

Prof. M. Nurmise

huidamisega.

24. 8. 40. J. Kõrver

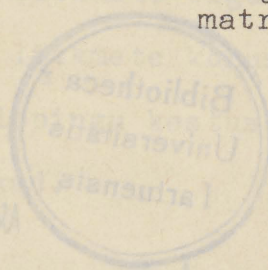
B.V.
TARTU ÜLIKOOL
KIRJASTUSKOGU
23 vkt 40
289

LAEVAPERE

A.A
A
7/87

Arvestan.
13. XI. 1940.
Muller

Diplomitöö.
Stud. jur. Iko Maran,
matr. 15771.



Lõpetanud õigusteadusma 27. XI 40. a.

Tartu, 1940.

Osundatud teosed.

A.Piip, Kaubandusõigus, Tartu, 1939.

Im.Siimer ja F.Wichmann, Meremeeste seadus
seletustega, 1933.

Im.Siimer ja F.Wichmann, Meremeeste tööaja sea-
dus, Tallinn, 1939.

Lühendid:

1. KDJMSS - Kaubalaeva deki juht- ja meeskonna
sõidu seadus - RT 27, II5, 98.
2. KJMKS - Kaubalaeva juht- ja meeskonna kutse-
omandamise seadus - RT 35, 2, 8.
3. KMJMSS - Kauba- ja abilaevade masina juht-
ja meeskonna sõidu seadus - RT 25,
I85/I86, I00.
4. MKS - Meremeestekodu seadus - RT 28, I3, 70.
5. MS - Meremeeste seadus - RT 28, 28, I45.
6. MTS - Meremeeste tööaja seadus - RT 37, I0I, 823.
7. KS - Kaubandusseadus - VSK XI k.
8. Krs - Kriminaalseadustik, RT 29, 56, 396.

§ 1. Laevapere mõiste.

1924a. kohtuministeeriumi juurde asutatud "Mereõiguse komisjoni" arvamine, et mereõiguse muutmine novellide kujul kahjustab töö ühtlust^{I/}, on vähemalt laevaperet puudutavate seaduste suhtes õigeks osutunud. Nii võime leida kindlat ebajärjekindlust mõistete kasutamisel nagu seda on "meremees", "laeva personaal", "laevapere".

Erilist segadust tekitab laevajuht. Kord ta kuulub laevaperre, (nii MTS § I - "Käesoleva seaduse eeskirjad hõlmavad... laevaperet, välja arvatud:
I) laevajuht...)^{2/}, kord mitte.^{3/} Kuna positiivne õigus siin mingisugust otsest lahendust ei anna, tuleb puht kvantitatiivsel alusel - laevajuhi laevaperest eraldavate seaduste arv on suurem - tunnustada I.Siimeri ja F.Wichmanni tagasihoidlikku väidet -

I/ Vabariigi Valitsuse seletuskiri Meremeeste seadusele.

2/ KDJMSS § 18.

3/ MS §68: "Kui laevajuht või meremees..."; MS III Laevajuhi ja laevapere...

"Üldiselt loetakse laevajuht laevapere koosseisu mittekuuluvaks".^{1/} Siiski pean õigemaks lugeda laevajuht meremeheks, kes küll laevaperemehe esindajana ning laeva valitsejana omab erilisi õigusi ning kohustusi, kuid oma teise funktsiooni tõttu - olla laeva nautiline juht, kuulub juhtkonda^{2/}, (milles ei kahtle ka I.Siimer ja F.Wichmann - "laeva juhtkonda kuuluvad peale laevajuhi..."^{3/}) seega laevaperre.

MS on püüdnud eraldada "laevaperest" - "tegelikku laevaperet". Õnneks § 70 tühistab selle vahetegemise sisuliselt - "isikute suhtes..., kes tegelikku laevaperre ei kuulu, käsitatakse... laevapere kohta antud eeskirju" muidu oleks raskusi "tegeliku laevapere" ulatuse mõistmiseks, seadus ise seda ei selgita. Hilisemad seadused^{4/} seda terminit enam ei tar-

1/ I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit., lk.18.

2/ Kaubalaeva juht- ja meeskonna kutseomandamise seadus § I. Määrus laeva juhtkonnale ja meeskonnale laevaõnnetusel kaduma läinud isikliku varanduse eest tasumaksmise normide kohta §.I.Märkus.

3/ I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit., lk.71.

4/ MTS. Sõjaohu-aegne meremeeste teenistustingimuste korraldamise seadus, RT 39, IIO, 484.

vita, selle eest "Sõjaohu-aegne meremeeste teenistutingimuste korraldamise seadus" tarvitab miskipärast "laevapere" asemel terminit "laevapersonaal". Üldiselt tuleb iga seaduse juures ennem selgitada, mida selles "laevapere" all mõistetakse või kuidas on laevaperet nimetatud.

Tuginedes MS § 70, § 9 ja MTS § I mõistan edaspidi laevapere all isikute kogu, kes on võetud teenistusse laevale laevaperelemehe või laevajuhi kui laevaperelemehe esindaja poolt.^{2/} Meremeeste all mõistan isikuid, kes on teeninud, teenivad või saavad koha laeval laevapere liikmena^{1/}.

§ 2. L a e v a p e r e k o o s t i s.

Teenistuslaadi tõttu^{1/} jagatakse laevapere ühelt poolt juht- ja meeskonnaks, teiselt poolt deki- ja masina- ehk alldekimeeskonnaks. MTS § 4 eraldab veel meeskonnast köögimeeskonna, mille moodustavad mere-

1/ MKS § 52.

2/ Kuna vanemad seadused lugesid laevaperre vaid neid meremehi, kes palgatud navigeerimiseks, tehakse traa-ditsiooni tõttu tegelikult vahet navigeerimiseks palgatud ja teistele ametaladele palgatud meremeeste vahel.

mehed, kes palgatud toidumoona järelevaatamiseks, toidu valmistamiseks ja ettekandmiseks ning üldse teenimiseks, samuti ka nimetatud töödega seotud riistade pesemiseks ja ruumide koristamiseks^{I/}.

Kuna laevapere koosseis oleneb laevaliigist, tuleb sellega tutvuneda. Kaubalaevad liigitatakse I. reisijatelaevadeks, milleks on iga kaubalaev, millel peale laevapere elamisruumide veel sisse seatud ruumid vähemalt 12 reisija jaoks, ja mida vastava loa alusel kasutatakse reisijate veoks, 2. prahilaevadeks, milleks on kõik kaubalaevad peale reisijatelaevade, nagu: kaupade vedamiseks tarvitataavad laevad, vedurlaevad, päästelaevad, süvendajad, tuukerlaevad, jäämurdjad jt.^{2/} Liikumisjõu järgi jagunevad kaubalaevad: I. masinajõuga liikuvaiks, kui laev liigub ainult masina jõul või kui purje tarvitatakse abijõuna, 2. purjelaevadeks, kui laev liigub ainult purjede abil või kui masinaid tarvitatakse abijõuna, 3. praamideks, kui laev liigub

I/ MTS § 4.

2/ KDJMSS §§ I-3.

teiste laevade abil või väljaspool laeva oleva muu jõuga^{1/}. Sõidupiiirkonna järgi jagunevad kaubalaevad:

1. sisesõidu laevadeks, kui laev sõidab merel sadama 15-ne meremiililise raadiuse piiirkonnas või Muhu väina's,
2. kohaliksõidu laevadeks, kui laev sõidab Eesti territoriaalvetes või Soome ja Riia lahes,
3. ligisõidu laevadeks, kui laev sõidab Baltimeres ühes lahtedega, Kategatis, Skagerakis kuni Skagen-Lindesnesi liinini ja läbi Kiili kanali Elbe jõesuuni,
4. kaugesõidu laevadeks, kui laev sõidab väljaspool ligisõidu piiirkonda. Segasõitude korral loetakse laev kõrgemasse liiki kuuluvaks^{2/}.

Laeva juhtkonda kuuluvad dekil - laevajuht, tüürimehed, masinas^{4/}- mehaanikud, assistendid. Vaieldav on raadiooperaatori küsimus. Mõned ei tunnusta teda üldse meremeheks^{3/}. Nii Seletuskirjal Meremeeste tööaja seaduse juurde sotsiaalminister arvab, et tema tööd ei saa lugeda meremehe tööks, - "kuna see vähe

1/ KDMSS § 4.

2/ KDJMSS § 5.

3/ I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit., lk. 18.

4/ "Masina" all tuleb mõista masinaruume koos kõrvalruumidega.

seotud navigeerimisega ja erineb teiste laeval teenivate tööst tunduvalt" - "Erinevus töös on muidugi olemas, nagu teistelgi meremeestel, kuid miks tema töö on vähem seotud navigeerimisega kui koka oma, kelle meremeheks olemises keegi ei kahtle, jääb selgitamata. Arusaamatused tulevad arvatavasti sellest, et on tegemist uue isikuga laevaperes, kelle koht pole veel kindlaks kujunenud. MTS § I p.3. põhjal tuleb teda siiski lugeda laevaperre ja MS muutmise ja täiendamise seaduse § 48' ning laeva juhtkonnale ja meeskonnale laevaõnnetuse puhul kaduma läinud isikliku varanduse eest tasumaksimise normide kohta antud määruse põhjal juhtkonda. Täiesti lahtine on aga arsti küsimus. Temast kuuleme MTS § I. p.3. vaid niipalju, et ta kuulub laevaperre ja et tema kohta MTS ei kehti. A.Piip loeb teda laevapersonali hulka, ent "laevapersonal tema määratluses vastab "laevaperele".

Meeskonda kuuluvad dekil - pootsmann, madrused, laevapoiss, masinas - masinist, motoristid, köetja, trimmer ja masina-ning mootoriõpilased.

I/ A.Piip, op. cit., lk. 321.

Selleks, et vastaval kohal teenida, peavad meremehed omama teenistusjärge, millede kõrgus oleneb laeva liigist. (Näit: sisesõidu purjelaeval on nõuetav laevajuhiks olemiseks kipperi kutsejärk, kaugesõidu purjelaeval kaugesõidu kapteni kutsejärk).

Dekimeeskonna kutsejärgud on^{I/}: 1. pootsman - isik, kes 36 kuud sõitnud vanema madrusena, sellest vähemalt 12 kuud väljaspool ligisõitu või 18 kuud ligisõidus, 2. vanem madrus - isik, kes sõitnud 18 kuud merel noorema madrusena, tunneb spleissimist, kleitimist, taglastamist, 3. noorem madrus - isik, kes vähemalt 18 aastane ja vähemalt 18 kuud sõitnud merel laevapoisina, 4. laevapoiss - isik, kes vähemalt 14 aastane ja arstlikult tunnustatud meresõidu kõlblikuks. Kutsejärgudesse kuuluvad sõidutsensuse alusel ka erioskusega meremehed, nagu puusepp ja teised.

Dekijuhtkonna kutsejärgud^{2/}: 1. kaugesõidukapten, 2. kaugesõidutüürimees, 3. ligisõidukapten,

1/KJMKS § 3.

2/KJMKS § 1.

4. ligisõidutüürimees, 5. kipper - vähemalt 6 kl. algkooli lõpetanud ja 22 aastat vana isik, kes vastab merekooli õpilaste kohta maksvate tervishoiulistele nõuetele, on sõitnud tekimehena 42 kuud üle 20 br-reg tn. laeval, sellest 24 kuud purjelaeval ning kogu sõidust 12 kuud kohalikus ja 12 kuud ligisõidus ja õiendanud vastava eksami merekooli juures navigatsioonis, merepraktikas, signalisatsioonis, ühes võõrkeeles, tervishoius ja mereseadustes.

Masinameeskonna kutsejärgud^{I/}: I. masinist - isik, kes rahuldavalt töötanud 9 kuud mehaanika-töökodades ning sõitnud 24 kuud kütjana, trimmerina või masinaõpilasena laeval, mille peamasinate võimsus on vähemalt 50JHJ,^{2/} 2. I järgu motorist - isik, kes sõitnud 18 kuud laeval, mille peamootorite võimsus on vähemalt 40 EHJ,^{3/} ja 18 kuud rahuldavalt töötanud mehaanika-töökodades mootorite alal ja õiendanud vastava eksami, 3. II järgu motorist - isik, kes töötanud mehaanika töökodades mootorite alal 12 kuud ja sõitnud 6 kuud mootoriõpila-

I/ KJMKS § 4.

2/ IHJ - indikaatorhobusejõud.

3/ EHJ - efektiivhobusejõud.

sena laeval, mille võimsus 30 EHJ, 4. kütja - isik, kes 12 kuud sõitnud trimmerina, 5. trimmer - isik, kes vähemalt 18 aastat vana, 6. masina- ja mootoriõpilane - isik, kes vähemalt 16 aastat vana.

Masinajuhtkonna kutsejärgud on^{I/}: I. I järgu aurulaeva-mehaanik, 2. II järgu aurulaeva-mehaanik, 3. III järgu aurulaeva-mehaanik, 4. I järgu mootorlaeva-mehaanik, 5. II järgu mootorlaeva-mehaanik, 6. III järgu mootorlaeva-mehaanik, 7. assistent.

Nii deki- kui masinajuhtkonna kutsejärgud omandatakse vastava sõidupraktika ning eksamite õiendamise kaudu merekoolis^{2/}.

Raadiooperaatori kutsejärgud^{3/}: I. I klassi kutsetunnistusega raadiotelegrafist, 2. 2. klassi kutsetunnistusega raadiotelegrafist, 3. üldtunnistusega raadiotelefonist, 4. piiratud tunnistusega raadio-telefonist. 5. raadiovahimees. Selleks, et teenida raadiooperaatorina laeval, peab lisaks üldistele eksamitele soori-

I/ KJMKS § 2.

2/ KJMKS ja Merekoolide seadus, RT 35,2,6.

3/ Raadiooperaatorite kutseeksamite ja raadioamatööride eksami määrus, RT 34,26,198.

tama erieksamid, mis puudutavad vastavalt kutsejärgule laiemalt või kitsamalt meresõidu julgeoleku talitust, määrusi ning konventsioone inimelu julgeoleku kohta merel jm. Raadiovahimehe kutse on mõeldud vaid raadiovalve pidamiseks laevajaamas, kus jaama ülemana teotseb kutsetunnistusega raadiotelegrafist.

Laeva juhtkonna alammäär kõigun ühest kipperist sisesõidu purjelaeval kuni I. ühe laevajuhini kaugesõidu kapteni kutsejärgus, II. kolme tüürimeheni, kellest I. kaugesõidu kapten, 2. kaugesõidu tüürimees, 3. ligisõidu tüürimees, ¹/₇. III. nelja mehaanikuni ja kolme assistendini, kellest 1. ja 2. mehaanik I järgu diplomiga ja 3. mehaanik II järgu diplomiga ja 4. mehaanik III järgu diplomiga ²/₇, IV. kolme raadiooperaatorini, kellest jaamaülem peab olema I. klassi kutsetunnistusega raadiotelegrafist ³/₇ - kaugesõidu reisijatelaeval, mille suurus üle 3000 br.-reg.tn. ja peamasinate võimsus üle 4000 HP.

1/ KDJMSS §21.

2/ KMJMSS §21.

3/ Raadiomäärustik, RT 32,14,109 § 115.

Meeskonna arv dekil sise- ja kohaliksõidu laevadel peab olema küllaldane reisijate julgeoleku ja laeva merekindluse suhtes, ligi- ja kaugesõidus purjelaeval 5I-175 tonni - 3, üle 1000 tonni 7, masinajõuga liikuval laeval 5I-200 tonni - 2, üle 4000 tonni - 7 ja iga järgmise 2000 br.reg.tn. kohta üks enam, kusjuures reisijatelaevadel, alates 300 br.reg.tn., peab olema üks madrus rohkem võrreldes prahilaevadega^{1/}.

Meeskonna arv masinas määratakse kaugesõidul kindlaks süte kulu järgi - iga 3,75 tonni ja püsival sõidul üle ühe kuu troopika vetes iga 3,25 tonni ööpäevas tarvitatud süte kohta üks kütja, kohaliku-, ligi- ja sisesõidulaevadel, mille masina-võime üle 40 HP, masinameeskonna arv peab olema küllaldane reisijate julgeoleku ning laeva merekindluse suhtes^{2/}.

Köögimeeskonna arv arvestatakse muu laevapere suuruse järgi^{3/}.

-
- 1/ Määrus mere- ja sisevete kaubalaeva dekimeeskonna alammäärade kohta, § 1,5.
 2/ Määrus mere- ja sisevete kaubalaeva masinameeskonna alammäärade kohta, § 1,5.
 3/ Määrus mere- ja sisevete kaubalaeva dekimeeskonna alammäärade kohta, § 6.

§ 3. Teenistuslepingu sõlmimine.

Enne kui asuda teenistuslepingu juurde, on selgitav vaadata meremeeste registreerimist^{I/}. Iga ENSV kodanik, kes teenib ^M ENSV laeval meremehena, on kohustatud registreeruma ^M meremeestekodus või ^M meremeestekodu agendi juures ja olema varustatud teenistuskirjaga. Registreerimisel ta peab tõendama, et ta on teeninud, teenib või saab koha laeval, peale selle peab esitama tunnistused isiku, tervisliku seisundi ja teated enda, perekonna ja elukoha kohta. Ta kantakse eri numbril all registrisse ja antakse sama numbriga märgitud teenistuskiri. Meremeestekoduvanem kustutab registrist surnud, ära jooksnud või 4 aastat merest eemal olnud meremehed. Uuestiregistreerimist võib ^M meremeestekoduvanem keelata meremehe korduvate jookside tõttu.

Teenistusleping sõlmitakse meremehe ja laevaperemehe vahel. Laevajuht sõlmib lepingu laevaperemehe

ga vahenditult, teised meremehed tavaliselt laevajuhi kaudu, kes on selleks laevaperemehe volinikuna õigustatud erilise volituseta^{1/}. Laevajuht jääb ise väljaspoole tekkinud õiguslikku vahekorda - leping õigustab ja kohustab otseselt laevaperemeest^{2/}. Kui laevaperemees annab palkamise juures instruktsioone, on laevajuht kohustatud neid arvestama vaid sel määral, kui see talle võimalik, pidades meeles, et tema on laeva julgeoleku eest vastutav^{3/}. Masina-meeskonna palkamisel laevajuht peab nõu esimese mehaanikuga^{4/}, milline säte seaduses on igati otstarbekohane, sest mehaanik, olles vastutav masinatesse puutuva osa eest, peab võima kaasa kõnelda temale alluva meeskonna suhtes. Laevajuht on kohustatud hoolitsema, et laevapere suurus ja koosseis vastaks seaduste ja määruste nõuetele.

1/ MS § 9.

2/ I.Siimer ja F.Wichmann.op.cit.,lk.19.

3/ Laevajuhi seadus, RT 40,36,308/§ 3.

4/ MS § 9.

Teenistusleping peab olema igal juhul kirjalik^{1/} ja teiste meremeeste puhul, peale laevajuhi, on selleks ette nähtud kindel vorm^{2/}, mida nimetatakse lepingukirjaks.

Lepingkirja annab laevajuht ja see sisaldab:

1. laeva nimetuse, 2. lepingu sõlmimise aeg ja koht,
3. meremehe täielik nimi, sündimise aasta ja päev, sündimiskoht, ja elukoht palkamise ajal, 4. amet, milleks meremees palgatud, 5. sõit või aeg, mille kohta leping maksev, või mahamunsterdamise koht või ülesütlemise tähtaeg, 6. kokkulepitud palk või, kui lepe tehtud teatava sõidu kohta, siis selleks sõiduks arvatav aeg,
7. muud tingimused, 8. need väljavõtted seadusist ja määrusist, mis vastavate seaduste nõudel peavad lepingkirjas sisalduma^{3/}.

Kuna lepingkiri täidab ka palgaraamatu ülesannet^{4/}, peab temas märkima veel^{5/}: I. teenistuse algus, teenis-

1/ MS § I, II.

2/ Määrus meremeeste seaduse juurde, RT 34, 34, 300.

3/ MS muutmise seadus, RT 38, 106 § II

4/ Määrus meremeeste seaduse juurde, RT 34, 34, 300.

5/ MS muutmise seadus, RT 38, 106 § II.

tuslepingu ülesütlemine ja selle toimumise kuupäev, teenistuse lõppemise kuupäev ja koht, 2. vabastamise või vallandamise põhjus, 3. teenitud ja väljamakstud tööta töötasu ning mahaarvestused sellest, rahakurss, kui palgamaksmine toimub teises valuutas, kui palk määratud.

Välismaa laevadele palgatava ENSV meremehe teenistuslepingusse tuleb võtta tingimused, et meremehele ei tehtaks takistusi sõjaväeteenistusse kutsumisel ja kui palkamine sünnib sellise riigi laevale, kellega pole vastastikust lepingut meremeeste eest hoolitsemiseks, siis laevajuht meremehe haiguse või vigastuse korral peab andma vastavat tasu ravimiseks 4 nädala jooksul pärast palgasaamise lõppu^{I/}.

Leping kiri tuleb palgatavale anda ka siis, kui palkamine toimub kollektiivlepingu (leping ühe või mitme laevaperemehe ja mõne meremeeste kutseorganisatsiooni vahel)^{2/}, millisel juhul vastavad

I/ MKS § 78.

2/ MS § 11.

tingimused märgitakse lepingkirja. Soovitav on aga, eriti palga suhtes, lisada need tingimused, mis jäävad kehtima kollektiivlepingu lõppemisel.

Lepingkiri kirjutatakse alla laevajuhi ja palgataava poolt. Koostatakse kahes eksemplaris, üks jääb palgatule, teine munsterdajale.

Munsterdamine toimub nii meremehe teenistusse astumisel, (pealemunsterdamine) kui ka teenistusest lahkumisel (mahamunsterdamine).

Pealemunsterdamise all tuleb mõista avalikõigusliku toimingut, kus munsterdaja seaduse põhjal vormiliselt kinnitab teenistuslepingut. Selleks peab laevajuht ilmuma palgatuga munsterdaja juurde^{1/}, kelleks on ENSV meremeestekoduvanem või agent, kes kannab munsterrolli (laevale jääv tunnistus munsterdamise kohta) ja munsterregistrisse (mis asub meremeestekodu juures, agentidel on abimunsterregistrid^{2/}) andmed teenistuse kestvuse, meremehe ameti, töötasu ja muude tingimuste

1/ MKS § 70.

2/ MKS § 66.

kohta. Need andmed loetakse ette ja seletatakse pealemunsterdatavale, kes siis munsterdaja juuresolekul kirjutab munsterrollile alla. Kui palgatu ei saa munsterdamisele ilmuda, esitab laevajuht munsterdajale lepingkirja, mis peab olema kahe tõestaja poolt allakirjutatud, muidu pole võimalik palgatut pealemunsterdada. Munsterroll peab alati laevaga kaasas olema. Kui laevapere pole seaduslikult pealemunsterdatud, ei lasta ENSV laeva sadamast välja sõita. Välismaa laeva ei lasta välja sõita enne, kui on esitatud vastav välismaa munsterroll ühes laevajuhi tunnistusega selle kohta, et laevapere hulgas pole ENSV kodanikke^{1/}. Kui välismaa laevas teenib ENSV kodanikke, tuleb nad pealemunsterdada samal viisil kui ENSV laevale, ainult selle vahetega, et munsterrolli asemele antakse laevale munster-tunnistus. Munsterrolli maksvuse lõppemisel või munsterrolli kantud meremehe teenistusest vabastamisel munsterdatakse meremees maha samade isikute poolt^{2/}, kes

1/ MKS § 80.

2/ MKS § 82.

pealemunsterdamist toimetasid. Mahamunsterdamisel tuleb hoolitseda, et meremees oleks rahuldatud palga ja muu tasu suhtes. Mahamunsterdatav kirjutab munsterrollile alla, kui ta sellest keeldub, tehakse märkus keeldumise ja põhjuste kohta munsterrolli ja -registrisse.

4. Laevapere liikmete õigused.

Tähtsamaid meremehe õigusi on õigus palgale. Kui ei ole teisiti kokku lepitud, algab palgasaamise õigus päevast, mil meremees astus teenistusse, on aga meremees palgatud teises kohas kui laeva asukoht, päevast, mil ta asus teele. Palkamise kohana tuleb mõista lepingusõlmimise, mitte pealemunsterdamise kohta^{I/} Palgasaamise õigus kestab päevani, mil meremees lahkub teenistusest. Kuna teenistuslepingu lõppemine tuleb fikseerida lepingkirjas ja mahamunsterdamisel munsterrollis, tuleb vastavaks päevaks pidada mahamunsterdamise päeva. Palgasaamise õigus võib aga lõppeda ka varem, enne laeva sadamasse saabumist, MS § 32 2.lõike ja § 33 alusel - tegeliku teenistusega, kui MS § 32 1.lõike

^{I/} I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit., lk. 32.

alusel ^{siis} tegeliku teenistusega, millele lisatakse ühe kuu palk. Aja eest, mil meremees hoidus seadusliku põhjuseeta tööst eemale, ei ole ta õigustatud palka saama.

Palga arvutamisel loetakse kuu 30 päevaliseks, s.t. iga päev või selle osa üle tervete kuude tasutakse $1/30$ kuupalgaga. Palga maksmist võib nõuda vaid siis, kui laev on sadamas ja mitte sagedamini, kui kord nädalas. Maksmine sünnib sularahas ja seda võib nõuda maksukoha rahas selle kursiga, mis pangad maksavad palgaks määratud raha eest.

Meremehe kirjalikul korraldusel tuleb $2/3$ palgast maksta kuuviisi tema poolt määratud isikuile ENSV või tema arvele ENSV pank. Tähendatud palgaosa võib kärpida meremehe nõusolekuta vaid siis, kui meremehele jääv palgaosa ei kata temale pandud distsiplinaarkaristusi või selliseid teenistusvahekorra tekkinud nõudmisi, mis pole vaieldavad, või mis meremees ise tunnistab. Et edendada meremeeste seas selle õiguse kasutamist ja teiselt poolt võimaldada laevaperemehele garantiid meremehe võimalikkude kahjude tekitamise eest, on laevajuhil õigus ^{I/} sularahas makstavast

palgast kinni pidada mitte üle ühe kolmandiku kuni teenistusest lahkumiseni, kusjuures kinnipeetud üldsumma ei tohi ületada ühe kuu palka.

On palk määratud teatud sõidu peale, võetakse osalise palgamaksmise aluseks lepingkirjas ettenähtud sõidu kestus. Lõppeb sõit enne lepingkirjas ettenähtud tähtaega, tuleb palk täielikult maksta, kestab sõit üle tähtaja, saab meremees vastavalt pikenenud sõidule palgalisa.^{1/}

Vähendatakse sõidu kestes laevaperet, tuleb sel teel kokkuhoitud palk jagamisele, vastavalt igaühe suurenenud tööle^{2/}. Laevapere koosseis on laevade kohta, mis kuuluvad munsterdamisele, deklareeritud munsterrollis. Nende abinõudega püütakse meremehele tagada tasu lisatöö eest ja takistada laevaperemehi taotlema laevapere vähendamise kasu.

Kui meremehe palgasaamise õigus pole lõppenud juba varemalt, näiteks haiguse või vigastuse tõttu, mis

1/ MS §22.

2/ MS § 23.

ta saanud tahtlikult, kergemeelse elu või jämeda ettevaatamatuse tõttu, on tema surma puhul pärijail õigus nõuda meremehe saamata jäänud palka meremehe surmapäevani. Laeva hukkumisel merel ja teadete puudumisel hukkumise aja kohta, võetakse palgamaksmisel arvesse tähtpäev, mil laev sellel aastaajal harilikel oludes oleks jõudnud sihtsadamasse lähtesadamast, mille kohta olemas viimane teade.

Kui lõpparve tegemisel selgub, et meremees on avasina saanud rohkem, kui tal palka saada, ei ole ta kohustatud rohkem saadud summa tagasi maksma juhtumisel, mis ette nähtud MS §§ 24, 27, 32 l. lõige, 34, 38, 39, 40 ja 41. l/

Teine tähtsam õigus, mis teenistuslepingust tuleneb, on õigus tasuta ravile. Meremehe haigestumise või vigastuse korral peab laevajuht hoolitsema ta ravimise eest laeval või kaldal. Ravimise hulka kuulub ülalpidamine ja arsti- ning ravimitekulud. Haiguse puhul, mis võib saada teistele laevasolijatele kargetavaks,

1/ MS § 25.

laseb laevajuht arstil haige läbi vaadata ja kui laeval puuduvad mõjuvad abinõud haiguse levinemise takistamiseks, on laevajuht kohustatud haige maale saatma. Laevajuht peab vastavaid eeskirju täitma ka siis, kui ravimis- ja hoolitsemiskulud ei jää laevaperemehe kanda. Ei tee ta seda või jätab meremehe hädaohtlikku kohta olukorras, mis ähvardab meremehe elu, vastutab ta KrS § 454 põhjal. Haigestub või vigastub meremees ajal, mil ta seisab laevaperemehe teenistuses, kusjuures pole oluline teenistuslepingu kestus, vaid teenistuses olek (näiteks kestab teenistusvahekord veel mõne aja pärast lepingut laeva päästetööde tõttu selle hukkumisel), on tal õigus saada laevaperemehelt tasuta ravimist. Ei ole oluline, kas vigastus on saadud töö juures või vabal ajal, vaid see, et vigastus saadi teenistusaja jooksul.

Ületab haigus teenistuslepingu, kestab õigus tasuta ravile 6 nädalat ja kui meremees on ENSV kodanik ja jäetud ravimisele välismaale, siis 12 nädalat arvates mahamunsterdamisest ja kui seda ei olnud - laeva edasisõidust^{I/}. Üle nende tähtaegade kestva haiguse eest

ei vastuta enam laevaperemees, vaid välismaal riik ja kodumaal omaksed, hoolekandeadasutused ja Meremeestekodu (kui meremees on registreeritud^{I/}) vastavalt abitarvitava meremehe majanduslikule seisukorrale ja Meremeestekodu sellekohastele summadele. Riik kannab ravimise ja sellega seoses olevad kulud ka sel juhtumil, kui välismaale jäetakse meremees, kes põeb nakkaval kujul tiisikust või suguhaigust^{2/}, kusjuures suguhaiguse korral võib kojusõidu raha nõuda hiljem tagasi. Teistel juhtumitel välismaal haigestunud meremehe kojusõidu kulud, mille hulka tuleb lugeda ka ülalpidamise kulud sõidu ootel ja kestes, tasub laevaperemees. Meremehel on õigus saada ametile ning tervislikule seisukorrale vastavaid mõnusi - need soodustused on maksvad ka meremehe vabastamisel ilma MS§§ 32 ja 33 nimetatud põhjusteta (kulud kannab laevaperemees)^{3/} ja teenistuse lõppemisel laevaõnnetuse tõttu (kulud kannab riik)^{4/}. On meremees pa-

I/ MKS § 6I.

2/ Määrus laevalt välismaale jäetud tiisikus- ja suguhaigete meremeeste ravimise kohta, RT 28,75,464.

3/ MS § 34.

4/ MS § 4I.

ranenud sedavõrd, et ta on töövõimeline, võib laevapere-
 mees asendada tasuta kojusõitu teenistuse pakkumisega
 kojusõitval laeval. Vastab teenistus meremehe kutsele,
 ei või ta sellest keelduda.

Õigus tasuta ravile ja kojusõidule langeb ära § 33
 ettenähtud juhtumel (ametisse kõlbmatuse, käskude mit-
 tetäitmise, jooksu, varguse, raiskamise tõttu teenistu-
 sest vabastamine) ja siis, kui meremees saab haiguse või
 vigastuse ilmselt tahtlikult, kergemeelse elu või jä-
 meda ettevaatamatuse tagajärjel või kui ta teenistusse
 astudes vaikis haigusest või vigastusest. On laevapere-
 mehel neil juhtumel juba kulusiid olnud, arvatakse need
 meremehe palgast maha. Ettevaatamatuse jämeduse kohta
 otsustab alul laevajuht ja munsterdaja, lõplikult ENSV
 kohus^{I/}. Onus probandi lasub laevaperemehel.

Meremehe surma korral on laevajuht kohustatud
 hoolitsema ta matmise eest. Ulgumerel võidakse meremeest
 matta vaid siis, kui tervishoidlikud kaalutlused ei
 luba surnu hoidmist laeval peatussadamasse jõudmiseni.

Matmine toimub vastava tava järgi^{I/}.

Sureb meremees teenistuse kestusel või laevaperemehe kulul ravimisel olles, kannab matusekulud laevaperemees, teistel juhtumel riik.

Surmast tuleb teatada meremehe lähemaile omakseile, kohustus lasub nii laevajuhil kui laevaperemehel. Laevale jäänud varandusest koostatakse täpne nimekiri ja antakse meremehe pärijaile, nende puudumisel Meremeestekodu vanemale või agentidele. Juhtub surm välismaal ja varandust on võimatu kodusadamani hoida, annab müüb laevajuht selle kõige kasulikamal tingimusel.

ENSV₃ toimetab müüki Meremeestekodu vanem. Saadud raha antakse pärijaile. On pärijad teadmata, kuulutatakse varandusest ja rahast ENSV Teataja Lisas, ja kui 10 aasta jooksul ei ole pärijaid ilmunud, läheb varandus Meremeestekodu omanduseks ja kasutatakse meremeeste ja nende omaste toetamiseks^{2/}.

Meremehel on õigus nõuda tervishoiuoludele vasta-

I/ Laevajuhi seadus, § 27.

2/ MS § 29.

vaid puhtaid eluruume. Tekib tal kahtlus laeva merekõlblikuse või eluruumide tervishoidlikuse suhtes, ta võib nõuda, kui temaga ühineb 1/2 laevaperest, laevajuht laeva järelevaatust. Sama võib nõuda I. mehaanik tema vastutusel olevate laevaosade ja nende varustuse kohta. Laevajuht on kohustatud pöörduma ENSV vastava asutuse poole järelevaatuse korraldamiseks.

Esitatakse järelevaatuse nõudmine pärast laadimise algust, mis põhjustaks osa laadungi lossimist, ei tarvi se laevajuht nõudmist arvestada - välja arvatud juhtum, kui nõudmisega ühineb mõni tüürimees või mehaanik. Puudus nõudeks küllaldane põhjus, on järelevaatuse nõudjad kohustatud tasuma järelevaatusest tekkinud kulud ¹/.

Laevaõnnetuse puhul kaotsiläänud isikliku varanduse eest on meremehel õigus saada tasu normide alusel, mis nähtud ette endise Vabariigi Valitsuse määruses ²/. Tasu suurus oleneb laeva suurusest, sõidupiirkonnast ja meremehe kuuluvusest mees- või juhtkonda ja kõigub

¹/ MS § 59.

²/ Määrus laeva juht- ja meeskonnale laevaõnnetuse puhul kaduma läinud isikliku varanduse eest tasumaksmise normide kohta, RT 28,68,430.

100 - 950 kroonini.

Kui ei ole lepitud teisiti, antakse laevaperele lisaks rahapalgale tasuta toit, mille normid on määratud Vabariigi Valitsuse vastavas määruses^{1/}.

Sõidul üle 15 päeva ja troopikavöös antakse igale mehele 30-40 gr. sidrunimahla ööpäeva kohta. Hool laevapere korraliku ja küllaldase toitmise eest lasub laevajuhil^{2/}.

Siiani vaadatud õigused tulenevad meremehele MS-st ja selle sisustamiseks antud määrustekst, peale selle on rida õigusi, mis tulenevad teistest seadustest. Nii on meremehel õigus tasule osavõtu eest päästetöist. Tasu suurus oleneb päästetud eseme väärtusest ja abistamisel nähtud vaevast. Tasu ei saa laevadel, mida kasutatakse otseselt päästmiseks või abistamiseks. Üksikule meremehele langev summa arvestatakse järgmiselt^{3/} - üldsumma^{3/}st lahutatakse laevaperemehele päästmisest tekkinud kulud ning kahjud, jääk jagatakse, kui on te-

1/ Laevapere toidunormide määrus, RT 36, 91, 717.

2/ MS § 57.

3/ Laevade päästmise ning neile abiandmise ja uppunud ning randunud laevade seadus, RT 30,48,306 § 13.

gemist masina jõul liikuva laevaga kuueks, kui purje-
laevaga, neljaks osaks. Esimesel juhul saab laevapere-
mees $\frac{2}{3}$, laevajuht $\frac{1}{6}$ ja ülejäänud laevapere $\frac{1}{6}$. Tei-
sel juhul laevapere mees $\frac{1}{2}$, laevajuht $\frac{1}{4}$ ja ülejäänud
laevapere $\frac{1}{4}$ tasu üldsummast (miinus peremehe kulud
ja kahjud), Laevaperele langev osa jaotatakse meremees-
te vahel vastavalt nende palga suurusele.

Vigastab meremees end just teenistuskohuste täit-
misel, on tal õigus KS-e põhjal^{1/} nõuda mitte ainult
hoolitsemist ja abi, vaid ka kõigi kulude katmist, mis
seotud ravimisega tervenemiseni^{2/}, arvestamata kuue ja
kaheteistkümne nädala piire^{3/}. Kaotab ta teenistuskohus-
te täitmisel mõne kehaliikme, saab ta eelmisele lisaks
veel kahe kuu palga^{4/}, sureb ta enne, saavad selle tema
pärijad, on need teadmata, laevapere mees või laevajuht
saadab selle summa (koos meremehe järelejäanud isikli-
ku varaga) Meremeestekodule edasiandmiseks pärijaile.

-
- 1/ A:Piip, op.cit.,lk.32I.....kehtivad KS §§ 288,290.
2/ KS § 288.
3/ MS § 28.
4/ KS § 290.

On meremehe vigastus või haigus tingitud laevajuhi ebaõigest korraldusest, hoolitsusest või kui on üldse võimalik tõestada laevaperemehe või laevajuhi süüdi~~vust~~ või seda, et meremehe tervis rikuti või ta koguni kaotas oma elu teise süü läbi, on süüdlane kohustatud tasuma kahju^{I/}, Seejuures kahjusaaja, surma korral pärijad, on õigustatud nõudma mitte ainult otsest kahju, vaid ka saamata jäänud kasu. Kahju suuruse ja seda, et kahju sündis süüdistatava toiminguga või tegevusetuse tagajärjel, peab tõestama kahjusaaja või pärijad.

Kõik meremehed, kui nad teenivad sisevetel laeval, kus teenistuses vähemalt viis meest, või merel, olenevata laevapere suurusest kui on masinajõul liikuv laev üle 75, purjelaev üle 100 või praam üle 500 brutto-registertonna, kuuluvad sundkindlustamisele õnnetusjuhtude ja haiguste vastu^{2/}. Sõjaohu puhul võib kindlustusühingu juhatus täiendavalt normaaltariifile määrata meremeestele sõjaohu kindlustusmaksu kuni 300 promilli töö ta-

I/ BES §§ 3444, 4552.

2/ Tööstusliku töö seaduse muutmise ja täiendamise seadus, RT 34, 104, 817 § 372.

sust^{I/}. Vigasaanule meremehele makstakse peale 2/3 töötasu suuruse abiraha veel arstimiskulud ja seda võimaldatakse töövõime tagasisaamiseni või pensioni korral pensioni saamiseni.

ENSV-s annab laevajuht vigastatu kindlustusühingu korraldusse, välismaal hoolitseb tema eest MS-es ettenähtud korras ja teatab sellest kindlustusühingule. Surma korral, kui see juhtub kahe aasta kestel õnnetusjuhtumi päevast või kui ravi kestis kauem, ravi aja jooksul, kindlustusühing tasub meremehe matmiskulud kodumaal kahekümne, välismaal kolmekümne tööpäeva palga suuruses (merel matmise eest ei tasuta) ja määrab surnu perekonnaliikme pensioni. On meremees õnnetuses kuritahtlikult süüdi, kaotab ta need õigused.

Sõjaohu-aegne meremeeste teenistustingimuste korraldamise seadus näeb ette lisahüvistust sõjaohu ajal. On selle üle laevaperemeeste ja meremeeste organisatsi-

I/ Otsus Eesti Tööliste Kindlustusühingu kindlustusmaksu tariifi kohaldamise aluste § 9 kolmanda lõike muutmise kohta, RT 40,58,546.

oonide vahel kokku lepitud, ei ole üksikul meremehel õigust suurema lisahüvituse saamiseks.

Palga ja kõige muu tasu suhtes, mida meremees on õigustatud seaduse põhjal saama oma teenistuse eest, ei tule kohaldada laevaomaniku piiratud vastutust (ainult laeva, veoraha ja laevapäraldise väärtuses), vaid laevaperemees vastutab piiramatult^{I/}. Meremehe teenistuslepingust tekkivad nõuded on eesõigustatud seisukorras, nad kuuluvad tasumisele kohtukulude ning teiste riiklike kulutuste järgi, kahjutasud meremehele tekitatud vigastuste eest asuvad neljandal kohal. Nõuded ise on seoses laevaga, ükskõik kelle kätte see läheb^{2/}.

Meremeeste tööaeg, arvatud välja laevajuht, I. mehaanik, arst ja raadiooperaator, on normeeritud. Tööaja all mõistetakse aega, mida meremees kulutab laeva huvides või ülemõuse ülesandel laeval või mujal.

Tööaja pikkus oleneb sellest, kas laeva kasuta-

I/ Kaubalaeva omandamise ja vastutuse seadus, RT 30, 100 650 § 8.

2/ Kaubalaeva omandamise ja vastutuse seadus, § 39.

takse pikemaks (tavalises olukorras üle 12 tunni katkestamata sõitu) või lühemaks (alla 12 tunni katkestamata sõitu) reisiks^{1/}.

Esimesel juhul kõõgimeeskonna tööaeg ei tohi ületada 12 t. ning tuleb mahutada ajavahemikku kella 6-21 sõidul ning 6-20 sadamas, päevameeste - vahiteenistusest mitte osa võttev meremees - tööaeg 9 tundi ja mahutatud kella 7-20, teiste meremeeste tööaeg ei tohi ületada 24 t. kahe järgneva tööpäeva jooksul sõidul, seisul - laev viibib sadamas üle 24 t. - 16 t. kahe järgneva tööpäeva jooksul ja mitte üle 8½ t. päevas, troopikas 7 t. ja kui vastavas sadamas pole teisiti kombeks^{2/}, olgu mahutatud ajavahemikku kell 6-18.

Teisel juhul, kui 1. laevateenistus jagatud vahtidesse ✓ - eelmiseid eeskirju, 2. laevateenistus jagatud vahtidesse ei ole, siis nii sadamas kui sõidul ei tohi meremeest rakendada tööle üle 24 tunni kahe

1/ MTS § 5 ja 13.

2/ MTS § 10. Ise sõidus 12-13, 14, 15, 16.

järgneva tööpäeva jooksul ja deki- ja masinajuhtkonna ja meeskonna liikmeil tööaeg ei tohi ületada 63 t. nädalas.

Esimesel kui ka teisel juhul tuleb meremehele kord kuus laeva seisul sadamas vabastada tööst kell 12 päeval, mil ärid ja ametasutused avatud^{1/}.

Pühapäevadel, riiklikel pühil ja öösisel sõiduajal on juht- ja meeskonna liikmed kohustatud vaid säärasteks toimetusteks, mis ei kannata edasilükkamist, kui laev on sõidul või saabub või väljub sadamast; kui laev seisab, võib juht- ja meeskonda rakendada kergematele puhastustöödele tunniks ajaks ajavahemikus kella 6-9^{2/}.

ENSV sadamais ja ulgumerel on kehtiv Pühade ja puhkepäevade seadus, välismaa sadamais peetavate pühade arv on piiratud.

Eelpool öeldu ei takista meremeeste tööle rakendamist ükskõik mis ajal möödapääsmatute tööde korral,

1/ MTS § 12.

2/ MTS muutmise seadus, RT 38,70,655 § 18.

millised võetakse ette laeva, laevalolijate, laadungi kui ka teiste laevade päästmiseks, tuha vinnamiseks, purjede kuivatamiseks ja deki niisutamiseks, puuduva meremehe asendamiseks, vahiteenistuse pidamiseks sadamas. Nende tööde eest meremees eritasu ei saa^{I/}.

Meremees saab eritasu (vähemalt I/150 meremehe kuu-palgast), mida nimetatakse ületunnitöö-tasuks, kui ta töötab eespool loendamata juhtumil. Ületunnitöö on piiratud: 1. köögimeeskonnale 6 t. kahe tööpäeva jooksul, 2. laeval, kus vahiteenistust pole, ei tohi juht- ja meeskonna tööaeg kahel järgneval tööpäeval ületada 30 tundi, 3. laeval, kus vahiteenistus sõidul 6 tundi kahe ööpäeva jooksul, sadamas seisul 6 t. ööpäeva jooksul, kusjuures tööaeg kahe järgneva ööpäeva jooksul ei ületa 28 t, pühapäeval, riiklikel pühil tööaeg ei tohi ületada 8½ t., troopikas 7 t. Üldse on lubatud teha ületunde 18 t. nädalas. Leiab meremees ületunnitöötasu arvestamise ebaõiglase olevat, teatab ta sellest munsterdajale. Ületunni-

I/ MTS muutmise seadus, RT 38,70,655 § 19.

töödetasude nõudmise tähtaja seadus, RT 40,96,946, kehtib ka meremeeste kohta. Selle põhjal kõik enne 21.6.40. tekkinud ületunnitöötasude nõudmised, mis kohtule esitamata või esimese astme kohtus otsustamata, loetakse aegunuks.

5. Laevapere liikmete kohustused.

Laevapere kohustusi võib liigitada: I. erilisteks, mis lasuvad meremehel ametala tõttu, ja 2. üldisteks, millele alluvad kõik meremehed^{I/}.

Tüürimehe eriliseks kohustuseks on laevajuhi abistamine navigeerimisel, selleks tarvilikkude vaatluste, arvestuste tegemisel ja päevaraamatu pidamisel. Tema korraldusel ja valve all on dekimeeskond kui ka masinameeskond dekil töötamise ajal, laev ühes taglase ning varustusega, laadimine, lossimine, laadungi ja moona märkimine ning paigutamine. Laevajuhi äraolekul või ajutisel

I/ MS §§44-48' ja 49 -50.

teenistusvõimetusel on tüürimees, või kui neid mitu, vanem neist kohustatud astuma vastavaid samme edasilükkamatute tarvete rahuldamiseks, mille kohta laevajuht ei olnud teinud korraldusi. Laevajuhi surma, teenistusest lahkumise või juhtimisvõime kaotuse korral ta võtab uue laevajuhi teenistusse astumiseni laeva juhtimise endale^{1/}. Raadiooperaatori eriliseks kohustuseks on raadioühenduse talitus^{2/}. Ta vastutaval hoolet ja valvel on raadiojaam. Laevajuhi korraldusel (kellele ta otseselt allub), ta kohustub abistama laevajuhtkonnana liikmeid kantseleilises töös ja laeva sadamas viibimisel muude ülesannete täitmisel, kuivõrd see ei takista tema otseseid kohustusi.

Mehaaniku eriliseks kohustuseks on masinateenistuse juhtimine^{3/}. Tema vastutaval hoolet ja valvel on masinateühenduste juurdekuuluvate sisseseadete ja osadega, masinate käik ning korrashoid, masina- ja kat-

1/ MS § 46.

2/ MS § 48.

3/ MS §§ 47-48.

laruumis olev laevakere ühes sinnakuuluvate sütepunkrite, tankide ja tunnelitega, küttematerjal ja muud masinatarbed, eriti nende kõlblikuse ja hulga kontrollimine, masinameeskond ja selle ruumid. Ta on kohustatud pidama masina päevaraamatut ja teatama laevajuhile viibimatult igast veast temale alluvais osis. On laevateenistuses mitu mehaanikut, lasub vastutus I. mehaanikul, tema äraolekul asendab teda vanem teiste hulgast.

Üldiselt peavad juhtkonna liikmed käituma meeskonna suhtes heatahtlikult, viisakalt ja õiglaselt^{I/}. Meremehel on õigus toore käitumise puhul nõuda teenistusest vabastamist ja kahjutasu. Päälegi isik, kes tarvitab teise vastu vägivalda, langeb karistuse alla KrS §§ 43I - 442 põhjal.

Iga meremees peab käituma korralikult, kainelt, rahulikult ja viisakalt ülemuse vastu ja täpselt täitma kõiki laeva heakorra eeskirju^{2/}. Ülemuse käske peab ta täitma täpselt, kui need on teenistuslikud ja pole

I/ MS § 49.
2/ MS § 50.

ilmselt seadusevastased, samuti peab ta hoidma laeva ja selle päraldist. Kahju, mis ta sünnitab tahtlikult või hooletuse läbi teenistuskohuste täitmisel, peab ta tasuma. Kohus võib vastavat tasu vähendada, arvestades hooletuse iseloomu, kahju suurust ja kõiki muid asjaolusid. Ehkki see reegel muudab üldiselt kehtivat põhimõtet, mille järgi see, kes oma süü läbi tekitab teisele kahju, on kohustatud tasuma selle kahju täiel määral, on ta põhjendatud sellega, et meremees võib võrdlemisi vaikese ja võiboolla muidu andestatava eksituse tõttu tõmmata endale seevõrd suure kahjutasu-maksmise kohustuse, et ta ei suuda seda üldse tasuda ^{1/}.

Meremees peab kindlal ajal, mis nähtud ette teenistuse lepingus või määratud laevajuhi poolt, ilnema laevale teenistuskohuste täitmisele. Pärast seda ei tohi ta loata laevalt lahkuda, milline korraldus on tingitud laevanduse erioludest - juhtkond peab olema teadlik selles,

^{1/} I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit., lk. 78.

kes viibib laeval, kes mitte. Siin ei tohi aga piirata meremeest tema vabaaja kasutamisel rohkem kui tarvilik, ei tohi keelata meremeest laeva seisul poide vahel või kindlas ankrukohas maale minna vabal ajal, kui laevale jäämist ei nõua laeva, laadungi või laevalolijate julgeolek, tarvilikkude laevatööde täitmine, eelseisev laeva ärasõit või ümberpaigutamine. Laevalt äraolev meremees on kohustatud esimesel võimalusel laevajuhile teatama juhul, kui ta on takistatud õigel ajal laevale tulemast. Ei ilmu laevale munsterdatud meremees õigel ajal teenistusesse, läheb loata maale, ei tule õigel ajal laevale tagasi või on maal joobnud, võib laevajuht ta laevale toimetada kas või vägivallaga ja tarvitades politsei abi. See laevajuhi õigus on erand üldreeglist, mille põhjal ei või lepinguosalist võimuga sundida oma teenistuskohuste täitmisele.

Meremehe rahaliseks kohustuseks on palgamaks, mis on 1% meremehe kogupalgast (välja arvatud toiduraha vastava määruse alusel^{I/}) pealemunsterdamisest mahamunster-

I/ MKS § 31.

damiseni ja mida arvutatakse lepingkirja ja munsterrolli alusel laevajuhi ja laevaperemehe poolt palga maksimisel. Maksu võetakse Meremeestekodu heaks.

Ei täida meremees oma kohustusi, on laeva eemaloleku tõttu kodumaast ja kohtuasutustest laevajuhil õigus meremeest distsiplinaarselt karistada väiksemate üleastumiste ja kohustuste mittetäitmise eest. Vastavad juhtumid on loendatud MS § 62: kui meremees 1. läheb loata maale või ei ilmu õigel ajal tööle või maalt tagasi mõjuva põhjusega, 2. ei teata õigel ajal põhjusist, mis takistasid teda õigel ajal tulemast, 3. kutsub teenistusliku hooletuse või ettevaatamatuse tõttu kahju või hädahoju esile, 4. on teenistuses olles joobnud, 5. käib moonaga hooletult või raiskavalt ümber, 6. laseb kõrvalisil isikul laevale tulla või laeval peituda, 7. toob loata laevale alkohoolseid jooke või muid asju, mis võivad tekitada sekeldusi ja hädahoju, võib viib loata laevalt välja kaupu või muid asju, 8. käitub ülemuse suhtes sündmatult või ei täida teenistusse puutuvaid korraldusi, eriti kui ta lahkub postilt, rooli juurest,

foorvahilt või seal magab, 9. laeval või üldse teenistuses tekitab riidu, rikub rahu või heakorda.

On meremees loetletud distsiplinaarrikkumises süüdi korduvalt ja mitmeti, võib laevajuht teda karistada ainult koostatult, kusjuures karistus ei tohi ületada 1/4 kuupalka ehk 7 päeva palka. Sõja-ohu ajal on see norm suurendatud neljateistkümne päeva palgale^{I/}. Karistust ei või määrata enne kahtteist tundi ega pärast seitset päeva süüteo laevajuhile teatavaks saamist.

Enne karistuse määramist tuleb teostada juurdlus - osa võtavad laevajuht kahe erapooletu tunnistajaga, kellest üks juht-, teine meeskonnast, kui süüdlane on meeskonnast ja mõlemad juhtkonnast, kui süüdlane juhtkonnast. Juurdluse menetlus, kui ka otsus tuleb kanda päevaraamatusse, muidu ta on tühine. Kergema süüteo korral võib laevajuht piirduda hoiatusega. Samuti võib ta meremeest selle käitumise parane-

I/ Sõjaohu-aegne meremeeste teenistustingimuste korraldamise seadus, RT 39, IIO, 848 § 9.

misel karistusest vabastada.

Karistusega mitterahuloleval meremehel on õigus mahamunsterdamiseni sadamakaptenilt nõuda asja uuesti läbivaatamist. Lõplikuks instantsiks on Meremeestekodu vanem, kellele võib sadamakapteni otsustele edasi kaevata ühe aasta jooksul. Karistusrahast saadud summad kasutatakse meremeeste ja nende omaste toetamiseks.

Mässu ja üldse korrarikkumiste puhul on igaüks laevaperest kohustatud laevajuhti, kellel on õigus sõnakuulmisele sundimiseks, korra säilitamiseks ja mässu mahasurumiseks tarvitada vägivalda, abistama isegi sellekohase nõudmiseta.

§ 7. Teenistuslepingu kestus.

Teenistuslepingu kestus oleneb lepinguosaliste vabast tahtest. Teenistusleping sõlmitakse kas I. kindlaks ajaks, 2. kindlaks reisiks, 3. kindla ülesütlemis-
 4. jäetakse teenistuse kestus määramata. On teenistusleping kindla ajaline, ajaga, võib juhtuda, et lepingu lõppemise tähtaeg saabub ajal, kui laev viibib merel või mõnes hädasadamas.

Sel juhul teenistusleping kestab laeva lähemasse laadimis- või lossimissadamasse saabumiseni, enne ei ole meremehel õigust teenistusest lahkuda ega laevajuhil meremeest teenistusest vabastada mõjuva põhjusega^{1/}.

Jätakse teenistuse kestus määramata, võib kumbki poolt lepingu lõpetada sellekohase ülesütlemise järgi igas sadamas, kuhu laev tuleb laadima või lossima^{2/}. On meremees ENSV kodanik ja ENSV-s peale munsterdatud, võidakse leping lõpetada vaid ENSV sadamas. Seda eeskirja ei tule rakendada kindla ülesütlemisajaga lepingu juures ega sel juhul, kui lepingus on määratud lõppemise koht. Ülesütlemise aeg on üks kuu juhtkonna liikmeile. Ülesütlemist tuleb teostada kirjalikult ja märkida meremehe lepingkirja, ei ole seda tehtud, võib ülesütlemist teostada ka tunnistajate abil^{3/}.

Määramata ajaks palgatuks loetakse need meremehed, kes olles palgatud kindlaks ajaks või sõiduks,

1/ MS § 12.usse edas

2/ MS § 13.

3/ I.Siimer ja F.Wichmann, op.cit.,lk.26.

jäid teenistusse edasi pärast seda aega või sõitu uut lepingut sõlmimata.

On meremees palgatud kindla ülesütlemisajaga ja jääb pärast teenistuse lõpu teenistusse edasi, loetakse ülesütlemine mitte sündinuks ja leping kehtib endistel alustel edasi.

On ENSV kodakondsusest ja ENSV sadamast pealemunsterdatud meremees pärast viimast pealemunsterdamist teeninud laeval vähemalt poolteist aastat, võib ta lõpetada teenistuslepingu igas sadamas, kuhu laev saabub laadima või lossima, eelpooltähendatud ülesütlemistähtaegadega^{I/}. See säte on meremeeste õiguste kaitseks juhul, kui laevaperemees paneb laeva sõitma pikemaks ajaks välismaa vetesse.

Laevajuhil on õigus nõuda meremehelt, kui selle teenistusvahekord lõpeb laeva sadamasse saabumisel või varsti pärast seda, ja laevajuht leiab olevat ebaots-
tarbekohase palgata sadamasse saabumisega seotud häda-

I/ MS § 15.

vajalikeks tööks uusi tööjõude, et meremees jääks endistel tingimustel teenistusse edasi, auru ja mootor-laeval mitte üle kahe ja purjelaevadel mitte üle nelja päeva pärast sadamasse saabumist. Oluline on see, et tööd oleksid tingimata tarvilikud.

Mereprotesti korral on meremees kohustatud palga, korteri ja ülespidamise eest jääma teenistusse mereprotesti teostamise lõpuni. Siinjuures pole oluline mereprotesti iseloom, kas laevahuku puhul või mõnel muul põhjusel.

Samuti on meremees kohustatud jääma laevale teenistusesse edasi pärast teenistuslepingu lõppu, kui välismaa võimud ei luba meremeest maale tulla, või nõuavad temalt kindlustusi, mida ta pole võimeline andma^{I/}. Sel juhul kestab teenistus sadamani, kus mahamunsterdamiseks takistusi ei tehta.

Teenistusvahekord võib lõppeda enne teenistuslepingu tähtaega, kui eriliste olude tõttu on laevajuhil

õigus meremeest vabastada või meremehel õigus vabastamist nõuda ^{1/}.

Laevajuht võib meremeest vabastada, kui meremees on võimetu haiguse või vigastuse tõttu teenistuskohuseid täitma või ta põeb haigust, mis teistele laevasolijaile kardetav. Sarnasel korral on meremees õigustatud saama palga teenistuaaja tegeliku lõpuni, milleks on laevast maha munsterdamise aeg ja lisaks ühe kuu palk, mis jääb ära, kui meremees haiguse või vigastuse saanud tahtlikult, kergemeelselt või jämeda ettevaatamatuse tõttu).

Laevajuht võib meremeest vabastada, makstes talle tasu vaid teenistuse tegeliku lõpuni ^{2/}, l. kui selgub, et meremees ei kõlba sellesse ametisse, kuhu ta palgatud meremehe teenistuskõlbulikkuse hindamisel laevajuht peab arvestama neid ülesandeid, mille täitmise oskust meresõitude tava järgi nõutakse meremeestelt mitmesugustel aladel, 2. kui meremees ei ilmu õigel ajal lae-

1/ MS § 5, 6. liku teenistusest vabastamise tõttu.

2/ MS § 33. l. kohta täiendused, saab meremees ühe kuu

va ja selle tõttu laev sõidab ilma temata sadamast või tema korduvate mitteilumuste pärast palgatakse teine meremees; 3. kui meremees on korduvalt sõnakuulmatu ülemuse käskude täitmisel, tarvitab ülemuse või teiste laevasolijate vastu vägivalda või on teenistuses olles korduvalt jooanud. Ei leia meremees vabastamisaluse küllalt põhjendatud olevat, on tal õigus kaevata munsterdajale; 4. kui meremees on süüdi raiskamises, varguses või mõnes muus süüteos, on võtnud laevale kaasa ja peitnud salakaupa või väljasõidu kohal väljaveoks ja sissesõidu kohal sisseveoks lubamata kaupa - need süüteod põhjustavad vabastamist ka siis, kui nad saadetakse korda väljaspool laeva. Lihtkaristused seadustest üleastumiste eest ja administratiivsete eeskirjade mittetäitmine ei põhjusta vabastamist.

Vabastab laevajuht meremehe eelpool loendatud põhjusteta, on meremehel töövõtjana õigus saada kahjutasu vastavalt tegelikule kahjule, mis talle sündis ebaseadusliku teenistusest vabastamise tõttu. Puuduvad kahju kohta tõendused, saab meremees ühe kuu

palga ja tasuta sõidu ühes ülalpidamisega lepingus ettenähtud teenistuse lõppemise kohani^{I/}.

Meremehel on õigus teenistusest vabastamist nõuda I. kui ta tõendab laevaperemehele või -juhile, et tal on võimalus käesolevast ametist kõrgema ameti saamiseks, või seda, et ta lahkumine pakub talle olulist huvi (tervise halvenemine, perekonna heaolu) olukordade tõttu, mis tekkinud pärast ta palkamist - sel juhul ta peab muretsema ametikohase asendaja peremehele lisakulusid tekitamata^{I/}; asendaja mittekölbulikkuse korral laevajuht võib asja anda munsterdaja lahendada, kelle otsused on kehtivad ENSV kohtu otsuseni, 2. kui laeva sihtsadamal on levinud kardetav taud või on põhjust karta, et laev sõja ajal sõdijate poolt võidakse kinni võtta või laev võib sõjaohvriks langeda ja meremees sai sellest teada pärast teenistusse astumist ja hädaoht on küllaldaselt põhjendatud, võib meremees lahkuda teenistusest kohe, kui laev pole veel väljund,

I/ MS § 34.
2/ MS § 35.

on laev väljunud, siis esimeses sadamas, kusjuures pole oluline, kas kohal leidub munsterdaja või mitte. Teadis meremees hädaohust teenistusse palkamisel, pole tal õigust hiljem vabastust nõuda. Nii kõrgemale kohale siirdumisega kui ka hädaohu puhul teenistusest lahkumise korral saab meremees palka teenistuse tegeliku lõpuni^{I/}.

Meremehel on õigus nõuda teenistusest vabastamist ja lisaks kahjutasu ühe kuu palgani I. kui meremees on võetud teenistusse kindlaks teekonnaks, seda aga tunduvalt muudetakse (näiteks kohaliksõidu asemel kaugesõit) - sünnib teenistusest lahkumine enne reisi algust, saab ta tasuta sõidu ühes ülalpidamisega teenistuse lõppemise kohani; teekonna tunduvalt muutmiseks ei loeta laeva teest kõrvalekaldumist õnnetuste või hädaohtude tõttu, 2. kui laeva järelvaatusel selgub, et laev ei ole merekõlbulik eelolevaks sõiduks, puudulikult varustatud ja puuduliku meeskonnaga,

I/ MS § 35.
2/ MS §§37,38.

Ex bibl. univ. Tart.

nii raske koorma all ja nii halva koormapaigutusega, et see võib laevasolijaile elukardetavaks saada või kui laevapere ruumid on ilmselt tervisele hädaohtlikud ja laevajuht ei astu samme kõigi nende vigade kõrvaldamiseks, 3. kui laevajuht ei võta laeva järelvaatust ette, ehkki seda on nõutud seaduslikus korras^{1/}, 4. kui laevajuht meremeest toorelt kohtleb või ei anna talle palutud kaitset teiste toore käitumise korral; ei anna meremehele lepingu põhjal kuuluvat toitu või palka, 5/ kui laev müüakse välismaale või ta mõnel muul viisil kaotab ENSV lipu õigused - teised muudused laeva omandiõigused või laevajuhi vahetus ei anna meremehele õigust teenistusest lahkumiseks.

Kohas Pole teenistuslepingus teisiti ettenähtud, lõpeb teenistusvahekord, kui laev hukub või pärast mereõnnetust kuulutatakse kordaseadmiskõlbmatuks, kuid meremees on kohustatud laevapäästmisest osa võtma palga, korteri ja ülalpidamise eest ning jääma kohale mere-selgituse lõpuni^{2/}.

I/MS § 59. 38.

2/MS § 16.

Pärast päästetööde või mereselgituse lõppu on hukkunud laeva peremees kohustatud meremehele maksma tasu tööpuuduse korral lepingkirjas ettenähtud rahapalga suuruses kõigi päevade eest, mil meremees on töötanud, kuid mitte üle kahe kuu, meremees on aga kohustatud võtma vastu teenistusemõnes teises laevas, kui teenistuse iseloom, palk ja muud tingimused vastavad endisele.

Sõjaajal, mille kestuse määrab Vabariigi Valitsus, ei ole meremehel õigust nõuda teenistuslepingu lõpetamist mujal, kui ENSV ja Läänemere sadamais, kui ta on kirjutanud alla teenistuslepingule või munsterrollile, mis sisaldavad määranguid sõja-lisahüvituste kohta. ✓

Meremehel on õigus sõitmast keelduda, saades tasuta kojusõidu ja ühe kuu palga, kui ta on juhtkonnast, ja ühe nädala palga, kui ta on meeskonnast, kui laeva-juht keeldub sõitmast mineeritud piirkonda, mille lä-

I/ Sõjaajal aegne meremeeste teenistustingimuste korraldamise seadus, RT 39, IIO, 848 § IO.

I/ Vabariigi Valitsuse seletuskiri Meremeeste seadusele.

bistamiseks tal puuduvad andmed või tal tuleb lõhke-
ainetega laaditud laev viia sõdiva riigi sadamasse.

§ 7. Õigusallikad.

Tähts~~ama~~iks meremeeste õigusi ja kohustusi nor-
mivaks õigusallikaks on Meremeeste seadus, RT 28, 28, 145,
mille aluseks on võetud vastav Rootsi seadus - Sjömans-
lagen - mis täiendatud ning muudetud teiste Skandinaa-
via riikide erinevate eeskirjadega^{I/}.

Meremeeste seadus käsitab teenistuslikke vahekor-
di laeval. Seadust on mitmel korral muudetud. Nii Kri-
minaalkohtupidamise seadustiku maksmapanemise seadus,
RT 34, 84, 755, kohustab laevajuhte korraldama juurdlust,
kui meremees saadab korda kuriteo; Sõjaväeteenistuse
seadus, RT 37, 15, II 6 XI, täiendab Meremeeste seadust
§§ 3' ja 33' ga, mis näevad ette, et meremehe kutsumi-
sel tegelikku sõjaväeteenistusse õppustele, ei või
laevaperemees teenistuslepingut lõpetada ja meremees
töölt äraoleku aja eest teenistustasu nõuda; Meremees-

I/ Vabariigi Valitsuse seletuskiri Meremeeste seadusele.

seaduse muutmise ja täiendamise seadus, RT 38, 106, 922, muudab §§ 2, 3, 4, 5, 6, 11, 12, 13, 18, 23, 27, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 49 ja täiendab § 48¹-ga, mis puudutab raadiooperaatorit.

MS juurde on antud järgmised määrused:

1. Määrus meremeeste seaduse juurde RT 28, 53, 331, määrab kindlaks teenistuskirja ja lepingkirja vormi; viimast muudab ja täiendab Meremeeste seaduse juurde antud määruse § I lisana avaldatud lepingkirja vormi määrus RT 34, 34, 300.
2. Määrus laeva juhtkonnale ja meeskonnale laevaõnnetuste puhul kaduma läinud isikliku varanduse eest tasumaksmise normide kohta, RT 28, 68, 430.
3. Laevapere toidunormide määrus, RT 36, 91, 717.
4. Määrus laevalt välismaale jätetud tiisikuse- ja süguhaigete meremeeste ravimise kohta, RT 28, 75, 464.
5. Määrus Eesti meremeeste rahasaatmise kohta välismaalt Eesti, RT 31, 42, 992.

Teisteks tähtsamateks seadusteks on Sõjaohu-aegne meremeeste teenistustingimuste korraldamise seadus RT 39, 110, 848.

Meremeestekodu seadus, RT 28, 13, 70 - korraldab meremeeste registreerimist, munsterdamist, karistusi,

Kriminaalseadustiku maksmapanemise seadus RT 34,85,704 § 86 kaotab selle §§ 89-91 ja Kriminaalkohtupidamise seadustiku maksmapanemise seadus, RT 34,94,755, § 12 kaotab § 92. Määrustes Meremeestekodu seaduse juurde, RT 28,50,305, korraldatakse munsterregistri, munsterrolli, munstertunnistuse vormid. Määrust on mitmel korral muudetud - RT 32,36,344; 32,36,345; 35,42,424; 37,93,759.

Meremeeste tööaja seadus, RT 37,101,823, mille §§ 15,18,19 ja 4.ptk. pealkiri on muudetud, RT 38,70,655. Kaubalaeva deki juht- ja meeskonna sõidu seadus, RT 27,115,98, täiendatud RT 30,54,357, § 20-ga, mis lubab Veeteede valitsuse direktoril ajutiselt suurendada kohaliku ja ligisõidu laevade sõiduõigusi ühe astme võrra, muudetud on § 5 p I ja § 6, kaotatud § 22, RT 35,2,7, ja kaotatud §§ 35,2,8.

Seadust täiendab määrus mere- ja sisevete kaubalaevade dekimeeskonna alammäärade kohta, RT 33,31,217.

Kauba- ja abilaevade masina juht- ja meeskonna sõidu seadus, RT 25,185/186,100. Selles on muudetud §§ 20,23,24, 28,31 - RT 28,104,635, ja kaotatud §§ 1-18,32 - RT 35,2,8. Seadust täiendavad - määrus alla 18 a. alaealistel kütjatena ja söetöolistena töötamise keelduse kohta, RT 25,29/30;37,93, 759, ja määrus mere ja sisevete kaubalaeva masinameeskonna alammäärade kohta, RT 33,31,216, millest § 5 on muudetud,

RT 39,117,919.

Kaubalaeva juht- ja meeskonna kutseomandamise seadus,

RT 35,2,8.

Laevajuhi seadus, RT 40,36,308.

Kui võrd loetletud seadused praegu kehtivad, on raske kindlaks määrata, kuna ENSV kodanik, olles ühtlasi NSVL kodanik ^{1/}, allub ka NSVL seadustele ja NSVL seadused on kehtivad ENSV-is. Seepärast nõuabüküsimuse lahendamise NSVL õiguskorra tundmist. Kehtivuse piires õigustavad ja kohustavad nad ENSV territooriumil ka teiste liiduriikide kodanikke ^{2/}. Laevaperre puutuvate õigusnormide ätsest muutmist ega kaotamist pole olnud, küll aga võib mõningad paragrahvid lugeda muudetuks või tühistatuks kui põhiseadusega või hilisemate seadustega vastuolulised. Nii paragrahvid, mis õigustavad ja kohustavad Eesti konsulit, kuna meie välisesindus on lõpetanud tegevuse ^{3/}. Samuti muutub tühi- seks vahe riigi ja laevaperemene vahel, kuna deklaratsiooniga pankade ja suurtööstuste natsionaliseerimise kohta,

1/ ENSV Põhiseadus § 18.

2/ ENSV Põhiseadus § 17.

3/ ENSV Rahvakomissaride Nõukogu otsus, ENSVT 40,18,208.

kuulutatakse need kogu rahva, see on riigi õmanduseks ^{1/}.
 Et see ka laevu otseselt puudutab, näeme vastavaist nimes-
 tikest ^{2/}. Kuidas siin vahetõde jääb, on praegu veel lahti-
 ne, kuna Natsionaliseerimise korraldamise seadus, RT 40,89,
 870, normib vaid ettevõtete ülemineku korda ja Natsionali-
 seeritud ettevõtete juhtimise korraldamise seadus ENSVT 40,15,
 151 juhtimise korda. ^{2a} ~~Pä~~legi on siin juba eriprobleemiga te-
 gemist.

1/ Deklaratsioon pankade ja suurtööstuste natsionaliseeri-
 mise kohta, RT 40,77,745.

2/ Natsionaliseerimisele kuuluvate laevandusettevõtete ni-
 mestik, RT 40,85,805, ja natsionaliseerimisele kuuluvate
 laevade nimestik, RT 40,104,1052.