schutzmarke, f. — trade-mark — kaitsemärk.
Schutzvorrichtung, f. — guard — kaitseseadis.
Schwere, f. — gravity, heaviness — raskus.
schwere See, f. — heavy sea — suur, raske lainetus.
Schwergut, n. (e. Schiffes) — dead weight (of a ship) — kasutu tonnaaž.
Schwimmbake, f. — floating beacon — ujuvpaak, ujuvtähis.
Schwimmdock, n. — floating dock — ujuvdokk.
seeamtlich befähigter Lotse, m. — licensed pilot, branch-pilot — ametlik loots, patentloots.
Seegang, m., **See,** f. — (motion of the) sea — lainetus.
Seehandel, m. — sea-trade — merekaubandus.
Seekabel, n. — submarine cable — merekaabel, allveekaabel.
Seekarte, f. — chart, hydrographical map, sea-chart — merekaart.
Seemann, m. — sailor, seaman — meremees.
Seemannsheim, n. — sailor's home — meremeestekodu.
Seeprotest, m. — sea-protest — meriprotest.
Seerecht, n. — marine law — mereõigus.
Seereise, f. — sea-voyage — mereis.
seetüchtig — seaworthy — mere-, sõidukõlvuline (laev).
Seeunfall, m. — casualty at sea — mereõnnetus.
Seeunternehmen, n. — maritime adventure — merereis, -ettevõte.
seeuntüchtig — unseaworthy — mere-, sõidukõlbmatu (laev).
Seeversicherung, f. — marine insurance — merekindlustus.
Seewesen, n. — maritime affairs — mereasjandus.
Seewurf, m. (d. Ladung) — jettison (of cargo), throwing overboard — (laadungi) merreheide.
Seezeichen, n. — sea-mark, balize — meremärk.
Segel, n. — sail — puri.
Segelfläche, f. — area of sails — purjepind.
Segeln, n. — sailing — purjetamine.
Segelschiff, n. — sailing-vessel — purjelaev.
seichtes Wasser, n. — shoal, low water — madal vesi.
Seitenlinie, f. — collateral line — külgjoon.
Selbstentzündung, f. — spontaneous combustion or ignition — isesüttimine.
selbst registrierendes Log, n. — volicimeter — iseregistreeriv logi.
Session, f. — session — istung, istungjärk.
sicher — safe — julge (hädaohutu), kindel.
sicherer Ankerplatz, m. — safe anchorage — kindel ankruplats.
Sicherheit, f. — safety — julgeolek.
Siegel, n. — seal — pitser.
Signal, n. — signal — signaal.
Signalbake, f. — signal-beacon — signaalpaak.
Signalflagge, f. — signal-flag — signaallipp.
Signalrakete, f. — signal-rocket — signaalrakett.
Signalwiderruf, m. — annul-signal — tühistussignaal.
Sirene, f. — sirene — sireen.
Sitz, m. — abode, seat — asukoht.
Sitzung, f. — session — istung.

Sitzungsperiode, f. — session — istungjärk.
Skala, f. — scale — astmik, skaala.
Sonnensegel, n., **Sonnenzelt,** n. — awning — päevapresent.
Sparsamkeit, f. — economy — kokkuhoidlikkus, kokkuhoid.
Speicher, m. — storehouse, warehouse — ladu(hoone).
Spezialvollmacht, f. — special power (of attorney) — erivolitus.
speziell, spezifisch — special, specific — eri-, eriline, spetsiaalne, spetsiifiline.
spezifisches Gewicht, n. — specific weight — erikaal.
Staat, m. — state — riik.
Staatsangehörigkeit, f. — nationality — kodakondsus.
Stahlschiff, n. — steel-ship — teraslaev.
Stapel, m. — slip, slipway — helling.
starker Sturm, m. — heavy gale — kange torm.
starker Wind, m. — strong wind, gale — kange tuul.
stauen — to stow — kohale asetama (kaupu laeval), stoovima.
stehender Wind, m. — constant wind — püsiv tuul.
stehendes Eis, n. — standing ice, fast ice, main ice — kindel jää.
steil — steep, precipitous — järsk.
Steingut, n. — crockery — kivinõud.
Stellingen, pl. — stages — talased.
Stellung, f., **Lage,** f. — position — positsioon, asend.
stellvertretende Kosten, pl. — substituted expenses — asekulud.
Stellvertreter, m. — substitute, representative — asetäitja, asemik, esindaja.
Stempelsteuer, f. — stamp-duty — tempelmaks.
Steuer, f. — tax, impost, duty — maks (-u).
Steuerapparat, m., **-maschine,** f. — steering-gear — roolmasin, roolseadis, tüürmasin.
Steuermann, m. — helmsman, mate — roolimees, tüürimees.
Steward, m. — steward — stuuard.
Strand, m. — shore — rand.
(Strand), auf den Strand laufen lassen, auf den Strand setzen — to beach, to drive ashore, to run ashore — randa ajama.
(Strand), vom Strande fort, von der Küste ab — offshore — rannast ära, rannast eemale.
stranden — to strand — randuma, randa jooksma.
Streiflicht, n. — roving-light — otsiv tuli.
Strom, m., **Strömung,** f. — current, stream — vool, voolus.
Strom, m., **von Luv her** (nach Lee hin setzend) — lee-tide — alltuulekallutus.
Strudel, m. — vortex — (vee-) keeris.
Sturm, m. — gale, storm, tempest — torm.
Sturzsee, f., **Sturzwelle,** f. — surge — murdlaine.
(Sturzwelle), das Schiff von hinten treffende Sturzwelle — pooping sea — ahtrist ülemurdev laine.
substituieren — to substitute — substitueerima, asendama.
Substitut, m. — substitute — asetäitja, substituut.
Suchlicht, n. — roving-light — otsiv tuli.
Südosten, m. — south-east — kagu.
Südwesten, m. — south-west — edel.
Summe, f. — sum — summa.
summieren — to sum up, to add up — kokku arvutama, liitma.

T

Tachometer, m. — tachometer — kiirusemõõtja, tahhomeeter.
Takelage, f. — rigging — taglas.
Tankschiff, n. — tank-vessel — tanklaev.
Tapezierarbeit, f. — upholstery — tapetseerimistöö.
Tätigkeit, f. — activity — tegevus.

Taucher, m. — diver — tuuker.
Tauwerk, n. — ropes — köiestik.
Taxation, f., **Taxierung,** f. — taxation, valuation — hindamine, hinne, takseerimine, taksimine.
Taxe, f. — tax — taks.
teeren — to tar — tõrvama.
Teil, m. — part — osa.
teilen — to divide — jagama.
Teilzahlung, f. — part-payment, instalment — jaotimaks.
Termin, m. — term — tähtaeg.
Terminzahlung, f. — instalment — tähtmaks.
Territorialgewässer, pl. — territorial waters — territoriaalveed.
tief — deep — sügav.
Tiefe, f. — depth — sügavus.
Tiefgang, m. — draught — süvis.
tilgen — to amortize, to redeem — kustutama.
Tongeschirr, n. — crockery, earthenware — savinõud.
Tonnage, f., **Tonnengehalt,** m. — tonnage — tonnaaž.
totes Gewicht, n. (e. Schiffes) — dead weight (of a ship) — kasutu tonnaaž.
Transit, m. — transit — transiit.
Transport, m. — transport — transport.
Transportfaktura, f. — invoice continued — transpordifaktuura.
Treibeis, n. — drift-ice, floating ice — ajujää, triivjää.
treibendes Wrack, n. — derelict — mahajäetud hukkunud laev, mahajäetud vrakk.
Trinkwasser, n. — fresh water — joogivesi.
Trockendock, n. — dry-dock, graving-dock — kuivdokk.
Trossen, pl. — hawsers — trossid.
Trümmer, pl. — fragments, debris — rusud.

U

Überbleibsel, pl. — remains — jäänused.
Übereinkunft. f. — arrangement, composition, settlement, agreement — kokkulepe.
Überfahrtsgeld, n. — passage-money — sõiduraha.
Ufer, n. — bank, shore — kallas.
umgebaut — rebuilt — ümberehitatud.
Umladung, f. — transhipment, reloading — ümberlaadimine.
Umladungshafen, m. — port of transhipment — ümberlaadimissadam.
Umstand, m. — circumstance — asjaolu, olu.
Umstellen, n., **Umzug,** m. — displacement, removal — ümberpaigutamine.
unabwendbar — inevitable — paratamatu, möödapääsematu.
Unfall, m. — accident — õnnetus.
Unfallversicherung, f. — accidental death (or personal injury) insurance — õnnetustekindlustus.
Ungültigmachen, n. — invalidation, cassation — maksvusetuks tunnustamine.
Universalvollmacht, f. — unlimited (or plenary) power — üldvolitus, universaalvolitus.
unsicherer Ankerplatz, m. — foul berth — halb ankruplats.
unterbrechen (die Reise) — to abandon (the voyage) — katkestama (reisi).
unter Dampf, m. — under steam — auru all.
Untergrabung, f., **des Kredites** — undermining of credit — krediidi halvamine.
Unterhalt, m. — maintenance — ülalpidamine.
Unterhaltskosten, pl. — costs of maintenance — ülalpidamiskulud.
Unternehmen, n. — adventure, enterprise, undertaking — ettevõte.
Unterschied, m., **zwischen neu u. alt, „neu für alt"** — „new for old" — vana ja uue väärtuse vahe.
unterseeisch, unter Wasser, getaucht — submerged, submarine — allvee.

Untersuchung, f. — examination, trial, inquiry — uurimine.
Unterversicherung, f. — short insurance — alakindlustus.
Untiefe, f. — shoal, flat, bank — madalik.
unvermeidlich — inevitable — möödapääsematu.
ursprüngliche Ladung, f. — original cargo — alglaadung.
ursprüngliche Reise, f. — original voyage — algreis.
Urteil, n. — judgment, adjudication, sentence — otsus, kohtuotsus.

V

veranlassen, Veranlassung geben — to give rise — põhjust andma, põhjustama.
verantworten, verantwortlich sein — to answer for, to be responsible for — vastutama.
verbinden — to connect — ühendama.
Verbodmung, f. — bottomry — bodmerii.
Verbot, n. — prohibition — keeld.
verbrauchen — to consume — ära tarvitama.
Verdeck, n. — deck — laevalagi, dekk.
Verderb, m. — decay, rot — rikkiminek.
verdienen — to earn, to merit — teenima, ära teenima.
Verdienst, n. — merit — teene.
vereidigt — sworn — vannutatud.
Verfahren, n. — proceeding(s), procedure — toimetamine, toimetus (kohtus), menetlus, talitusviis.
verfliessen — to expire — mööduma (tähtaja kohta).
Verfrachter, m. — freighter — prahtija.
Verfügungsrecht, n. — right of disposal — käsutamisõigus.
vergelten, vergüten — to reward, to recompense, to requite, to make good — tasuma, heaks tegema.
Vergleich, m., **Übereinkunft,** f. — arrangement, composition, compromise, settlement — kokkulepe.
verhaften — to arrest — arestima, arreteerima.
(Verhältnis), im Verhältnis zu... — in proportion — proportsionaalselt.
Verjährung, f. — prescription — aegumine.
Verkauf, m. — sale — müük.
Verkehrserlaubnis, f., **Praktika,** f. — pratique — ühendusluba kaldaga (karanteenis olekul).
Verklarung, f. — sea-protest — meriprotest.
Verladung, f. — embarcation — laevalevõtmine, -laadimine.
Verlängerung, f. — prolongation — pikendus.
Verlust, m. — loss — kaotus.
Verlustprozentsatz, m. — percentage of loss — kaotusprotsent.
verminderte Geschwindigkeit, f. — reduced speed — vähendatud kiirus.
Vermögen, n. — property, goods — vara.
Verordnung, f. — regulation, ordination, ordinance — määrus, määramine.
verpfänden — to pawn, to pledge — pantima.
Verpflichtung, f. — obligation, liability — kohustus.
Verschiffung, f. — shipment — pealelaadimine.
Verschulden, n. — guilt, fault, blame — süü.
Verschuldung, f. — indebtedness, load of debt — võlakoormatus.
Versicherer, m. — insurer, underwriter — kindlustaja.
Versicherungsschein, m. — policy of insurance — kindlustuspoliiss.
versiegeln — to seal — pitserdama, pitseerima.

verstauen — to stow — kohale asetama (kaupu laeval), stoovima.
Versuch, m. — trial, attempt — katse.
versunkenes Schiff, n. — sunken vessel — uppunud laev.
vertäuen — to moor — kinnitama.
Vertäupfahl, m. — mooring-post — kinnitusvai.
Vertäuungsanker, m. — mooring-anchor — kinnitusankur.
verteilen — to distribute, to divide — jaotama.
Vertrag, m. — treaty — leping.
Vertreter, m. — agent — esindaja.
verwahren vor — to preserve from — ära hoidma, hoidma (millestki).
Verwaltung, f. — management, administration — valitsemine, administreerimine, (asjade) ajamine.
Verwaltungsgericht, n. — administrative court (of justice) — administratiivkohus.
verweigern — to refuse — keelduma.
Verwirklichung, f. — realization — teostamine, teostus.
Verzögerung, f. — delay — viivitus.
Vollmacht, f. — authorization, power (of attorney) — volitus.
vorausbezahlen — to advance, to pay in advance — ette maksma.
Voraussetzung, f. — presumption — eeldus.
vorbeugen — to prevent — ära hoidma.
Vorgebirge, n. — cape, ness, point — maanina, neem.
Vorhafen, m. — outport — eelsadam.
Vorkaufsrecht, n. — buying preference, right of pre-emption — ostu-eesõigus.
vorläufig — provisional — esialgne.
vormittags — a. m. (ante meridiem) — enne keskpäeva, enne lõunat.
Vorrat, m. — supply — tagavara.
Vorrecht, n. — privilege — eesõigus.
Vorrichtung, f. — apparatus, contrivance — seadis.
vorsätzlich — intentional, wilful — tahtlik.
vorschiessen — to advance — ette maksma.
Vorschrift, f. — rule — eeskiri.
Vorschuss, m. — advance — avanss, ettemaks.
Vorstand, m. — direction, management — juhatus, eestseisus.
Voruntersuchung, f. — preliminary examination (inquiry, or trial), pre-examination — eeluurimine.
Vorvertrag, m. — preliminary treaty or contract — eelleping.

W

Wachtdienst, m. — guard-duty, watch — vahiteenistus.
Wachtschiff, n. — guard-ship, roadster — vahilaev.
wagerecht — horizontal — ristloodis, horisontaalne.
während — during — kestel.
Waren, pl. — goods — kaubad.
Warenempfänger, m. — consignee — kaubasaaja.
Warenlager, n. — stock (or assortment) of goods — kaubaladu.
Warenrechnung, f. — invoice — kaubaarve.
Warenversender, m. — consigner — kaubasaatja.
Warenzeichen, n. — trade-mark — kaubamärk.
Warnungsflagge, f. — roller-flag — hoiatuslipp.
Warnungssignal, n. — cautionary signal, warning signal — hoiatussignaal.

Warnungszeichen, n. (auf d. Seekarte) — vigia, danger-notice — hoiatusmärk (mitte küllalt tuntud madaliku juures).
Wasserauslass, m. — fresh water hydrant — joogiveekraan.
Wasserbehälter, m. — water-tank — veetank.
Wasserstand, m., **Wasserstandshöhe,** f. — water-level — veepinna seis.
Wasserstandssignale, pl. — tide-signals — veeseisusignaalid.
Wasserstandszeiger, m. — tide-gauge — veeseisumõõtja.
Wasserstrudel, m. — vortex — veekeeris.
Wechsel, m. — bill of exchange — veksel.
Wechsel, m., **der Gezeit** — turn of the tide — veeseisuvaheldus.
Wechselfähigkeit, f. — ability to draw (and endorse) bills of exchange — vekslivõime.
Weiterbefördern, n. — forwarding — edasitoimetamine.
Welle, f. — wave — laine
Wellenbrecher, m. — breakwater — kaitsemuul.
Wellenschlag, m. — beating or dashing of the waves, rut of the sea — lainetelöök.
Werftaufseher, m. — wharfinger — kaiülevaataja.
Werkstätte, f. — workshop, workroom — töökoda.
Wert, m. — value — väärtus.
Wertbestimmung, f. — valuation — hindamine.
Wertermittelung, f. — valuation, assessment — väärtuse kindlakstegemine.
Wertherabsetzung, f. — lowering the value, depreciation — väärtuse alandamine ehk kahandamine, vääritustamine.
Wetterbericht, m. — weather-forecast — ilmateade.
Wetterglas, n. — weather-glass, barometer — ilmaklaas, barometeer.
Wettervoraussage, f. — weather-forecast — ilmaennustus.
Wiedereinsetzen, n. — replacing — tagasipanemine.
Wiederverladung, f. — reloading, reshipping — tagasilaadimine.
Wimpel, m. — pennant — vimpel.
Wind, m. — wind — tuul.
Winde, f. — winch — vints.
Winterquartier, n. — winter quarters — talvkorter.
Wirbel, m. — vortex — (vee-) keeris.
wirklicher Wert, m. — real, actual value — tegelik väärtus.
Witterung, f. — meteorological conditions, weather — ilmastik.
Wohnort, m. — domicile, dwelling-place — elukoht.
Wohnstätte, f., **Sitz,** m. — domicile, abode, seat — asukoht.
Wortstreit, m. — dispute — vaidlus.
Wrack, n. — wreck(age) — vrakk, (laeva-) rusud.

Y

York-Antwerpener Regeln, pl. — York-Antwerp-Rules — York-Antverpen'i reeglid.

Z

Zahlung, f. — payment — makse, maksmine, maks (-u).
Zahlungsorder, f. — order — maksukäsk.
Zeichen, n. — sign — märk.
Zeit, f. — time — aeg.
Zeit, f., **des Extraaufenthaltes** — extra period of detention — kinnipidamise lisaaeg.
Zeitsignal, n. — time-signal — ajasignaal.
zeitweilig — temporary, provisional — ajutine.
Zementierung, f. — cementing — tsementeerimine.
Ziel, n. — goal, destination — siht, eesmärk.
Zins, m. — interest — intress.

Zinseszinsen, pl. — compound interest — taasintress, liitintress, intress intressile.
Zisternenschiff, n. — tank-vessel — tanklaev.
Zivilklage, f. — (civil) action — (tsiviil-) nõue.
Zollbeamter, m. — customs-officer — tolliametnik.
Zollflagge, f. — custom's flag, revenue-flag — tollilipp.
Zubehör, f. — appurtenance — päraldis.
Zufall, m. — chance, contingency, occasion — juhus.
Zufluchtsort, m. — place of refuge — pelgukoht.
zukommend, gebührend — due to — saadaolev.
Zurechnung, f. — imputation — süüksarvamine.
Zurückforderung, f. — reclamation, revindication — tagasinõue.
zurückhalten — to detain — kinni pidama.
Zurückstellen, n. — replacing — tagasipanemine.
zusammenrechnen — to reckon up, to sum up, to add up — kokku arvutama.
Zusammenstoss, m. — collision — kokkupõrge.
Zusatzbedingung, f. — additional (or extra) condition — lisatingimus.
Zustand, m. — condition (of affairs), situation, circumstances — seisukord.
Zweck, m. — purpose — otstarve, eesmärk.
zweifelhaft — doubtful — kahtlane.

III.

Inglise-eesti-saksa avariisõnastik.

A

to abandon (the voyage) — katkestama (reisi) — (die Reise) aufgeben, unterbrechen.
ability to draw (and endorse) bills of exchange — vekslivõime — Wechselfähigkeit, f.
accident — õnnetus — Unfall, m.
accidental death insurance — õnnetustekindlustus — Unfallversicherung, f.
according to, in accordance with — kooskõlas — gemäss, in Übereinstimmung.
account — arve — Konto, n., Rechnung, f.
action — toiming, tegevus, nõue — Handlung, f., Klage, f.
activity — tegevus — Tätigkeit, f.
act of protest — protestiakt — Protestakte, f.
actual (value) — tegelik (väärtus) — wirklicher (Wert, m.).
to add — juurde arvutama — hinzurechnen, addieren.
additional charges — enamkulutus — Mehrkosten, pl.
additional condition — lisatingimus — Zusatzbedingung, f.
adjustment of general average — üldavarii dispašš, dispašeerimine — Aufmachung, f., der Havariegrosse.
administrative board — valitsusasutis, ametiasutis — Behörde, f.
administrative court (of justice) — administratiivkohus — Verwaltungsgericht, n.
advance — avanss, ettemaks(mine) — Vorschuss, m., Avance, f.
advance of freight, advance-freight — prahiavanss — Frachtvorschuss, m.
adversary — vastane — Gegner, m.
advertisement — kuulutus — Anzeige, f., Bekanntmachung, f.
advice — aviis — Avis, m.
advocate — advokaat — Advokat, Rechtsanwalt, m.
afloat — ujuvil (laev) — flott.
aft — ahtris — achtern, achteraus.
agent — agent, esindaja — Agent, m., Geschäftsträger, m., Vertreter, m.
agreement — kokkulepe, leping, tehing — Abkommen, n., Vergleich, m., Vertrag, m.
to amortize — amortiseerima, kustutama — amortisieren, tilgen.
amount — summa — Betrag, m., Summe, f.
anchor — ankur — Anker, m.
anchorage — ankrukrunt, ankruplats — Ankergrund, m., Ankerplatz, m.
anchorage-duty — ankruraha — Ankergeld, n.
anchor-buoy — ankrupoi — Ankerboje, f.
anchor-fluke — ankrulaba — Ankerhand, f., Ankerschaufel, f.
anchor-ground — ankrupõhi — Ankergrund, m.
anchor-light — ankrutuli — Ankerlicht, n.
anchor-stock — ankrustokk — Ankerstock, m.
announcement — kuulutus — Ankündigung, f., Bekanntmachung, f.

annulment — annulleerimine, tühistamine — Annullierung, f., Ungültigmachen, n.
annul-signal — tühistussignaal — Signalwiderruf, m.
to answer for — vastutama — verantworten, verantwortlich sein.
a. m. (ante meridiem) — enne keskpäeva, enne lõunat — vormittags.
apparatus — aparaat, seadis — Apparat, m., Einrichtung, Vorrichtung, f.
to appeal — apelleerima, edasi kaebama — appellieren, Berufung einlegen.
to apply — kohaldama — anwenden.
appurtenance — päraldis — Zubehör, f. n.
arbitration — arbitraaž — Arbitrage, f.
area of sails — purjepind — Segelfläche, f.
arrangement — kokkulepe, korraldus — Vergleich, m., Übereinkunft, f., Anordnung, f.
arrest — arest — Arrest, m., Haft, Beschlagnahme, f.
to arrest — arestima, arreteerima, aresti alla panema — arretieren, verhaften, mit Beschlag belegen.
arrival — kohalejõudmine — Ankunft, f.
arterial navigation — jõe- ja kanalilaevasõit — Fluss- u. Kanalschiffahrt, f.
assistance — abi, abiandmine, abistamine — Hilfe, f., Hilfeleistung, f.
to attest — atesteerima, tunnistama, tõestama — beglaubigen, bescheinigen, bezeugen.
authorities — ametivõimud — Behörde, f.
authorization — õigustamine, õigustus, volitus — Berechtigung, f., Bevollmächtigung, f., Vollmacht, f.
average — avarii — Havarie, f.
average-adjuster — dispašöör — Dispacheur, m.
average-adjustment — dispašš — Dispache, f.
average of interchangeable damages — vastastikuse kahju avarii — Havarie des gegenseitigen Schadens, f.
average-statement — dispašš — Dispache, f.
awning — päevapresent — Sonnensegel, n., Sonnenzelt, n.

B

balance — bilanss — Bilanz, f.
ballast — ballast — Ballast, m.
ballasting basin — ballasti-bassein — Ballastbecken, n.
bank — pank, kallas, madalik, leetsellak — Bank, f., Ufer, n., Sandbank, f., Untiefe, f.
bar — jõesuudmemadalik, kang — Barre, f.
bargain — kokkulepe, leping, tehing, äri, (äri-)asi — Übereinkunft, f., Vertrag, m., Geschäft, n.
barometer — baromeeter — Barometer, n.
basis — alus — Basis, Grundlage, f.
to beach — randa ajama — auf den Strand setzen, auf den Strand laufen lassen.
boacon — paak — Bake, f.
beacon-light — paagituli — Bakenfeuer, n.
bearing — peilung — Peilung, f.
bearing-compass — peilkompass — Peilkompass, m.
beating of the waves — lainetelöök — Wellenschlag, m.
to bend — painutama, painduma — (sich) biegen, (sich) krümmen.
to be in force, to be valid — seadusjõuline, maksev olema — rechtskräftig, gültig sein.
to be on a war-footing — sõjajalal olema — auf dem Kriegsfuss stehen.

bill of debt — võladokument, võlakiri — Schulddokument, n., Schuldschein, m.
bill of exchange — veksel — Wechsel, m.
bill of lading — konossement — Konnossement, n.
blockade — blokaad — Blockade, f., Einschliessung, Sperre, f.
blockade-runner — blokaadimurdja — Blockadebrecher, m.
(administrative) board — (ameti-) asutis — Behörde, f.
boat — paat — Boot, n.
boat-bridge — paadisild — Bootsbrücke, f.
boat-house — paadimaja — Bootshaus, n., Bootsschuppen, m.
boiler — katel — Kessel, m.
bottle-post — pudelpost — Flaschenpost, f.
bottom (of a ship) — laevapõhi — Schiffsboden, m.
bottomry — bodmerii — Verbodmung, f., Bodmerei, f.
bottomry-letter, bottomry-bond — bodmeriikiri, bodmeriileping — Bodmereikontrakt, m., Bodmereivertrag, m.
bottomry-loan — bodmeriivõlg — Bodmereischuld, f.
branch-pilot — ametlik loots — seeamtlich befähigter Lotse, m.
breakers — murdlainetus — Brandung, f.
breaking up of the ice — jääminek — Eisgang, m.
breakwater — kaitsemuul — Wellenbrecher, m.
bribe — altkäemaks — Bestechung, f.
broker — maakler — Makler, m.
bulk-cargo — hulklaadung — Massenladung, Bulkladung, f.
buoy — poi — Boje, f.
to burden — koormama — belasten, beschweren.
buying — ost, ostmine — Kauf, m., Kaufen, n.
buying-preference — ostueesõigus — Vorkaufsrecht, n.

C

cabin-compass — kajutikompass — Kajütenkompass, m.
cable — kaabel — Kabel, n.
cable-ship — kaablilaev — Kabelschiff, n., Kabelleger, m.
cabotage — rannalaevandus — Kabotage, f.
to calculate — arvutlema, kalkuleerima — berechnen, kalkulieren.
cancellation — mahakriipsutamine, tühistamine — Ausstreichen, n., Annullierung, f.
cape — maanina, neem — Kap, Vorgebirge, n., Landzunge, f.
captain — kapten — Kapitän, m.
captain's manifest — laevamanifest — Ladungsmanifest, n.
cargo — laadung, (laeva) last — Ladung, f., (Schiffs-) Last, f.
cargo-steamer — prahiaurik — Lastdampfer, Frachtdampfer, m.
carrying a press of sail — purjede liigpingutus — Prangen, n.
case — juht (juhu) — Fall, m.
cash-deposit — sularahadeposiit — Bareinschuss, m.
cassation — kassatsioon — Kassierung, f.
casting anchor — ankurdamine — Ankern, n.
casualty at sea — mereõnnetus — Seeunfall, m.
cautionary signal — hoiatussignaal — Warnungssignal, n.
cementing — tsementeerimine — Zementierung, f.
to certify — atesteerima, tunnistama, tõestama — attestieren, beglaubigen, bescheinigen, bezeugen.
to chafe — vääritustama hõõrumise läbi, ära hõõruma — durch Reibung beschädigen, abreiben, schamvielen.
chain — kett — Kette, f.

chain-cable — ankrukett — Ankerkette, f.
chamber of commerce — kaubanduskoda — Handelskammer, f.
chance — šanss, juhus — Zufall, m., Chance, f., Gelegenheit, f.
Change — börs — Börse, f.
channel — kanal, faarvater, sõiduvesi — Kanal, m., Fahrwasser, n.
chart — merekaart — Seekarte, f.
charterer — prahistaja, prahiandja — Befrachter, m.
chartering — prahistamine — Befrachtung, f.
circumstance — asjaolu, olu — Umstand, m.
civil action — tsiviilnõue — Zivilklage, f.
claim — nõue, nõudlus — Anspruch, m.
to clear (out) — (välja) klaarima — (aus)klarieren.
cliff — kaljurüngas, klipp — Klippe, f.
coal-bunker — söepunker — Kohlenbunker, m.
coast — rannik — Küste, f.
coast-guard — rannavalve — Küstenwache, f.
coasting-pilot — rannaloots — Küstenlotse, m.
code — seadustik, kood — Gesetzbuch, n., Kodex, m., Code, m.
collateral line — külgjoon — Neben-, Seitenlinie, f.
collision — kokkupõrge — Zusammenstoss, m., Kollision, f.
to come into force — jõusse astuma — in Kraft treten.
comestibles — toiduained — Nahrungsmittel, pl.
commerce — kaubandus — Handel, m.
commercial port — kaubasadam — Handelshafen, m.
commission — komisjon, komisjonitasu — Kommission, f.
common — ühine — gemeinsam.
common maritime adventure — mereühisreis — gemeinsames Seeunternehmen, n.
compass — kompass — Kompass, m.
compass-bowl or -box — kompassinõu — Kompassgehäuse, n., -büchse, f.
compass-card — kompassikaart — Kompassrose, Windrose, f.
compass-needle — magnetinõel — Magnetnadel, f.
compound interest — intress intressile, liitintress, taasintress — Zinseszinsen, pl.
compromise — kompromiss, kokkulepe — Vergleich, Kompromiss, m.
compulsory pilotage — sundlootsimine — Lotsenzwang, m.
to conclude (a treaty) — sõlmima (lepingut) — (einen Vertrag) schliessen.
to condemn (a ship) — merekõlbmatuks tunnustama (laeva) — kondemnieren (e. Schiff).
condition — tingimus — Bedingung, f.
condition of affairs — seisukord, asjade seis — Zustand, m., Sachlage, f.
to confirm — kinnitama — bestätigen.
to connect — ühendama — verbinden.
composite ship — komposiitlaev — Kompositschiff, n.
consequence — tagajärg — Folge, f.
consignee — lastisaaja, kaubasaaja — Frachtempfänger, m., Warenempfänger, m.
consigner — lastisaatja, kaubasaatja — Frachtversender, m., Warenversender, m.
construction of a port — sadamaehitus — Hafenbau, m.
constructive total loss — oletatav täiskaotus — konstruktiver Totalverlust, m.
consulate — konsulaat — Konsulat, n.
to consume — ära tarvitama — verbrauchen.

contraband goods — salakaup — Konterbande, f., Schmuggelwaren, pl.
contribution — kontributsioon — Beitrag, m., Kontribution, f.
contributory, contributive — kontributiivne — beitragend, beitragspflichtig.
corresponding — vastav — entsprechend.
cost of handling — ümberseadmise kulud — Kosten, pl., der Hantierung.
costs of maintenance — ülalpidamiskulud — Unterhaltskosten, pl.
council — nõukogu — Ratsversammlung, f., Rat, m.
counter-claim — vastunõue, -nõudmine — Gegenforderung, f.
court of appeal — apellatsioonikohus — Appellationshof, m.
court of arbitration or of awards, court of arbiters — vahekohus — Schiedsgericht, n.
court of justice — kohus, kohtuasutis — Gericht, n., Gerichtsbehörde, f.
cove — varjusadam — Schlupfhafen, m.
cover — kate, kaitsekate, ümbrik, kattepresent — Decke, f., Schutzdecke, f., Umschlag, m., Hülle, f.
covering — kate, katmine — Bedeckung, f.
crane — tõstekraan — Kran, m.
creditor — võlausaldaja — Gläubiger, m.
crew — laevameeskond — Schiffsmannschaft, f.
crockery — kivi- ja savinõud — (irdenes) Geschirr, n., Tongeschirr, n.
cross-action — vastunõue — Gegenklage, f.
cross-fire — risttuli — Kreuzfeuer, n.
cross-sea — ristlained, ristlainetus — gekreuzter Seegang, m.
crush of ice — jääpress(imine) — Eispressung, f.
current — vool, voolus — Strom, m., Strömung, f.
current price — turuhind, börsihind — Marktpreis, m., Börsenpreis, m.
custom — komme, harjumus, toll — Brauch, m., Gewohnheit, f., Zoll, m.
customs-officer — tolliametnik — Zollbeamter, m.
to cut away, to cut down, to cut off — ära lõikama, maha raiuma — abschneiden, abhauen, niederhauen, kappen.

D

damage — kahju, vigastus — Schaden, m., Nachteil, m., Beschädigung, f.
to damage by friction — vääritustama hõõrumise läbi, ära hõõruma — durch Reibung beschädigen, abreiben, schamvielen.
danger — hädaoht — Gefahr, f.
dangerous — hädaohtlik, kardetav — gefährlich.
data — andmed — das Gegebene, die Angaben, gegebene Tatsachen, pl.
dead weight of a ship — kasutu tonnaaž — totes Gewicht, n., Schwergut, n., eines Schiffes.
debtor — võlgnik, võlglane — Schuldner, m., Debitor, m.
decay — lagunemine, rikkiminek — Verderb, m., Verfall, m.
deck — dekk, laevalagi — Verdeck, Deck, n.
to deduct — maha arvutama — abziehen, abrechnen.
deep — sügav — tief.
definitive decision, definitive sentence — lõppotsus — definitive Entscheidung, f., Endurteil, n.
delay — viivitus — Verzögerung, f.
demand — nõue, nõudmine, soovimine — Forderung, f., Anspruch, m., Verlangen, n., Ansuchen, n.
to demolish — lammutama — niederreissen, demolieren.
demurrage — seisuraha — Liegegeld, n.

dense fog — tihe udu — dichter Nebel, m.
departure (leaving a port) — ärasõit, väljasõit — Abfahrt, f., Auslaufen, n.
deposit fund — deposiitfond — Einschussfond, m.
depositor — deponent — Deponent, m.
depth — sügavus — Tiefe, f.
derelict — mahajäetud hukkunud laev, mahajäetud vrakk — treibendes Wrack, n.
destination, place of destination — sihtkoht — Bestimmungsort, m.
to detain — kinni pidama — aufhalten, zurückhalten.
deviation — deviatsioon — Abweichung, Deviation, f.
deviation-beacon — deviatsioonipaak — Deviationsbake, f.
deviation-buoy — deviatsioonipoi — Deviationsboje, f.
direct — otsene — direkt.
direct acting course — peakurss — Hauptkurs, m.
direction — suund, siht, juhatus, direktsioon — Richtung, f., Leitung, f., Anweisung, f., Direktion, f.
disbursement — väljamaks, väljaminek — Auszahlung, f., (Geld-) Ausgabe, f.
discharging (of cargo) — (laadungi) lossimine — Löschung, f., (der Ladung).
disciplinary responsibility — distsiplinaarvastutus — disziplinare Verantwortung, f.
disinfectig expenses — desinfitseerimiskulud — Desinfektionskosten, pl.
dispute — vaidlus — Wortstreit, m., Debatte, f.
distance — distants, vahemaa, kaugus — Entfernung, Distanz, f.
distress — häda — Not, f., Elend, n.
distress-signal — hädasignaal — —Notsignal, n.
to distribute — jaotama — austeilen, verteilen.
diver — tuuker — Taucher, m.
to divide — jagama — teilen.
dock — dokk — Dock, n.
dock-banks — dokiastmed — Dockbänke, Dockstufen, pl.
dock-dues — dokkimiskulud — Dockkosten, pl.
dock-gate — dokivärav — Docktor, n., Schleusentor eines Docks, n.
dock-pilot — dokiloots — Hafenlotse, m.
domicile — elukoht — Domizil, n., Wohnort, m.
donkey engine — abimasin — Donkeymaschine, f.
doubtful — kahtlane — zweifelhaft.
draught — süvis — Tiefgang, m.
dredger — süvendaja, bagger — Baggermaschine, f.
drift-ice — triivjää, ajujää —Treibeis, n.
to drive ashore — randa ajama — auf den Strand setzen, auf den Strand laufen lassen.
dry-dock — kuivdokk — Trockendock, n.
due to — saadaolev, kuuluv — zukommend, gebührend.
during — kestel — während.
duty — kohus (-e), teenistus, maks (-u) — Pflicht, f., Dienst, m., Abgabe, f., Steuer, f.

E

to earn — teenima — verdienen.
east — ida — Osten, m.
ebb — mõõn — Ebbe, f.
economical speed — ökonoomiline kiirus — ökonomische Geschwindigkeit, f.
electrical machine — elektrimasin — elektrische Maschine, f.
electric supply station — elektrijaam — (elektrisches) Kraftwerk, n., Kraftzentrale, f.
elevator — elevaator — Aufzug, m., Elevator, m.
embarcation — laevalevõtmine, -laadimine — Einschiffung, Verladung, f.

embargo — laevaarest, sadamasulg — Embargo, m., Hafensperre, f.
engineer — masinist, laevamehaanik, insener — Maschinist, m., Ingenieur, m.
engineering-branch, engine-room staff — masinameeskond — Maschinenpersonal, n.
engineering-works — masinaehitustehas — Maschinenbauanstalt, f.
enterprise — ettevõte — Unternehmen, n.
entry, entering (a port) — sissesõit (sadamasse) — Anlaufen, Einlaufen, n. (in e. Hafen).
to equip — varustama — ausrüsten.
error of the compass — kompassiviga — Kompassfehler, m.
exception — erand — Ausnahme, f.
Exchange — börs — Börse, f.
exchange-business — börsitehing — Börsengeschäft, n.
exchange-committee — börsikomitee — Börsen-Komitee, n.
exchange-transaction — börsitehing — Börsengeschäft, n.
excise — aktsiis — Akzise, f.
expenditure — väljaminek, kulutus, kulu — Ausgabe, f., Kosten, pl.
expense — kulu, väljaminek — Kosten, pl., Ausgabe, f.
expert — asjatundja, ekspert — Sachverständiger, m.
export-dock — eksportbassein — Ausfuhrdock, Hafenausfuhrbassin, n.
exposed anchorage — lahtine ankruplats — offener Ankerplatz, m.
to extinguish — kustutama — löschen.
extra cost, extra expense — lisakulu — Extrakosten, pl.
extra detention — lisapeatusaeg — Extraaufenthalt, m.
extraordinary — erakorraline — ausserordentlich, aussergewöhnlich.
extra period of detention — kinnipidamise lisaaeg — Zeit des Extraaufenthaltes, f.

F

fairway — faarvater, sõiduvesi, sõidutee — Fahrwasser, n.
fairway-buoy — faarvatripoi — Fahrwasserboje, f.
fast ice — kindel jää — festes oder stehendes Eis, n.
fault — viga, eksimus, süü — Fehler, m., Vergehen, n., Irrtum, m., Schuld, f.
fees — tasu, honorar — Belohnung, f., Lohn, m., Honorar, n.
fees for average-adjustments — dispašimaksud — Dispachegebühren, pl.
felt — vilt — Filz, m.
ferry — parv — Fähre, f.
ferry-boat — parvlaev — Fährboot, n.
final — lõplik — endgültig.
fine — rahatrahv — Geldstrafe, f.
fishery-harbour — kalasadam — Fischereihafen, m.
flag — lipp, plagu — Flagge, f., Fahne, f.
flag-mast, flag-pole — lipumast — Fahnenmast, m., Flaggenmast, m.
flag of distress — hädalipp — Notflagge, f.
flag-signal — lipusignaal — Flaggensignal, n.
flag-staff — lipuvarras — Flaggenstock, m.
flag-surtax — liputoll, laevasõidutoll — Schiffahrtszoll, m.
flash light — blinktuli — Blinkfeuer, n.
flint — tulekivi, räni — Kiesel, m., Feuerstein, m.
floating — ujuv — schwimmend, treibend.
floating beacon — ujuvpaak, ujuvtähis — Schwimmbake, f.
floating dock — ujuvdokk — Schwimmdock, n.
floating ice — ajujää, triivjää — Treibeis, n.
flood, flow — tõus (mõõna vastand) — Flut, f.

fog — udu — Nebel, m .
fog-bell — udukell — Nebelglokke, f.
fog-signal — udusignaal — Nebelsignal, n.
fog-signal station — udusignaalijaam — Nebelsignalstation, f.
force — jõud, maksvus — Kraft, f., Gültigkeit, f.
to force (a ship) off the ground — lahti tõmbama põhja pealt (laeva) — (ein Schiff) vom Strande abbringen.
foremast — käilamast, eesmast — Fockmast, m.
forwarding — edasitoimetamine — Weiterbefördern, n., Verschikkung, f.
foul berth — halb ankruplats — schlechter, unsicherer Ankerplatz, m.
free port — vabasadam — Freihafen, m.
freight — praht, veoraha — Fracht, f.
freight-charges — prahikulud — Frachtspesen, pl.
freighter — prahtija — Verfrachter, m.
freighting — prahtimine — Verfrachtung, f.
fresh water — joogivesi, värske vesi — Trinkwasser, n., frisches Wasser, n.
fresh water hydrant — joogiveekraan — Wasserauslass, m.
fuel — kütteaine, küttematerjal — Brennstoff, m.
full power (of attorney) — generaalvolitus, liikvolitus — Generalvollmacht, f.
full speed — täiskiirus, äärmine kiirus — höchste Geschwindigkeit, f.
functionary — ametnik — Beamter, m.
funds — fond, kapital — Fonds, pl., Kapital, n.
furniture — mööbel — Mobiliar, n., Möbel, n.

G

gale — kange tuul, torm — Sturm, m., steife Brise, f.
general average act — üldavariitoiming — Havariegrosseakt, m.
gentle breeze — kerge tuul — leichte Brise, f.
geo-navigation — navigeerimine ja laeva koha määramine (sõidetud kursi ja kauguse järgi) — Besteck durch Gissung, n.
to get out of the ice — jääst vabastama — auseisen.
to get up steam — auru peale panema — Dampf anlassen, Dampf (auf)machen.
gibbet — kraanpalk, tõstetala — Kranbalken, m.
to give rise — põhjust andma, põhjustama — Veranlassung geben, veranlassen.
glass — klaas, logiklaas, kiiker, ilmaklaas — Glas, n., Logglas, n., Fernglas, n., Wetterglas, n.
glassware — klaasasjad, klaaskaubad — Glaswaren, pl.
to go astern — tagasikäigu peale panema — rückwärts gehen (mit d. Maschine).
good anchorage — hea krunt, hea põhi (ankurdumiseks) — guter Ankergrund, m.
goods — kaubad — Güter, Waren, pl.
grapnel — käsiankur, tragi — Draggen, m.
gross carelessness — raske hoolimatus — grobe Fahrlässigkeit, f.
gross earnings, gross receipts — kogu-sissetulek — Bruttoeinnahme, f.
gross tonnage — bruttotonnaaž — Bruttotonnengehalt, m.
gross weight — bruttokaal — Bruttogewicht, n.
ground — krunt, põhi — Grund, m.
ground-ice — põhijää, hüüe — Grundeis, n.
grounding lights — hädaohutuled (randumisel) — d. Gefahr des Auflaufens anzeigende Lichter, pl.

ground-sea — põhilainetus — Grundsee, f., Grunddünung, f.
guaranty — kindlustus, tagatis, garantii — Gewährleistung, f., Garantie, f.
guard — valve, valvemeeskond, valvur, vahipost, kaitseseadis — Wacht, f., Bewachung, f., Wachmannschaft, f., Wachtposten, m., Schutzvorrichtung, f.
guard-duty — valve-, vahiteenistus — Wachtdienst, m.
guard-ship — valve-, vahilaev — Wachschiff, n.
guilt — süü — Schuld, f., Verschulden, n.
gust — iil, järsk tuulehoog, Bö, f.

H

half-speed — poolkiirus — halbe Geschwindigkeit, f.
to halt — peatama, peatuma — anhalten.
harbour-craft — sadamasõiduk — Hafenfahrzeug, n.
harbour-master — sadamakapten — Hafenkapitän, n.
harbour-pilot — sadamaloots — Hafenlotse, m.
harbour-signal — sadamasignaal — Hafensignal, n.
hatch — luuk — Luke, f.
hawsers — trossid — Trossen, pl./f.
head-pilot — ülemloots — Oberlotse, m.
head-wind — vastutuul — Gegenwind, m.
heavy drift-ice — tugev ajujää — schweres, starkes Treibeis, n.
heavy gale — kange torm — starker Sturm, m.
heavy sea — suur, raske lainetus — grobe See, hohe, schwere See, f.
helmsman — roolimees — Steuermann, m.
high running sea — tormine meri — hohe oder hochgehende See, f., grobe See, f.
high sea — ulgumeri — hohe See, offene See, f.
high tide — suur veetõus, suurvesi — hohe Gezeit, f., Hochwasser, n.
to hoist (a flag) — heiskama, üles tõmbama (lippu) — (eine Fahne) hissen.
hold — laevaruum — (Schiffs-) Raum, m.
honorarium — honorar — Honorar, n.
horizon — horisont, silmapiir, vaatepiir — Horizont, m., Gesichtskreis, m.
horizontal — horisontaalne, ristloodis — wagerecht.
hospital-ship — hospidallaev — Krankenschiff, n.
house-flag — laevaomanikkude lipp — Firmenflagge, f.
hull — laevakere — Schiffskörper, Schiffsrumpf, m.
hurricane — orkaan — Orkan, m., Wirbelsturm, m.
hurricane-deck — kaitsedekk — Schutzdeck, n., Sturmdeck, n.
hypothecary law — pandiõigus — Pfandrecht, n.

I

iceberg — jäämägi — Eisberg, m.
ice-bound — jäässe kinnijäänud — vom Eise umschlossen, eingefroren.
ice-breaker — jäälõhkuja — Eisbrecher, m.
ice-chart — jääkaart — Eiskarte, f
ice-conditions — jääolud — Eisverhältnisse, pl.
ice-peril, ice-risk — jääoht — Eisgefahr, f.
ice-pilot — jääloots — Eislotse, m.
ice-pressure — jääpress(imine) — Eispressung, f.
imaginary part or share — mõtteline osa — ideeller Anteil, m.
impeachment — kaebus, süüdistus — Anklage, f., Beschuldigung, f.

impediment — takistus — Hindernis, n.
imputation — süüksarvamine — Zurechnung, Imputation, f.
in accordance with — vastavalt — gemäss.
income-tax — tulumaks — Einkommensteuer, f.
indebtedness — võlguolek, võlg — Verschuldung, f.
indemnification, indemnity — kahjutasu — Entschädigung, f.
indirect — kaudne — indirekt.
inevitable — paratamatu, möödapääsematu — unvermeidlich, unabwendbar.
inland navigation — sisevete-laevandus, -laevasõit — Binnenschiffahrt, f.
inland sea — sisemeri — Binnensee, f., Binnenmeer, n.
inner harbour — sisesadam — Binnenhafen, m.
insolvency — maksujõuetus, pankrott, konkurss — Zahlungsunfähigkeit, f., Bankrott, m., Konkurs, m.
instalment — jaotimaks, tähtmaks — Teil-, Raten-, Terminzahlung, f.
institution, institute — asutis, instituut — Anstalt, f., Institut, n.
instructions — juhend, instruktsioon — Instruktion, f.
insulation — isolatsioon — Isolation, f.
insurance — kindlustus — Versicherung, f.
insurer — kindlustaja — Versicherer, Assekurant, m.
intentional — tahtlik — vorsätzlich, absichtlich.
interest — huvi, intress — Interesse, n., Zins, m.
interested party — asjaosaline — Beteiligter, m.
invoice — faktuura, kaubaarve — Faktura, f., Warenrechnung, f.
invoice continued — transpordifaktuura — Transportfaktura, f.
iron-bound — kaljune ja järsk (kallas) — felsig.
iron-ship — raudlaev — Eisenschiff, n.
ironwork of mast — masti raudosad — Eisenwerk d. Mastes, n.

J

jettison of cargo — laadungi merreheide — Seewurf der Ladung, m.
jobble — lühike raske lainetus — kurzer starker Wellenschlag, m.
joint owner — kaasomanik — Miteigner, m., Mitreeder, m.
joint-stock company — aktsiaselts — Aktiengesellschaft, f.
judgment — otsus, kohtuotsus, kohus — Urteil, n., gerichtliche Entscheidung, f., Gericht, n.
jury-mast — hädamast — Notmast, m.

K

keel — laevakiil, -andur — Schiffskiel, m.
to keep (laws) — järgima, silmas pidama (seadust) — befolgen, beobachten
knot — sõlm — Knoten, m.

L

lack — puudus — Mangel, m.
land-conveyance, land-carriage — maismaakaubavedu, maismaatransport — Landtransport, m.
landing-charges — lossimiskulud — Löschungskosten, pl.
landmark — maamärk — Landmarke, f.
law — seadus — Gesetz, n.
law-proceedings — kohtutoimetus — Gerichtsverfahren, n.
to lay arrest on — aresti alla panema — mit Beschlag belegen.

leakage — pihkumine — Leckage, f.
leaving (a port) — ärasõit (sadamast) — Abfahrt, f., Auslaufen, n.
ledge of rocks — kaljurahu, kaljurüngastik, rifistik — Klippenreihe, Riffkette, f.
lee — alltuule-külg, -pool — Leeseite, f.
lee-coast — alltuule-rannik — Leeküste, f.
lee-tide — alltuulekallutus — Strom von Luv her (nach Lee hin setzend), m.
leeward — alltuulepoole, alltuulepoolne — leewärts, nach Lee zu.
legal — seaduslik — gesetzlich, gesetzmässig.
legal (judicial) presumption — õiguse eeldus — Rechtsvermutung, f.
lender on bottomry — bodmerist — Bodmereigeber, m.
to let off steam — auru välja laskma — Dampf ablassen.
letter of credit — krediitkiri — Accreditiv, Beglaubigungsschreiben, n.
to level — nivelleerima, tasandama, sihtima — nivellieren, ebenen, richten, zielen.
liability — kohustus, vastutus — Verbindlichkeit, f., Verpflichtung, f., Verantwortlichkeit, f.
licensed pilot — ametlik loots, patentloots — seeamtlich befähigter Lotse, m.
lien — pandiõigus — Pfandrecht, n.
life-boat — päästepaat — Rettungsboot, n.
life-boat-station — päästepaadijaam — Rettungsbootstation, f.
life-buoy — päästerõngas — Rettungsboje, f.
life-saving station — päästejaam — Rettungsstation, f.
light-buoy — tulepoi — Leuchttonne, f.
lighterage — kergendamine, lihterdamine — Leichterung, f.
lighter hire — kergendamisvahendite rentimine — Leichtermiete, f.
light fog — kerge udu — leichter Nebel, m.
lighthouse — tuletorn — Leuchtturm, m.
lighthouse charges — tuletornimaksud — Leuchtfeuergebühren, pl.
lightship — tulelaev — Feuerschiff, n.
liquid — vedel, likviidne — flüssig.
liquid compass — ujuvkompass — Fluidkompass, m.
load-line — laadimisjoon — Ladelinie, f.
load of debt — võlakoorem, -koormatus — Verschuldung, f.
loan — laen — Darlehen, n., Anleihe, f.
log — logi — Log, n.
log-book — logiraamat — Logbuch, n.
loss — kaotus — Verlust, m.
loss of market — kahju turuhindade vahest — Kopjunkturverlust, m.
lowering the value — väärtuse alandamine ehk kahandamine, vääritustamine — Wertherabsetzung, f.
low-tide — madalvesi, mõõn — Niederwasser, n., Ebbe, f.
luggage — pagas — Reisegepäck, n., Passagiergut, n.

M

machine — masin — Maschine, f.
machinery — masinakoosseis, masinad — Maschinerie, f., Maschinen, pl.
mail-boat, mail-packet — postilaev — Postschiff, n.
mail-flag — postilipp — Postflagge, f.
main-mast — grootmast, suurmast — Grossmast, m.

main sea — lahtine meri, ulgumeri — offene See, f., offenes Meer, n.
maintenance — ülalpidamine — Unterhalt, m.
management (of a business) — asjaajamine, (äri, tegevuse) juhtimine — Geschäftsführung, f., Verwaltung, f.
mandatary — volinik — Bevollmächtigter, m.
mandator — volitaja — Bevollmächtiger, m.
marine insurance — merekindlustus — Seeversicherung, f.
marine law — mereõigus — Seerecht, n.
maritime affairs — mereasjandus — Seewesen, n.
maritime regulations — laevasõidumäärustik — Schiffahrtsordnung, f.
market-price — turuhind, börsihind — Marktpreis, m., Börsenpreis, m.
mast — mast — Mast, m.
(ship-) master — laevajuht — Kapitän, m.
mate — tüürimees, kapteni abi — Steuermann, m., Maat, m.
maximum speed — maksimaalkiirus — Höchstgeschwindigkeit, f.
means — vahend — Mittel, n.
measure — mõõt, abinõu, korraldusvõte — Mass, n., Massregel, f.
mercantile vessel, merchant-ship — kaubalaev — Handelsschiff, Kauffahrteischiff, n.
merchant's mark — kaubandusmärk — Handelszeichen, n.
meteorological conditions — ilmastik — Witterung, f.
meteorological observatory — ilmajaam — meteorologisches Observatorium, n.
mid-channel — keset faarvatrit — mitten im Fahrwasser, n.
mizenmast — besaanmast — Kreuzmast, Besanmast, m.
mole — muul — Mole, f., Hafendamm, m.
mole-head — muuliots — Molenkopf, m.
moorage — ankruplats — Ankerplatz, m.
mooring-anchor — kinnitusankur — Vertäuungsanker, m.
mooring-rope — kinnitusköis — Ankertau (in Booten), n.
mooring-post — kinnitusvai — Festmachepfahl, Vertäupfahl, m.
mortgage — hüpoteek — Hypothek, f.
mouth of a river — jõesuu — Flussmündung, f.
to multiply — korrutama, paljundama — multiplizieren, vervielfältigen.

N

nail — nael, küüs — Nagel, m.
national flag — rahvuslik lipp, riigilipp — Nationalflagge, f.
nationality — rahvus, kodakondsus — Nationalität, f., Staatsangehörigkeit, f.
naval construction department — laevaehitus-amet — Schiffbauamt, n.
naval equipment, naval stores — laevavarustis — Schiffsausrüstung, f., Schiffsvorräte, pl.
naval officer — laevaohvitser — Schiffsoffizier, m.
navigable river — laevatav jõgi — schiffbarer Fluss, m.
navigation — navigatsioon, laevasõit — Schiffahrt, Schiffahrtskunde, Navigation, f.
navigation-dues — laevasõidumaksud — Schiffahrtsabgaben, pl.
navigation-lights — navigatsioonituled — Navigationslichter, pl.
negative condition — eitav tingimus — negative Bedingung, f.
negligence-clause — hooletusklausel — Nachlässigkeitsklausel, f.
net tonnage — nettotonnaaž — Nettotonnengehalt, m.
net value — nettoväärtus — Nettowert, m.

„new for old" — vana ja uue väärtuse vahe — „neu für alt", Unterschied zwischen neu u. alt, m.
night-glass — ööpikksilm — Nachtglas, n., Nachtfernrohr, n.
night-signals — öösignaalid — Nachtsignale, pl./n.
nominal value — nimiväärtus, nominaalväärtus — Nominalwert, m., Nennwert, m.
normal speed — normaalkiirus — Normalgeschwindigkeit, f.
north-east — kirre (kirde) — Nordosten, m.
north-west — loe (loode) — Nordwesten, m.

O

object — ese, objekt — Gegenstand, m., Objekt, n.
objects of art — kunstiesemed — Kunstgegenstände, pl.
obligation — kohustus, obligatsioon — Verpflichtung, f., Obligation, f.
observatory — observatoorium — Observatorium, n.
ocean — ookean — Ozean, m.
office — amet, kontor, büroo — Amt, n., Kontor, n., Bureau, n.
official — ametlik, ametnik — amtlich, offiziell, Beamter, m.
offshore — rannast ära, rannast eemale — vom Strande fort, von der Küste ab.
ombrometer — vihmamõõtja — Regenmesser, m.
opening — avamine, avaus, vaba koht — Öffnen, n., Öffnung, f., offene Stelle, f., Vakanz, f.
opinion — arvamus — Meinung, f., Gutachten, n.
optic signal — helksignaal — optisches Signal, n.
order — kord, käsk, maksukäsk, order — Ordnung, f., Order, f.
original act — algakt, algkiri — Originalakte, f.
original cargo — alglaadung — ursprüngliche Ladung, f.
original voyage — algreis — ursprüngliche Reise, f.
outer harbour, out-port — välissadam — Aussenhafen, m.
owner — omanik — Eigentümer, m.

P

packice — rüsijää — Packeis, n.
painting — värvimine, maalimine — Malen, n., Anstreichen, n.
part — osa — Teil, m., Anteil, m.
particular average — partikulaaravarii, eraavarii — besondere Havarie, f.
part in a vessel — laevaosa — Schiffsanteil, m.
part-payment — jaotimaksmine — Teilzahlung, f.
party concerned — asjaosaline — Beteiligter, m., Interessent, m.
party interested in a cargo — laadungiosaline — Lagundsbeteiligter, -interessent, m.
passage — läbikäik, läbipääs, läbisõit — Durchgang, m., Durchfahrt, f.
passage-money — sõiduraha — Überfahrtsgeld, n.
passenger — reisija — Reisender, Passagier, m.
passport — pass — Pass, m.
to pawn — pantima — verpfänden.
paying in — sissemaks — Einzahlung, f., Einschuss, m.
payment — makse, maks, maksmine — Zahlung, f.
payment by instalments — ajatimaksmine — Ratenzahlung, f.
peninsula — poolsaar — Halbinsel, f.
pennant — vimpel — Wimpel, m.
per cent, percentage — protsent — Prozent, n.
percentage of loss — kaotusprotsent — Verlustprozentsatz, m.
peril — hädaoht, oht, riisiko — Gefahr, f., Risiko, n.
perilous — (häda-) ohtlik, kardetav — gefährlich.
personal — isiklik — persönlich.

person concerned — asjaosaline isik — beteiligte Person, f., Interessent, m.
petty average — väike avarii — kleine, ordinäre Havarie, f.
pier — sadamasild, muul — Hafendamm, m., -brücke, f.
pilot — loots, piloot — Lotse, m., Pilot, m.
pilotage — lootsiasjandus, lootsimine, lootsimaks, lootsiraha — Lotsenwesen, n., Tätigkeit als Lotse, f., Lotsengeld, n., -gebühr, f.
pilot-office — lootsikontor — Lotsenkontor, n.
pilot-station — lootsijaam — Lotsenstation, f.
pirry — äkiline meretorm — plötzlicher Seesturm, m.
place of call — peatuskoht — Orderplatz, m.
place of loading — laadimiskoht — Abladeplatz, m.
place of refuge — pelgukoht — Zufluchtsort, m.
policy of insurance — kindlustuspoliis — Versicherungsschein, m.
pontoon — pontoon — Ponton, Kiel-leichter, m.
pontoon-bridge — pontoonsild, nahksild — Schiffbrücke, Pontonbrücke, f.
pooping sea — ahtrist ülemurdev laine — das Schiff von hinten treffende Sturzwelle, f.
port — sadam — Hafen, m.
port of call — vahesadam, peatussadam, käsksadam — Orderhafen, m., Anlegehafen, m.
port of departure — lähtesadam, väljasõidusadam — Abgangshafen, m.
port of destination — sihtsadam — Bestimmungshafen, m.
port of loading — laadimissadam — Abladehafen, m.
port of refuge — pelgusadam, hädasadam — Nothafen, m.
port of registry — kodusadam — Heimathafen, m.
port of repair — parandussadam — Reparaturhafen, m.
port of transhipment — ümberlaadimissadam — Umladungshafen, m., Umladehafen, m.
position — asend, positsioon, seis, seisukord — Position, Stellung, Lage, f.
position-lights — positsioonituled — Positionslichter, pl.
position-line — asendi peilungi joon — Positionslinie, f.
position of peril — hädaohtlik seisukord — gefährliche Lage, f.
possession — valdamine, valdus — Besitz, m.
power — jõud, võim, võimsus — Kraft, f., Macht, f.
pratique — ühendusluba kaldaga (karanteenis olekul) — Verkehrserlaubnis, f., Praktika, f.
precedent — pretsedent — Präzedenzfall, m.
precipitous — järsk — steil, schroff, jäh.
preliminary examination — eeluurimine — Voruntersuchung, f.
preliminary treaty or contract — eelleping — Vorvertrag, m.
prescription — eeskiri, aegumine — Vorschrift, f., Verjährung, f.
to preserve from — ära hoidma, hoidma (millestki) — bewahren, verwahren vor.
press of sail — purjede liigpingutus — Prangen, n.
presumption — oletus, eeldus — Vermutung, f., Voraussetzung, Präsumtion, f.
to prevent — ära hoidma — vorbeugen, zuvorkommen.
privilege — priviileegium, eesõigus — Privilegium, n., Vorrecht, n.
proceeding(s), procedure — toimetamine, toimetus (kohtus) — (gerichtliches) Verfahren, n., Rechtsgang, m.
procuration — prokuura — Handelsvollmacht, f., Prokura, f.
profit — kasu — Nutzen, Gewinn, m.
prohibition — keeld — Verbot, n.

projector — projekteerija, prožektor, helgiheitja — Erfinder eines Entwurfes, Scheinwerfer, m.
prolongation — pikendus — Verlängerung, f., Prolongation, f.
propelling machine — peamasin — Antriebsmaschine, f.
property — omandus, vara — Eigentum, n., Vermögen, n., Gut, n.
protest-charges — protestikulud — Protestspesen, pl.
protocol — protokoll — Protokoll, n.
to prove — proovima, tõendama — erproben, prüfen, beweisen.
provisional — esialgne, provisoorne — vorläufig, provisorisch.
provisions — proviant, toiduained, moon — Proviant, (Mund-) Vorrat, m.
prow — laeva esiosa — Schiffsvorderteil, m.
purpose — kavatsus, otstarve, eesmärk — Vorsatz, m., Zweck, m., Ziel, n .

Q

quarantine — karanteen — Quarantäne, f.
quay — kaldaplats, kaldasild, kai — Kai, m.
quay-berth — kaiplats — Liegeplatz am Kai, m.
quay-wall — kaimüür — Kaiwand, f.

R

raft — palgiparv — Floss, n.
rainmeter — vihmamõõtja — Regenmesser, m.
ratable freight — distantsiveoraha — Distanzfracht, f.
(current) rate of exchange — börsikurss — Börsenkurs, m.
rate of interest per annum — aastaprotsent — Jahreszinsfuss, m.
ready money — sularaha — bares Geld, n.
real (value) — tegelik (väärtus) — wirklicher (Wert, m.).
realization — realiseerimine, teostamine, teostus — Realisierung, Verwirklichung, Ausführung, f.
to reckon — arvutama, arvestama — rechnen, zählen.
reclamation — reklamatsioon, tagasinõue — Zurückforderung, Rückforderung, Reklamation, f.
recompense — tasu — Belohnung, f., Vergeltung, f., Ersatz, m.
recourse — regress — Regress, m., Rekurs, m.
recovery of damages — kahjutasu — Entschädigung, f.
reduced speed — vähendatud kiirus — verminderte Geschwindigkeit, f.
reef, ledge of rocks — kaljurahu, kari, riff — Riff, n., Klippenreihe, f.
refloating — ujuvile viimine — Abbringen, f., eines an Grund geratenen Schiffes.
refrigerating machine — külmutusmasin, jahutusmasin — Kühlmaschine, Eismaschine, f.
to refuse — hülgama, tagasi lükkama, keelduma — zurückweisen, verwerfen, abschlagen, verweigern.
refuse (rejected goods) — praak — Ausschuss, m., Brack(gut), n.
registered tonnage — registertonnaaž — Registertonnengehalt, m., Registertonnage, f.
registrar — registraator — Registrierungsbeamter, m., Registrator, m.
regulation — korraldus, eeskiri, määrus — Anordnung, f., Verordnung, f., Vorschrift, f.
reinsurance — edasikindlustamine, edasikindlustus — Rückversicherung, f.
reloading, reshipping — tagasilaadimine — Wiederverladung, f., Rückladung, f.
to remain lying — sadamasse jääma — liegen bleiben im Hafen, f.

remains — jäänused — Überbleibsel, pl.
removal — ümberpaigutamine, kõrvaldamine, kolimine — Wegschaffen, n., Räumung, f., Umzug, m.
renewal — uuendamine — Erneuerung, f.
repair — parandus — Ausbesserung, f., Reparatur, f.
repairing-dock — parandusdokk — Reparaturdock, n.
repairing-shop — parandustöökoda — Reparaturwerkstatt, f.
to replace by — asendama — ersetzen.
replacing — tagasipanemine — Zurückstellen, Wiedereinsetzen, n.
reserve(s), (body of) reserve — reserv, reservmeeskond — Reserve, f., Reservemannschaft, f.
resolution — otsus, resolutsioon, lahendus — Entschluss, m., Resolution, f., Lösung, f.
responsible — vastutav — verantwortlich.
restrictive — piirav — beschränkend, einschränkend.
return — tagasipöördumine, tagasisõit, tagasitulek — Rückkehr, f.
revenue-flag — tollilipp — Zollflagge, f.
to reward — tasuma — belohnen, vergelten, vergüten.
rib of a ship — laevalook, -kaar, -ribi, -roie — Schiffsrippe, f.
rigging — taglas — Takelage, f.
right of disposal — käsutamisõigus — Verfügungsrecht, n.
right of pre-emption — ostueesõigus — Vorkaufsrecht, n.
rising-timber of a ship — laevalook, -kaar, -ribi, -roie — Schiffsrippe, f.
risk — riisiko, oht — Risiko, n.
river — jõgi — Fluss, m.
river-bed — jõesäng — Flussbett, n.
river-harbour — jõesadam — Flusshafen, m.
river-pilot — jõeloots — Flusslotse, m.
road, roadstead — reid — Reede, f.
roadster — reidil seisev laev — Schiff auf der Reede, n.
rock — kalju — Felsen, m.
rocket — rakett — Rakete, f.
rocket-signal — raketisignaal — Raketensignal, n.
rocky island — kaljusaar — felsige Insel, f.
roller-flag — hoiatuslipp — Warnungsflagge, f.
ropes — köiestik — Tauwerk, n.
rough sea — tormine meri, suur lainetus — grobe See, f.
roving-light — otsiv tuli — Streiflicht, n., Suchlicht, n.
rubble-ice — lahtine ajujää — loses Treibeis, n.
rule — eeskiri, reegel — Vorschrift, f., Regel, f.
rules of procedure — kohtukord — Gerichtsordnung, f.
to run aground — kinni jooksma (laev) — auflaufen, auf den Grund geraten.
to run (a ship) ashore — randa ajama (laeva) — auf den Strand setzen, auf den Strand laufen lassen.

S

sacrifice — ohver — Opfer, n.
safe — julge (hädaohutu), kindel — sicher.
safe anchorage — kindel ankruplats — sicherer Ankerplatz, m.
safety — julgeolek — Sicherheit, f.
sail — puri — Segel, n.
sailing — purjetamine — Segeln, n.
sailing-vessel — purjelaev — Segelschiff, n.
sailor — madrus, meremees — Matrose, Seemann, m.
sailor's home — meremeestekodu — Seemannsheim, n.
sale — müük — Verkauf, m .
salvage — päästmine, päästeasjandus — Bergung, f.
salvage-association — päästeselts — Bergungsgenossenschaft, f.

salvage-steamer — päästeaurik — Bergungsdampfer, m.
saving — päästmine, kokkuhoid — Rettung, f., Ersparung, f., Ersparnis, f.
scale — astmik, skaala, maastaap — Skala, f., Masstab, m.
school for mechanical engineers — masinistide kool — Maschinistenschule, f.
scintillating light — lühike blinktuli — Funkelfeuer, n.
scuttling — ruumide uputamine (laeval) — Anbohren, n.
sea — meri, lainetus — See, f., Meer, n., Seegang, m.
sea-chart — merekaart — Seekarte, f.
sea-current — merevoolus — Meeresströmung, f.
seal — pitser — Siegel, n.
to seal — pitserdama, pitseerima — versiegeln.
seaman — meremees, madrus — Seemann, m., Matrose, m.
sea-mark — meremärk — Seezeichen, n.
sea-protest — meriprotest — Seeprotest, m., Verklarung, f.
sea-trade — merekaubandus — Seehandel, m.
sea-voyage — merereis — Seereise, f.
seaworthy — mere-, sõidu-, reisikõlvuline (laev) — seetüchtig
seeling — lingerdamine, rullamine, pallimine — Schlingern, n.
to separate and remove the refuse — praakima — brakieren, ausbraken.
separate packages of cargo — laadungi üksikud kolid — einzelne Kolli, pl., der Ladung.
to serve — teenima — dienen.
session — istung, istungjärk — Session, f., Sitzung, f., Sitzungsperiode, f.
settlement — kokkulepe, leping, tehing — Vergleich, m., Vertrag, m., Abmachung, f., Übereinkunft, f.
share — osa, aktsia — Teil, m., Anteil, m., Aktie, f.
share-holder — aktsionär — Aktionär, m.
sheets — purjeköied — Schoten, pl.
ship — laev — Schiff, n.
shipbuilding — laevaehitus — Schiffbau, m.
shipment — laevale laadimine, pealelaadimine — Verschiffung, f.
ship-owner — laevaomanik — Reeder, m.
ship's arrest — laevaarest — Schiffsarrest, m., Schiffshaft, f.
ship's bill of sale, ship's contract of purchase — laevaostukiri — Schiffskaufbrief, m.
ship's council — laevanõukogu — Schiffsrat, m.
ship's manifest — laevamanifest — Ladungsmanifest, n.
ship's materials — laeva inventar — Schiffsinventar, n.
ship's pump — laevapump — Schiffspumpe, f.
ship-surveyor — laevaülevaataja — Schiffsbesichtiger, m.
shipwreck — laeva hukkumine — Schiffbruch, m.
shipyard, shipwright's wharf — laevatehas, verf — Schiffswerft, f., Schiffbauwerft, f.
shoal — madal meri, madal koht (vees) — Untiefe, f., flache Stelle, f.
shore — rand — Strand, m.
short insurance — alakindlustus — Unterversicherung, f.
short sea — püstlained, püstlainetus — kurze See, f. (die sich oft bricht).
showery scuds — vihmapilved — Regenwolken, pl.
sight for deviation — deviatsiooninvaatlus — Deviationsbeobachtung, f.
sign — märk — Zeichen, n.
signal — signaal — Signal, n.
signal-beacon — signaalpaak — Signalbake, f.

signal-flag — signaallipp — Signalflagge, f.
signal-rocket — signaalrakett — Signalrakete, f.
sirene — sireen — Sirene, f., Nebelhorn, n.
situation — asend, seisukord, seisukoht— Lage, f., Zustand, m.
slipway, slip — helling — Helling, f., Stapel, m.
slow speed — väike kiirus — geringe Geschwindigkeit, f.
sludge — jääsupp — schwimmende Schnee- oder Eismasse, f., Eissuppe, f.
smart-money — vabanemisraha — Loskaufgeld, n.
smuggling-trade — salakaubandus — Schmuggelhandel, m.
to sound — loodima — loten.
sounder — sügavloodimis-aparaat — Apparat zur Tieflotung, m.
sounding-machine — loodimisaparaat — Lotapparat, m.
sound value of goods — kauba rikkumata väärtus, kauba väärtus kauba rikkumata seisukorras — Gesundwert der Güter, m.
south-east — kagu — Südosten, m.
south-west — edel — Südwesten, m.
southwester — edelatuul — Südwestwind, m.
spanker — besaanpuri — Besan, m.
spar — taglasepuu — Rundholz, n.
special, specific — eri-, spetsiaalne, spetsiifiline — besonder, speziell, spezifisch.
special power (of attorney) — erivolitus — Spezialvollmacht, f.
specific weight — erikaal — spezifisches Gewicht, n.
speed — kiirus — Geschwindigkeit, f.
speed-indicator — kiirusenäitaja — Geschwindigkeitsmesser, m.
spontaneous combustion or ignition — isesüttimine — Selbstentzündung, f.
spy-glass — kiiker — Kieker, m., Fernglas, n.
squall — iil, järsk tuulehoog — Bö, f.
stages — talased — Stellingen, pl.
stamp-duty — tempelmaks — Stempelsteuer, f.
standard barometer — normaalbaromeeter — Normalbarometer, n.
standard compass — normaalkompass — Normalkompass, Regelkompass, m.
state — seis, seisukord, seisukoht, riik — Stand, m., Zustand, m., Staat, m.
statement of general average — üldavarii dispašš, dispašeerimine — Aufmachung, f., der Havariegrosse.
state of affairs — olukord — Sachlage, f., Zustand, m.
state of war — sõjaseisukord — Kriegszustand, m.
steam-crane — aurutõstekraan — Dampfkran, m.
steamer — aurik — Dampfer, m.
steam-heating — auruküte — Dampfheizung, f.
steam-pipe — aurutoru — Dampfrohr, n.
steam propulsion — aurujõul liikumine — Fortbewegung mittels Dampfkraft, f.
steam-steering-gear — aururoolmasin, aururoolseadis — Dampfsteuerapparat, m.
steam-tug — puksiiraurik — Schleppdampfer, m.
steam-winch — auruvints — Dampfwinde, f.
steel-ship — teraslaev — Stahlschiff, n.
steering-gear — tüürmasin, tüürseadis — Steuermaschine, f., -apparat, m
steward — stuuard — Steward, Aufwärter, m.
stock of goods — kaubaladu — Warenlager, n.
stock-exchange or -market — fondibörs — Fondsbörse, f.
stockholder — aktsionär, kapitalist — Aktionär, m., Kapitalist, m.

stocks — aktsiad — Aktien, pl., Effekten, pl.
to stop — (kinni) toppima, sulgema, peatama — (ver)stopfen, (ver)sperren, anhalten.
stoppage of navigation — navigatsioonisulg — Schiffahrtssperre, f.
storage charges — laokulud — Kosten der Lagerung, pl.
storehouse — laduhoone, ladu — Speicher, m., Magazin, n., Lagerhaus, n.
storing — ladustamine — Lagerung, f.
storing-place — ladukoht — Lagerplatz, m.
storm — torm — Sturm, m.
to stow — stoovima, kohale paigutama (kaupu laeval) — (ver-) stauen.
to straighten — õiendama (paindunud kohti) — gerade machen, richten.
to strand — randuma, randa jooksma — stranden.
stream — vool, voolus — Strom, m., Strömung, f.
strong wind — kange tuul — starker Wind, m.
submarine cable — merekaabel, allveekaabel — Seekabel, n.
substitute — asetäitja — Stellvertreter, m., Substitut, m.
substituted expenses — asekulud — stellvertretende Kosten, pl.
succouring — abiandmine, abistamine — Hilfeleistung, f.
sum — summa — Summe, f.
sunken vessel — uppunud laev — versunkenes Schiff, n.
Superior Court of Justice, Supreme Court — ülemkohus — Obergerichtshof, m.
supervision — järelevalve, ülevalve — Beaufsichtigung, f., (Ober-) Aufsicht, f.
supplies — tagavarad — Vorräte, pl.
surf — murdlainetus — Brandung, f.
surge — murdlaine — Sturzsee, f.
survey — ülevaatus — Besichtigung, f.
swashway — faarvater üle madaliku — enger Kanal (in einer Sandbank), m., Flutweg, m.
sworn — vannutatud — vereidigt.

T

tachometer — kiirusemõõtja — Geschwindigkeitsmesser, m., Tachometer, m.
tank-vessel — tanklaev — Tankschiff, n., Zisternenschiff, n.
to tar — tõrvama — (an)teeren.
tax — maks(-u), lõiv, taks — Steuer, f., Abgabe, f., Gebühr, f., Taxe, f.
taxation — hindamine, takseerimine, taksimine — Taxierung, f.
tempest — torm, orkaan — Sturm, m., Orkan, m.
temporary — ajutine — zeitweilig, temporär.
tender — tender, saatelaev — Tender, m., Beischiff, n.
term — tähtaeg — Termin, m., Frist, f.
terminus — lõppjaam — Endstation, f.
terms of freight — prahihinnad — Frachtpreise, pl.
territorial waters — territoriaalveed — Territorialgewässer, pl.
thick covering of ice — tugev jääkate — feste Eisdecke, f.
throwing overboard — merreheide — Seewurf, m.
tidal harbour — tõususadam — Fluthafen, m.
tidal stream — kallutusvoolus — Flutstrom, m.
tide — looded, tõus ja mõõn — Gezeiten, pl., Ebbe und Flut, f.
tide-gauge — veeseisumõõtja — Flutmesser, Wasserstandszeiger, m.
tide-signals — veeseisusignaalid — Gezeitensignale, pl., Wasserstandssignale, pl.

tide-table — veeseisutabel — Gezeitentafel, f.
time-signal — ajasignaal — Zeitsignal, n.
tonnage — tonnaaž — Tonnage, f., Tonnengehalt, m.
topgallantmast — bramsteng — Bramstenge, f.
topsides — külgosad (ülemised) — obere Seitenteile (d. Schiffes), pl.
to tow — pukseerima — schleppen, bugsieren.
towing, towage — pukseerimine, pukseerlaevandus, pukseerimismaksud, -tasu — Bugsieren, n., Schleppschiffahrt, f., Schlepplohn, m.
trade — tööndus, äri, kaubandus — Gewerbe, n., Geschäft, n., Handel, m.
trade-balance — kaubandusbilanss — Handelsbilanz, f.
trade-mark — kauba-, vabriku-, kaitsemärk — Warenzeichen, n., Fabrik-, Schutzmarke, f.
trade-winds — passaattuuled — Passatwinde, pl.
trading port — kaubasadam — Handelshafen, m.
transit — transiit — Transit, m.
transport — transport — Transport, m.
treatment — käitlemine, käsitlemine — Behandlung, f.
treaty — leping — Vertrag, m.
trial — uurimine, katse — Untersuchung, f., Versuch, m., Prüfung, f.
tribunal — kohus, tribunaal — Gericht, n., Tribunal, n.
tug, tugboat — vedurlaev, puksiir — Schlepper, m.
tuggage — pukseerimistasu — Schlepplohn, m.
turbulent sea — äge lainetus — Kabbelsee, f.
turn of the tide — veeseisuvaheldus — Wechsel der Gezeit, m.
unconscientious — pahatahtlik — nicht gewissenhaft.

U

uncovered stone — pealvee-kivi — aufgedeckter Stein, m.
undermining of credit — krediidi halvamine — Untergrabung des Kredites, f.
under steam — auru all — unter Dampf, m.
unlimited power — universaal-, üldvolitus — Universalvollmacht, f.
to unseal — pitserit avama — entsiegeln.
unseaworthy — mere-, sõidu-, reisikõlbmatu (laev) — seeuntüchtig.
upholstery — tapetseerimistöö — Tapezierarbeit, f.
to use — tarvitama — (ge)brauchen, benutzen.
usucaption — iga(ne)mine — Ersitzung, f.

V

validity — maksvus — Gültigkeit, f.
valuation — hindamine, hinne — Schätzung, Taxation, Wertbestimmung, f.
value — väärtus — Wert, m.
vanemast — lipumast — Flaggenmast, m.
vessel — laev — Schiff, m.
vigia — hoiatusmärk (mitte küllalt tuntud madaliku juures) — Warnungszeichen, n. (auf der Seekarte).
volicimeter — iseregistreeriv logi — selbst registrierendes Log, n.
vortex — keeris, veekeeris — Wirbel, (Wasser-) Strudel, m.
voyage — reis — Reise, f.

W

wages — palk, (töö-) tasu — Gage, f., Lohn, m., Heuer, f.
wake — andruvesi, kiilvater — Kielwasser, n., Schiffsspur, f.

warehouse — laduhoone, ladu — Speicher, m., Magazin, n., Lagerhaus, n.
war-footing — sõjajalal-olek — Kriegsfuss, m.
warning signal — hoiatussignaal — Warnungssignal, n.
(dock-) warrant — ladutäht — Lagerschein, m.
war-ship — sõjalaev — Kriegsschiff, n.
water-level — veepinna seis — Wasserstandshöhe, f., Wasserstand, m.
water-tank — veetank — Wasserbehälter, m.
weather — ilm — Wetter, n.
weather-forecast — ilmaennustus, ilmateade — Wettervoraussage, f., Wetterbericht, m.
weather-glass — ilmaklaas, baromeeter — Wetterglas, Barometer, n.
to weigh (the anchor) — hiivama (ankrut) — (den Anker) lichten.
weight — kaal, raskus — Gewicht, n., Schwere, f.
wharfinger — kaiülevaataja, kaimeister — Werftaufseher, m., Kaimeister, m.
whistle-signal — vilesignaal — Pfeifensignal, n.
winch — vints — Winde, f.
winter quarters — talvkorter — Winterquartier, n
wire — traat — Draht, m.
wirehawser — traattross — Drahttrosse, f.
wireless telegraph station — raadiojaam — Radiostation, f., Funkenstation, f.
wireless telegraphy — traadita telegraaf, raadio — drahtlose Telegraphie, f.
wire-rigging — taglase traatosad — Drahttakelung, f
wire-rope — traatköis — Drahtseil, n.
within hailing distance — hüüde kõla kaugusel — in Rufweite.
wooden bridge — puusild — Holzbrücke, f.
wooden ship — puulaev — hölzernes Schiff, n.
workshop, workroom — töökoda — Werkstätte, f.
wreck(age) — rusud, vrakk, laeva hukkumine — Wrack, n., Trümmer, pl., Schiffbruch, m.
wrecked — hukkunud (laev) — schiffbrüchig, zertrümmert.

Y

yacht — jaht (laev) — Jacht, f.
York-Antwerp-Rules — York-Antwerpen'i reeglid — York-Antwerpener Regeln, pl.

Samade autorite poolt ilmunud:

Joh. Kaiv, Seadused ja määrused politsei alal, 1928.

Joh. Kaiv ja **K. Selter,** Tempelmaksu seadus, 1928.

Joh. Kaiv ja **A. Kurvits,** Seadused ja määrused hariduse alal, 1928, teine trükk 1932.

Joh. Kaiv, Seadused ja määrused maareformi, maakorralduse ja põllumajanduse alal, 1930.

Joh. Kaiv, Seadused ja määrused tervishoiu alal, 1931.

Joh. Kaiv ja **E. Maddison,** Sundnormide kogu maaomavalitsuste kohta, 1926—1932.

Таннебаумъ, Объ аваріи, 1913.