

Diplomitöö
392340

Suomen
diplomitöiden
10/11/1938 J. Käst.

PÄÄSTÄMINEN JA ABIAANDMINEN.



AB

2797.

22 V 2988. Arkevi.
Koe metsäpuun kasvatuksesta.
Kasvatustieteiden tutkimuskeskus

diplomi töö

E. V.
TARTU ÜLISKOOLI
ÕIGUSTEADUSKONN

14 mail 38.

№ 75
TARTU

PÄÄSTMINE JA ABIANDMINE

Õigusteaduskonna diplomitöö

stud. jür. Arteemi Koemets.

Tartu 1938.

S I S U K O R D .

	Lk-d
Sisukord	1
Lühendid	2
 I ptk. Sissejuhatus .	
§ 1. Mõiste	3
§ 2. Ajalooline ülevaade	4
§ 3. Allikad	7
§ 4. Seaduse rakendusala	9
 II ptk. Toimingud .	
§ 5. Päästmise ja abiandmise toimingud	11
§ 6. Päästmise ja abiandmise kohuslikkus	14
§ 7. Tagajärjed	16
 III ptk. Tasu .	
§ 8. Õigus tasule	18
§ 9. Tasu tingimused	20
§ 10. Tasu kindlaksmääramine	24
§ 11. Tasu jagamine	32
§ 12. Tasu inimeste päästmise eest	36
 IV ptk. Kohtulik kaitse .	
§ 13. Tasude kindlustamine	40
§ 14. Nõuete kohtulik alluvus	43
§ 15. Kohaldatav õigus	46
§ 16. Nõuete aegumine	49
Osundatud teoseid	50

L Ü H E N D E I D :

- PAS - Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppu-
nud ning randunud varade seadus.
- BES - Balti Eraseadus (Teil III des Provinzialrechts
der Ostseegouvernements).
- HGB - Saksa Handelsgesetzbuch.
- KS - Vene Kaubandusseadustik - Ustav Torgovõi.
- TKS - Tsiviilkohtupidamise seadustik.
- KVS - Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadus.
- RT - Riigi Teataja.
- vt. - vaata.
- jne. - ja nõnda edasi.

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

§ 1. M õ i s t e.

Laevasõit on paratamatult seotud hädaohtudega, mis teevad tarvilikuks abistamise kolmandate isikute poolt, päästmise ja abiandmise näol. Üldiselt on vööra abi vastuvõtmine tunnus sellest, et oma abi ei ole küllaldane tekkinud seisukorrast väljapääsemiseks, millises olukorras hädaohus olija on sunnitud teiste abi tarvitama. Pääste ja abiande toimingud on aga seotud riisikoga päästjatele, nii laevale, laadungile kui ka isikutele. Et pääste ja abiande toiminguid teha intensiivseks ja päästjate riisikot vähendada, on seadusega antud õigus saada vastavat tasu tagajärjerikka pääste ja abiande toimingute eest.

Seega ühine eeldus päästmisel ja abiandmisel on õnnestunud laeva ja tema pardal leiduvate asjade päästmine merehädast kolmandate isikute poolt¹.

Päästmise ja abiandmise mõiste on ühenduses hädaohu

¹ S c h a p s - Das deutsche Seerecht, Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuchs, Berlin und Leipzig 1921, lk. 800.

mõistega. Laevasõit pole ohtlik mitte ainult lahtistel meredel, vaid laeva võib ähvardada hädaohu ka sadamas, jõgedel ning sisevetel, mis nõuab sellest pääsemiseks kolmandate isikute abi.

Nii peab pääste ja abiande eeskirju rakendama neile juhtudele, kus laev on hädaohus ja tema omal jõul ennast sellest vabastada ei suuda¹.

Kas viia päästmist ja abiandmist ühe mõiste alla, või jagada nad kaheks erinevaks mõisteks, selles suhtes on välismaade seadusandlused asunud erinevatele seisukohtadele; meie vastav seadusandlus on päästmise ja abiandmise ühendanud üheks mõisteks.

§ 2. Ajalooline ülevaade.

Esimesed püüded mereõigust kindlapiirilistesse raamidesse viia, ulatavad tagasi juba antiikaega. Föniiklased ja kreeklased, kui selaegsed tähtsamad meresõitjad ja -kaupmehed, löid merekaubanduse arendamiseks norme, mis osalt meieni säilinud peamiselt Rooma õiguse ja kultuuri tõttu. Roomlased laenasid palju õigusinstituute naaberrahvastelt, neid ümber kohandades oma riigi oludele ja elunõuetele, nii oli see ka mereseadustega².

¹ Op. cit., lk. 801.

² G r o s h o l m - G u s t a v s o n, - Laevade kokkupõrked - päästmine ja avarii, Tallinn, 1937, lk. 8

Kogu mereõiguse arengut võib vaadelda kolmes ajajärgus, nimelt vana-, kesk- ja uusaeg.

V a n a a e g: Vanaaja meresõitu ja kaubandust korraldavatest normidest võib nimetada (tähtsamaid) erimäärusi Rooma õigusest, nagu "lex Rhodia de jactu", "foenus nauticum", "actio exercitoria" ja "receptum nautarum"¹. Neist tähtsamad on "lex Rhodia de jactu", mis on aluseks praegusaegsele avarii mõistele, samuti ka "foenus nauticum", millest on aegade jooksul välja arenenud bodmerii mõiste².

K e s k a e g: Ehk küll vanaaegsest mereõigusest on säilinud võrdlemisi vähe teateid, sest peale Rooma impeeriumi langust langevad unustusse ka tema seadused ja ka keel muutub aegajalt võõramaks. Siiski võib ütelda, et võrreldes keskajaga, oli eelmine periood intensiivsem seadusandluse mõttes. Keskaja peamisteks meresõidu normideks olid tavad³, mis väljenduvad merekohtute ning tsunftikohtute otsustes, mida hiljem koondati mitmeks erikoodeksiks⁴.

Tähtsamad neist on Consolato del mar, mis tähtsust omab peamiselt Vahemere ümbruskonnas, "Rolles des judgements d'Oleron" (Oleroni rullid), mille mõjupiirkonnaks on Atlan-

¹ P i i p, - Kaubandusõigus, Tartu, 1936, lk. 303.

² G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk.7.

³ P i i p, - op, cit., lk. 304.

⁴ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk.8.

di ookeani äärsed Euroopa riigid, ulatudes isegi Inglise seadusandlusesse¹.

Keskaegsest mereseadustest omab tähtsust veel "Waterrecht", mis on teatavas suguluses "Rolles des judements d'Oleron'iga", ühtlasi täiendatud paljude erimäärustega, eriti Lübecki määrustega mereõiguse alalt². "Waterrecht" on omakorda aluseks keskaja lõpul kehtima pääsenud "Wisby" mereseadusele, mille mõjupiirkonnaks on peamiselt Balti- ja Põhjamere ümbruskond.

U u s a e g: Uueaja mereõiguse arengu tähtsamaks alusambaks on "Ordonnance de la Marine" ilmumine 1681.aastal Prantsusmaal. See avalikku kui ka eraõigust sisaldav mereseadustik on eeskujuks Prantsuse "Code de Commerce'ile" ning on üle võetud mitme riigi seadusandluse poolt; kõige täielikumal kujul 1781. aastal ilmunud Vene kaubandusseaduse (KS) Ustav kupečeskago vodchodstve näol³.

Inglise õiguses oli juba õige varakult ilmunud üksikuid norme mereõigusesse puutuvais küsimustes, kuid olulise tähtsusega oli "Merchant Shipping Act'i" ilmumine oma lõppkujus 1894. aastal, mis samuti avaldas mõju teiste riikide mereõigusele. Inglise uuemast seadusandlusest tuleks veel mainida Carriage of Goods by Sea Act 1924. aastast.

Kuigi tähtsamad tolaegsed mereriigid andsid mitmeid üldtähtsusega seadusi, millest mitmed teistes riikides poolehoi-

¹ Op. cit., lk. 9.

² Ibid.

³ Op. cit., lk. 10.

du leidsid, siiski olid üksikute maade mereõiguse normid sageli väga lahkuminevad, mis takistavalt mõjus riikide vahelisele meresõidule ja merekaubandusele.

Seda ära nähes, hakkasid mereriigid tegema katseid mereõiguse normide ühtlustamiseks rahvusvaheliste lepingute kaudu. On sõlmitud mitmeid rahvusvahelisi kokkuleppeid, millest erilise tähtsuse omab käesoleval juhul 23. septembril 1910. aastal 24 riigi vahel sõlmitud kokkulepe, mis kannab Brüsseli Konventsiooni nime.

Nimetatud konventsiooniga ühtlustati normid, mis korraldasid laevade kokkupõrkeid, ning päästmist ja abiandmist. Konventsiooni eeskirjad päästmise ja abiandmise kohta on ratifitseeritud peaaegu kõikide tähtsamate mereriikide poolt. Eesti on nimetatud konventsiooniga ühinenud 1930. aastal¹.

§ 3. A l l i k a d.

Kuni 1930. aastani kehtis meil laevade päästmise ja abiandmise kohta endise Vene Kaubandusseaduse eeskirjad mõningate muudatustega. Et aga selle seaduse normid osutusid vananenuiks ja praegusaegsetele oludele mittevastavaks, ning ei olnud kooskõlas rahvusvahelise konventsiooni, ega merekaubanduspraktikaga², siis töötati Kohtu- ja

¹ Op. cit., lk. 34.

² P i i p, - op. cit., lk. 342.

Siseministeeriumi mereseaduste komisjoni poolt välja uus seaduse eelnõu, mis on rajatud peamiselt Brüsseli 1910.aasta konventsiooni põhimõtetele¹. Seadus kannab nime: "Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade seadus", ning on avaldatud Riigi Teatajas 1930. a.nr.48, art. 306.

Ülanimetatud seaduse rakendamiseks tulevad allikaina arvesse veel teised seadused, eriti mereõigust korraldavad seadused, ning ka mõningaid tsiviilõiguse ja -protsessi üldpõhimõtteid. Mereseadustest võib siin nimetada "Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seadust" - Riigi Teataja 1930. a.nr.100, art. 650, "Laevade kinnitamise ja registreerimise seadus" RT 1937, nr. 9, art. 73 jne. Teiste allikate abil saame määritleda mõisteid, mida "Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade seadus" ei anna, nagu mõisted "laev", "laevaomanik", "laevajuht", "kodusadam" jne.

Et laevasõit, sellega ühenduses ka päästmine ning abiandmine ei piirdu mitte ainult üksiku riigi territoriaalmerega ega sisevetega, vaid toimub mitmele riikidele kuuluvatel vetel ning samuti ulgumerel, siis peab arvestama vastavalt olukorrale ka välismaiste seadustega, ning tabadega. Käesolevas töös, vastavalt teemile, on kasutatud ainult "Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade seaduse" esimese peatüki eeskirju, mis käsitlevad hädaohus olevate laevade päästmist ja abiandmist, kuna teise peatüki normid, mis korraldavad päästmist ja abiand-

¹ G r o s h o l m - F u s t a v s o n, op. cit., lk.35.

mist rannal ja uppunud ning randunud varade päästmist, on käesolevast tööst välja jäetud.

§ 4. Seaduse rakendusala.

Vaadeldes "Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud varade seaduse (lühend PAS-i) ruumilist ulatust, näeme, et seadus ei tee vahet päästmise ja abiandmise toimingute vahel merel ja sisevetel - § 1. See põhimõte on rakendamist leidnud mitme riigi uuemas seadusandluses, ning on kehtiv olnud juba varem Inglismaal¹. Sama põhimõte on kooskõlas ka Brüsseli 1910. aasta Konventsiooni art. I-ga².

Päästmise ja abiandmise objektiks on laev, laeval asuv vara ning inimesed. Kuigi PAS § 1 räägib hädaohus olevast laevast, ei anna käesolev seadus juhtnööre selleks, missugust ülesõidukit lugeda laevaks, missugust mitte. Et laeva mõiste on olulise tähtsusega PAS-i rakendamisel, siis peab laeva mõiste kindlaksmääramiseks kasutama teisi allikaid. Laeva mõistet defineerib "Laevade kinnitamise ja registreerimise seadus", mis avaldatud Riigi Teatajas 1937. aastal nr. 9. art. 73, § 106, et laevaks loetakse selle seaduse mõttes nii auru-, mootor- ja purjelaevu, kui ka praa-

¹ Op. cit., lk. 15.

² P e t e r s o n, - Merikaubandusõigus - õpperaamat merikoolidele, Tallinn, 1925, lk. 131.

me ja lotje, mahuga vähemalt 5 br-reg. tonni.

Saksa seadusandluse mõttes on laev õõnsust kujutav veesõiduk, mitte päris tähtsusetu suurusega¹.

Laevaks ei loeta parvi, tulelaevu, ega pontoone jne., kuna neil puuduvad laevale omased tunnused; ka paadid, vened ja muud sarnased väiksed veesõidukid ei loeta laevadeks, kuna neil puudub laevale omane suurus². Inglise õiguses "Merchant Shipping Act, 1894.", defineerib laeva kui igat laadi alust, mida kasutatakse laevasõiduks ja mis pole edasiasetatav aerudega³.

Üldisema definitsiooni annab A. Piibu "Kaubandusõigus". - Laev on iga alus, mida kasutatakse sõiduks veel reisijate ja kaupade veoks, ärilisel otstarbel⁴.

Meie seadus ei tee vahet laeva liigi vahel, kas ta on reisijate-, sõja- või kaubalaev. Samuti ei tee seadus vahet, kellele kuulub laev - kas eraisikuile või riigile⁵. Teatava erandi moodustab siiki sõjalaevade ja riigilaevade abistamistasude kindlustamise norm - § 17, I l. Eelmainitud erand ei kehti aga riigi kaubalaevade kohta, vaid need on allutatud kaubalaevade kohta seatud üldisele korrale - § 17, III l.

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 7.

² M ü n c h, Bergung und Hilfeleistung in Seenot, Greifswald 1917, lk-d 11 - 12.

³ K e n n e d y, A. Treatise on the law of Civil Salvage - London, 1936, lk. 60.

⁴ P i i p, op. cit., lk. 346.

⁵ Ibid.

II ptk. T O I M I N G U D.

§ 5. P ä ä s t m i s e j a a b i a n d m i s e
t o i m i n g u d.

Päästmise ja abiandmise toiminguid võiks jagada kaheks erinevaks mõisteks: esiteks a b i a n d m i n e , mis oleks hädaohus olijatele toetuse andmine hädaohust pääsemiseks ja teiseks p ä ä s t m i n e , millise mõiste alla kuuluks pärast õnnetust isikute või varanduste päästmine¹.

Vahet päästmise ja abiandmise mõiste vahel teinud mitme riigi seadlusandlus, nagu näit.: Saksa ja Prantsuse seadusandlus. Tegelikult on aga mõlema mõiste eelduseks hädaohu mõiste², ning päästmise ja abiandmise siht ongi kõrvaldada olemasolev hädaohu, mis ähvardab laeva ja temal asuvad vara ning inimesi. Et mõlemad, nii päästmise kui abiandmise toimingud, oma sihilt ja ka olemuselt sarnased on, siis on otstarbekohasem mõlemad mõisted ühendada. Viimase põhimõtte on omaks võtnud ka meie PAS, kuigi keeleliselt on jää-

¹ Op. cit., lk. 343.

² Ibid.

dud kahe mõiste juurde. Päästmise ja abiandmise mõistete ühendamise püüe leidis rakendust juba Brüsseli Konventsioonis 1910.a., samuti on ka Inglise õigus piirdunud ühe mõistega, nimelt toetusega¹.

Kuna hädaohu mõiste on päästmise ja abiandmise (toetuse) üheks oluliseks eeltingimuseks², et abistamistöid viia vastava seaduse alla, siis peab esiteks selgitama, missugust hädaohtu on siin mõeldud? PAS ei määra, missugune hädaoht tuleb siin arvesse, näit. § 1, kas seda tõlgendada kitsamalt või laiemalt.

Hädaohtu võib defineerida kui hüviste hävinemise kaotuse või kahjustuse tõenäolikkude võimalust³. Tekib küsimus, kas mõista hädaohu all otsest hädaohtu või ka oodatavat hädaohtu, või isegi kujutletavat hädaohtu. Näiteks määrab PAS § 8 tasu arvestamise üheks aluseks hädaohu, kuid seda ligemalt ei piiritle, missugune peab olema hädaoht. Seaduse üldmõtte kohaselt tuleb arvata, et hädaohu all tuleb mõista igat hädaohtu⁴.

Seaduse mõtte kohaselt pole tähtis kuidas hädaoht tekkis. Harilikult tekib see loodusjõudude mõjul, kuid ka kuritahtlikult või hooletuse läbi tekitatud hädaoht on päästmise ja abiandmise eelduseks.

¹ Ibid.

² Kennedy, op. cit., lk. 20.

³ Schaps, op. cit., lk. 608.

⁴ Grosholm-Gustavson, op. cit., lk. 39.

Hädaohu suuruse kindlaksmääramine jääb harilikult iga konkreetjuhumi hooleks. Siin kerkib üles küsimus, kes määrab kindlaks, kas on hädaoht olemas või mitte? Päästmine ja abiandmine annavad õiguse saada selle eest õiglast tasu, ja et vastav tasu pea alati õige suur on, siis ei saa hädaohu kindlaks määramist ja sellega päästmise ning abiandmise algust jätta ainult päästjate otsustada. Hädaohu olemasolu ja päästmise ning abiandmise vajalikkus on jäätud PAS § 4 järgi laevajuhi otsustada. Päästmine ja abiandmine, mis võetakse juhi mõistliku ja selgesti väljendatud keelu vastu, ei anna õigust nõuda tasu, § 4. Laevajuht on oma laeva ja laeval viibivate isikute ja vara hädaohtlikust seisundist teadlikum kui võõras abiandja¹. Keeld peab väljendatud olema enne pääste toimingute algust, muidu poleks ta enam keeld, vaid kui ülesütlemine². Keeld peab olema veel väljendatud selgesti ja mõistlikult. Pole nõuetav, et see oleks sõnadega väljendatud. - Kapten võib päästjad laevalt minema ajada³ ehk vägivaldselt takistada päästetööde algust, kasamane teguviis on mõistetav keeluna.

Päästmise ja abiandmise toimingud omalt iseloomult võivad olla väga mitmesugused. Meie PAS ei määritle neid üksikasjaliselt. Inglise õigus jagab toetustoiminguid 22 erinevasse liiki, kuhu kuulub näiteks hädaohus oleva laeva puk-

¹ Op. cit., lk. 40.

² S c h a p s, op. cit., lk-d 877 - 878.

³ Op. cit., lk. 872.

seerimine ja juhtimine, randunud laeva lahtitõmbamine, varanduse ja inimeste päästmine jne.¹.

§ 6. Päästmise ja abiandmise
kohuslikkus.

Vaadeldes PAS-i § 1. leiame, et mainitud § ei räägi midagi inimeste päästmisest, pöörates peatähelepanu vaid hädaohus olevate laevade ja laeval oleva vara päästmisele. Kui jätta inimeste päästmine ainult kaastunde ja inimeste hoolde², siis võiks juhtuda, et sellest inimeste hoolde motiivist mõnikord mööda minnakse. Sarnane olukord, kus nii inimeste kui ka varanduse päästmine on ainult päästjate äranägemisest pole loomulik, selle vältimiseks on PAS § 2 teinud kohuslikuks laevajuhile kõigile hukumishädaohus olevaile laevadele ja isikuile abi anda, kui võrd seda võib teha ilma tõsise hädaohuta oma laevale ja sel asuvaile isikuile. Sama § II lõige lisab juurde, et laevaomanik ei ole vastutav, kui laevajuht jätab täitmata selle kohustuse. Seega abistamiskohus lasub toetust andva laevajuhil, kes selleks peab kasutama kõiki tema käsutuses olevaid abinõusid ja isikuid. Laevajuht on isik, kelle kätte usaldatakse tasu eest laeva juhtimine³. Abi-

¹K e n n e d y, op. cit., lk-d 140 - 143.

²P e t e r s o n, op. cit., lk. 131.

³P i i p, op. cit., lk.

andmine on kohuslik nimelt hukumishädaohu korral, ning abiandmisest võib loobuda ainult siis, kui abiandmist teostades ka abiandja ise satuks hukumishädaohtu.

Kuna kogu abiandmise kohuslikkus lasub laevajuhil, siis laevaomanik pole vastutav mitteabiandmise korral.

Kui aga tõlgendada nii, et tõsise hädaohu alla mahub ka materjaalne kahju, mis päästmise ja abiandmise toimingute juures võivad tekkida, siis jõuaksime olukorrani, kus käesoleva §-i eeskiri kaotab oma mõtte, sest suurem osa päästmise ja abiandmise toiminguid on seoses teatava kahjuga abiandjale, mis aga ei õigusta abiandmisest loobuma¹. Sarnased kahjud maksetakse laevaomanikule välja abiandetasust, esimeses järjekorras PAS § 13 I lõike alusel. Päästmise ja abiandmise kohuslikkus PAS § 2 -es on sarnane Brüsseli konventsiooni art 11-ga².

Päästmise ja abiandmise kohuslikkus laevajuhile on fikseeritud ka meie kriminaalseadustikus, mille § 455 määrab, et laevajuht, kes on süüdlane selles, et ta ei annud abi laevale, kes signaaliga otsis abi, või teadvasti oli hädaohus, kui tal oli võimalus anda niisugust abi, karistatakse vangimajaga mitte üle ühe aasta.

Norm kohaldatakse ainult neile juhtudele, kus oli võimalus abi anda, ning polnud tõsist hädaohtu oma laevale ja

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk.42.

² S c h a p s, op. cit., lk. 971.

sellel asuvaile isikuile.

Lisakaristusena võib kohus mitteabiandvalt laevajuhilt võtta laevajuhi õigused ära, ühest kuni viie aastani.

§ 7. T a g a j ä r j e d.

Päästmise abiandmise tagajärgedest kõneleb PAS § 3.- Iga kasulikkude tagajärgedega teostunud abiandmine või päästmine annab õiguse saada õiglast tasu. Nagu mainitud §-ist näha, sõltub tasu saamise õigus päästmis- ja abiandmistoimingute juures tagajärgedest. On nõuetav, et tagajärg peab olema saavutatud. Kui kinnijooksnud laev veevooluga iseenesest vabaneb, ehk saab randumisest hoitud selleläbi, et tuul pööras, siis pole tagajärg mitte päästjate läbi saavutatud¹. Päästmine on korda läinud, kui laev või tema laadung on kas täielikult või osaliselt päästetud. Kuid ka juhul, kui laev ainult sellest hädaohust, mis teda ähvardas on välja viidud - on tagajärg saavutatud². Hädaohus viibija seisund peab põhjalikult paranema. Ainult hädaohus viibiva laeva osaline seisukorra parandus pole päästmine⁴.

¹ Op. cit., lk. 215.

² Op. cit., lk. 874.

³ Op. cit., lk. 875.

Saavutatud tagajärjed päästmisel ja abiandmisel peavad olema kasulikud, peab päästma hukkumishädaohust väärtusi ja neid hoidma alal, mis muidu päästjate vahelesegamiseta oleksid kaotsi läinud¹. Kui aga päästmine või abiandmine on jäänud kasuliku tagajärjeta, siis ei ole õigust nõuda tasu, nagu seda kinnitab § 3 II lõige.

Seega päästmiskatse ei anna nõudeõigust pääste- ja abiandetasule, isegi kui päästja sellejuures kahju kannatas², sest puuduvad kasulikud tagajärjed.

Saavutatud tagajärje tähtsust rõhutab ka PAS § 8, mis seob päästetasu suuruse määramise saavutatud tagajärjega. Teistsugune olukord on sarnasel juhul, kui hädaohus oleva vara omanik on sõlminud päästjaga erilise lepingu, mille põhjal ta kohustub tasuma kulud ka sel juhul, kui päästmine või abiandmine kasulikke tagajärgi ei anna.

Ex lib. aut. 1981.

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk.43.
² S c h a p, op. cit., lk. 875.

III ptk. T A S U.

§ 8. Õigus tasule.

Päästmise ja abiandmise toimingud on peaaegu alati seotud hädaohuga päästjatele, milliste toimingute juures võib tekkida ka päästjatele materjaalset kahju. Juba eelmises §-is nägime, et õigus tasule tekib ainult siis, kui abiandmine võib päästmine on olnud kasulikkude tagajärgedega. Tasu arvatakse päästetud varanduse väärtusest, ning peab olema õiglane, kusjuures päästetasu ei tohi ületada päästetud varanduse väärtust.

Õigus saada tasu on ka siis, kui abiandmine on toimunud ühele ning samale omanikule kuuluvate laevade vahel - PAS § 6. Sarnane tingimus näib esialgsel vaatlusel mitteõigena, ning tekitab ka mõningaid juriidilisi raskusi¹, nagu pandiõiguse rakendamise küsimus.

Kuidas rakendada pandiõigust oma laeva kohta. Tegelikult pandiõigust enda vastu läbi viia ei saa, sest pole

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk.48.

võimalik enda vastu kaebust tõsta¹. Ka päästetud laeva kapteni vastu kaebust tõsta, on lubamatu, kuna kapten on laevaomaniku asemik, nii et lõpuks kaebus jälle laevaomaniku enda vastu tõstetakse².

Gierke püüab vahet teha abistamistasu nõudeõiguse vahel laiemas ja kitsamas mõttes. Nõudeõigus abistamistasule laiemas mõttes on antud siis, kui laev ehk tema pardal leiduvad asjad merehädast kolmandate isikute poolt päästetakse³. Meie seadusandlus sarnast vahet ei tee.

Väga sageli ei kuulu päästetud laeval asuv laadung mitte päästetud laevaomanikule, vaid hoopis kolmandatele isikutele. Siin võib rakendada võõrale päästetud laadungile pandiõigust. Tegelikult päästetud laevaomanik ei vastuta kunagi isiklikult päästetasu maksmise eest, vaid päästjale tekib õigus rahuldust saada ainult päästetud varandusest, kusjuures selle omanik pole oluline⁴.

Nii näeme, et § 6 ühtub täiel määral PAS § 3 mõttega, mis rõhutab, et iga kasulikkude tagajärgedega teostanud abiandmine või päästmine annab õiguse saada õiglast tasu.

Sellest põhimõttest on erandeid. Siia kuulub esiteks pääste- või abistamistoiming, mis võetakse laeva tegeliku

¹ S c h a p s, op.cit., lk. 887.

² Ibid.

³ G i e r k e, Handelsrecht und Schiffahrtrecht, vierte, umgearbeitete Auflage, Berlin und Leipzig 1933, lk. 814.

⁴ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk. 48.

juhi mõistliku ja selgesti väljendatud keelu vastu (vt. § 4 - toimingud). Erandiks on ka teatavad erivahekorrad, nagu mainib PAS § 5, laev, mis pukseerib teist laeva, ehk viib teise laeva jääst läbi ei ole õigust saada tasu laevale või sellel asuvale varale abiandmise või päästmise eest. Sarnane abistamine on samuti tasuline, kuid mille juhtudele ei kohandata PAS norme. Siin on tegemist erilise juriidilise vahekorraga, millele tuleb vaadata kui töö ja teenistuslepingule¹, kus tasu tingimused on määratud erinormidega.

Teise laeva pukseerimise, või jääst läbiviimise toimingud, kus on osutatud erakorralisi teeneid, mida ei saa lugeda pukseerimislepingu täitmiseks, kuuluvad siiski päästmist ja abiandmist korraldavate normide alla.

Nõuetav on aga seejuures, et pukseeritava laeva seisund ei muutuks hädaohtlikuks mitte abistaja süü tõttu, vastasel korral vastutab abistaja kahjude eest, mis tekkisid abistaja süü läbi, kandes sealjuures ise kõik abistamiskulud.

§ 9. Tasutingimused.

Päästmise ja abiandmise tasu võib olla 1) kas seaduslik, või 2) kokkuleppeline¹. Kokkulepped abistamiseks sõl-

¹ Op. cit., lk. 46.

² P i i p, op. cit., lk. 343.

mitakse harilikult enne abistamise algust. Kes on õigustatud abistamiskokkulepet sõlmima? Selleks on esiteks reeder ja laeva maakler laeva abistamiseks; laadungi päästmiseks on õigustatud kokkulepet sõlmima laadungi omanik, või selleks õigustatud asemik, kuid harilikult on selleks laevakapten. Kodusadamas võib lepingut sõlmida ainult laevaomanikuga (reeder), mitte aga ka kapteniga¹. Lepingu tingimused võivad olla ainult sarnased, et nad ei käiks üle inimvõime piiride, vastasel korral on päästetasuleping tühine².

Mitte igakord ei ole võimalik tasutingimuste üle kokkuleppida, selleks pikemaid läbirääkimisi pidades, vaid teatud olukorras on hädaohu olija igal tingimusel sunnitud abi vastu võtma. Sarnast olukorda võib päästja või abistaja mitteõiglase tasutingimuste ülesseadmiseks kasutada, või hiljem üleliiga suurt päästetasu nõuda. Samuti võib ka päästetava poolel olla päästetud vara väärtuste varjamisi, päästetasu suuruse vähendamisi. Niisuguse seisundi vältimiseks on PAS § 7 lubanud õiglase tasu määramist kohtu otsustada anda.

Täpsemalt määrab § 11 momendid, millal kohus võib kokkulepitud tingimusi poolte nõudel muuta, või tühistada. 1) Leping peab olema sõlmitud hädaohu vältel ja hädaohu surve,

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 928.

² Op. cit., lk. 929.

ning 2) kohus peab kokkulepitud tingimused tunnistama mitteõiglasteks¹.

Mida mõista hädaohu all, seda nägime eelpool (vt. § 4 - toimingud). Hädaohu vältuse all mõistetakse ajavahemiku tema tekkimise momendist, kuni selle kõrvaldamiseni².

Tähtis on siin abipakkumise vastuvõtmise aeg³, mis pidi sündima hädaohu vältel. Teiseks tuleb siin arvestada hädaohu psühholoogilise mõjuga - hädaohu survega, mis sundis mitteõiglasi tingimusi vastu võtma. Kas kokkulepitud tingimused on mitteõiglased või mitte seda otsustab kohus, võttes arvesse kõik asjaolud ja olemasolevad tõendid. Tingimused ei tarvitse absoluutselt mitteõiglased olla, sest kui leppetingimused on ka osaliselt mitteõiglased, võib kohus lepingut muuta.

§ 11 I lõike alla kuuluvad kõik tingimused, peale tasutingimuste. Sama §-i II lõike kohaselt kohus võib kõigil juhtudel kummagi poole nõudel lepingut muuta või tühistada peale üldiste tsiviilseadustes ettenähtud juhtude ka sel korral, kui tasumäär on silmnähtavalt ebaproportsionaalne päästmise või abiandmisteenetega. Tsiviilseadustes võib lepingut tühistada näit. eksituse, surve või pettuse korral.

Pettus võib olla lepingu tühistamise põhjuseks näit.

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk.56.

² Ibid.

³ S c h a p s, op. cit., lk. 933.

juhul, kus päästetav laev varjab oma tõelist seisundit¹, et sellega päästetasu vähendada. Mitte igal ebaproportsionaalsuse juhul tasu ja teenete vahel, ei tule kohaldamisele § 11 II lõike eeskirjad, vaid see ebaproportsionaalsus peab olema silmnähtav, s.t. vahe kokkulepitud tasusumma ja tõeliste teenetekohase tasusumma vahel on küllalt suur. Seega näeme, et kohtule on jäetud lepingu tingimuste ja lepingus leiduvate tasutingimuste suhtes lai tegevusvabadus. Kohus võib lepingu kas täielikult, või osaliselt tühistada, teda muuta sarnaselt, et pooled saaks rahuldatud õiglasel määral.

Tasu üheks tingimuseks on, et ta ei tohi mingil tingimusel ületada päästetud vara väärtust, pärast seda, kui sellest on maha arvatatud päästetud varal lasuvad tolli- ja muud avalikud maksud kui ka lossimis-, hoidmis-, hindamis- ja müügikulud. - § 10 I lõige.

See tasutingimuse ülemmäärana nõue on kooskõlas Brüsseli konventsioon art. 2 l. III², kuigi seal kulude ja maksude mahaarvamise eest ei räägita. Mida mõista päästetud vara väärtuse all, seda selgitab sama § 10-da viimane lõige, öeldes, et päästetud vara väärtuseks loetakse selle müügist saadud summa või selle hinnatud turuväärtust, viimastele juurde arvutades veel saadaolev veo- või sõiduraha. Hinna-

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk. 58.

² S c h a p s, op. cit., lk. 966.

tud turuväärtus on objektiivne väärtus, mis on pääastetud asjadel pärast päästetoimingute lõppu. Nii võib päästja päästetud laeva väärtuse kindlakstegemiseks laeva ära hinnata lasta, pärast päästetoimingute lõpetamist¹. Laeva väärtuse määramisel laeva kinnitusväärtus määrav ei ole².

Päästetud vara väärtusele peab juurde arvama veelsaadaolev veo- ja sõiduraha. Laeval oleva vara all tuleb mõista nii kaupu, kui kõiki muid asju, seepärast on kõik laeval asuvad asjad kohustatud pääste- või abiande tasu maksimisest osa võtma³.

Tasu sisaldab endas ka päästetud vara toimetamise väljaspoole hädahoitu ja selleks kasutatud laevade, ning muude vahendite kulud, § 10 II lõige. Siia kuuluvad näiteks laeva toomine teise laeva poolt pelgusadamasse, sinna sisse- ja väljasõidu kulud, lootsimaksud jne.

§ 10. T a s u k i n d l a k s m ä ä r a m i n e.

Ex-Vene seadusandlus asetab tasu suuruse ühendusse toetusandmise koha kaugusega rannast⁴. Selle järgi seaduslik tasu arvati päästetud vara väärtuse summast ja nimelt $\frac{1}{6}$,

¹ Op. cit., lk. 925.

² Ibid.

³ G r o s h o l m - G u s t a v s o n , op.cit., lk.37.

⁴ Op. cit., lk. 35.

kui toetusandmine sündis mitte kaugemal kui 1 verst rannast, muidu aga $\frac{1}{4}$ l.

See arvestus on vananenud, mispärast seadusandlus on võtnud tasu suuruse arvestamise aluseks ülesnäidatud teened proportsionaalsuse alusel².

Tasu suuruses võivad pooled omavahel kokku leppida, kui aga kokkulepet ei saavutata, määrab tasu kohus. Kohus võtab eriti aluseks nagu PAS § 8 mainib:

e s i t e k s saavutatud tagajärke. Nagu eelpool (vt. § 6) nägime, ei anna päästmine või abiandmine õigust nõuda tasu, kui see on jäänud kasuliku tagajärjeta. Käesoleval juhul tuleb aga arvesse saavutatud tagajärje aste, oli see erakorraline, osaline või täielik jne., mis jääb kohtu otsustada³. Saavutatud tagajärje suurus ilmneb siis, kui meie võrdleme algolukorda lõppolukorraga⁴. See on nii, kui meie vaatame saavutatud tagajärge asjalisest küljest, kuid arvestama peame ka isikliste tagajärgedega. Kui üks hädaohus olev paat päästetakse mõne abistaja poolt, kellel puuduvad erilised abinõud selleks, siis on nende saavutatud tagajärg rohkem hinnatav, kui mõne suure auriku päästmine mitme päästelaeva poolt, millel on kõik tehnilised vahendid ja arvukas meeskond olemas⁵. Hädaohus olnud laeva või sel

¹ P i i p, op. cit., lk. 343.

² Ibid.

³ S c h a p s, op. cit., lk. 914.

⁴ Ibid.

⁵ Op. cit., lk. 915.

oleva vara päästmine on siis tagajärjega sündinud, kui pääste- ja abiandetegevuse läbi on kõrvaldatud ähvardav hädaoht¹.

T e i s e k s, päästmisest või abiandmisest osavõtnud isikute pingutused ja teened. Siin võetakse vaatluse alla päästmisest ja abiandmisest osavõtnud isikute tegevus.

Pingutused võivad olla kas lühema ajalised või pikemaajalised. Pikemaajalised võivad olla näiteks töötamine päeva ja öö, tormiga, suure külmaga jne.².

Pingutused, samuti ka teened, on siin peamiselt kehalised, kuid arvesse võivad tulla ka vaimlised pingutused.

Arvesse tulevad ainult nende isikute pingutused ja teened, kes päästmisest või abiandmisest ise osa võtsid. Korraldav tegevus päästeseltsi büroos, võib ainult kaudselt selle läbi väärtuslik olla, et päästetegevus selle tagajärjel eriti kiirenes³.

K o l m a n d a k s, hädaohu, mis ähvardas päästetavat või abisaavat laeva, meeskonda või muid laeval olevaid isikuid või laadungit, samuti ka päästvat või abiandvat laeva ja abiandmisest või päästmisest osavõtnud isikuid. Oluline on siin hädaoht ja abi eesmärk on selle hädaohu kõrvaldamine⁴.

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk.50.

² S c h a p s, op. cit., lk. 915.

³ Op. cit., lk. 916.

⁴ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk.51.

Kõne alla tuleb suurem või väiksem tõenäolikkus, ilma abiandmata tekkivast kahjust¹. Hädaoht võib ähvardada nii materjaalseid varasid, kui ka laeval viibivaid inimesi. Hädaohu suurust tuleb arvestada igal konkreetjuhul eraldi, nii ei saa lugeda hädaohuks süte puudust, mille tõttu laev oma reisi katkestama peab². Hädaoht päästja poolel võib olla ka mitmesugune, nii isikuline kui asjaline. Asjalise hädaohu alla tuleb viia päästja laeva masinate ülepingutused, väärtuslike asjade kaotuse hädaoht, samuti kokkupõrke ja randumise hädaoht jne.³ Sellise hädaohu alla ei kuulu aga hädaoht päästmiseks kasutatud materjalile, nagu ankru, tros-side, paatide kaotuse hädaoht⁴. Päästja pidi oma laeva viima hädaohu, kasutas päästja aga võõrast sõidukit selleks, siis lasus hädaohu riisiko selle laeva tõeliselt omanikul, mitte päästjal.

N e l j a n d a k s, päästmiseks või abiandmiseks tarvitatud aeg. Selle all tuleb mõista aega, mis tarvitatud päästetegevuse alustamise momendist kuni selle lõpetamiseni⁵. Siia kuulub ka aeg, mis kulub päästjal päästmise kohale sõitmiseks, kui päästja on välja kutsutud, samuti tagasi sõidu aeg⁶. Tähtsuseta on see, kas päästja kogu aeg töötas,

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 916.

² Op. cit., lk. 917.

³ Ibid.

⁴ Op. cit., lk. 918.

⁵ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk. 51.

⁶ S c h a p s, op. cit., lk. 919.

või ka vahepeal seisatus, hoides oma abi lähedal. Päästmiseks ja abiandmiseks tarvitatud aja hulka tuleb arvata samuti see aeg, mis kulus päästja laevale selleks, et hädaohus olnud laevalt ümberlaaditud laadungit sadamas maha laadida¹.

Kuigi arvesse tuleb aeg päästekohalt tagasisõiduks, satub laev aga tagasisõidul tormi, mille tõttu tema reis tunduvalt hilines, siis see loodusjõudude poolt tekitatud aja-kaotus ei tuleks siin arvestamisele. Arvestamisele võib tulla ainult see aeg, mis tegelikult oli vajalik pääste- ja abiandetööde läbiviimiseks. Kui aga päästja meelega või oma süü läbi rohkem aega selleks tarvitab, kui olukord nõudis, siis sarnane ülemäärane aeg arvestamisele ei kuulu.

V i i e n d a k s, päästjaile või abiandjaile tekkinud kahjud ja kulud, vastutuse riisiko ja muud halbtused, mis ähvardasid päästjaid või abiandjaid.

Mõeldud on siin kahjud, mida päästja abiandmise juures on saanud. Siia kuuluvad peamiselt materjaalsed kahjud, nagu trosside ja kettide katkemine, kruvivigastus, kahjud masinatele jne. Tekkinud kahjud tulevad arvestamisele ainult siis, kui need pole sündinud päästja või abiandja enda süü läbi ja kui nad ei ole tekkinud juhuse läbi, mis pole päästetöödega seoses². Satub aga päästja laev päästetoimingute juures ise hädaohtu ja peab kolmanda laeva abi vastu võtma, siis kuulub sellele makstud tasu ka kahjude hulka³.

¹ Ibid.

² S c h a p s, op. cit., lk. 921.

³ Ibid.

Kuludest tulevad arvesse ainult need, mis otseselt päästetöödega ühenduses seisavad, nagu süte kulud, laevameeskonna palgad, ülalpidamine ja muud väljaminekud.

Riisiko ja muud halbtused. Siia kuuluvad näit. riisiko päästja laeva pardal oleva, kergesti rikkimineva laadungi suhtes. Samuti võib tekkida riisiko kahjutasu maksmiseks, kui ta tegeledes päästetöödega, ei jõua oma laadungit õigeaks ajaks määratud sadamasse viia.

Muud halbtused. - Need võivad olla kas ähvardav trahv määrustest üleastumise eest, nagu ajutine sõidutee kinniapanek, merekaablite lähedal ankrus olek jne.¹

K u u e n d a k s, nende poolt hädaohtu viidud päästevahendite väärtuse, vastaval korral arvestades asjaolu, et päästmine või abiandmine on selleks tarvitatud laeva eriliseks tegevusalaks. Siin on peatähelpanu pööratud mitte hädaohule, vaid väärtusele. Käesoleval korral pääste ja abiandmistasu arvestusalusena ei arvestata mitte päästja laeva kogu väärtust, vaid ainult hädaohtu viidud päästevahendite väärtust².

On päästmine ja abiandmine toimunud laeva poolt, mille tegevusalaks on alati abianda teistele laevadele, siis on tasu arvestamisalused erinevad. Päästelaevade ehituskulud, valmisseadmise- ja ülalpidamiskulud on eriti kõrged³.

¹ Op. cit., lk. 922.

² G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk. 53.

³ S c h a p s, op. cit., lk. 922.

Teiseks läheb kulukaks päästelaevade alaline valmis-
hoidmine pääste- või abiandetoiminguteks. Kõigil neil põh-
jusil, on pääste- või abiandetasu päästelaevade suhtes kõr-
gem kui laevade suhtes, kes juhuslikult on abistamist teos-
tanud.

Need kuus punkti, mida kohus võtab tasu määramisel ar-
vesse, on esmajärgulise tähtsusega. Edasi mainib sama § 8
viimane lõige, et peale selle tuleb arvestada veel pääste-
tud asjade väärtusega, ning hädaohus olnud veo- ja sõidu-
rahad. Siit näeme, et viimati loendatud asjaolud päästeta-
su kindlaksmääramisel pole mõõduandva tähtsusega, vaid tule-
vad arvestamisele alles teises järjekorras.

Päästmise ja abiandmise toimingute juures võib ette
tulla juhuseid, kus vaatamata sellele, et päästamine ja abi-
andmine on tagajärjekas olnud, päästjad ja abiandjad tasust
ilma jäävad või seda vähendatakse. Neid juhte määritleb PAS
§ 12, mis lubab kohtul tasu vähendada, või ilma jätta, kui
abiandjad või päästjad on oma süüga esile kutsunud abiand-
mis- või päästmistarviduse või on süüdi päästetud vara var-
guses, meelega varjamises või muus kuritahtlikus teos.

Siin käsitatakse päästja seadusvastast tegevust, mis
võis aset leida kas enne, või pärast päästetoimingute al-
gust¹. Kuid mitte iga seadusvastane tegevus ei tule siin
arvesse, vaid ainult seadusvastane tegevus, mis seoses pääs-

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 944.

tetasu küsimusega või selle kõrgusega.

Seadusvastane tegevus päästja poolel, enne päästetoi-
mingute algust on aset leidnud siis, kui see oma süüga on
esile kutsunud abiandmis- või päästmistarviduse.

Tarvidus peab olema esile kutsutud nimelt päästja poolt.
Siia kuulub juhus, kus kaks laeva kokku põrkavad, ja süüd-
lane laev mittesüüdlast laeva pärast kokkupõrget abistab¹.
Võib ka teisi juhuseid olla, näit., üks laev rikub teeandmis-
kohustust, sundides teist teed andma, mille läbi viimane
kinni jookseb ja siis annab abi². On päästjaid mitu ja üks
nende hulgast on päästmise- või abiandmistarviduse esile kut-
sunud, siis kohaldatakse PAS § 12 ainult süüdlase suhtes.

Seadusvastane tegevus päästja poolel, pärast pääste-
toimingu algust, jätab päästja päästetasust ilma, või vä-
hendab seda, kui ollakse süüdi päästetud vara varguses, mee-
lega varjamises või muus kuritahtlikus teos.

Kui päästjad päästetud vara omastavad või meelega var-
javad, seda mitte teatavaks tehes, ega ette näidates, siis on
tasust ilmajätmise seaduslik alus olemas.

Muud kuritahtlikud teod võivad olla nii kriminaalõigus-
likku kui ka tsiviilõiguslikku laadi, nagu päästetud vara
enesele pidamine, pettus, dokumentide võtmine, eriti kir-
jalikus pääste- või abiandelepingus oleva päästetasu suu-

¹ Op. cit., lk. 945.

² Ibid.

ruse võltsimine, sundimine või väljapressimine, samuti ka liiakasuvõtmine, või päästetoimingute katkestamine kriitilisel momendil ja kui selle jätkamine tehakse olenevaks iseäralistest kasutingimustest¹. Tsiviilõiguslikult seisukohalt võivad tulla siin arvesse ka tavaõiguse vastased teod, samuti teod heade kommete vastu. Kokkuvõttes võib öelda, et tasu vähendamine või tasust ilmajätmine kohtu otsusega, oleneb ülaltähendatud asjaoludest ja seisundist millisesse päästetav päästja süü läbi sattus.

§ 11. Tasujagamine.

Ex-Vene (KS.) seaduse järele tasu suurus võis olla kas üks kuuendik, või üks neljandik päästetud vara väärtusest, olenedes õnnetuskoha kaugusest rannast. Saadud tasu jagati nelja ossa, millest kaks neljandikku said need, kes tegelikult päästetöid läbi viisid, ühe neljandiku need, kes päästetud varandust, kuni üleskirjutamiseni valvasid, ning üks neljandik osa läheb sellele, kes päästetöid juhtis, aga ainult siis, kui ta seda soovis².

Meie PAS § 13, mis korraldab tasu jagumist, on üle võetud Saksa HGB-st. PAS § 13 I lõike kohaselt, kui laeva või selle laadungi päästab, või neile abi annab teine

¹ Op. cit., lk. 949.

² P e t e r s o n, op. cit., lk. 131.

laev, siis jaotatakse pääste- või abiandetasu päästva või abiandva laeva omaniku, laevajuhi ja muu laevapere vahel, nii et kõigepealt laeva omanikule tasutakse laevale abiandmisest või päästmisest tekkinud kahjud ning kulud ja ülejäänud summast masinajõul liikuva laeva omanik saab kaks kolmandikku ja purjelaeva omanik poole, laevajuht ja ülejäänud laevapere masinajõul liikuvale laeval ühe kuuendiku ja purjelaeval ühe neljandiku kumbki.

Nagu mainitud § lõikest näha, langeb suurem osa pääste- või abiandetasust laevaomanikule. See on arusaadav, sest päästetoimingutega tõmmatakse endale hädadoht kaotada suur hulk kapitali, mis on mahutatud laeva. Osa päästetasust saab laevakapten, see osa võib langeda ka kapteni asetäitjale, kui kapten selle reisi ajal, kui teostati päästmine või abiandmine, ei viibinud laeva pardal¹. Laevapere päästjal laeval on samuti tasuõiguslik, kusjuures see nõudeõigus tasule võib laevapere liikme surma puhul üle minna tema pärijatele².

Mitte kogu pääste- või abiandetasu ei tule jagamisele, mis oli ettenähtud kas vastavas lepingus, või määratud kohtu poolt, vaid ainult see osa tasust, mis jääb järgi pärast seda, kui laevaomanikule on tasutud abiandmisest või päästmisest tekkinud kahjud ning kulud. On laevaperel tekkinud erilised kahjud või kulud pääste- ja abiandetoimingute juu-

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 955.

² Ibid.

res, siis võivad nad pöörduda päästja laevaomaniku poole nende kahjude tasumiseks.

Pääste- või abiande tasu jagamisel tehakse vahet päästjate laevade vahel, kas nad liiguvad masinajõul, või mitte. Masinajõul liiguvad laevad, kuhu kuuluvad nii auru- kui ka mootorlaevad, ja purjelaevad, on harilikult oma väärtuselt erinevad, ka on masinajõul liikuvate laevadega päästmis- ja abiandmistoimingute läbiviimine kergem kui purjelaevadega. Neid asjaolusid arvestades, masinajõul liikuva laevaomanik saab kaks kolmandikku ja purjelaeva omanik poole, laevajuht ja ülejäänud laevapere masinajõul liikuvale laeval ühe kuuendiku ja purjelaeval ühe neljandiku kumbki.

Kuidas jagatakse laevaperele langeva pääste- või abiande tasu osa, seda reguleerib PAS §13 II lõige, öeldes, et laevaperele, välja arvatud laevajuht, langev osa jaotatakse kõigi vahel proportsionaalselt palgale. Tasu jaotus proportsionaalsuse alusel palgaga on lihtsam ja kergem arvestusviis, kuna Saksa seaduses ettenähtud kord, mille järgi laevapere iga liikme tasu oleneb tema asjalisest ning isiklikest teeneist, on tegelikus elus suurte raskustega seotud¹.

PAS III lõige kaitseb laevaperet, et laevaomanik nende seadusliku tasu mingi kokkuleppega vähendada või tasust hoopis ilma jätta ei saaks, öeldes, et käesoleva paragrahvi

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk. 61.

eeskirjadele vastukäivad kokkulepped on maksvusetud. Päästmise ja abiandmise huvides on tarvilik vastav norm, sest laevapere, kui peamine tegelik abistamistoimingute teostaja, kaotaks muidu huvi, et pääste- ja abiandetöid intensiivselt ja tagajärjekäiklikult läbi viia.

Sama §-i viimane lõige teeb erandi laevade kohta, mida kasutatakse tõenduslikult päästmiseks või abiandmiseks. Sarnaste laevadena esinevad meil Balti Päästeseltsi laevad¹.

Mitmes riigis, nii ka meil on oma maa päästeseltsidele antud eriline eesõigus pääste- ja abiande tegevuseks rannavetes. Nii määrab Veeteede seaduse (1938, nr. 12, art. 96) § 7, et territoriaalmeres ja alates viimase välispiirist 8 meremiili laiuses veevöös ohus olevate laevade ja randunud ning uppunud varade päästmisel võivad töötada välismaa päästeseltsid ja -ettevõtted ainult Veeteede Valitsuse direktori igakordsel loal, kui seda ei määrata teisiti rahvusvahelised kokkulepped ja konventsioonid.

Kui päästelaev teisele laevale abi annab, siis läheb kogu selle eest saadud tasu laevaomanikele, laevapere saab tasu hariliku teenistuslepingu eeskirjade järel.

Seni vaadeldud § 13 käsitas juhtumit, kus üks laev on pääste- või abiandmise toiminguid sooritanud. Sageli aga juhtub, et hädaohus viibivat laeva abistavad mitu lae-

¹ P i i p, op. cit., lk. 342.

va, või mitu kõrvalist isikut, kuidas jagada siis päästetasu? Neid juhtumeid lahendab PAS § 9, mis eeldab, et tasu jagatakse kokkuleppel mitme abistaja vahel. Juhul kui kokkulepet ei ole, jaotatakse tasu päästjate või abiandjate vahel, silmas pidades § 8 ettetoodud asjaolusid, nagu saavutatud tagajärgi, osavõtjate teeneid ja pingutusid, hädadohtu jne. Kui aga tasu jagamisel kokkuleppele ei jõuta, siis võivad asjast huvitatud isikud paluda kohut, et see pääste- või abiandetasu jaotaks, nagu mainib § 9 II lõige. Kohus võtab eriti aluseks PAS § 8 ettenähtud asjaolud, see- ga võib ta arvestada ka teiste asjaoludega, peale nende, mis § 8-das märgitud¹.

§ 12. Tasuline inimelude päästmise eest

Inimelu on nagu varagi päästmise ja abiandmise objektiks, kuigi meie PAS, ning samuti teiste maade seadusandlused on pööranud peatähelpanu asjade päästmisele. Nii mõisteti Inglise õiguses kuni 1846. aastani toetuse all ainult laeva ja laevakoorma päästmist². Pääste- ja abiandetasu arvestatakse päästetud varanduse väärtuse pealt, kuidas arvestada aga tasu inimelude päästmise eest? Võiks arvata, et päästetud isikud on kohustatud maksma tasu päästjatele, kuid see arvamus lükatakse ümber PAS § 14 II lõikes, mis ütleb,

¹ Grosholm - Gustavson, op.cit., lk. 50.

² Arnould, On the Law of Marine Insurance and Average, 11-th, edition by de Hart and Simey, vol. II, London 1924, lk. 1125.

et päästetud isikud ei ole kohustatud maksma abiande- või päästetasu. Kuigi inimelude päästmist võib vaadelda kui üldist kõlblist kohustust, mis tasu ei vajaks, siiski oleks ülekohtune jätta inimelusid päästnud isikute pingutused ja teened arvestamata tasu suhtes. Inimelu päästjad oleks võinud samuti asju päästa inimeste asemel ja seega tasu ära teenida¹.

Õiglaselt on tasuküsimuse lahendanud meie PAS § 14 I lõige, mis ütleb, et isikuil, kes abiandmist või päästmist põhjustanud hädahoju vältel päästnud inimesi või selleks aidanud kaasa, on õigus saada õiglane osa sellest tasust, mis antakse laeva ning sellel asuva vara päästmise või sellele abiandmise eest. Tasu-õiguslikud ei ole mitte üksnes isikud, kes päästnud inimesi, vaid ka need, kes selleks kaasa aidanud. Missugusel viisil päästmine toimub, on tähtsusetu, siiski ei loeta inimeste päästmiseks seda, kui inimelude päästmine ainult asjade päästmise tagajärg on, näit. kui lekkiv laev ühes meeskonnaga sadamasse pukseeritakse². Tähtis on siin veel, et inimeste päästmine pidi toimuma hädahoju vältel, mis põhjustas päästmist või abiandmist.

Tasu saamise õigus inimelude päästmise eest, on seatud ühendusse abistatava laeva ja sellel asuva vara päästmisega. Kui päästeti ainult laeval viibivad inimesed, aga lae-

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit., lk.62.

² S c h a p s, op. cit., lk. 959.

va ega laeval asuvat vara päästa ei suudetud, siis inimeste päästjail tasu saamise õigus. Samuti ei ole inimeste päästjatel nõudeõigust päästetasule, vaid ainult nõudeõigus osa saada pääste- ja abiandetasust¹. Kaotavad asjade päästjad oma nõudeõiguse tasule kas näit. oma süü läbi ehk muul viisil, siis ei saa ka inimelu päästjad midagi.

Sama põhimõtte kehtib Inglise õiguses, et kes pole varandust päästnud, ainult inimesi üksi, see ei ole õigustatud toetustasu saama². Tasu suurus ei sõltu päästetud inimeste arvust, sest PAS § 14 mainib "Kes ... päästnud inimesi..." Et inimeste päästmine üksi ei anna õigust nõuda päästetasu, seda rõhutab ka Arnould oma raamatus, et Admiraliteedi Kohtu praktika kohaselt nii inimeste kui asjade päästmine andis õiguse tasule, aga elupäästmine üksi pole kunagi tasuline olnud³.

§ 14 ütleb, et kes abiandmist või päästmist põhjustanud hädaohu vältel päästnud inimesi või selleks aidanud kaasa, on õigus saada õiglane osa sellest tasust... Seega inimeste päästjate tasu osa arvestamisel võetakse arvesse tema isiklikud teened, päästmise raskus, hädaohtlikkus, kestvus ja tagajärg. Päästetasu ei tarvitse olla sama suur kui asjade päästjatele langev osa, vaid võib olla kõrgem või mada-

¹ Op. cit., lk. 960.

² Kennedy, op. cit., lk. 56.

³ Arnould, op. cit., lk. 1125.

lam¹.

On inimelu päästja ühtlasi ka asjade päästja, siis on temale langev osa vastavalt suurem². On asjade päästja ainult kaasa aidanud inimelude päästmisel, siis on ta samuti õigustatud saama õiglast osa sellest, mida saavad teised inimelu päästjad. Kuigi § 14 mõtte kohaselt tasuõiguslikud on ainult need isikud, kes päästnud inimesi või selleks kaasa aidanud, mille juures on mõeldud elavaid inimesi, kuidas on aga lugu siis, kui isik toob oma elu hädaohtu viies vantides rippuva mehe, ning siis ilmsiks tuleb, et mees külma tagajärjel surnud on³. Peaks arvama, et ka sel juhul päästja on õigustatud saama tasu.

Päästetasu arutamisel kerkib üles küsimus, kes maksab päästetasu inimelude päästmise eest? Tasunõudmine inimelu päästmise eest esitatakse mitte nende vastu, kes pääste- või abiandetasu peavad maksma, vaid hoopis asjade päästja vastu⁴. Kuna see põhimõte on kooskõlas Brüsseli konventsiooniga, ning et Saksa HGB. § 750 norm on identne meie PAS § 14-ga, siis peame arvama, et meil on kehtiv sama põhimõte. Inglise seadus sellevastu lubab inimelu päästjatel tasu saada päästetud varanduse omanikult⁵.

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 959.

² Ibid.

³ Ibid.

⁴ Op. cit., lk. 960.

⁵ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op.cit.,lk.62.

IV ptk. KOHTULIK KAITSE.

§ 13. Tasude kindlustamine.

Tasu päästmise ja abiandmise eest enamail juhul tasutakse täpselt selleks ettenähtud tingimustekohaselt ja korras, kuid tuleb ette ka juhuseid, kus tasu maksmisega kas viivitatakse, või püütakse sellest kuidagi kõrvale põigelda. Et sarnased juhtumid päästmis- ja abiandmistöid halvaksid, just tema intensiivsuse mõttes, siis on riikide seadusandlused tasu kättesaamist mõningate normidega püüdnud kindlustada. Rahvusvaheline konventsioon ei ole tasu kindlustamise viise täpselt fikseerinud, vaid on jätnud selle rohkem üksikute maade seadusandluse korraldada¹.

Meie PAS § 15 I lõike kohaselt on isikuil, kel on õigus saada pääste- või abiandetasu, päästetud asjade pandiõigus tasu kindlustamiseks kuni vastava kindlustise esitamiseni. Pandiõigus päästetud asjade kohta kehtib kuni kindlustuse esitamiseni.

¹M ü n c h , op. cit., lk. 59.

Millised on laevaomaniku või laeva laadungi omanike poolt antavad kindlustused, seda ei määritle PAS, nii et sel alal valitseb suur vabadus. Varem al ajal rahuldusid laevaomanikud dokumentidega, millega laadungiosalised kohustusid maksma tasumisele kuuluvat osamaksu, või jälle pangagarantii saamisega, viimastel aegadel nõutakse enamasti sissemakse sularahas.

Kindlustuse esitamisel võib lahkarvamisi tulla päästetud asjade omaniku ja päästja vahel, kas antud kindlustus on küllaldane, või mitte. Et päästetud vara omanikku mitte täiesti ärarippuvaks teha päästja arvamusel ega tegevust, § 15 III lõige ütleb, et kui päästetasuõigusliised isikud keelduvad vastuvõtmast või vastuvõetavaks tunnustamast küllaldast kindlustust, siis vastutavad nad päästetasu võlglastele sellega tekkinud kahjude eest. Seadus ei määra küllaldase kindlustuse suurust kindlaks, seda otsustatakse igal üksikul juhul eraldi.

Meie mere seadusandlus ei ole pandiõiguse rakendamise tingimusi üksikasjaliselt kindlaks määranud, jättes selle tsiviilõiguse eeskirjade hooleks, täpsemalt on see väljendust leidnud Saksa HGB-s. HGB mõtte kohaselt kõik päästetud objektid vastutavad solidaarselt, on reeder kogu päästetasu laeva ja laadungi eest tasunud, siis võib ta tasu laadungiomanikult nõuda, samuti ka osa kulusid¹. Samuti

¹ S c h a p s, op.cit., lk. 961.

võib nõudmist laeva ja laadungi päästmise eest esitada ainult reeder, tema võib ka pandiõigust rakendada, laevapere ei või ise pandiõiguse rakendust päästetud laeva vastu nõuda¹. Missugustel tingimustel on kohaldatav pandiõigusnõue päästetud laevale ja laadungile, ka see on üksikasjalist korraldamist leidnud HGB-s.

Peale pandiõiguse on seaduses ette nähtud veel teisi võimalusi pääste- ja abiande tasu kättesaamiseks. Nii ütleb PAS § 15 II lõige, et päästetasuõigusliste isikute teadaande põhjal ei tohi kohalik sadama-, tolli- või piirivalvevalitsus või politsei, kui talle päästmisfakt on tõestunud, lasta päästetud laeva viia välja ega lubada anda välja asju nende omanikele või saajale ilma päästjate või abiandjate nõusolekuta, kuni päästetasu pole õiendatud või selleks pole antud kindlustis, mis päästjate või abiandjate poolt on tunnustatud vastuvõetavaks. Päästetud laeva või vara kinnipidamiseks ametvõimude poolt, on tarvilik päästetasuõigusliste isikute vastav teadaanne või palve. Ühes teadaande või palvega, kinni pidada päästetud objekte, peab tõestama, et päästmisfakt on olnud. Tõestada võib päästmisfakti tunnustajatega, paikliku ülevaatusega sadamas, või päästmiseks ja abiandmiseks sõlmitud lepingu ettenäitamise-ga ja muul viisil.

Erandina ei kehti PAS § 17 kohaselt päästmise ja abi-

¹ Op. cit., lk. 953.

andmise korral sõjalaevadele ja muile riigilaevadele ülalnimetatud § 15 eeskirjad. Sõjalaevade ja muude riigilaevade kohta, välja arvatud riigikauba laevade (§ 17 , III l.) kohta ei saa kohaldada pandiõiguse - ega kinnipidamise eeskirju, kuna nende kohta kehtib exterritoriaalsuse põhimõtte täiel määral. Selle põhjenduseks toodi ette juba Brüsseli konverentsil, et riigi vastutus käib avaliku õiguse alla ja et iga üksik riik on ise õigustatud seda vastutust reguleerima oma siseseaduste piirides¹.

Samadel põhjustel ei võidud ka konventsiooni art.11. ettenähtud eralaevade kaptenite kohustust abiandmise suhtes sõja- ja riigilaevade kaptenitele panna².

§ 14. Nõuete kohtulik alluvus.

Sageli juhtub, et laeva või sellel asuvat vara ei ähvarda täielik hukkumine, vaid et abistatav laev pärast hädaohust pääsemist võib jääda sõidukõlbuliseks ja võimeliseks iseseisvalt reisi jätkama, näit. nagu madalikule kergelt kinnijooksnud laeva lahtitõmbamise korral. Sarnasel juhul on raskusi päästetasu kättesaamisega kohtuliku nõudmise kaudu, sest laev muudab kiiresti oma asukohta, olles kord ühe, kord tei-

¹ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk.68.

² Ibid.

se riigi õiguspiirkonnas.

Meie PAS § 16 on kindlaks määranud tasunõuete kohtuliku alluvuse väga liberaalselt. Nõudjal on suur valiku vabadus, missugust kohta ta peab soodsamaks oma nõudmiste esitamiseks. § 16 kohaselt nõudja võib esitada kohtuliku nõude pääste- ja abiandetasu asjus kas kostja elukoha, päästetud või abistatud laeva kodusadama, või päästetud või abistatud vara asukoha või koha järgi, kus päästmine või abiandmine viidi lõpule.

Esiteks võib tasunõude esitamise kohaks olla kostja elukoht. Elukoha mõiste on antud tsiviilõiguses. Nii loeb Tsiviilkohtupidamise seaduse § 20 alaliseks elukohaks seda kohta, kus inimene omab alalise peatuse ja koduse sisse-seade. Kehtiv materjaalõigus (BES) § 3066 mõtleb elukoha all seda kohta, kuhu on koondunud inimese eraõiguslik tegevus ja töö: a) kus on tema alaline asumine, b) uue majapidamise sisseseadmine, c) suurema osa varanduse koondamine ja d) kus ei peatuta ainult ajutiselt. Erdmann mõistab isiku elukoha all seda kohta, kus asub tema harilik elu ja tegevuse keskpunkt¹. Tsiviilseadustiku eelnõu defineerib elukohana kohta, kus on isiku asukoht ja toimingute ning huvide keskkoh, ning kuhu ta kavatses kehtvalt jääda.

Tsiviilprotsessis on nõudeõigus vallasvara suhtes, kostja elukoha järgi määrava tähtsusega.

¹ E r d m a n n, System des Privatrecht der Ostseeprovinzen Liv-, Est- und Gurland, Erster Band, Riga 1889, lk. 87.

Teiseks tasunõuete esitamise kohaks on päästetud või abistatud laeva kodusadam. PAS-is ei leidu kodusadama mõistet. Kodusadama all mõistab "Kaubalaevade omanduse ja vastutuse seaduse" (KVS) § 4 seda sadamat, mis sellena märgitud laevaderegistris. Saksa HGB § 480 I l. defineerib laeva kodusadamana seda sadamat, millest laevaga meresõite teostatakse¹.

Kolmandaks võib pääste- või abiandetasu nõuet esitada päästetud vara asukoha järgi. Asja asukohaks loetakse seda kohta, kus asiteatud momendil asub.

Neljandaks , pääste- või abiandetasu nõude kohaks võib olla koht, kus päästmine või abiandmine viidi lõpule . Kui üks laev abistas teist laeva kuni esimese hädasadamani, siis võib kohtulikku nõuet esitada selle maa või maakoha kohtutele.

Päästmise ja abiandmise eest saadaoleva tasu kättesaamist on kindlustatud veel sellega, et päästmise ja abiandmise eest võlgu olevad tasud arvatakse eesõigustatud nõudmiste hulka. - KVS § 39, p. 3. See eesõigus kustub aga ühe aasta möödumisel - sama seaduse § 46, I l. Tähtajad nõuete eesõigustuse kohta tasu suhtes päästmise ja abiandmise eest arvatakse päevast, mil need tööd lõppesid - § 46, II lõige.

Brandi kohtualluvuse suhtes moodustavad riigilaevade päästmine või neile abiandmine. Siin tõstetakse nõudmine nen-

¹ S c h a p s, op. cit., lk. 87.

de riigiasutuste vastu, kelle valitsemisel on tähendatud laevad, nende riigiasutuste asukoha järgi. - PAS § 17,II lõige.

§ 15. K o h a l d a t a v õ i g u s^I.

Päästmise ja abiandmise toimingute vaatlusel ei saa piir-
duda ainult omamaa vastavate normidega, kuna harva juhtub, et
päästetav ja päästetu laev kuuluvad sama lipu alla. Keeruli-
semaid olukordi tekib aga veel siis, kui eri lipu all sõitvad
laevad on teostanud ühiselt abiande ja päästetoiminguid.

Päästmine ja abiandmine kohustab päästetud vara omanik-
ke maksma pääste- võib abiandetasu. Üldisi seaduslikke eeskir-
ju kõikide ettetulevate päästmis- ja abiandmistoimingute koh-
ta ei ole, suuremalt osalt on siis kehtivusel Brüsseli kon-
ventsiooni eeskirjad.

Üldiselt on jäänud asjaosalistel õigus kokku leppida, mis-
suguse õiguse alusel nad oma vahekordi korraldavad. Mõnikord
on selle kohta kehtivad aga eritingimused. Nii jaotatakse pääs-
te- ja abiandetasu päästja laevaomaniku, kapteni ja meeskonna
vahel mitte kokkuleppe eeskirjade järele, vaid päästja laeva
kodumaa õiguse järele. Tasu jaotus mitme päästja laeva vahel
on sellevastu jäänud kohtu otsustada konventsiooni eeskirja-

^I Käesolevas §-is on kasutatud F r a n k e n s t e i n, Internationales Privatrecht (Grenzrecht) zweiter Band, Berlin-Grünwald 1929, lk-d 559 - 561 leiduvaid põhimõtteid.

de järgi, kus määrav on lex fori põhimõte.

Väljaspool konventsiooni kehtib üldine eraõiguse põhimõte, et iga asjaosaline vastutab oma kohustuste eest esiteks kodumaa õiguse järele, teiseks selle õiguse järele, kuhu kodumaa õigus teda saadab.

Nõudeõigus tasule võib põhineda kas lepingul või mitte, kokkulepe võib isegi vaikiv olla, samuti võivad pääste ja abiandmistoimingud aset leida nii rannavetes kui ulgumerel, mis kõik võivad tekitada mitmesuguseid arvamusi ja tõlgendusi.

Kui nõutakse tasu laeva päästmise eest reederilt ja selle kohta oli vastab kokkulepe olemas, siis kehtivad üldised mereõiguslikud kohustusõiguse põhimõtted. Määrav on siin nõudja kodumaa õigus, teiseks, õigus, mille juurde kodumaa õigus teda saadab.

Kuigi on lubatud kokku leppida õiguse üle, mille alusel käia, on mõne seadusandluse kohaselt sarnased kokkulepped tühised, kui need on sõlmitud ulgumerel hädaohu vältel, või juhul, kui tahteväljendus mitte vaba ei olnud.

Puudub vastav kokkulepe, tuleb käia kohustatu kodumaa õiguse järele. See on praegu valitsev vaade Saksa mereõiguses, kuigi varem kehtis vaade, et määrav olla päästja laeva õigus, mis nüüd kõrvale jäätud on. Seega nõudeõigused, mis tekkivad ulgumerel päästetud laeva suhtes, tulevad esitada selle seaduse järgi, millise lipu all sõitis päästetav laev. Territoriaalvetes päästetud või abistatud laevade suhtes

võib nõudeõigust teostada kas lex loci põhimõtte, või täitmiskoha seaduste järele. Kui nõudmised tekkivad sama riigi kodanike vahel, on ülekaalus kodumaa õigus, kuna nõudmised sama lipu all sõitvate laevade vahel, käivad nende lipu õiguse järgi.

Eriline probleem tekib juhul, kui päästmine ja abiandmine on alguse saanud ulgumerel ja seda siis territoriaalvetes jätkatakse. Ollakse arvamusel, et tekkinud kohustus selle läbi mitte ei muutu, et laeva ruumiline seisund muutus. Seda vaadet ei pea Frankenstein õigeks, vaid missugune õigus siin tuleb aluseks võtta, seda määrab ainult kodumaa õigus, kui viimane seda ei määra, siis jääb endine õigus mõõduandvaks.

Nõuete kohta teiste isikute, peale reederi, näit. laevakapteni vastu tulevad kohaldamisele nõuetava kodumaa õigus, alles siis teised õigused, kui kodumaa õigus seda lubab.

Tasunõuet päästetud inimeste vastu suurem osa seadusi ei luba, samal seisukohal asub Brüsseli konventsioon, ning ka meie seadus, mis ütleb, et päästetud isikud ei ole kohustatud maksma abiande- või päästetasu - PAS § 14, II lõige.

Eelpool vaadeldud rahvusvahelised normid päästmise ja abiandmise kohta ei laiene mitte sõjalaevadele ega riigilaevadele, neile alluvad aga riigi kaubalaevad ühel alusel eralaevadega.

§ 16. Nõuete aegumine.

Meresõidu ja -kaubanduse huvides on tarvilik, et nõuded päästmise ja abiandmistoimingute eest ei jääks kauaks ajaks korraldamata. Sellepärast on paljud seadusandlused pääste ja abiandetasu nõudmiste aegumiseks määranud lühikesed tähtaajad. Nõuete aegumise all mõistetakse nõudeõiguse kustumist selle mittetarvitamise tagajärjel, seaduslikult määratud tähtaja jooksul¹. Eriti lühikene oli see vanas saksa vastavas normis, hiljem võeti tähtajaks kaks aastat².

Meie PAS § 16 II lõige määrab, et nõudeõigus pääste- või abiandetasu peale aegub kahe aasta jooksul, arvates päästmis- või abiandmistööde lõpetamise päevast. Varem kehtis meil harilik kümneaastane aegumise tähtaeg päästmise- ja abiandetasude asjus³.

Pääste- ja abiandetasu kättesaamise huvides ei saa absoluutse kindlusega rakendada igakord kaheaastast aegumise tähtaega. Neid juhte määritleb PAS § 16 III lõige, öeldes, et aegumine katkeb, kui laeva, mida päästeti või abistati, ei saadud aegumistähtaja kestel kinni pidada Eesti territoriaalvetes. Kas pärast aegumise katkestamist aegumine jätkub, või algab uus aegumine, selle kohta on mitmel maal kehtivusel erinevad põhimõtted.

Meie BES on asunud sellele seisukohale, et aegumise katkestamisega algab uus aegumine otsast peale.

¹ E r d m a n n, op. cit., lk. 311.

² M ü n c h, op. cit., lk. 66.

³ G r o s h o l m - G u s t a v s o n, op. cit., lk. 66.

O S U N D A T U D T E O S E I D:

- A r n o u l d, On the Law of Marine Insurance and Average. Eleventh edition by de Hart and Simey, Vol. II, London 1924.
- E r d m a n n, System des Privatrechts der Ostseeprovinzen Liv-, Est-, und Gurland. Erster Band, Riga 1889.
- F r a n k e s t e i n, Internationales Privatrecht (Grenzrecht, II Bd., Berlin-Gruenewald 1929.
- V. G i e r k e, Handelsrecht und Schiffahrtrecht. Vierte, umgearbeitete Auflage, Berlin und Leipzig 1933.
- G r o s h o l m - G u s t a v s o n, Laevade kokkupõrked - päästmine - avarii, Tallinn 1937.
- K e n n e d y, A Treatise on the Law of Civil Salvage. Third edition, London 1936.
- M ü n c h, Bergung und Hilfeleistung in Seenot. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der juristischen Doktorwürde, Greifswald 1917.
- P e t e r s o n, Merikaubandusõigus, Õpperaamat merikoolidele, Tallinn 1925.
- P i i p, Kaubandusõigus, Tartu 1933.
- S c h a p s, Das deutsche Seerecht. Kommentar zum vierten Buche des Handelsgesetzbuchs, 2-te Aufl. von Mittelstein und Sebba, I Band, Berlin-Leipzig 1921.