

Diplom nr 200
392 254

W. K. K. K.
kuu pöytä A. P. P. P.
J. W. P. P. P.

Tuomoksen diplomaatio
valtuutus
17/11/38 M. K.

8 märts 38
269.

A v a r i i

~~1A~~ ~~18982~~

Jooni' ajaloost ja meie
rehtivast õidusest.

Aleksander Looing
stud. iur.

8. 17 88. 1937
õiguste õigusest ja me
õiguste õigusest ja me
õiguste õigusest ja me

Sisukord.

I osa. Ajalugu.

§ 1.	Üldine ajalugu	lk. 5
	a) vana-aeg	" 5
	b) kesk-aeg	" 7
	c) uus-aeg	" 9
§ 2.	York-Sentrerpenni reeglid	" 11
§ 3.	Eesti	" 13

II osa Tehtiv õigus.

§ 4.	Aravi mõiste ja lügid	" 18
	a) mõiste	" 18
	b) lügid	" 29
§ 5.	Üldaravi	" 22
§ 6.	Sraaravi	" 32
§ 7.	Kahjude jaotus	" 34
	a) kontributsioonik. arvestus	" 34
	b) kahjud üldaravist	" 39
	Näited	" 44
§ 8.	Dispa ^{iv} ss	" 47
	a) dispa ^{iv} ss ja dispa ^{iv} ssöör	" 47
	b) dispa ^{iv} si koostamine	" 49
	c) dispa ^{iv} ssööri tase	" 54
	d) protsessuaalnormid	" 55
Lisa:	YAR ja ADS võrdlustabel	" 58.

Allikad:

1. P. Bonfante, Rooma õiguse ajalugu, Tartu, 1930.
2. M. A. Grosholm, York-Antwerp Rules, Tallinn, 1927.
3. M. Grosholm ja A. Gustarson, Kvarii ja dispasii readus, Tallinn, 1932.
4. M. A. Grosholm ja A. Gustarson, Laevade kokkupõrgete readus, Tallinn, 1931.
5. J. Kair ja J. Tannebaum, Kvarii ja dispasii readus, Tallinn, 1932.
6. R. Larnder, The Law of General Average, London, 1922.
7. A. Piip, Kaubandusõigus, Tartu, 1933.
8. A. Piip, Rahvusvaheline õigus, Tartu, 1936.
9. G. R. Rudolf, The York-Antwerp Rules, London, 1926.
10. Г. Ф. Уершеневич, Купецкое торговое право, Рига, 1924.
11. И. П. Таннебаум, Обаварии, Ярославль, 1913.
12. R. Ulrich - P. Brüdus, grosse Havarii, I Band, Berlin, 1927.
13. R. Ulrich - G. Hochgraber, grosse Havarii, II Band, Berlin, 1930.
14. Eesti Entsüklopeedia.
15. Iso Tietosankariya.

*

*

*

II.

1. ADS' = Kvaiü ja dispa'i seadus, RT 21-1932
2. D = Digesta, Corpus iuris.
3. HGB = Saksa Handlungsgesetz buch.
4. KS' = Kaubandusseadus, Уставъ
Торговли.
5. KKSMS = Kriminaalkohutupidamise kaduslike
maksmapanemise seadus, RT 94-1934.
6. LKS = Luuvald kokkupõrgete seadus,
RT 48-1930.
7. PKS = Tsivilkohutupidamise seadus,
Уставъ Гражданскаго Судопроизводства.

Ajalugu.

I osa.

§1. Üldine ajalugu.

Laevasõit on kosmopolüütilist iseloomu ja sellest tingituna on valit-
 renud juba sajandeid tendentsid mere-
 õigust ühtlustada. Selliseid ühtlusta-
 tud reegleid on läinud korda keesta-
 da üle huvitavama mereõiguse insti-
 tuudi - avariü - kohta, millised on
 leidnud vastuvõtu ülemaailmselt
 laevanduses *lex contractus*ena. Alamaal
 tahamegi vaadelda selle põgusajooneliselt
 selle instituudi ajaloolist arengust
 ja vastavad meil kehtivad õigused.

d) Vanaaeg.

Rooma õigusest leiame neli täht-
 samat mereõiguslikku erimäärust,
 õigusmõistet: 1) *receptum nautarum*,
 2) *actio exercitoria*, 3) *foenus nauticum*
 ja 4) *lex Rhodia de jactu*. Kaks ^{väimast} insti-
 tuuti neist on kreeka päritoluga ja
 reakt üle kantud rooma õigusesse.

Sünrohal huvitab meid vaid lex Rhodia de jactu, mis on olnud meie modernse üldarvuri seaduse esimeseks eelkäijaks.

Kreeka merikaubanduses eris tähtsa rolli Rhoduse saarja saare samalviimelise pealinna sai isegi nii kuulsaoks, et teda ristiti „mere valitsejaks“ lex Rhodia de jactu ongi pärit Rhoduse saare mereõigusest, mõningad õiguskirjeldused on ka arvanud, et rhodiälased selle amakorda on laenanud föönüklastelt, ning täpsem võeti see üle rooma õigusele. Selle seaduse normid nägid ette, et kui laeva ja laadungit ähvardava hädaohu vältimiseks on laevajuhil paelt kantud ohvrid, näit. osa laadungit üs parda heidetud, siis tasuvad sellist tekkinud kahjud kõik ühisreisist osavõtjad.

Hilisemane rooma õigusele tekkis rohkesti vöörasid institute, mis on sageli muudetud ja kohandatud vastavalt rooma õiguse iseloomule ja

aludele. Tähtsamad rooma õiguse uuen-
dajad ja kujundajad olid praetorid,
kes ka lex Rhodia de jactu põhimõt-
teid hakkasid kohandama ja mõningaid
lisandusi tehes vastasid selle põhimõttele
juba tollal peaaegu täiesti modernsete
rõdavarüü seaduste põhimõttele. Justi-
nianus amakorda kodifitseeris selle
digestadene peatükina de lege Rhodia
de jactu.

Digestadest loeme¹⁾: „Lex Rhodia
cavetur, ut, si levandae navis
gratia jactus mercium factum est,
omnium contributane sarciatur,
quod pro omnibus datum est.“

Rooma maailmarüügi laengemi-
nega hakkas ununema see õigus,
kuid vaatamata sellele põrisesid aga
lex Rhodia de jactu põhimõttele mere-
meeste ja -rahvaste juures edasi ja
leidsid hiljem mitmel kujul väljen-
dust.

b) Keskajad. See ajajärk ei lisa ava-
ri ajalukku midagi erilist uut, kuid
süsksi leiame siin mõningad seadused
ja tööd, mis vajavad märkimist.

¹⁾ D. XIV, II, 1.

Oléroni kohtuotsused leiavad laial-
dast tarvitud kumbeõigusena, kuid
suurest on sellest mõjitatud ka a. 1505
ilmunud Visby linna "Waterrecht",
millise mõjuvõime oli suunatud Balti
merel. "Waterrecht" järgi erimuste üht-
araväi kuuludena ette nähtud üleparda-
heitmine, maati või kaabli raiumine.

Uusaeg. ühes laevanduse kiire teh-
nilise areumisega hakkas sammuma
käsikäes sellega uute meresaduste
ilmumine. Mida lähemal tänapäevali
seda enam hakkas ilmuma uusi
meresadusi, nii et sünkeraal raal
loetella vaid neid, mis on mõjunud
pööselt sünnitavalt mere- ja avamõisaduse
ajalooas.

Prantsusmaal ^{Louis} ~~Louis~~ XIV ajal
ilmus 1681 a. ^{7.13} Colberti kehtes mere-
ordonanss, Ordonnance de la marine,
mis hiljem 1807 a. leidis aset Code de
Commerce'is. Kuid see sadus on
erukujus olnud paljude teiste riikide
vastavatele sadustele. Nagn ^{prof. v} Seršeneriti

ja prof Püsp^{it} täendavad an ex-Venes
ilmunud a 1781. Yemal o kynereckam
kogoozogembe Häielin vene ärakiri,
tölge ja see an amaxorda asetatud
mil val rehtivane Kaubandusseadu-
sese. Kaubandusseadus näeb ette sa-
muti kui prantuse mere-ordonanss
neli lüki avariid (millisest pastusest
alpsool lähemalt).

Möödunud eiti aga käesalval sa-
jandil pääeb maxvurle üldiselt
tendents, et mereõiguse, mis kannab rah-
vusvahelist iseloomu, tuleb ühtlus-
tada, sest ne aliks laevandusele ja
meremestele suureks keskenduseks.

Selles peetakse rida kavveente ja
kaostere vastavaid eelnõusid. Lääp-
tulemusteni sel alal an jäntud
avariõiguse alal York-Antwerpuni
reeglite koostamisega, mis hilisemate
muudatustega an leidnud rahvusvahelist
tunnustamist ja kasutamist

§2. York-Antverpeni reeglid.

International Law Associationi kongressil Yorkis 1864.a. koostati nida reegleid üldavaari kühimuse ühtlaks lahendamiseks ja need on tuntud York Rules nime all. Tegelikus elus merõiguse alal ei viinud need aga mingit tähendust. 1877.a. Antverpenis peetud sama ühingu kongressil redigeeriti ja täiendati neid reegleid uuesti. Vastu võeti 12 reeglit, mis nüüd said tuttavaks York-Antverpeni reeglite nime all ja need hakkasid amandama praktilises elus iga ja enam tähtsust. Veel enam levinud need reeglid peale seda kui 1890 a. Liverpooli kongressil need uuesti läbi vaadati ja nüüd juba 18 reeglit koostati. Need reeglid tunnemeegi York-Antverpeni 1890 a reeglite nime all, mis sellisel kujul üle kolmekümne aasta rahvusvahelise kaudõigusena tavitusel alid. 1924.a. Stockholmis International Law Associationi kongressil vaadati 1890.a. reeglid uuesti läbi ja täiendati neid nii, et nialdavad nüüd 7 sissejuhatavat ja 23 üldreeglit.

Prægusel kujul sisaldavad York-Antwerpeni reeglid 7 sissejuhatavat tähtreeglit A-G, mis sisaldavad avarii üldpõhimõtteid, need peavad sisaldama endas kogu üldavarii printsiibi.

Tähtreeglitele järgnevad numberreeglid I-XXIII, millised käsitlevad ührikuud karumistlikult loetletud avariijute, näiteks: laadungi üleparda heitmine, kahjud tulekahji kustutamisel, laeva jäänurga kõrvaldamine, tahtlike randamine, marinade kahjud laeva rüüstamisel, lihterdamise ja häda sadama ^{ist} küllud. Järgnevatel reeglites tulevad maha arvutused paranduskuludest, juhised ajutise paranduse, veeraha kaotuse, kontributivväärtuste arvutuse jne. kohta.

Kongressi avates jridid uued 1924. a. reeglid kohaldamisel tulema kokkuleppel vahaselt konossementides, seega sooviti neis leev contractus'e iseloomu. Reeglid leidsid aga laialdarmat ja paremat vastuvõttu, kui kvartajad ja redigerijad alul arvata julgerid.

§ 3. Eesti.

Ex-Veneer olid avariiküsimust käsitlevad normid asetatud Kaubanduse Seadusele ja see seadus ~~peeti~~ ka muul uuenduse retseptioonis¹⁾. Kaubanduse Seadus (Ustav Torgovõi, VSK XI k., II j.) jaguneb kolme ossa ja sellest teine osa sisaldab mereõigust (§ 94-653). Sellis mereõiguse osas leitud ka avariisse puutuvad normid (§ 438-465). Mereõiguse puutuvad normid olid alles kadunud aga praamiselt pärit Peeter I ja Katariina I ajast, kuna need tollal amakorda olid laenatud Prantsuse XVII sajandi seadustest.

Kogu elu, eriti aga ka laevandus oli teinud läbi küre ja pika aumenisite. Ex-Vene avariiseadus oli sejatud misõidudaludele, millised on tänapäeval täieliselt muutunud. Nü leitud siis selles terve rida tarketeid ja tänapäeval päris

¹⁾ V. Kõgese j. A. Pü, Kaubandusõigus, lk. 27.

mõtleteid eeskirju. Näiteks päis näivsus tundub praegu eeskirj, et kapten peab avarii korral esimesena ja oma käega maha raiuma laeva masti. Sellised nõuanded ei tule kirjutada mitte nüvõrd seaduse koostajate rõhikluse, vaid enam talle- aegsete kommete ja alukordade avel.

Laavasõidu alude muutudes tekis selle vananeva seaduse kärvale uus n.n. elavavariioõigus. Juba enne maasõidumõda hakkasid hõivisikomiteed, dispašöörid ja laavasõitjate ühingud, kaundama sel alal uusi kombeid ja tavasid. Sellises pul- mud aga mingit ühtlustavat keskust, ja nü väisidigas sadamalinnas tekkisid erilised aravrioreglid. Nü muutus asja- omastel isikutel selliste reeglite teundmine ja neis orienteerumine väga raskest.

Juba et-Venes alid Yam-Antwerpeni reglid maksnad lex contractuina, et mil lusa avariioõiguses selgust ja kind- lust, nis pandi need mil maksma erisadusena 1932 a.

Arvestades laavasõidu keskmajalüti -

list iselvanu aniti mil une avarii-
 radus väljatöötamisel seisukohale, et une
 radus aluses tulevad võtta York-
 Antverpeni 1924. a. reeglid ja lihvada neile
 ainult vajalikke täiendusi. Rügikoogu
 poolt võeti vastu 8. märtil 1932. a.
 Avarii ja dispashi radus (RT 21-1932)
 mis mil ka praegu kehtib.

Seda York-Antverpeni reeglite erkir-
 jad ei kehti mil enam kui lex cont-
 ractus, vaid kui "legislatiivsed normid".
 Samuti nimetab ^{võtab} välitrus oma selituskir-
 jas radus erimese jao juures, et "selles
 an praegu muutmata kavaks väetud
 York-Antverpeni 1924. a. reeglid... Välja
 an jäetud vaid regel XVIII", ent see
 võeti sisse rügikoogu.

Teades, et Avarii ja dispashi ra-
 dus aluses an Y.-A. reeglid väime
 nende lähemale analüüsimisele, selgi-
 tamisele ja tõlgendamisele asudes ka-
 nutada ära järgevaid allikaid.
 Me võime kaituda selitamiseks: 1) YSR
 alusel praktikat üldavarii arjus ja selles-
 se puutuvad vastavad kirjandust, 2)

[1] H. Püü, Kaubandusõigus, lk. 336j.

Vabariigi Valituse seletuskiri (mis aga tegelikult on koostatud Mereseaduste väljatöötamise komisjoni poolt), 3) Rügi-koogu üldkomisjoni seletuskiri üldkomisjoni poolt eslnõus ettevõetud muudatuste kohta (kus üldkomisjon muudatusteta vastu võttis Vabariigi Valituse poolt esitatud redaktsiooni, ei ole üldkomisjoni nende asade kohta eriseletuskirja koostanud). Rügikogus seaduse kohta uusi ettepanekuid ei tehtud. Rügikogu komisjonide seletuskirjadel, millele vastu ei ole vaieldud plenumis on seaduse mõtte jälgendamisel määrav tähtsus sellele seisukohale on arunud ka rügikohus).

Seadus koosneb vüest osast:

- I Avarii
- II Dispaši koostamise ja dispašööri
- III JKs' § 8⁴ 9' muutmise (kehteläiv).
- IV JKs' V-nda raamatute III-nda osa III-nda peatüki täiendamise XVII-nda jaotisega (edankalkused dispaši peale).
- V Lõppeeskirjad.

¹⁾ Vt. Rügik. üldk. ots. nr. 15 - 1926.

Seaduse esimene ja teine osa, s.o. avari
 üi ja dispaäri kaastamine ja dispaäör
 sisaldavad kokku 56 paragrahvi
 Seaduse esimese osa erkirjad §§ 1-32
 on võetud täpselt York-Antwerpeni
 1924. a. reeglitest; neist §§ 1-7 kujuta-
 vad sissejuhataavaid tähtregeleid (A-
 G) ja edasi järgnevad numberreeg-
 lid.

Seaduse teiste osade kaastamisel
 on taaritatud järgnevaid allikmater-
 jale: Belgia, Itaalia, Hollandi, S'aksa,
 Skandinaavia, Prantsuse ja Teiste
 maade mereseadused ning ~~St~~-Vene
 1908. a. mereseaduse eelnõud, Skandi-
 naavia mereseaduse 1928. a. eelnõud ja
 Hamburgi linna senati poolt
 1922. aastal kehtimapaandud seadust
 dispaäri kohta. Neist seadustest
 on ainult mille vastavaid erkirju
 kasutatud ja antatud ühtlase süste-
 mi raamidene.

Seesti äli esimene rühk, kes York-
 Antwerpeni reeglid muutmatult ja täies
 ulatuses rahvusliku seaduseks kehtima
 pani.

Kehtiv õigus.

II osa.

§ 4. Avari mõiste ja liigid

a) Mõiste.

Avari sõna on tavitsel peaaegu iga rügi meeskadusandlikus terminoloogias. Sõna algupära kulti allakse raga lahkavamisel, kuid näib väga tüevoolik ja seda täendavad ka rida väga nimikaid teadlasi, et see on tuletatud araabiakeelsest sõnast „avār“ (vigastus). Kü esineb see sõna väikese erinevustega väga paljudes kehtes, nagu: saksak. - Haveri, vene k. - авари, inglise k. - average, raatri k. - haveri, soome k. - haveri²⁾ j.n.e. Need kahjud, mis tekivad meresõidust kui vii sugusest, nimetakse üldiselt avaries. Iluil tegelikus elus, mittejuriistide kas, aga sõna „avari“ all mõistetakse niie õmestusjuhtumit kui ka kahju.

Meresõit on ootud väga mitmesuguste hädaohutudega ja neist võib järgneda kulunid ja vigastusi. Meresõitjad oma iseloomult ja juriistid erivad väga palju erinevusi võrreldes maismaal tekkinud kahjudega ning see erinevus põhjustab ka asjaolu, et meresõitjude kah-

¹⁾ Vt. Т.Ф. Мертенбург, op. cit., lk 336; R. Lawndes, op. cit., lk. 11 j. ²⁾ soome oma vastav sõna merivahinno

mis viisides on teissugused lehendusi, kus
vraal.

Maal on üldreegel - casum sentit
dominus või taub kahju süüdlane. Meel
aga ei ole alati nii, vaid vahel tuleb ka
röörast kahjust era rätta, ilma vähemagi
süüta. Selliseid erinevusi äprimegi tund-
ma avariifigures.

b) Avarii lügid.

Ex-Vene Kaubandusseadus teindis nel-
ja lüksi avariid. Seal oli loetletud: 1)
väike-, 2) partikulaar-ehk era-, 3) üld- ja
4) vastastikusel kahju avarii.¹⁾

1. Väikeavarii (kleine Havarii) või ka nn.
havitiku avarii all mõistetakse tavaliselt
laavarõidus etatulevaid kulusid, mis on
ühenduses laeva välgumissõuga ja sisse-
sõiduga sadamasse, nagu tuletorni-, loatri-
maksud ja muud. Kaubandusseaduse es-
kirjades järele alid need kulud jaotatud
nii, et laadungioomanik tasus 2/3 ja lae-
vaomanik 1/3 nendest kulusid²⁾. Prakti-
kas aga ei jutuq sellisest kulude jaot-
tusest kiinni, vaid laevaomanik tasus
tavaliselt sadamamaksud. Isendast meis-

¹⁾ KS § 438
²⁾ § 440.

tetavalt on aga laevaomanik need ku-
lud veeraha hulka. Uuemad seadu-
sed aga ei lue neid kulusid enam
araviides, sellepärast on väikearavii
tegelikult kaotanud oma tähtruse.

2. Partikulaar- ehk era-aravii (Besonder
Flaverei) alla loeti kahjud loodusjäu-
dude ja juhtumuste läbi laeval ja selle
laadungile ja päraldistele erakorraliste
kaotuste, vigastuste ja kulude näol: kõik
kahjud kandis vaid vigastada saanud
arja omanik). Siin on kehtiv täielik-
kult põhimõte casum sentit dominus.
Selle aravii liigi alla kuuluvad näiteks
laadungi tormi poolt merre uhtumine,
laeva ankur kastrinõuek jne. - selliselt
tekkivad kahjud ei jaotata laeva või
laadungi osaliste vahel.

3. Suur- ehk üldaravii (grosse Flave-
rei) all mõisteti kahjud, mis tehtud
meelega suurema hädaohu kõrvalda-
miseks. Seda kuulub näiteks juhus,
kui laev on madalikul joaksud, kuid
müüd kapteni känel tahtlikult ja

1) K 5 § 443

21.

teadlikult loovustakse arsa laadungit merre, et siis laeva ja ülejäänud laadungit päästa. Siin kahjud kantakse laeva, laadungi ja veeraha amariku poolt erilist radures ettenähtud korras, mida allpool raatlemegi lähemalt.

4. Lõppuks ralgandaks oli vastastixu-
se kahju avariü, mis tekkis laevade kokkupärkel. Siin oli kahju kandjaks kahju tekitaja¹⁾. See oli ex-vene kaubandusseaduse amariume institut ja ei kuulu meil enam avariü mõiste alla. Millal laevade kokkupörgetest tekkivad äigustixe veerordi lahendatakse 1930. a sehtima pandud laevade kokkupörgete radure jäigi²⁾.

Millal sehtiv radure suurel määral erineb kaubandusseadusest ka selles püli-
mõttelises lügitures ja nii tunneb meil radure vaid kahte liiki: üld- ja era-
avariü. Peatähtrus an erimesel, millele pööramegi ^{suuremat} tähtsust, kuna era-
avariü an vaid kävalise tähtsusega lisa-
kürimus.

¹⁾ KS § 467.

²⁾ Ut. RT 48-1930.

§ 5. Üldavariü.

Üldavariütoimingus luetakse tahtlikult ja põhjendatult erakorralise aburi taomist või erakorraliste kulutuste tegemist mere-ühisreisil olevate varade ühisest hädast hõlpsalt ära hoidmise abitarbel¹⁾. Selliselt defineerit üldavariütoimingut meil kehtiv võigus, seega andes samal seisukohal kui York-Ant-verperi reeglid (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 adventure²⁾.)

Sellega on nadus määratud kindlaks, milliseid toiminguid ja millistel tingimustel tuleb lugeda neid üldavariü alla kuuluvaks. Üldavariü toiming peab vastama kõigile neile tingimustele, kui puudub mõni neist tunnustest, näitaks aburi ei ole toodud tahtlikult ja põhjendatult (absichtlich und vernünftigerweise)

¹⁾ ADS § 1.

²⁾ YRR A.

süs ei ale meil tegemist üldavariiga. Selle jär-
gi üldavarii tunnused on:

- a) laodav ahver peab olema erakorraline;
- b) ahver peab laodama tahtlikult ja põh-
jendatult;
- c) ahver peab laodama mäsuguses alukor-
ras, kus mereühisreisid alvaid käiki va-
rand ühiselt ahvardab hädasht;
- d) ahvi eermärgiks peab olema nende
korade ühine päästmine¹⁾.

Kehtiv reodus ei nõua, et ahver peab lao-
dama tingimata kapteni või selle asetäit-
ja käsul või korraldusel. Meil on ka tege-
mist süs üldavariitoiminguga, kui toiming
ei ale ette võetud kapteni või ta asetäit-
ja käsul, vaid mõne teisese isiku poolt,
ent kui toiming süski vastab mainitud
paragrahvis ettenähtud nõuetele. Samal
reisurikal on rida Euroopa reodus-
andlusi, ainult Sassa reodus²⁾ on vas-
tupidisel reisurikal; nõudes, et ahvi
laamine peab sundima kapteni või
selle reodusliku asetäitja korraldusel.
Sassa reodus reisurikta ei saa aga

¹⁾ Tab. Val. seletum.

²⁾ HGB § 700

pidada kuigi atstarbekahaks, sest see võib
praktilises elus tulla raskuri, näitaks kui
kapten võib maal ja laevas tekkis tuli;
kas kelda ohvri loomist mis tema ära-
olekul. See oleks ebaloomulik.

Kuid § 1 järgi ei saa lugeda üld-
arvii toiminguks niinagu abinõude
tarvituse võtmist, mis tehakse vaid ai-
nult lihtsa atstarbekahamuse mõttes.
Üldarvina võivad tulla tarumisele
vaid need abinõud, mis on tehtud
kõrgi merereisis olevate varade julge-
oleks. Kui on tegemist merereisiga
seotud kõrgi varade täielise kaustu-
se hädashuga, siis on võimalik
hinnata seda tululikkust, mida iga
asjatuks ohvriteemise toimingu
läbi saab või saada loodab; - sel-
leks kriitilisus on iga ähvardatud
huvi väärtus. Kuid kui on tegemist
vaid lihtsa atstarbe abinõuga, voi-
vad kulused kandvate asjaosaliste
huvid läpmatuseni varieeruda ja ei
ole ühtegi võimalust kindlaks mää-
rata tema tähtsust; proportsio-
naalselt niinagu olevatele väärtustele
määratud kontributsioon võiks sa-

-geli ebaõiglusele¹⁾.

Et ahver või kulutused peavad olema teh-
tud erakorraliselt, tähendab seda, et pääste-
toiming peab olema selline, mida ei või-
nud näha ette reisi ajal. Erakorralise ahvi-
toomise või kulutuste tegemine on lubatud
kui see sünnib "jõhjudatult". Sellest tu-
leb järeldada, et mis seadus ei nõua, et
hädasht oleks atsekohes käes, vaid olu-
sord peab ahvitoomise momendil olema
selline, et ta oleks täieliselt unustav, ja
et seda tegevust saab jrdada põhjus-
datuks ja mõistlikuks. Samad seisukohta
tõendavad ka Stockholmis konventsil aval-
datud seisukohad ja seega YARR kui ka mil-
lehtiva seadus järgi, ei ole vaja oodata
reaalhädasht raabumist, sest siis võiks
alla juba ahvi toomine hilja.

Kas aga alati reaalhädasht üldse saa-
bub ja millal võib alusada jrdada selliselt,
et hädasht on tõenäoliselt ähvardab see
an üldse raskelt lahendatav küsimus. Olu-
kana tabavamaks iseloomustamiseks algu-
tudud jargmine näide²⁾: Tingituna tar-

¹⁾ J. Kair ja J. Tannebaum, op. cit., lk. 19 jj.

²⁾ H. A. Gustavson ja M. Grosholm, op. cit., lk. 12 jj.

mistest ilmadest kestab auriku viis erakorraliselt kaua, kauem kui vöda vöis ette arvata. Sütetapavara ähvardab lõppeda. An il-selt selge, et nite lõppemisega oleks hädaohus nii laev kui ka last. Last koos-nub raga halvasti põlevast materjalist. Lae-va ja lasti ühisest päästmiseks ühisest avdetavast või ähvardavast hädaohust teeb kapten kuralduse nitega segatult ka lasti põletada. Nüüd ei oleud veel hädaohust saabunud, sest nün jatkus veel, kuid sellele vaatamata erineb sün üdavarütoiming.

Kui hädaohust oli vaid illusaame ja kapten eksis, ent süski enamis auto-reid kaldub avamiselle, et YPR järgi see tuleb lugeda üdavarütoimingus. Sa-muti Amerixa Ühendriikide kahteprak-sis, tunnustab alverdamise alati üdava-rütoimingus, kui kapten oli toimunud põhjendatult ja heas usus.

Mereühisreisiks (das gemeinsame Seeun-ternehmen) laadungi ja laeva suhtes tuleb lugeda seda olukorda, mis algab silmapilgust, mil kaubad on laeval

ja mis läppel süs, kui varad on läpli-
kult lerritud. Laeva ja laadungi ajutist
lahkuminekut ei saaks lugeda ühisreisi
lõppemiseks. Nii näitaks loetakse Saksa
õiguse järgi ajutiseks lahkuminekaks 1)
seda, kui üldavarii korral laadung välgä
laaditakse teise laeva selles, et pärast
hädasha müüdumist seda tagasi laadida
endisesse laeva, 2) kui laev viiakse hädä-
radamasse reua laadungita selles,
et parandamise järele laadung uuesti
peale võtta. Nüsusugusel korral vätab
ajutiselt lahutatud laadung asä hädä-
radama - kuludest 1)

Suures maks raskuses meie dispašööri
praktilikas on olnud küsimus, kas jää
jorseerimise läbi tekkinud vigastusi ja
kahjuid tuleb tänu üldavarii väi
mitte. Rühval enamust sellistel juhtudel
ei ole kahjud tingitud „taktiisest ja
pühjendatult erakavalise ahuri toomisest
ühisest hädashurt ärahoidmise äst tarbel.“
Eesti dispašööri praktilikas on lahenda-
da olnud terve rida jää jorseerimise

1) Vt. Ulrich-Brüders, op.cit., lk. 191.; Val. Val. selitusk.

junkte, kuid ainult neljal korral (s.o kuni 1932a) on need kahjud tahtud üldavariina.

Samal seisukohal on ka Soome dispašööri praktika, sest dispašöör H. Hjelt¹⁾ andmeil on tema praktikas alused mitu-rada jää forseerimise jükte, kuid ainult kolmel korral on tahtud tekkinud kahjud üldavariina²⁾.

Ex-Venes oli kujunenud Peterburi dispašööri praktikas järgmised seisused, mil taht jää forseerimist juhud üldavariina: 1) kui nad on tekitatud laevale või laadungile jää forseerimisest, et pelgusaadamasse või -paika pääseda; 2) kui nad on tekkinud laevale või laadungile abinõude tarvitusele võtmisest, et laeva vabastada ajajäät, mis ahvardas laeva lähedale randa või lähedale madalrulle ajada²⁾.

Üldavari juures tekkinud kulude kandjaks on käinud asalise mereühisusis, s.o. laev, laadung ja veeraha. Kuid üldavari alla kuuluvad ainult need vigastused, kaotused või kulud,

1) F. Kair ja J. Tannebaum, op. cit., lk. 22 j.

2) J. Tannebaum, op. cit., lk. 44.

mis on üldavariütoimingu atresks tagajärjeks. Üldavariü alla ei kuulu laevale või laadungile reisi rüvitase tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka rüvitusest alenevad kaotused, näiteks nüsugused, mis tingitud laevaseisust või turuhindade vahetist).

Järgeliselt üldavariü alla kuuluvad ainult need vigastused kahjud, kaotused ja kulud, mis on üldavariütoimingu atresks tagajärjeks. Illida mäista aga atresks tagajärjeks (die direkte Folge), seda küsimust tuleb otsustada iga antud juhul, hinnates kõiki antud asjaolusid. Siin tuleb kohaldada n.n. kausaliiteedi põhimõtet. Vigastust ja kaotust võiks lugeda ainult siis üldavariüks, kui nad mereräidu kogemuste järgi leitakse olevat tingitud avariütoimingust, kus nad avariütoiminguga on n.n. adekvaatne kausalsidemes. Need peavad olema kahjud, mis tekivad alverdanniise luemuliku tagajärjena asjade hari

1) Rds § 3; ypr c.

likus käigus, näiteks: laeva vigastus
maharaiutud masti kukkumisest; sisse-
tungivast vert laadungile tekkinud
kahjud, kui luugid avati üle parda
viskamisest j.n.e.

Üldaraviina ei kuulu tarumisele
aga kahjud, millised on tingitud
küll üldaraviinimürgitusest, kuid on tek-
kinud nutel iseseisvatel põhjustel, mis
on tulnud juurde hiljem¹⁾.

Teinekord võib juhtuda, et üldaravi-
inimürging võetakse ette pahatahtli-
kult, kuid radus seda ettenähes üllis;
ajavolu, et ahvru + või kultuuri põh-
justanud juhtumus oli tekkinud
mõne ajasalise pahatahtlikkuse või
hvaletuse tagajärjel, ei kaota õigust
tarust asa saada, kuid selle aja-
osalise vastu võidakse esitada nõu-
ded tähendatud pahatahtlikkuse
või hvaletuse pärast²⁾. See esiski
on õigustatud, sest üldaravi tekki-
misel on tähtis ähvardav hädasht,
mitte aga kätvalised asjaplud, milliste

¹⁾ Vab. Val. retetum.

²⁾ RDS § 4; YAR D.

psvalt ta on väga kutsutud').

onus probandi lausub sellel arja-
asalisel, kes nõuab vigastuse, kaotuse
või kulu tasumist üldavarii alusel, peab
tähtsana, et vigastus, kaotus või kulu
tõeliselt kuulub tasumisele üldavariina²⁾.

Sünnikohal peab tähtsana, et meie raduse
mõttes on vigastus see kahju, mis tehtud lae-
vale; kaotuse all tuleb mõista kaduma-
läinud kaupa ja kulude all - vigastuse
parandamist kui ka teisi rõõgaminuseid,
mis kantud üldise ännetuse vältimiseks³⁾.

Tähtsana erikiri onus probandi kohta
on väetud meie radusest ainult sellepärä-
räärt, et pidada kinni YAR is toodud re-
glite järjekorrast. Isendast on see parag-
rahp aga täiesti üllügnel meie rektiva
pratseniõigusse jures. Pratseni erkirjaga
on ta aga juundulix, sest sellis kõneldak-
se vaid nõudja onus probandi'st, ei mai-
nita midagi kostja kohusest tõendada vas-
tuvaiteid nagu seda nõuab rektiv pratseni
õigus⁴⁾.

¹⁾ Val. Vol. selituse.

²⁾ NDS § 5; YAR E

³⁾ H. Püp, Kaubandusõigus, lk. 338 j.

⁴⁾ TRS § 81

§ 6. Era avarii.

Skagu varem tähendatud tunneb
 2x-Vene Kaubandusseadus nelja liiki ava-
 riid: 1) liht ehk era avarii (авария
 простая и частная), 2) üldavarii (авария
 большая и общая), 3) väikeavarii (малая
 авария) ja 4) vastastikkoh kahju avarii
 (аварии взаимного вреда). Nii keh-
 tiv õigus tunneb aga niist ainult
 kahte erimust. Vaadeldud lähemalt
 üldavariid, ei vaja aga eraavarii juke-
 mat käsitlust, kuna ka seadus pühen-
 dab talle ainult kaus paragrahvi.

Eraavariiks loetakse, laeva, selle pä-
 raldiste ja laadungi erakommalised vi-
 gastused, kaotused ja kulud, mis ei vas-
 ta üldavarii tingimustele. Eraavarii
 kantakse ja taantakse selle aja oma-
 niku poolt, mis kannatas vigastuse
 või kaotuse all või mis päljusitas
 kulu).

1) Vt. KDS § 34, 35.

§ 7. Kulude jaotus.

1. Kontributsiooni kapitali arvutus.

Praktiliselt võrdlemisi tarkaks ja kerukaks käsitamiseks asutab üldavariü kulude jaotus, mis sünnib sadures eriliselt ettenähtud korras, mida täiendab eriline ametnik, dispašäär. Üldavariü dispašäär koostatakse nii kaotuste hindamise kui ka kontributsiooni arutamise suhtes mereühis-
 reisi läpuku ja läpuku ka äärmisest ak-
 sel¹⁾. Tähtselt on ühisreisi läpuku siht-
 radam, ent ka erandlikult võib selleks
 alla hädasadam süs, kui laadung ja
 laev lähivad latiku seal täpselt
 teineteisest. Selleks juhaks võib olla ka
 laadungi päästmise pain, näiteks siis
 kui laadung ja laeva ühisreisi on
 võimatu edasi jätta.

Esimeses toiminguks on kindlaks
 määrata laeva ja laadungi hind ning
 kui suur on praktiliselt. Nende kolme

¹⁾ M. A. S. § 7; YAR §.

summa lütmis tel saame roguväär-
re, mis arugi n.n. avarü kontributsiooni-
kapital. Kontributsioonvääruste arutamise
toimub järgmise eeskirja järel:

Üldavariü kontributsioon määratakse
kindlaks varade tegelikude netto-
väärtuste alusel mereühiseisi lüpe-
millistele väärtustele tuleb arutada
juurde shverdatud varade eest üld-
avarüna tasumisele kuuluv summa,
kui see ei ole juba arvatud kaasa.
Laevamaariku rüüsil olevast veo-
ja sõidurahast arvutatakse maha kulud
ja laevapere palgad, mida ei oleks
tulumis välja veeraha äratamisiseks,
kui laev ja laadung oleksid läinud
täielikult kaotri üldavariütoimingu
ajal, ning mida ei loetud tasuta-
vaks üldavarüna. Samuti arvutatakse
maha varade väärtusest käin need
kulud, mis varade suhtes on tehtud
pärast üldavariütoimingut, arvatud
välja need kulud, mis kuuluvad tasu-
misele üldavarüna. Reisijate pagas
ja isiklikud esemed, mis laeval on
konassementida, ei kuulu üldavariü

kontributioonikohustuse alla¹⁾).

Toodud seaduse eskirjas on määratud kindlaks kontributiivväärtused ja väel ette hindamisvõrri ja kerra kontributiooni arutamiseks. Kontributiooni määramise kohustus tekib, kui on eel-
 nud korda midagi püüda ja se on säilinud üldiseisil täpsel. Sellel varal peab üldiseisil täpsel olema veel mingi väärtus, näiteks kui laevast on säilinud ainult ühe, millest ei saa kasutada, siis ei loeta seda ka kontributiooni-kohustus-eksiks varaks.

Varad võtavad asja kontributiooni maksimumisest nende tegelikus nettoväärtuses. Järelikult tuleb varade tegelikust väärtusest maha arvutada need kulud, mis on vara peale tehtud peale avariijuhetu. Seda mahaarvutust õigustab üldarvavi põhimõte, mille järgi kontributiooni maksimumisest võtavad asja ainult need väärtused, mis olid üldises hädahus ja mis

¹⁾ ADS § 27; YPR XVII.

on päästetud üldavarii-ahvi läbi).
Lõppuks tuleb tähendada juurikult
kontributsiooni kohustuslike väärtuste koh-
ta lähemalt järgmist:

a) Laev ühes päraldistega. Kuiva
kontributsiooni kohustus langeb laeval
merühisreisi lõpul ja selleks väärtuseks
on laeva tüeline nettoväärtus, mis ei
tule nin arvestada mitte näites, müü-
gi- või kindlustussummaga. Kontributiv-
väärtusest arvestatakse maha kulud,
mis tehtud laeva rehtes pärast üld-
avariiteimingut, juure tuleb aga
arvata kontributsioonikohuslikena üld-
avarüna tahter kahtis.

b) Laadung. Siin tuleb tähele panna
järgmist: 1) Kaasameerivas väärtuseks
on siin laadungi turuväärtus ette-
võtte (merühisreisi) lõpul, s.o. lossimise
viimase päeval. Kui kaupadel ei ole
turuhindu või on kahtlus neis hinda-
des, siis määratakse kindlaks laadungi
väärtus arjatumdjalt jms. 2) Mõned

1) Val. Val. uletum.

tuleb võtta laadungi ~~laadungi~~ ^{laadungi} väärtus, nii et reisi ajal partikulaar-avariist võetud laadung ainult oma väärtusega rikutud seisukorras on kohustatud maksma kaasa. 3) Tulevad avata maha praarit üldavariid laadungi peale väljantud kulud, samuti ka need kulud, mis ei ole, mis ei ole üldavariid põhjustavas hädahus, seega ei praarit ka alvrist. 4) Tuleb maha avata praarit, mis alvri ära hoitud kaupade kaotamineku korral. Kui aga praarit ei alvri ära hoitud laadungiasaliselt, näiteks, kui see on maksetud ette nü, et ei kuulu ka kaupade kaotamineku korral tapari-maksmisele, siis ei tule seda avata maha ka laadungi kaasmaksust väärtust. 5) Edasi tulevad avata maha tellid, loovimise ja laduskulud, hilisemate üldavariide kaasmaksud, päärtmist ja muud kulud, mis alvriid jäänud ära kaupade hukkumise korral¹⁾.

¹⁾ A. Gustavson ja M. Gros Holm, op. cit., lk. 45 j.

c) Pralitarn ja sõiduraha. Kõntri-
butiooni kohustusel võtab pralitarn
ara täie väärtusega, mis päästetud ül-
davarauksurist. Mõõda avatakse need
kulud, mida vedajal ei oleks vaja
teha kaupade häviremisel, sellised
kulud on: 1) Sadamakulud (Sadamamak-
sud, purseerimise Tarn, küttrirahad
j.n.e. 2) Laevapere palgat avarii momen-
dist reisi lõpuni, 3) pärast avariid
peale võetud tvidu- ja kütteained jn.
Sõiduraha, -tarn (Überfahrtsfelder) kehta
kehtivad samad põhimõtted, mis prali-
tarni kehta.

2. Kahjud üldavarist.

Järgmisena tuleb dispašääriil teha
kindlaks kahjud üldavarist, kuna
sellist tulevad eraldada kahjud, mis
maddustavad eraavarii ja need kuulu-
vad Tarnumisele vastavalt eraavarii
reeglitele.

a) Laeva vigastuste ja kaotuste Tarn-
misel üldavarina tuleb käia järgmiste
seksirjadi, äriil: Laeva, selle manivate
ja aparaatide vigastuse ja kaotuse eest,

kui need on parandatud või asendatud teistega, üldarvuna tasumisele kuuluv summa võrdub parandamise ja asendamise ~~summa~~ tegelikulele ratsionaalsele kuludele, kusjuures vana materjali uuega asendamise korral tehakse (ADS) § 23 ettenähtud mahaarvutused. Kui ei ole tehtud parandusi, siis tasutakse üldarvuna väärtuse õiglaselt arvutatud kahanevime, kuid mitte kõrgemalt kui paranduskulude hinnatud summa.

Laeva tüüliise või aletatava täiskastuse korral võrdub üldarvutamisega laevale tekitatud vigastuste või kaotuste eest üldarvuna tasutav summa laeva hinnatava väärtusega laeva terves seisukorras, arvatades sellist maha nende vigastuste parandamise hinnatav kulu, milistel ei ole üldarvutiseloame, samuti ka müügist saadud summa, kui see on¹⁾. Seda tehakse vahet kolme juhu vahel: 1) laev parandatakse ära, siis tasutakse tegelikud, ratsionaalsed

¹⁾ ADS § 28; YPR XVIII

kulud, e) laeva ei ole parandatud, mis tähendab selle väärtuse õiglaseks arvutatud kahanevuse ja 3) laeva ei ole võimalik parandada täielise või oletatava täiskastuse tõttu.

b) Teisena tuleb arvestada kaupa (güter), s.o vara, mis on vesilepingu alusel võetud edasitoimetamiseks. Kauba alla ei kuulu laeva terved j.t. Tagavarad ning ka reisijate ja laevapere ajad.

Ohverdatud kaupade vigastustest või kaotustest tekkinud kahjuri, mis kaupade arvamine on kaotatud selle alvori tagajärjel, taanitakse üldarvamine summas, mille arvutamise aluseks võetakse turuhinnad laeva kohalijõudmise päeval või meriühisreisi lõpul, kui see lõpeb teises kohas, kui esialgu määratud. Kui sel vüril vigastatud kaubad müüakse pärast laeva kohalijõudmist, siis üldarvamine taanitakse summas, mis on arvutatud kauba hinnaga järgi kauba riksumata seisukorras laeva kohalijõudmise päeval, kurnutades seda

kaotusepreteendiga, mis tule tatarre müü-
gilt saadud summa võrdlemisest kau-
ka hinnaga kauba rikkumata seis-
kunas müügi päeval). Selle eeskirja
järgi üldavariina tarumisele kuuluv
kahji arvutamise on võrdlemisi ke-
ruline, asjatundmist ja arvu vajab
töö. Iga kauba juures tuleb teha arves-
tus vastava valem järgi.

c) Veeraha kaotus, mis ^{an} tekkinud laa-
dungi vigastuse või kaotuse taga-
järgel, tarutakse üldavariina, kui ve-
raha kaotus on ~~tekitatud~~ tekitatud
üldavariitoiminguga või kui laadun-
gi vigastus või kaotus on tarutat
üldavariina. Põhilo-veerahast arvu-
tatakse maha kulud, mis veeraha ama-
niks alles pidanud kandma veeraha
ärasteenimises, millised aga jäid ära
ahvi tagajärgel)

Seltoodud paragrahv ei loe üles
käiki samõiguslini inkeid, vaid püündus

¹⁾ ADS § 26; YKR XVI.

²⁾ ADS § 25; YKR XV.

leises laines ainult amarike tähendamisega. Kes on prahtare amarikeus, kellele tuleb maksta tam ja millal, see määratakse juha iga üksiku juhtumil ajavolude järgi ning prahtlepingute käivate üldiste reeglites kirjades juhtjal¹⁾.

Dispašäär alles selgitanud kontributsioonikapitali ja kahjud üldavaruist kogusummas peab ta nüüd arvestama missuguse protsendi moodustab üldavari kontributsioonikapitalist. Alles arvestanud selle protsendi arvestab dispašäär lõppus nüüd kui palju tuleb kanda üldisest kahjust laeva peremehele, laadungi amarikele, ja prahtiraha saajal. Nägu tähendatud on kogu selle arvestuse ja hindamise täiendamise mitte ehitne, kuid piirdume sünkakal vaid üldpõhimõttele selgitamisega, milles alga eritatud järgnevad näide.

¹⁾ Ulrich-Brüders, op. cit., lk 156 j. j.

Näide:

A. Kontributsiooni kapital:

a) laeva hind	Kr. 100.000
b) laadungi hind	" 250.000
c) prahirahad	" 50.000

Kokku Kr 400.000

B. Üldavarii rahjud:

a) laevale tehtud vigastused ja muud kulud	Kr. 10.000
b) hädasadamade kulud	" 1.000
c) laadungi ümberlaadimine "	500
d) dispašööri kulud	" 500

Kokku Kr. 12.000

Nüüd arvestades leiame, et üldavariisumma on kontributsiooni kapitalist 3%.

C. Üldjootus:

a) laev (3% - Kr. 100.000)	Kr. 3.000
b) laadung (3% - Kr. 250.000)	" 7.500
c) prahirahad (3% - Kr. 50.000)	" 1.500

Kokku Kr. 12.000

D. Fastus asanikkude vahel:

Kahjudest tasuvad:

- | | | |
|---|-----|-------|
| a) laavaperemee (kaava + prahiraha osa) | Kr. | 4.500 |
| b) laadungi amanikud | " | 7.500 |

Kokku Kr. 12.000.

(Laadungi amanikkudele langev lan-
gev kahjude summa jaotatakse pro-
portionaalselt kaupade väärtusele nek-
kede amanikkude vahel.)

Toodud näidet saame ettekujut-
tuse ~~koost~~ selle teinimga üldpöliimütlit,
kuid tegelik dispašš kujutab endast
võrdlemisi jorka akti. Näites aurik
„Kalevi puja“ avarii puhul 1920. a. koos-
tatud dispašš sisaldab 18 ~~km~~. Tõhetat
tüki lehekülge).

Etlaodud skemaatilisele näitele
koame lisaks veel teise näite tege-
likult elust, mis toimunud mis
dispašööri praktikas.

Näide II: Skuik „Järvamaa“
dispašš 9. novembrist 1926. a.

) vt. J. Kair ja Tammebaum, ap. eit., lk 127 j.

Kontributioonikapital: Smk 41.357.124

Üldavarii kahjud: Smk. 2.104.575,12

Arvestades üldavarii protsenti liia-
me et see on: 5,088785.

Üldavarii osamakrud on:

a) laev (5,088785% - 853.556 mk.)	.. mk 450.583,43
b) laadung(" - 31.967.559 ")	.. " 1.626.760,35
c) praht (" - 536.009 ")	.. " 27.575,34

Kokku mk. 41.357.124 mk. 2.104.575,12.

Sellest tuleb teada:

laeva-pere melul (laev + praht). mk. 478.158,77
laadungi osanikel " 1.626.760,35.

§ 8 Dispašš.a) Dispaššöör.

Dispašš^v on dispaššöör^o poolt karkuseatud avarii iseloomu, kulude arvutamise ja jaotamise, akt. Meie toimetab dispašši ametlik dispaššöör^o), keda valib kaubandus-täestuskoda ning kinnitab ametisse majandusnõustaja nõu-gema. Haridusega isikute hulgas, kel on vajalik arjatundmine, mille teeb kindlaks majandusnõustaja määratud eksamikomisjon²⁾. Dispaššöör, kui amet-niku, vaimutab majandusnõustaja riigi-ametnikkude ametivande vormeli järgi ja tal on oma pitsat vastava pealiskirja-ga³⁾. Meie dispaššöör on kehtiva õiguse järel ametlik isik, paljudes riikides ei ole ta seda mitte, ning ta ametlikkuse tunnustes raduse järgi on: 1) ta va-limise ja ametisse määramise korral, 2) järelevalve ta tegevuse üle avalikõiguse-like amtmate poolt, 3) ta vastutab

1) vt. ADS § 38

2) vt. ADS § 53

3) Ibid.

samal alusel rügi-teenijatega), a) ~~dispa~~ ^{tema} poolt koostatud dispašš muutub pool-tele riiduvaks. Mille dispaššöör pole aga mitte rügitenija, sest tal pole rügitennis-tuse õigusi, kuna neid võib anda vaid re-duktsiga. Seadus aga ei keela ka arja-asalistel pöörduda teiste arjatundjate poolt üldarvni pulul kahjude aru-tamises j. l. toiminguks. Kuid selliselt ainult arjatundja poolt koostatud kahjude jaotusele pole mõtte rida jün-du, mis on ametlikus dispaššööri poolt koostatud dispašš'il. Dispaššöore võib meil radude järqi alla mitu), kuid praegu on tõelis ainult üks dispaššöör.

Kuna dispašš'atrustab avariiasalis-te kahjustuste ning õigustuste üle ja pöördub suurel määral arjasaliste majanduslike huve, siis on see vürd-lenisi taltsis art, ning kogu dispaššööri tegevus väga vastutusriikas tegevus. Sellepärast on ~~ni~~ väga taltsis, et rida toimi-taus arjatundja isik, sellega arqi

1) Vt. NDS 56.
 2) Vt. NDS 53

tuleb lasta peale selle veel teha plis-
pašš, kuna dispašši tegemise nõude
õigus aegub kahe aasta möödumisel,
arvates kauba sihtsadamasse jõud-
mise päevast, sinna mittejõudmise kor-
ral aga päevast, mil kaup jõeti sin-
na jõudma¹⁾. Säär ja merekaubanduses
üldiselt on nõude aegumise suhtes
tarrituusel lühendatud tähtajad, samuti
tähtaeg on ka nt. laevade rekkupör-
gete puhul²⁾ jne.

Üldavarii kehta olevad eeskirjad
kehtivad meil meresõitudel ja reisvetel.
Avarii puhul, laevaperemes on kohus-
tatud viivitusest arstima samuti üld-
avarii dispašši kuvutamiseks. Laeva-
peremehe viivitus korral võib iga
teine ajaosaline nõuda dispašši koes-
tamist³⁾. Säär laevaperemes on kohus-
tatud laskma teha dispašši, kuid selle
viivituse korral võib seda nõuda iga
ajaosaline, esimest s.o laevaperemehel
lamb kohustus sellepärast, et tema
saab ju esimesena teada avariist.

¹⁾ Vt. Pds § 36.

²⁾ Vt. LKS § 11

³⁾ Vt. Pds § 41

Dispašööril on kohtumise õigused, ning allpärast on tema õigused ka teataval määral enile tõstetud. Iga ajaajaline on kohustatud esitama dispašöörile kõik tema alavad üldarvulise printuvad dokumendid, nagu reolepingud, konassemendid ja faktuurad, ja üldse igatpidi dispašöörile olema aliks aja selgitamisel¹⁾. Ex-Venes avarii valetade ande est langes süüdlane laevajuhht Nuhtlusseaduse §1239 ettenähtud karistuse alla.

Dispašöör on kohustatud pärast seda, kui on nõutud dispaši kuostamist, nii palju kui võimalik kutsuma kuulutuse kaudu Rügi Teatajas^{*} kõiki ajaajalisi kuulutuses tähendatud kohase aja jooksul teatama kõik, mis nad peavad Tarvlikuks oma õiguse kaitses, samuti esitama kõik dokumendid,

¹⁾ ADS § 43.

mida nad soovivad võtta oma õiguse täienduseks; kui esitatud dokumendid ei ole küllalt täielikud, nõuab dispašäär võimalikult lühikese aja jooksul arjavaralistelt Tallinnast selgitust). Klambituse kaudu kutsumine on tavilik, sest ei ole igakord teada arjavaraliste nimed ja aadressid.

Dispašööril tuleb kõigepealt kindlaks teha arvuri iseloom. Üldarvuri korral tuleb ka kahjude arvutamisele ja nende peatamisele. Harilikult on dispašööril järgmised neli aru:

a) Sündmused, mille alusel dispašöör koostatakse (mereprotent, järelevaatusprotokollid, hindamised, arved jne.), ning motüivid, mille põhjal suuremad ning tähtsamad nõudmised rahuldatakse või tagasi lükatakse.

b) Laeva ning laadungi väärtuse arvutamine (mida vaatluse lähemalt kulude arvutuse all).

c) Üldarvuri kahjude peatamine,

millert näha, missugused rahjud
üldavariina ja missugused eravariina
arveme võetakse.

b) Üldavarii praetundi arvutus ja
mõnikate huvitatud isikute peale
langeva maksu suuruse kindlak-
stegimine¹⁾.

Pärsast Tallinliikude andmete
saamisest on dispašöör kuhusta-
tud dispaši kuustama hiljemalt
kahe kuu jooksul. Algesemplar jääb
dispašhöörile, kuna asjaosalistele
antakse nende soovil äärmiselt dis-
pašist. Dispaški valmistaamisest
kuulutatakse dispašöör, Rügi Teatajas²⁾
Dispaši valmistaamisest Rügi Tea-
tajas kuulutamise sünnib samal
pühajusel, kui xda oli erimes üllikut-
se avaldamine. Sel kuulutus ilmu-
misel on veel eriline tähtsus, kuna
selle ilmumise järelvast Rügi Teatajas
hakatakse arvama edasikaebuseks
ellenähtud kuuajalist tähtaega.

¹⁾ Vt. J. Kair ja I. Tarnelbaum, op. cit., lk. 74.

²⁾ R. S. S. 44

c) Dispašööri Taru.

Dispaši tegemise eest maksakse dispašöörile taru normide järgi, millised määrab majandusminister, kuulates ära kaubandus-täiendustarvete saavutamise. Taru alamäär dispaši tegemise eest on viiskümmend krooni Taru üldsumma ei või täiendustarvete ühe kümne protsendi üldsummana taru-
 rart kajumist. See on dispašöörile kindlaks määratud vaid taru alam- ja ülemmäär. Dispašöör ei tohi nõuda peale reeduses nimetatud taru, mille suurus ka juba nimetatud, enam mingit muud kärbalast taru²⁾.

ADS § 50. on veel loetletud mõningad lisa kulutused (nt. tempelmaksud, tele-grammid, j.) mida võib nõuda, kuna selles paragrahis on toodud täpne loetelu, mis ei saa seda tõlgendada laiendavalt ja selle järel tuleb dispašööril endal kanda kirjavahetuse ja Rügi Tealajas kuulutamise kulud.

1) ADS § 49
 2) Vt. ADS § 50.

Dispaši kuivamisega seotud kulud arvestatakse üldarvamina, ja kuuluvad ajaosaliste poolt tarumisele proportsionaalselt nende kontri but-
riooni suurusel¹⁾, mis dispaš ei seata kokku ainuüksi algalaja aja-
osalise, vaid kõigi ajaosaliste huvi-
des.

d) Pratessuaalnormid.

Dispaši peale võib kaevata Tsiviil-
kohtupidamise seaduse §§ 2097¹ - 2097²
ettenähtud korras ühe kuu jooksul,
arvates dispaši valmistaamise kulude
ilmumist Rügi Teatajas. Kui
dispaši peale ei ole kaevatud edasi,
arstus see radusjäusse²⁾. Slega dispašoo-
ri peale võib kaevata erilises korras,
nn. hoiukana kohta kehtivate eeskir-
jade kohaselt. See edasikaubamise
võimalus on aga tingimata tarvilik,
sest dispašoo¹⁾ri kui üksikisiku töö¹⁾

¹⁾ KDS § 57

²⁾ Vt. KDS § 48.

õieb sisaldada eksimusi. Dispaši astudes radusjõusse omandab ajajassalist vahel siduva tähenduse. Dispaši radusjõusse astumine tähendab seda, et dispaši peale ei saa edasi kaevata ja et dispašis tehtud kahjud arvutamise ja nende paotus ajajassalist huvide vahel tuleb lugeda täpselt kahendatus. See väljarvutus ja paotus võib tulla muundmisele vaid 'lisadispaši juhul'.

Dispaši peale võivad ajajassalised kaevata Tallinna ringkonnakohtule. Samas kuras kui dispaši pealekaevamiseks ka dispašäri otsuse peale, millega viimane on keldunud dispaši koostamisest üldavarii tunnuste puudumise põhjendusel¹⁾. Dispaši peale edasikaebamise riikod sarnaneb üldjuantes päranduse jagamise korraga, kumraga tunnistajate ja ekspertide ülikuulamine toimub vastavalt nõudekorrale.

¹⁾ J Käiv, ja J Tannebaum, op. cit., lk. 80.

²⁾ TKS § 20971.

Ehitatud seletuste ja täenduste põhjal
 võib kohus: a) tühistada dispaši, kui
 muuduvad üldavari tunnused; e) kin-
 nitada dispaški dispašööri poolt eri-
 tatud kujul või muudetult, kusjuures
 dispaši muutmist võib kohus teime-
 tada ise või teha selle ülesandes
 dispašöörile, kohustades teda uuesti eri-
 tama kahtule dispaši muudetud kujul;
 b) tühistada § 2097¹ teises lõikes ettenä-
 tud dispašist kuldumise otsuse, kirjutata-
 des ette dispašöörile kuustada dispaši²⁾
 Ringkonnakohtu määrused on lüpi-
 likud ja nende peale võib kaevata ai-
 mult karatiasuni Teel ringkohtule kahe
 nädala jooksul³⁾. Seega üldavari
 asjad on allutatud aimult Tallinna
 ringkonnakohtule ja Rõngikohtule ning
 nii on loodud ühtlane kohtupraktis-
 nellis ajus ja on lühendatud aja
 kurnutamise mõttes kohtuinstantsi-
 de arvu.

Lõppes määrab ka kohus, et ei ole ku-
 lated tosta nõudekavas vaidlust ei dispašööri
 poolt kuustatud dispaši või dispašööri
 otsuse ega kohtu poolt kinnitatud või tühista-
 tud dispaški või dispašööri otsuse vastu³⁾.

1) TKS § 2097¹

2) HTKS § 2097⁸

3) Vt. TKS § 2097⁷

YAR Lisa.

York-antwerpeni reeglite ja kvarii ja
dispaschi seaduse võrdluse tabel.

YAR	reegel A	=	A D S	§	1
"	B	=	"	§	2
"	C	=	"	§	3
"	D	=	"	§	4
"	E	=	"	§	5
"	F	=	"	§	6
"	G	=	"	§	7
"	<u>I</u>	=	"	§	8
"	<u>II</u>	=	"	§	9
"	<u>III</u>	=	"	§	10
"	<u>IV</u>	=	"	§	11
"	<u>V</u>	=	"	§	12
"	<u>VI</u>	=	"	§	13
"	<u>VII</u>	=	"	§	14
"	<u>VIII</u>	=	"	§	15
"	<u>IX</u>	=	"	§	16
"	<u>X</u> -a	=	"	§	17
"	<u>X</u> -b	=	"	§	18
"	<u>X</u> -c	=	"	§	19
"	<u>X</u> nd	=	"	§	20
"	<u>X</u>	=	"	§	21

YAR	regel	$\overline{\overline{XII}}$	=	AD 5	§ 22
"	"	$\overline{\overline{XIII}}$	=	"	§ 23
"	"	$\overline{\overline{XIV}}$	=	"	§ 24
"	"	$\overline{\overline{XV}}$	=	"	§ 25
"	"	$\overline{\overline{XVI}}$	=	"	§ 26
"	"	$\overline{\overline{XVII}}$	=	"	§ 27
"	"	$\overline{\overline{\overline{XVIII}}}$	=	"	§ 28
"	"	$\overline{\overline{XIX}}$	=	"	§ 29
"	"	$\overline{\overline{XX}}$	=	"	§ 30
"	"	$\overline{\overline{XXI}}$	=	"	§ 31
"	"	$\overline{\overline{XXII}}$	=	"	§ 32
"	"	$\overline{\overline{\overline{XXIII}}}$	=	"	§ 33