

**TARTU ÜLIKOOLI  
ÕIGUSINSTITUUT**

Avaliku õiguse instituut  
Mereõiguse õppetool

**INGRID ALOE**

**LAEVAKINDLUSTUSLEPING: POOLTE ÕIGUSED JA KOHUSTUSED**  
Magistritöö

Juhendaja  
**Erakorraline prof. HEIKI LINDPERE**

TALLINN 2004

Olen koostanud magistritöö iseseisvalt. Kõik töö koostamisel kasutatud teiste autorite tööd, põhimõttelised seisukohad, kirjandusallikatest ja mujalt pärinevad andmed on viidatud. Töö on koostatud seisuga 01.01.2004.a

*/Ingrid Aloe/*

**SISUKORD**

SISUKORD _____	3
SISSEJUHATUS _____	5
<b>I LAEVAKINDLUSTUSLEPINGU OLEMUSE KÄSITLUS LÄHTUVALT RAHVUSVAHELISEST ÕIGUSEST NING EESTI KEHTIVAST ÕIGUSEST</b> _____	10
1.1. Leping kui õigussuhte tekkimise alus _____	10
1.2. Kindlustusleping Eesti õiguses _____	11
1.3. Laevakindlustusleping rahvusvahelises ja Eesti õiguses _____	13
1.4. Laevakindlustuslepingu sõlmimine _____	16
1.4.1. Seaduse ja keele valik _____	20
1.4.2. Lepingu vorm _____	22
1.5. Poliisi osatähtsusest laevakindlustuslepingus _____	22
1.6. Laevakindlustuslepingu põhiprintsiibid _____	25
1.6.1. Ülima hea usu põhimõtte käsitus laevakindlustuslepingus _____	26
1.6.2. Olulistest asjaoludest teavitamise põhimõte _____	30
1.6.3. Laevakindlustuslepingu põhiprintsiipide rikkumine ja tagajärjed _____	33
1.7. Laevakindlustuslepingu kehtivus _____	37
1.8. Kommertsküsimused laevakindlustuslepingus _____	39
1.8.1. Kindlustusriski hindamine _____	39
1.8.2. Laeva kindlustusväärtuse hindamine _____	40
1.8.3. Kindlustusmakse arvutamine _____	41
1.8.4. Ettemakstud kindlustusmaksete tagastamise põhimõte _____	45
1.9. Kindlustusjuhtumiga seotud õiguslikud tagajärjed ja omandiõiguse probleemid _____	46
1.10. Laevakindlustuslepingu sõlmimine kindlustusvahendaja kaudu _____	49
1.11. Laevakindlustuslepingu vahendamise regulatsioon Euroopa Liidu ja Eesti õiguses _____	53
<b>II KINDLUSTUSVÕTJA ÕIGUSED JA KOHUSTUSED</b> _____	56
2.1. Kindlustusvõtja peamised kohustused tulenevalt laevakindlustuslepingust _____	57
2.1.1. Kohustus tasuda kindlustusmakset _____	57
2.1.2. Kohustus teavitada kindlustusandjat _____	58
2.1.3. Kohustus teavitada ilmnenu varjatud puudustest _____	59
2.2. Kindlustusvõtja kindlustusrisk laevakindlustuslepingus _____	60
2.2.1. Kindlustatavad riskid _____	60
2.2.2. Välistatud riskid _____	65
2.3. Kindlustusvõtja õigused tulenevalt kindlustuslepingust _____	66
2.3.1. Õigus hüvitisele ning ettemakstud kindlustusmakse tagasisaamisele _____	67

2.3.2. Õigus loobuda kahju tekkimisel kindlustusobjektist _____	68
2.3.3. Õigus saada nõu lepingu sõlmimisel ja nõude koostamisel _____	70
2.4. Kindlustusvõtja poolt lepingu imperatiivsete tingimuste rikkumise tagajärjed _____	70
2.4.1. Imperatiivse tingimuse rikkumise alused laevakindlustuslepingus _____	70
2.4.2. Imperatiivse tingimuse liigid _____	72
2.4.3. Kindlustusvõtja õigus taganeda lepingust _____	72
<b>III KINDLUSTUSANDJA PEAMISTE KOHUSTUSTE JA ÕIGUSTE MAHT</b>	
<b>TULENEVALT LAEVAKINDLUSTUSLEPINGUST _____</b>	<b>74</b>
3.1. Kindlustusandja positsioon laevakindlustuslepingu sõlmimisel ja täitmisel _____	74
3.2. Kindlustusandja kohustused laevakindlustushüvitise maksmisel _____	75
3.2.1. Kindlustushuvi olulisus kindlustushüvitise maksmisel _____	76
3.2.2. Kindlustushüvitise maksmise seos kindlustusväärtusega ja ülekindlustus _____	78
3.2.3. Kindlustushüvitise maksmise meetodid _____	80
3.2.4. Osalise ja täieliku kahju hüvitamine _____	81
3.2.5. Kindlustusmakse tasumine _____	83
3.3. Lepingu lõpetamine kui kindlustusvõtja on <i>in default</i> , kui rikutud on olulisi tingimusi, lepingu katkemine _____	84
<b>IV VAIDLUSTE LAHENDAMINE JA PRAKTIKA _____</b>	<b>85</b>
4.1. Kohus _____	86
4.2. Vahekohus _____	88
<b>KOKKUVÕTE _____</b>	<b>93</b>
<b>KASUTATUD ALLIKATE LOETELU _____</b>	<b>97</b>
Kasutatud kirjanduse loetelu _____	97
Kasutatud õigusaktide loetelu _____	100
Arhiivimaterjalid _____	102
Kasutatud kohtulahendite loetelu _____	102
Kasutatud muud allikad _____	104
Kasutatud lühendite loetelu _____	105
<b>LISAD _____</b>	<b>106</b>
LISA 1 _____	106
Võlaõigusseaduse 24. peatüki täiendamise seaduse eelnõu ja seletuskiri _____	106
LISA 2 _____	110
Kindlustusturu struktuur _____	110
LISA 3 _____	111
<b>SUMMARY "Marine Insurance Contract: Rights and Obligations of Contracting Parties" _____</b>	<b>116</b>

## SISSEJUHATUS

Käeoleva töö teemaks ja ülesandeks on anda analüütiline ülevaade laevakindlustuslepingu sõlmimisega tekkida võivatest teoreetilistest probleemidest ning selgitada laevakindlustuslepingu pooltele, laevakindlustuslepingu sõlmimisega kaasnevate õiguste ja kohustuste mahtu. Laevaomanikule on oluline kindlustada end kõikide rahaliste nõuete vastu, mis tulenevad nii laeva kui ka kolmandatele isikutele kuuluva vara vigastamisest ning hävimisest ning ka füüsilise isiku tervisele põhjustatud kahjust.

Laevakindlustus on mereõiguse teoorias jagatud kaheks: laeva kaskokindlustus<sup>1</sup> ja laevaomaniku vastutuskindlustus<sup>2</sup>. Laeva kaskokindlustus on piltlikult öeldes laeva kui vara kindlustus. Kindlustuse objektiks on laeva kaskokindlustuse puhul laevakere ning sellel asuvad masinad ja muu varustus, nagu näiteks peamasin, laadimisseadmed, navigatsiooniseadmed. Vastutuskindlustus on laevaomaniku vastutuse kindlustus laevade opereerimisel tekkivate kolmandate isikute nõuete ees. Seejuures tuleb märkida, et laeva kaskokindlustus hõlmab 2/3 laevakindlustusest ning ülejäänud osa jääb laevaomaniku vastutuskindlustusele. Käeolev töö keskendub täielikult laeva kaskokindlustuse alusel sõlmitud laevakindlustuslepingu analüüsile.

Selleks, et mõista kehtivat mereõigust on vaja alustada siiski algusest, ehk merekindlustuse ajaloost. Just ajaloo tundmise kaudu selgub kõige paremini tänapäevaste reeglite tähendus ja vajadus. Kogu laevakindlustuse praktika on arenenud sadade aastate jooksul ning transformeerunud seeläbi kaasaegseks laevakindlustusõiguseks. Mereõiguses laevakindlustuse tekkimise ja arengu eesmärgiks võib pidada praktilist põhjust, sest juba aegadel, mil eurooplased hakkasid tegema esimesi merereise Aiasse ja Ameerikasse, tekkis vajadus laevakindlustuse järele. Üheks kindlustuse arenemise põhjuseks merenduse valdkonnas rahvusvahelisel tasandil, võib pidada asjaolu, et laevakindlustuse ajalugu on otsinud pidevat

---

<sup>1</sup> Ingl. k. *Hull and Machinery* ehk *H&M*.

<sup>2</sup> Ingl. k. *Protection and Indemnity* ehk *P&I*.

võimalust stabiilsusele ja turvalisusele.<sup>3</sup> Meri katab 71,4% maakerast, mistõttu varasematel aegadel on meri olnud oluliseks toidu allikaks ning hilisematel aegadel seoses kaubanduse arenguga on merest saanud põhiline kaubavedamise tee.<sup>4</sup> Kuigi lennukid on tänapäeval osaliselt asendanud laevad on merekaubandus siiski suurim ja tähtsaim kaubavedamise liik: 95% kogu rahvusvahelisest kaubaveost toimub meritsi.<sup>5</sup>

Kindlustuse algeid võib leida juba kaugest minevikust, lihtsaimaks vormiks võib lugeda ürgajal üksteise abistamist õnnetuste korral. Esimene tänini säilinud laevakindlustusleping sõlmiti 1347. aastal, kuid eksisteerivad andmed, et juba 13. sajandil oli Hispaanias asutusi, kelle ülesandeks oli registreerida kindlustuslepingud. Inglismaal tekkis selline asutus 1547. aastal ning kandis nime *Chamber of Insurance*<sup>6</sup>. Pärast mõningaid raskeid ja kaotusterohkeid merereise tundus laevaäri tegelenud isikutele mõistlikuna risk omavahel ära jaotada. Jõuti laevakindlustuseni<sup>7</sup>, mis tähendas süsteemi, kus laeva või/ja lasti omanik pakkus teistele inimestele sularaha eesmärgiga, et kui laev ei pöördu reisilt tagasi nõustuksid nad hüvitama isikule tekkinud kahju.<sup>8</sup> Kindlustamise tava leidis rakendamist ka Londoni kaupmeeste hulgas, kuid mitte enne 16. sajandit. 17. sajandil Inglismaal aset leidnud kindlustusõiguse kiire arenguga kaasnes esimese kindlustusstatuudi välja andmine.

Londonis Lloyd`si nimelise mehe kohvimajas hakkasid toimuma nn. "kindlustajate" kokkutulekud. 1726. aastal asutati esimene kindlustuse selts merenduses, Inglise Lloyd`s, mis on tänaseni juhtivaid kindlustusandjaid. Kehtima hakkas põhimõte, mille kohaselt rühm firmasid või üksikisikuid andis sularahas tasutud kindlustusmakse vastu lubaduse, maksta laeva kaotsimineku korral hüvitust. Seda tehakse tänaseni ka Lloyd`sis, kus kehtib printsiip, mille kohaselt Lloyd`sis tegutsevad üksikisikud lubavad maksta isiklikust varast kui nende poolt alla kirjutatud risk teostub. 1779. aastal loodi Lloyd`sis standardne laevakindlustuslepingu vorm, mida pärast 1882. aastat hakati kasutama ka väljaspool Londoni turgu. Kuid kaasaegne kindlustusõigus on välja kujundatud Itaalia kaupmeeste poolt 19. sajandil.<sup>9</sup> Rahvusvaheline merekindlustusõigus on valdavalt mõjutatud ja juhitud 1906. aastal

<sup>3</sup> Vt. täpselt Blanpain, Roger. Law in motion. Lluwer Law International, 1997, p 1104.

<sup>4</sup> Elias, T.O. New Horizons in International Law. II rev. (ed by F.M. Ssekandi). Brussels, 1995, p 65.

<sup>5</sup> Churchill, R.R., Lowe, A.V. The Law of the Sea. Manchester, 1999, p 255.

<sup>6</sup> Eesti k. kindlustuskoda.

<sup>7</sup> Lad. k. *lex maritima, lex mercatoria*.

<sup>8</sup> Mellert, W.M. The underwriting year in marine insurance and reinsurance. Zurich, 1993, p 7.

<sup>9</sup> Bennett, H. Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 1-7.

Inglismaal vastu võetud merekindlustusseadusest<sup>10</sup> (edaspidi Akt), milles on reguleeritud kõik poliisi kehtivuse tingimustest kuni hagide hindamise ja maksustamiseni. Akt hõlmab enamuse Lloyd`sis väljakujunenud printsiipe. Ka standardne merekindlustuspoliis,<sup>11</sup> mis oli Lloyd`sis välja töötatud, legaliseeriti 1906. aastal vastu võetud Aktis. Enamus kindlustusandjate poolt koostatud lepingutingimusi on selgelt mõjutatud Aktist.

Eestis kehtis täismahus kuni aastani 2002 Kaubandusliku Meresõidu Koodeks (edaspidi Koodeks), mille ühe osana oli sätestatud laevakindlustuslepingu regulatsioon. Töö autor on analüüsinud oma varasemas töös Koodeksis toodud norme ning jõudnud järeldusele, et tegemist oli üsna pealiskaudse ja segadust tekitava regulatsiooniga, mis kindlasti ei kandnud endas kindlustusvõtja kaitsmise eesmärki. Koodeks oli ilmselgelt mõjutatud Nõukogude Liidu aegsest üleliidulisest regulatsioonist ja laevakindlustuspraktikast, kus riigi omanduses olnud laevu reeglina ei kindlustatud. Nimetatud regulatsioon oli selgelt ajale jalgu jäänud ega vastanud enam kaasaegse laevakindlustuse vajadustele. Laevakindlustuse regulatsiooni tühistamise põhjuseks oli seadusandja seisukoht, et laevakindlustuse puhul on tegemist lepingupoolte vahelise suhtega, mille reguleerimiseks piisab ka Võlaõigusseaduses (edaspidi VÕS) sätestatud Kindlustuslepingu üldisest regulatsioonist.<sup>12</sup>

Autori poolt valitud teema on aktuaalne nii kindlustusõiguse kui ka mereõiguse seisukohast, sest laeva kui vara kindlustamine on laevaomaniku esmane ning tähtsaim ülesanne varalise kahju vältimise ning oma äri säilitamise eesmärgil. Laeva kui vara kindlustamine on vältimatu ka laevaomanikule, kes laeva ostmiseks võtab krediiti, sest kreditorist ja hüpoteegipidajast pank kindlustamata laeva ostmiseks raha ei eralda. Kindlustamist käsitlevad kohustused on laenulepingu oluline osa ja need kuuluvad täitmisele enne kui pank laenusumma väljastab. Seetõttu on laevaomanikule ning ka kõikidele kaubaveoga seotud isikutele oluline, et nii siseriikliku kui ka rahvusvahelise õigusega oleks reguleeritud laeva kindlustamisel ja kindlustusjuhtumi tekkimisel kahjude hüvitamisega seotud küsimused.

---

<sup>10</sup> English Marine Insurance Act. Kättesaadav arvutivõrgus:

<http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/doc.html>.

<sup>11</sup> vaata lisa 3.

<sup>12</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

Riigi esmane ülesanne on toetada Eesti majandusarengut ning seeläbi suurendada tema elanike üldist heaolu.<sup>13</sup> Ka erialakirjanduses on viidatud vajadusele luua Eestis küllaldased tingimused laevandusettevõtlaste arenguks. Näiteks on Heiki Lindpere juhtinud tähelepanu asjaolule, et Eestis tuleks luua küllaldased tingimused selleks, et laevandusettevõtetele oleks mõtet allutada sõlmitavad veolepingu Eesti jurisdiktsioonile.<sup>14</sup>

Tänapäevane on tavaline praktika, mille kohaselt enamus suuri laevakindlustusettevõtteid kindlustab oma laevad välismaa kindlustusettevõtete vahendusel mõnes teises riigis. Põhjuseks ei pruugi alati olla seadusandliku baasi lünklikkus, vaid ka vajadus võtta laevade ostmiseks vajaminevaid suuri krediite teiste riikide pankadest ning loomulikult ka pankadelt saadud soovitused. Mõnel juhul on põhjuseks kindlustusandjate vähene suutlikkus edasikindlustuslepingute sõlmimisel. Samas tuleb arvestades, et enamus täna Eestis tegutsevatest kindlustusandjatest on mõne suure Saksa või Šveitsi tüürittevõtte, mistõttu peaks edasikindlustuse võimalus olema tagatud.

Eesti muutunud õiguslikus ruumistikus on tekkinud vajadus välja selgitada, kas VÕS-s sätestatud regulatsioon hõlmab kõiki laevakindlustusõigusele omaseid norme. Eesmärk on analüüsida Eesti õigust ja Inglise õiguse vastavat regulatsiooni ning välja selgitada, kas Eesti õigusruum on piisav laevakindlustuslepingu korrektseks sõlmimiseks ja täitmiseks ning, kas kindlustusvõtja on piisavalt kaitstud seadusliku baasi normistikuga. Tulenevalt eelöeldust on käesoleva töö eesmärgiks anda analüütiline ülevaade laevakindlustuslepingu sõlmimisega tekkivatest pooltevahelistest teoreetilistest probleemidest ning välja selgitada Eesti vastava seadusandluse võimalused ja vastavus kaasaegse laevakindlustuse normidele ja praktikale. Autor uurib nii Eesti kehtivat seadusandlust kui ka Inglise laevakindlustusõigust ja praktikat, võttes seejuures aluseks Aktis toodud sätted, mille põhjal on koostatud enamus rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas sõlmitavatest laevakindlustuslepingutest.

Töö struktuur näeb ette üksikute probleemide käsitlemist lähtuvalt laevakindlustuslepingu sisemisest loogikast ning lepingupoolte vahelisest õiguste ja kohustuste probleemistikust. Töö koosneb neljast peatükist. Esimeses peatükis on põhiliselt analüüsitud laevakindlustuslepingule omaseid põhiprintsiipe ning selgitatud alustermineid. Tegemist on

---

<sup>13</sup> Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud Eesti Laevanduspoliitika arengukava aastateks 2000-2004, Kättesaadav aadressil: <http://www.mkm.ee/dokumendid/Laevanduspoliitika.html>.

<sup>14</sup> Lindpere, H. Aktuaalseid probleeme Eesti Vabariigi kaasaegses mereõiguses. *Juridica* 2000/ 3, lk 178.



laevakindlustuslepingu põhimõistete analüüsiga. Võrreldud on seejuures kindlustuslepingu sõlmimise, kehtivuse ja täitmisega seonduvat tulenevalt Eesti õigusest ja rahvusvahelisest laevakindlustusõigusest. Teine peatükk keskendub põhiliselt kindlustusvõtja õigustele ja kohustustele laevakindlustuslepingu sõlmimisel ja täitmisel. Peatüki eemärk on analüüsida kindlustusvõtja õiguste ja kohustuste mahtu. Seejuures on eemärgiks välja selgitada ka Eesti seaduste ulatus kindlustusvõtja kui lepingu nõrgema poole huvide kaitsmise tagamisel. Kolmas peatükk uurib põhiliselt kindlustusandja võimalusi laevakindlustuslepingu sõlmimisel ja täitmisel ning selgitab kindlustusandja õiguseid ja kohustusi laevakindlustuslepingust tulenevalt. Neljanda peatüki eemärk on tutvustada laevakindlustuslepingu pooltele võimaldatavaid erinevaid vaidluste lahendamise mehhanisme ning välja tuua nende puudused ja plussid.

Mereõigus on vaieldamatult välja arenenud eelkõige Inglise õigusest ja laevanduspraktikast, mistõttu on Töös käsitlemist leidnud just Inglise õiguse teoreetikud. Märkimist vääriavad kindlasti Howard Bennett ning Robert Grime mereõiguse käsitlused ning Malcolm Clarke ja David E. Blandi kindlustusõiguse käsitlused. Normatiivmaterjalidest on põhilisteks töö kirjutamise aluseks võetud Inglise Merekindlustuse Akt ning Eestis vastavat valdkonda reguleeriv Võlaõigusseadus. Eesti autoritest on mereõigust põhjalikult käsitlenud vaid Töö juhendaja prof. Heiki Lindpere ning seetõttu on ka Töö valmimisel kasutatud valdavalt prof. Heiki Lindpere sellekohaseid kirjutisi. Töö kirjutamisel on kasutatud valdavalt Inglise kohtupraktikat, kuna Eestis laevakindlustust puudutav praktika puudub.

Lisas on töö rikastatud töö autori ettepanekutega VÕS-i muutmiseks, kindlustusturu struktuuri joonisega ning Inglise laevakindlustuspoliisi näidisega. Töö kirjutamisel on kasutatud analüütilist, ajaloolist ja võrdlevat meetodit. Õigusaktide tõlgendamisel on rakendatud nii grammatilist, ajaloolist, teleoloogilist kui ka süstemaatilist lähenemist.

## I LAEVAKINDLUSTUSLEPINGU OLEMUSE KÄSITLUS LÄHTUVALT RAHVUSVAHELISEST ÕIGUSEST NING EESTI KEHTIVAST ÕIGUSEST

### 1.1. Leping kui õigussuhte tekkimise alus

Käesoleva teema selgitamiseks tuleb kõigepealt piiritleda alustermin. Selgitamist vajab, mis on leping ning milliseid, käsitlusi lepingu mõiste osas eksisteerib.<sup>15</sup> Leping on kahe poole kokkulepe, mis on seadusjärgselt siduv ning, mille eesmärgiks on õigussuhte tekitamine, muutmine või lõpetamine. VÕS-i § 8 sätestab, et leping on tehing poolte vahel, millega pooled kohustuvad midagi tegema või tegemata jätma.<sup>16</sup> Lepinguga teeb üks pool pakkumise, mille teine pool reeglina samadel tingimustel aktsepteerib. Lepinguõiguse teoorias on lepingut iseloomustatud ka kui kokkuleppe olemasolu poolte vahel, valmisolek olla õiguslikult seotud tekkivate kohustustega, ühene arusaam lepingu tingimustest ning vastastikkuse kasu olemasolu.<sup>17</sup> Seejuures on oluline, et tuleb teha kindel pakkumine ning aktsepteering peab olema pakkumise tingimustega võrdne. Kokkuleppe saavutamine on lepingu tingimatu tunnus, samas ei loeta ka igasugust kokkulepet veel lepinguks. Tsiviilõiguslikus lepingus peab kokkuleppe olema suunatud tsiviilõiguste ja- kohustuste tekkimisele, muutmisel või lõpetamisele.<sup>18</sup> Lepinguline kohustus tekib vaid juhul, kui kohustuse tekkimise aluseks on poolte vaba tahe ja selline lepinguline suhe ei ole sätestatud seadusega, vaid tekib poolte kokkuleppest, või kui täpsemalt öelda, siis isiku käitumisest, mis eeldab tema soovi sõlmida leping.<sup>19</sup>

---

<sup>15</sup> Seejuures tuleb kohe märkida, et käesolev töö ei keskendu üldise lepinguõiguse analüüsile, vaid just laevakindlustuslepingu regulatsioonile ning seetõttu on ainult lepinguõigust selgitav osa mõeldud toetavana.

<sup>16</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

<sup>17</sup> Elliott, C; Quinn, F. Contract Law. III ed. London, 2001, p 7.

<sup>18</sup> Kull, I. Lepinguõigus. Tartu, 1999, lk 8.

<sup>19</sup> Kötz, Hein; Flessner, Axel; Weir, Tony. European Contract Law. Oxford, 1997, p 3.

Anglo- ameerika õigussüsteem kasutab lepingu mõiste määratlemisel mitmeid definitsioone, mis on tingitud eelkõige kohtulahendite paljususest. Lepingulist võlasuhet käsitletakse kui lubaduste kogumit, sest lepingu sõlmimine toimub eelkõige lubaduste andmise kaudu.<sup>20</sup> Tundub, et selline käitlus on siiski liiga kitsas, sest kõrvale jääb kokkuleppe saavutamine kui lepingu üks olulisemaid elemente. Meeles tuleb siiski pidada, et Inglise õiguses ei peeta ühtegi lepingu definitsiooni absoluutselt täiuslikuks ning leitakse, et lepingu olemust aitavadki paremini mõista paljud erinevad definitsioonid.<sup>21</sup> A. Piip'u arvamuse kohaselt võib lepingut käsitleda ka kui kokkulepet, milles keegi mingi vastutasu eest lubab midagi teha või tegemata jätta.<sup>22</sup> Üldiselt võib ka Eesti õiguses sellise määratluse kasutamist täheldada.

## 1.2. Kindlustusleping Eesti õiguses

Kindlustuse eesmärk iseenesest on ju riski nihutamine ühelt isikult teisele.<sup>23</sup> P. Rawlings ja J. Lowry on väga tabavalt oma raamatus märkinud, et kindlustusõiguses on seotud iidse ja väga inimliku instinktiga: turvalisuse taotlus.<sup>24</sup> Kindlustusõiguse puhul leitakse valdavalt, et leping on sõlmitud siis, kui pooled on jõudnud lepingu olulistest tingimustes kokkuleppele ning üks pool kohustub maksuma kindlustusmaksleid ning teine pool lubab kokkulepitud olukordade puhul (näiteks õnnetusjuhtumi saabumisel) maksta hüvitist. Võib asuda seisukohale, et kindlustuse eesmärk üldiselt on kindlustusandja poolt kindlustusvõtjale kahju hüvitamine kindlustussumma või- hüvitise väljamaksmise teel seaduses ja kindlustuslepingus ettenähtud juhtudel.

Kindlustuslepinguga seonduvat reguleerib Eesti õiguses VÕS-i kindlustuslepinguid sätestav peatükk. VÕS-i § 422 on sätestatud, et *kindlustuslepinguga kohustub üks isik (kindlustusandja) kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju või maksuma kokkulepitud rahasumma ühekordselt või osadena või täitma lepingu muul kokkulepitud viisil (kindlustusandja täitmise kohustus). Teine isik (kindlustusvõtja) kohustub*

<sup>20</sup> Kull, I. Lepinguõiguses. *Op cit.*, lk 8.

<sup>21</sup> *Ibid*, lk 18.

<sup>22</sup> Piip, A. Rahvusvaheline mereõiguses. Tartu, 1926, lk 186.

<sup>23</sup> Rawlings, P., Lowry, J. Insurance Law. London 1999, p 3.

<sup>24</sup> Nemeth, Kristin. European Insurance Law: A Single Insurance Market? EUI Working Papers. San Domenico, 2001. No 2001/4, p 9.

*kindlustusandjale tasuma kindlustusmakseid.*<sup>25</sup> Sellega pole kehtivas õiguses sätestatud, mis on kindlustusleping, kuid ära on toodud tema olulised tingimused ning toimemehhanism. Töö autori hinnangul on selline regulatsioon igati piisav ning kirjeldab tekkiva õigussuhte olemust.

Aastani 2002 kehtis täismahus ka Koodeks, milles oli eraldi sätestatud merekindlustuslepingu regulatsioon. Koodeksi mõned osad kehtivad veel ka täna, reguleerides põhiliselt merre uppunud varaga, veoselepingu ning üldavariiga seonduvat. Võib asuda seisukohale, et laevakindlustuslepingu regulatsioon oli üsna puudulik ning segadust tekitav lepingupooltele. Lisaks tekitas probleeme ka kohmakas alustermin “merekindlustusleping”, mis tegelikkuses ei sisutanud täielikult tekkivat õigussuhet. Kindlasti ei täitnud regulatsioon kindlustusvõtja kui nõrgema poole huvide kaitse eesmärki. Tänapäevaks on seadusandja nimetatud regulatsioonist loobunud. Sellest tulenevalt kohaldatakse laeva kui vara kindlustusele paljuski VÕS- s sätestatud üldiseid norme ning juhitudakse valdavalt rahvusvahelises laevakindlustuse praktikas tunnustatud reeglitest ja poolte vahelisest kokkuleppest.

Võib diskuteerida selle üle, kas nimetatud valdkonnas täpse regulatsiooni puudumine on mõistlik või mitte. Nagu töö autor on eelnevalt märkinud on kindlustusleping eelkõige dispositiivne leping ning võimaldab pooltel seetõttu suuremat kokkuleppimist omavahel. Sellest tulenevalt ei ole mõistlik ka õigusakte koormata regulatsiooniga, milles tegelikult võiksid pooled ka kokku leppida. Samas võib tekitada küsimusi alusmõiste puudumine, mis mõnel juhul muudab kindlustusvõtja, kui lepingus selgelt nõrgema poole kaitse minimaalseks. Seetõttu tuleb analüüsida, kas muutunud õiguskorras on tagatud laevakindlustuslepingus kindlustusvõtja õigused või mitte.

Autor on seisukohal, et vähemalt põhimõisted peaksid olema õigusaktis sätestatud ning VÕS täidab hetkel seda eesmärki. Kas nimetatud regulatsioon on piisav nii mahuka ja olulise lepingu reguleerimisel, kui seda on laevakindlustusleping? Lepingust tekkivad kahjud on reeglina suuremõtmelised ning puudulik õigusruum on ainult segaduste ja kohtuvaidluste allikaks. Akt, mis on alates 1906 a. reguleerinud laevakindlustusega seonduvat on koostatud just kodifitseerides aastate jooksul kujunenud laevakindlustuspraktikat. Akti kasutatakse tänaseni põhilise laevakindlustuse õiguse allikana, lisaks ka kohtuvaidluste lahendamisel ja kindlustustingimuste koostamisel. Õigusakte kehtestades ja tühistades tuleb eelnevalt siiski analüüsida konkreetse õigusaktiga reguleeritava õigusruumi vajadusi. Lähtudes eelöeldust on autor seisukohal, et eksisteerib vajadus selgitada ja põhjendada laevakindlustuslepingu

---

<sup>25</sup>RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

regulatsiooni vajadust. Kehtiv õigus reguleerib vaid kindlustuslepingule üldiselt esitatavaid nõudeid, kuid laevakindlustuslepingu puhul peab seadusandja mõtisklema pisut sügavamalt.

### 1.3. Laevakindlustusleping rahvusvahelises ja Eesti õiguses

Mereõiguse areng on tihedalt seotud rahvusvahelise õiguse arenguga.<sup>26</sup> Mereõigus on traditsiooniliselt olnud valdkond, kus rahvusvahelised regulatsioonid omavad olulist tähendust.<sup>27</sup> See tuleneb paljuski asjaolust, et lisaks suurepärasele kaubateele on mered ka suureks tooraine allikaks, eriti olukorras, kus maismaal leiduvaid loodusrikkusi ähvardab tühjaksammutamise oht. Kahtlemata põrkuvad sellises olukorras ka erinevate osapoolte huvid, mistõttu laevandust reguleerivad normid omandavad erilise tähenduse nii siseriiklikus õiguses kui ka rahvusvahelises õiguses.

Termin mereõigus viitab olemuslikult õigusnormidele, mida kohaldatakse laevandusele, mis puudutavad admiraliteeti ning kindlustamist. Samas on selline määratlus nii laiaulatuslik, et hõlmab nii lepinguõigust kui ka õiguse tõlgendamist. Seetõttu on mõistliku defineerida mereõigust kui laevandusele omaste normide kogumit. Mereõigus hõlmab nii eraõigust, avalikku õigust kui ka rahvusvahelist õigust.<sup>28</sup> Töö Autor peab siin kohal vajalikuks selgitada pisut ka mõisteid. Eesti õiguses kasutatakse täna termini “laevakindlustus” asemel terminit “merekindlustus”, mis ei ole autori arvates korrektne. Termin merekindlustus on sisuliselt otsetõlge sõnast “*marine insurance*”, kuid sisuliselt pole mõiste samane. Seetõttu on autor kasutanud laevade kaskokindlustusest rääkides terminit “laevakindlustus”.

Merendus puhul on tegemist ka rahvusvahelise äritegevusega. Tavaline on ju merenduses olukord, kus laevaga seotud lepingulised suhted hõlmavad mitut erinevat riiki ja õigussüsteemi. Aastate jooksul on püütud laevandusele kehtivaid reegleid ühtlustada ja selgitada.<sup>29</sup> A. Uustal selgitab oma raamatus, et rahvusvaheline mereõigus on rahvusvahelise õiguse osa, mis reguleerib riikidevahelisi suhteid merede ja nende all asuva maapõue uurimisel ja kasutamisel.<sup>30</sup> Võib öelda, et antud määratlus hõlmab päris täpselt merede ja

<sup>26</sup> Vt. täpsemalt ka Churchill, R.R. Lowe, A.V. The Law of the Sea. Manchester, 1999, p 3.

<sup>27</sup> Vt. täpsemalt Pallis, Athanasios A. The Common EU Maritime Transport Policy. Wiltshire, 2002, p vii.

<sup>28</sup> Falkanger, T., Bull, H. J., Braetaset, L. Introduction to Maritime Law. (the Scandinavian perspective). Tano Aschenong, 1998, p 23.

<sup>29</sup> *Ibid.* p 24.

<sup>30</sup> Uustal, Abner. Rahvusvaheline õigus: Rahvusvaheline mere – ja ilmaruumiõigus. (5.osa). Tartu, 1995, lk 3.

merekaubandusega seonduvat. Samas on tegemist vaid mereõiguse kui õigusharu määratlemisega.

Laevakindlustus on üks kindlustusõiguse ja mereõiguse osa.<sup>31</sup> Kehtivas Eesti õiguses puudub laevakindlustuslepingu määratlus. Ajalooliselt on mõnel juhul piiritletud kindlustusvõtjat ka üsna diskrimineerivalt lähtudes tema rahvusest või kodakondsusest.<sup>32</sup> Rahvusvaheline laevakindlustusõigus on rahvusvahelise õiguse osa, mis sisaldab endas rahvusvahelise laevakindlustuse norme.<sup>33</sup> Niisiis on töö autor arvamusel, et laevakindlustuslepingut võib defineerida kui lepingut, mille järgi kohustub kindlustusandja kokkulepitud tasu eest kindlustusobjekti suhtes lepingus ette nähtud ohtude või juhtumite tekkimisel hüvitama tekitatud kahju kindlustusvõtjale või muule isikule, kelle kasuks leping on sõlmitud. Teise olulise tingimusena võib välja tuua asjaolu, et laevakindlustusleping on reeglina kirjalik leping ning tema olemasolu ja sisu on tõendatav vaid kirjalike tõendite olemasoluga.

Juba märgitult võib väita, et Akt on tänaseni rahvusvahelises laevakindlustuses oluliseks suunanäitajaks ning lisaks kindlustusettevõtetes väljakujundatud tavadele avab ta laevakindlustuslepingu mõiste ja sellest lähtuva regulatsiooni. Akti artiklis 1 on laevakindlustuslepingu mõiste defineeritud järgnevalt- *laevakindlustusleping on leping, millega kindlustusandja kohustub kindlustama kindlustusvõtja vara viisil ja ulatuses, mis on nende vahel kokku lepitud meresõidust tulenevate riskide vastu.*<sup>34</sup> Selline määratlus on küllaltki dispositiivne andes õigussuhte pooltele võimaluse kokku leppida nendele sobivates tingimustes. Samas teeb Akt selge vahe nende lepingute vahel, mis on sõlmitud arvestades Aktis toodud regulatsiooni ja, mis mitte. Akti mõju kohaldub ainult sellistele lepingutele, mis on ka Akti norme arvestades sõlmitud. Sellest tulenevalt võib eeldada, et Aktist ei lähtu mitte mingisugust kaitset laevakindlustuslepingutele, mille koostamise aluseks ei ole võetud Aktis märgitud põhilisi printsiipe.

---

<sup>31</sup> Vt. näiteks Combacon, Jean. Le droit international de la mer. Paris, 1985, p 3.

<sup>32</sup> Simey, R.I., Mitchinson, G.R. Marine insurance and average. London, 1939, p 123. Huvitavalt on raamatu autorid määratlenud, *et kindlustusvõtjaks võivad olla kõik isikud välja arvatud liitlaste vaenalsed, ehk isikud, kes sünnijärgselt või tulenevalt kodumaast, kuuluvad riigi koossesisu, mis on liitlaste vastasena seotud sõjategevusega.* Vaadates autorite poolt koostatud raamatu väljaandmise aastat võib märkida, et selline kummaline määratlus kannab endas ajastu hõngu.

<sup>33</sup> Мовчан, А.П. Международное морское право. Москва, 1997, с 6.

<sup>34</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

Lepingu mõiste määratlused sisaldavad reeglina elemente, mille kaudu tehakse kindlaks, kas kokkuleppel on õiguslikud tagajärjed ja, kas kokkulepe on pooltele siduv.<sup>35</sup> Akti artikkel 2 annab võimaluse laevakindlustuslepingu koostamiseks viisil, millega kindlustusvõtja oleks kindlustatud nii sisevetes esineda võivate riskide vastu kui ka meresõidu kestel maalt tulenevate riskide vastu.<sup>36</sup> Nimetatud printsiip puudub Eesti õiguses, mis võib omakorda laevakindlustuse lepingu pooltele probleeme valmistada. Seega on laevakindlustuslepingu kehtivus määratletud märksa laiemalt ning kindlustusvõtja ja kindlustusandja suhete ulatus defineeritud juba Akti esimestes punktides. Sellele lisaks reguleerib Akt ka maismaalt lähtuda võivate ohtude juhtumeid. Nimelt laevade ehitamise ajal või nende vettelaskmisel või ükskõik, millise meresõidule sarnase tegevuse ajal on laevaga seotud riskid kaitstud kindlustusega, mis peab olema kindlustuspoliisi vormis vastavalt Aktis näidatule, välja arvatud erandid, mis on Aktiga lubatud. Kindlustusvõtja huvides võiks selline täpne regulatsioon olla ka Eesti vastavas seaduses. Sellega on kindlustuslepingu mõiste üldises regulatsioonis ära toodud kindlustusandja ja kindlustusvõtja põhilised kohustused lepingu sõlmimisel ning lepingust tulenevad õigused pooltele.

Kindlustuslepingu eripäraks merenduses võib pidada asjaolu, et suur osa kindlustuslepingut käsitlevatest normidest, vaatamata võlaõiguse üldisele dispositiivsusele on siiski valdavalt imperatiivse iseloomuga, kuna kindlustuslepingu poolteks on enamikel juhtudel kõrgete erialaste teadmistega ning reeglina ka suhteliselt suurte majanduslike ressurssidega kindlustusandja ning teisel pool suhteliselt väheste kindlustusalaste teadmistega kindlustusvõtja. Sellest tulenevalt on seadusandja reeglina pidanud vajalikuks kindlustuslepingut reguleerida suhteliselt imperatiivselt tagamaks nõrgema poole huvide kaitse. Sellest ka laevakindlustuslepingut reguleerivatele õigusnormidele omane imperatiivsus rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas. Mõnede käsitluste kohaselt võib teoreetiliselt laevakindlustuslepingute puhul tegemist olla ka vastutuskindlustuse lepinguga. *Fr. Templeman* on toonud näite, mille kohaselt kui näiteks tulekindlustuses on kindlustusandja vastutus limiteeritud asja väärtusega, siis laevakindlustuses põhineb see väärtusel, mis on eelnevalt kokku lepitud ning, mis võib olla ka suurem või väikesem kui risk ise.<sup>37</sup>

---

<sup>35</sup> Kull, I. Lepinguõigus. *Op cit.*, lk 24.

<sup>36</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>37</sup> Templeman, Fr., Greencre, C.T. Marine insurance- its principles and practise. London, 1947, p1.

#### 1.4. Laevakindlustuslepingu sõlmimine

Lepingu sõlmimise puhul on oluline, et mõlemad pooled hindaksid ja mõistaksid lepingus toodud termineid üheselt. Vastasel korral võib tekkida hilisemal, näiteks õnnetusjuhtumi tekkimisel, lepingu tõlgendamise puhul vastuolusid ja segadusi, mis laevandusäri puhul võib viia nii laevaomaniku kui ka kindlustusfirma suurte majanduslike kaotusteni või koguni äriühingu pankrotini.

Enamus laevakindlustust puudutavaid põhimõtteid on samad, mis kohalduvad ka üldisele lepinguõigusele. Nii rajaneb kogu kindlustus lepingul ning kindlustusandja pakub kindlustusvõtjale sisuliselt kindlustusteenust. Kindlustatu saab olla isik või ettevõtte, kellel on kehtiv kindlustus ning kindlustusandja on kindlustusselts, kes on kindlustatuga sõlminud lepingu pakkumaks kindlustuskatet. Lepingu tingimatuteks elementideks peetakse taht, tahteavaldust ja kokkulepet, anglo- ameerika õigussüsteemis ka vastutasu.<sup>38</sup> Oluline on ka sõlmimisvabadus, mis tähendab, et üksikisik on vaba otsustama, kas ja kellega ta lepingu sõlmib.<sup>39</sup>

Inglise õiguses on teatavaid probleeme üldiste kindlustusõiguse sätete sobitamisega laevakindlustuspraktikas<sup>40</sup> levinud tavadega<sup>41</sup>. Reeglina pöördub kindlustusvõtja kindlustusvahendaja poole, kes valmistab ette nn. eellepingu<sup>42</sup> ning pöördub, siis *underwriteri*<sup>43</sup> poole, kes on kindlustusturul seda riski kindlustav ekspert. *Underwriter* hindab riski ning kindlustatava vara väärtust ja vaatab koos kindlustusvahendajaga lepingu tingimused üle. Pooled lepivad kokku lepingu võimalikes muudatustes ja kindlustusmaksetes. *Underwriter* allkirjastab lepingu, märkides oma osa võetud riskist ning kindlustusvahendaja pakub lepingut ka teistele kindlustusturul tegutsevatele kindlustusandjatele, kes samuti

<sup>38</sup> Vt. täpsemalt Kull, I. Lepinguõigus. *Op cit.*, lk 24.

<sup>39</sup> Kull, I. Lepinguvabaduse põhimõtte Eesti ühtlustavas tsiviilõiguses ja EV tsiviilõiguse reform. Riigikogu Toimetised, 2002/2, lk 83.

<sup>40</sup> nn. "*London market*", mis tähendab erilist underwriterite süsteemi, millest töö autor kirjutab käesoleva lõputöö punktis 1.11.

<sup>41</sup> Bennett, H. The Law of Marine Insurance. *Op cit.*, p29.

<sup>42</sup> Ingl.k. *The slip*.

<sup>43</sup> Riskijuht kindlustusfirmades, kes otsustab millist riski missugustel tingimustel aktsepteerida. Elukutse sai alguse 17. sajandil Londonis asuva Lloydsi kohvimajast, nüüdisajal tuntud kui Lloydsi riskijuhid.



võtavad teatud osa kindlustusriskist enda kanda.<sup>44</sup> Samas ei ole eelleping veel seaduslikult siduv, vaid kõigest tõend kokkulepitud tingimuste kohta.<sup>45</sup> Näiteks on *G.H Treiteli* arvates *oluline isiku seaduslikult väljendatud tahe olla seaduslikult kohustatud, offerdi ja aktsepti olemasolul ning lepingu tingimuste määratletus*.<sup>46</sup> Ka töö autor nõustub põhimõtteliselt sellise määratlusega. Laevakindlustusleping on poolte vahel sõlmitud, kui see sätestab lepingupoolte poolt kokkulepitud tingimused ja kindlustusmaksed ja kumbki pool ei saa keelduda lepingu täitmisest, välja arvatud lepingu oluliste tingimuste rikkumisel teise lepingupoole poolt. Samas on oluline märkida, et kui pooled ei lepi siiski kõikides tingimustes kokku, ei teki neil ka sellega seoses kohustusi. Huvitav on siinjuures Inglise õiguses tavaline üldprintsip, mille kohaselt pooled ei saa lepingust loobuda, pärast selle allkirjastamist, isegi kui kindlustusvahendaja on teinud vea poolte soovide esitlemisel.

Akti artikli 21 kohaselt loetakse laevakindlustusleping sõlmituks kui kindlustusvõtja ettepaneku on kindlustusandja aktsepteerinud, hoolimata sellest, kas poliis on väljastatud või mitte ning kokkuleppe saavutamise kuupäev peab olema märgitud lepingus sõltumata sellest, kas kindlustusandja on oma allkirja lisanud.<sup>47</sup> Sellest tulenevalt ei loeta Akti alusel leping sõlmituks mitte poliisi väljastamisega, vaid kindlustusandja poolse lepingu tingimustega nõustumisega. Samas jäävad Akti analüüsid mõned küsimused ka lahtiseks. Nii näiteks tekib küsimus, et kas ühe lepinguga on kaetud kõik soovitud riskid või kõik riskid tuleb eraldi kindlustada? Või küsimus kindlustusvõtja taganemisõigusest enne lepingu täielikku allkirjastamist. Kas sellel ajal kui kindlustusvahendaja pakub lepingut veel kindlustusturul on kindlustusvõtjal õigus lepingust taganeda või mitte?

Lepingu sõlmimisel on oluline tuvastada, kas pooled lepivad kokku omavastutuse kohaldamises. Kui selline kokkulepe sõlmitakse on teine oluline küsimus omavastutuse määr kokkuleppimine. Kui kindlustusandja soovib kohaldada ka omavastutust peab ta sellest kindlustusvõtjat teavitama. Nimetatud tingimus ja selle määr märgitakse ka kindlustuslepingus. Reeglina on omavastutuse määr kantud ka poliisile.

Kindlasti peavad pooled lepingu olulise tingimusena laevakindlustuslepingus määratlema kindlustusobjekti. Reeglina loetakse kindlustuse objektiks füüsilise isiku elu ja tervist ning

---

<sup>44</sup> Bennett, H. *The Law of Marine Insurance. Op cit.*, p 29.

<sup>45</sup> Turner, A. Harold. *The Principles of Marine Insurance*. London, 1925, p 11.

<sup>46</sup> Treitel, G.H. *The Law of Contract*. IX ed. London, 1995, p 8.

<sup>47</sup> *English Marine Insurance Act. Op cit.*

füüsilise ja juriidilise isiku vara, varalisi ja mittevaralisi huve, õiguseid ja kohustusi. Vastupidisel juhul võib lugeda, et leping on tehtud olulise puudusega ning on seetõttu kehtetu. Akti artiklis 3 on lihtsalt määratletud, et kindlustuse objektiks on nii laev, vara kui ka kaup, mida laevaga transporditakse. Kuid eksisteerib ka võimalus, et teenitud tasu või prahiraha, merereisist saadav raha, komisjonitasu, kasum või teised rahalised tasud või saadud avanss, laen või muu merereisiga omandatud vara võib jääda mereriski vastu kindlustatud kaitseta.<sup>48</sup> Eesti õiguses nimetatud määratlus puudub ning sisaldub mõnel juhul vaid kindlustusandja poolt koostatud kindlustustingimustes. Tulenevalt Inglise õigusest, on laevaomanikul võimalik sõlmida ka nn. kompleksleping<sup>49</sup> ehk leping, millega ta saab mitut laeva üheaegselt kindlustada sama riski vastu. Niisiis on tegemist poliisiga, mis pakub kindlustuskatet kindlustusvõtja kirjeldatud riskile teatud limiidini.<sup>50</sup> Samas annab komplekslepinguga kindlustamine laevaomanikust kindlustusvõtjale teatava rahalise soodustuse ning kokkuvõttes on ka kindlustusandjale makstav kindlustusamakse väiksem, kuna tehingu väärtus on suurem. Igasuguse mereriskist tuleneva vastutuse kolmanda isiku suhtes võib enda kanda võtta kindlustatava vara omanik, huvitatud isik või näiteks isik, kes vastutab selle vara eest.

Laevakindlustuses on väga oluline jälgida detaile ning nende täpset täitmist juba lepingu sõlmimise alguses, kuna mõne pealtnäha pisiasja mitteametamine võib kaasa tuua tehingu hilisema kehtetuse või kindlustusandaja poolse kindlustushüvitise maksimisest keeldumise. Näiteks tulenevalt Aktist on näiliku või teeseldud lepinguna sõlmitud tehing tühine. Mis tähendab, et kui kindlustusvõtja ei oma Akti tähenduses kindlustatavat huvi ja kindlustusleping on sõlmitud eesmärgiga omandada selline huvi on selline leping igal juhul tühine. Eesti õiguses on reguleerib näiliku tehingu tegemise tagajärgi tsiviilseadustiku üldosa seaduses (edaspidi TSÜS). TSÜS § 89 lg 1 kohaselt on näilik tehing, *mille puhul pooled on kokku leppinud, et tehingu tegemisel tehtud tahteavaldustel ei ole avaldatud tahte vastavaid õiguslikke tagajärgi, sest pooled tahavad jätta mulje tehingu olemasolust või varjata tehingut, mida nad tegelikult teha tahavad*. Ka Eesti õiguses on näilikult tehtud tehing tühine.<sup>51</sup>

Analüüsi tulemusel on Autor seisukohal, et Inglise õiguses on oluline laevakindlustuse puhul, millise klausliga on välja antud poliis, sest kui poliisile on märgitud näiteks "lepingu olemasolu ilma päästetasu õiguseta" tähendabki see seda, et kindlustusjuhtumi ilmnemisel

---

<sup>48</sup> *Ibid.*

<sup>49</sup> Inglise. floating policy

<sup>50</sup> English Marine Insurance Act, art 29 p3.

<sup>51</sup> RT I 2002, 35, 216; 2003, 13, 64; 78, 523.

pole kindlustusvõtjal õigust väljamakstud päästetaside hüvitamisele sõlmitud laevakindlustuslepingu alusel. Sisuliselt on siis tekkinud olukord, kus kindlustusandja kas oma teadmatusel või rumalusest on välistanud, juba lepingut sõlmides, ühe võimaliku kahju hüvitamise olukorra. Niisiis loetakse vastavalt Akti artiklile 22 laevakindlustusleping sõlmituks kui kindlustusvõtja ettepanek sõlmida leping on kindlustusandja poolt aktsepteeritud, olenemata sellest kas poliis on juba välja antud või mitte.

Kindlustusandja poolne laevakindlustuslepingu sõlmimise ettepaneku aktsepteerimine toimub teate või tavalise märgukirja vormis. Aktsepti mitteandmise korral aga loobumise teate vormis. Laevakindlustuslepingu sõlmimisel, nii nagu iga kindlustuslepingu sõlmimisel, on oluline, et kindlustusvõtja teavitaks kindlustusandjat kõikidest olulistest asjaoludest, mis on seotud kindlustusobjektiga. Selle all mõeldakse reeglina asjaolusid, mis mõjutavad kindlustusandja otsust kindlustusmakse määramisel või otsuse langetamisel, kas sellist kohustust üldse võtta. Kui asjaolu on esitatud tuleviku ootusi arvestades, siis on ta tõene kui on tehtud lähtudes hea usu põhimõttest. Igasugust kirjeldust võib korrigeerida või hoopis tagasi võtta kuni kindlustuslepingu sõlmimiseni. Selline põhjalik, detailne ja laevakindlustuse puhul väga vajalik regulatsioon on sätestatud Akti artiklites 17-19.<sup>52</sup>

Vastavalt VÕS-i § 9 sõlmitakse leping pakkumise esitamise ja sellele nõustumuse andmisega, samuti muul viisil vastastikuse taheteavalduse vahetamise teel, kui on piisavalt selge, et lepingupoolel on saavutanud kokkuleppe.<sup>53</sup> Huvitav on märkida, et Eesti õiguses on leping sõlmitud siis, kui pakkumise esitaja nõustumuse kätte sai. Eelnevalt kirjeldatud Inglise õiguse kohaselt laevakindlustuslepingu sõlmimise protsessiga see väga täpselt ei haaku. Arvestada tuleb muidugi, et VÕS sätestab üldiseid lepingu sõlmimise alused, mitte aga laevakindlustuslepingu sõlmimise regulatsiooni. Samas ütleb VÕS-i § 11 lõige 4, et kirjalik leping, mida laevakindlustusleping vaieldamatult on, loetakse sõlmituks, kui lepingupoolel on lepingudokumendi allkirjastanud või vahetanud kummagi lepingupoole poolt allkirjastatud dokumendid.<sup>54</sup> Niisiis võib teha järelduse, et ka Eesti õiguse kohaselt on laevakindlustusleping kirjalik leping ning loetakse sõlmituks allkirjastamisel. Kokkuvõtlikult võib teha järelduse, et nii Eesti kui ka rahvusvahelises õiguses on laevakindlustusleping kirjalik leping ning loetakse sõlmituks allkirjastamisel. Samas on poolte õiguste ja kohustuste tekkimine reguleeritud pisut erinevalt.

---

<sup>52</sup> English Marine Insurance Act.

<sup>53</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

<sup>54</sup> *Ibid.*

### 1.4.1. Seaduse ja keele valik

Rahvusvaheliste lepingute koostamisel võib ilmnedagi põhiliselt kahte liiki probleeme: need, mis on omased teatud liiki tehingutele ning need, mis puudutavad lepingu kestvuse tähtaega ja lõpetamist ning tasumise viisi, vältimaks hilisemaid vaidlusi. Kindlustusõigust loetakse, tulenevalt tema regulatsioonide keerukusest ning spetsiifilisusest, keeruliseks õigusteaduse valdkonnaks. Mereõigus on arenenud aga valdavalt läbi rahvusvahelise õiguse. Lepingute koostamine ja sõlmimine eeldab mõlemalt lepingupoolelt hoolikust ja õiguse mõistmist. Seejuures on oluliseks küsimuseks rahvusvahelises mereõiguses ka lepingute koostamisel järgida seaduse ja keele valikut ehk küsimus jurisdiktsioonist ning lepingu keelest.

Kindlustuslepingu pooltele on oluline keele valik, mis tagab pooltele ühtse mõistetavuse kokkulepitu üle ja jätab võimalikult vähe ruumi hilisemale teksti tõlgendamisele. *R. Narits* on öelnud, et õiguses omandavad sõnade tähendused erilise koha. Kui õiguse subjekt ei taba ära mõne normis esineva sõna tähendust, siis tekivad normist tulenevate õiguslike tagajärgede elluviimisel tõsised raskused.<sup>55</sup> Seoksin selle väite ka erinevatest keeltest tõlgitud lepinguteksti õige mõistmise problemaatikaga. Lingvistilisi probleeme on võimalik vältida näiteks siis, kui pooled lisavad lepingu lõplikku teksti lõike, milles määratakse kindlaks missuguses keeles lepinguvariant on pooltele siduv. Võimalik on ka lugeda ühes keeles olev lepinguvariant pooltele siduvaks ning teine variant lisada juurde kui ametlik tõlge. *Lawrence M. Friedman* arvab, et mõnel juhul võib õiguslik tõlgendamine olla seotud mitte sellega, mida tekst tegelikult tähendab ehk sisuliselt mitte tema keelelise tähendusega.<sup>56</sup> Nimetatud seisukohaga tuleb kindlasti nõustuda. Õiguslike tekstide hindamine ei saa toimuda sarnaselt igapäevaste kirjanduslike tekstide hindamisega. Samas tuleb jälgida, et tõlgendamine ei tohi olla müstiline tahte selgitamine.<sup>57</sup>

Õigustloovate aktide all mõistetakse teatavasti materiaalseid seadusi ehk õigusnorme sisaldavaid õigusakte.<sup>58</sup> Laevakindlustuslepingute koostamisel võib mõnel juhul, arvestades, et tegemist on tihti erinevate riikide õigust puudutava lepinguga, ette tulla mitmeid probleeme lähtuvalt nii lepingust endast kui ka eri riikide õigustraditsioonide eripärast ja erinevatest

<sup>55</sup> Narits, Raul. Õiguse Entsüklopeedia. Tallinn, 2002, lk 133.

<sup>56</sup> Slapper, G., Kelly, David. *Op cit.*, lk 9.

<sup>57</sup> Taska, Artur. Õigusteaduse metodoloogia. Lund, 1978, lk 64.

<sup>58</sup> Merusk, K., Narits, R. Eesti Konstitutsiooniõigusest. Tartu, 1998, lk 38.

õigusaktidest. Õigustloovate aktide tekste võib tähistada kui normatiivset alust õigusele vastava lahenduse leidmisel.<sup>59</sup> Seetõttu on teiseks oluliseks küsimuseks seaduse valiku küsimus, arvestades rahvusvahelist eraõigust. Küsimus tuleneb asjaolust, et tihti on laevakindlustuslepingut sõlmivad pooled erinevatest õigussüsteemidest ning vältimaks lahenduseta olukordi kohaldatava õiguse valikul või normide kollisiooni korral, mis tekitab vaidlusi poolte vahel, on kõige mõistlikum lepingus kokku leppida, millise riigi seadust kohaldatakse ning, millisel foorumil (kas kohus või vahekohus).

Kontinentaalses õiguskultuuris on õigusele vastava otsuse tegemine otseselt seotud õigustloovate aktide tekstidega. Seetõttu peab iga leping, mis ei puuduta eranditult ainult ühte õigussüsteemi või, mis on sõlmitud poolte vahel, kes on erinevatest õigussüsteemidest, sätestama, et lepingut reguleerib teatud kindla õigussüsteemi materiaalõigus.<sup>60</sup> Vastasel juhul rakendab kohus või vahekohus, vaidluse korral kohaldatava seaduse valikul oma maa kollisiooninorme, mis omakorda ei pruugi enam väljendada poolte tahet. *C. Kuner* on välja toonud kolm olulist aspekti, mida tuleb kindlasti arvestada laevakindlustuslepingut sõlmides. Esiteks on oluline määratleda, millisest seadusest lepingu tõlgendamisel lähtutakse. Oluline on kogu lepingu suhtes kohaldada ainult ühte õigussüsteemi. Samas tuleb arvestada, et valitud seadus ei oleks vastuolus vahekohtu –või kohtupidamise koha avaliku korruga ning tal on ka piisav seos lepinguga.<sup>61</sup> Siinjuures on mõistlik arvestada, et seaduse valikut puudutav norm oleks sõnastatud nii laialt, et see hõlmaks igasugu vaidlusi, mis võivad lepingu tõlgendamisel tekkida.

Jurisdiktsiooni küsimusi lahendab Eesti kehtivas õiguskorras rahvusvahelise eraõiguse seadus<sup>62</sup>, milles on reguleeritud ka kindlustuslepingute sõlmimisel kasutatava jurisdiktsiooni valik. Rahvusvahelise eraõiguse seadus (edaspidi REÕS) kohaldub kindlustuslepingutele, mille puhul kindlustatakse Eestis või Euroopa Liidu liikmesriigi territooriumidel asuvaid kindlustusriske (§ 40).<sup>63</sup> Oluline on märkida, et edasikindlustuslepinguid nimetatud regulatsioon ei puuduta. Regulatsioonist tulenevalt kohaldatakse laevakindlustuslepingutele

---

<sup>59</sup> Narits, R. Õigusteaduse metodoloogia I. Tartu, 1997, lk 84.

<sup>60</sup> Kuner, Christopher. Rahvusvaheliste lepingute koostamine: kuidas vältida lepingust tulenevaid vaidlusi. *Juridica* nr , 2000, lk 241.

<sup>61</sup> *Ibid.*, lk 242.

<sup>62</sup> RT I 2002, 35, 216; 2003, 13, 64; 78, 523.

<sup>63</sup> *Ibid.*

kindlustuslepingu poolte poolt valitud õigust.<sup>64</sup> Üldiselt lähtutakse põhimõttest, et kui kindlustuslepingus ei ole kohaldatavat õigust kokku lepitud, leiab kohaldamist riigi õigus, millega lepingul on tugevam seos. Töö autor toetab sellist lähenemist.

#### 1.4.2. Lepingu vorm

VÕS-i § 11 lõige 1 kehtestab, et lepingu võib sõlmida suuliselt, kirjalikult või mis tahes muus vormis, kui seaduses ei ole sätestatud lepingu kohustuslikku vormi.<sup>65</sup> Eesti õiguses nii nagu ka rahvusvahelises praktikas peab kindlustusleping olema reeglina sõlmitud kirjalikult.<sup>66</sup> Lihtsalt lubaduse andmisest sõlmida kindlustusleping või otsida kliendile tema kindlustushuvile vastavat lepingut ei loeta kohustused tekkinuks.<sup>67</sup> Mingisugust erilist lisavormi seadused reeglina kindlustuslepingule ei kehtesta. Laevakindlustuslepingu puhul sätestab erandi vaid vaadeldav Akt, mille artiklis 22 on sätestatud, et lepingu kehtimiseks Akti tähenduses on vajalik selles näidatud poliisi vorm,<sup>68</sup> selle puudumisel aga ei kehti Aktis märgitud põhimõtted, sõlmitud laevakindlustuslepingu suhtes.<sup>69</sup> Niisiis peab laevakindlustusleping olema sõlmitud kirjalikus vormis ning sisaldama kõiki kokkulepitud tingimusi. Kindlaks tuleb määrata ka kindlustuskatte pikkus ja kehtivuse tingimused, hüvitamise kord ning kindlustussumma suurus. Oluline on märkida, et nii nagu rahvusvahelises praktikas, loetakse ka Eesti õiguses kirjalik leping sõlmituks, kui lepingupooled on lepingudokumendi allkirjastanud.<sup>70</sup>

### **1.5. Poliisi osatähtsusest laevakindlustuslepingus**

Kindlustuslepingu sõlmimisega kaasneb reeglina kindlustusandja poolt kindlustusvõtjale poliisi väljastamine. Kindlustusõiguse teoorias on loetud kindlustuspoliisi kindlustuslepingu sõlmimist tõendavaks dokumendiks. Rahvusvahelises laevakindlustus praktikas on poliisil

<sup>64</sup> RT I 2002, 35, 216; 2003, 13, 64; 78, 523. § 42 lg 3 ja RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523. § 427 lg 2 p 2.

<sup>65</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

<sup>66</sup> Балабанов, Й.Т., Балабанов, А.Й. Страхование. Peterburg, 2002, с 5.

<sup>67</sup> Rahvusvahelises laevakindlustuspraktikast on teada näiteks kindlustusjuhtum, kus kindlustuslepingut ei allkirjastatud, kuid laev alustas mereteed ning järgnes kindlustusjuhtum.

<sup>68</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>69</sup> Clarke, Malcolm. An Introduction to Insurance Law. London, 1997, p 67.

<sup>70</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

palju suurem tähtsus. Igal kindlustusandjal on reeglina oma poliisi vormid, mis erinevad kindlustusriskide lõikes. Ka andmed, mis on poliisil märgitud sõltuvad kindlustusriskist, mida konkreetse kindlustuslepinguga kindlustatakse. Ajalooliselt kirjutati poliisid iga kindlustusvõtja jaoks käsitsi. Ühiskonna arenedes selline vajadus muidugi kadus.

Kui juba ajaloost rääkida, siis tuleb kindlasti märkida Inglise kindlustusandjate novaatorlikust selles valdkonnas. Näiteks 18. sajandil *Lloydsi Kohvimajas*<sup>71</sup> tegutsenud kindlustusandjate poolt töötati välja *S. G. poliis*<sup>72</sup> (*S. G.* tähendab ilmselt "ship and goods"). See poliis töötati välja *ad hoc* alustel, riskid muudeti ja erandid loodi vastuseks arenevale õigusele ja praktikale. Nii areneski ühtne käsitlus kindlustuskatte olemusest. *S. G. poliis* kehtestas üldised tingimused ja erandid, kindlustusturg ise reguleeris konkreetsemalt kasutatavad tingimused ja erandid, nagu näiteks reisi pikkust või prahtimisega seotud probleeme. Siinjuures tuleb märkida, et Eesti kehtivas õiguses kehtestab kohustuslike poliiside vormid rahandusminister.<sup>73</sup> 17. sajandil oli tavaline sama lepinguga kindlustada nii mereriskide kui ka sõjariskide vastu. 19. sajandil jõuti järeltule, mille kohaselt kahte erinevat riski kindlustati erinevate lepingutega, mistõttu laevakindlustuslepingust välistati laeva vallutamine ja konfiskeerimine, mis pigem on siiski sõjategevusega seotud riskid. Hiljem leiti siiski, et kuigi laevakindlustuslepingus peab eristama sõjariske ja mereriske, kuid laeva vallutamise risk on, siiski ka laevakindlustuslepinguga kaetud, kui kokku pole lepitud teisiti. 1980. aastal sellisest regulatsioonist loobuti.<sup>74</sup>

Kindlustuspoliisi olulisust rahvusvahelises laevakindlustusõiguses tõestab asjaolu, et *Lloyds* i standardne laevakindlustuspoliis kodifitseeriti 1906. aasta Aktis. See tähendab ühtlasi ka seda, et tulenevalt Aktist peab leping sisalduma ka poliisis, mitte ei ole enam vaid lepingu olemasolu tõendav dokument. Erand tehakse vaid poliisi väljaandmisega, sest poliis võib olla välja antud ka pärast lepingu sõlmimist. Mõnel juhtul loetakse erialakirjanduses käsitlustes laevakindlustusleping niiõelda kasutuks tõendiks, kui sellel olevad tingimused ei kajastu kindlustuspoliisil.<sup>75</sup> Samas on töö autor arvamisel, et kindlustusleping on siiski primaarne, sest isegi kui kindlustuspoliisis on määratletud kindlustusobjekti suhtes kokku lepitud üldised

<sup>71</sup> Ingl. k. *Lloyds Coffee House*.

<sup>72</sup> Bennett, H. *The Law of Marine Insurance*. *Op cit.*, p 103.

<sup>73</sup> RT I 2001, 43, 238; 2002, 35, 215; 57, 357; 63, 387; 2003, 88, 591.

<sup>74</sup> Bennett, H. *The Law of Marine Insurance*. *Op cit.*, p 103-104.

<sup>75</sup> Vt. täpsemalt Templeman, Fr. *Marine insurance, its principles and practice*. *Op cit.*, p 14.

tingimused, tuleb neid tõlgendada arvestades, et kindlustusvõtja lepingust tulenevad huvid sellega ei kahjustuks.

Tulenevalt Akti artiklist 24 peab kindlustuspoliis sisaldama kindlustusvõtja nime ning peab olema alla kirjutatud<sup>76</sup> kindlustusandja poolt. Allkirjale omistatakse olulist tähtsust, kuna see väljendab lepingu olemasolu kindlustusvõtja ja kindlustusandja vahel. Nii on tuvastatud ka lünk Aktis. Nimelt, kas esimese võetud riski suhtes kehtib allkiri vaid ühel lepingul või ka teistel samade poolte vahel sõlmitud lepingul ning kui ei siis, millises ulatuses see muudab poolte omavahelisi suhteid ning kindlustusvõtja suhteid agendiga (kas agent on kohustatud riski pakkumist turul jätkama, kas pooled jäävad lepinguga seotuks)?<sup>77</sup>

Erialakirjanduses on jõutud järeldusele, et kindlustusobjekt ise peab olema kindlustuspoliisis piisavalt määratletud, kuid ei pea sisaldama kindlustusvõtja huvide iseloomu ja ulatust, kuna see on juba määratletud kindlustuslepingus. Oluline on siinjuures ka kindlustusobjekti väärtuse küsimus. Näiteks kui lepingus on kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahel kokku lepitud kindlustusobjekti väärtus ning see summa on fikseeritud ka poliisis, loetakse see summa lõplikuks olenemata sellest, kas kindlustusvõtja vara hävib täielikult või osaliselt.

Inglise õiguses on asutud seisukohale, et konstruktsioonivea<sup>78</sup> tõttu tekkinud täieliku vara hävinemise korral võib küll poliisis ettenähtud kindlustusväärtuse raamidest väljuda, kuid seda ainult juhul, kui poliisil pole seda otseselt keelatud. Kui aga poliisis pole mingil põhjusel kindlustusobjekti väärtust määratud, tuleb see enne kindlustushüvitise maksmist ekspertide abil kindlaks teha. Kindlustusvõtja kohustus on garanteerida, et laev on meresõidukõlbulik. Vastavalt Aktile on olemas erinevaid poliiside liike ning nendest tulenevad õigused ja kohustused on Aktiga reguleeritud. Näiteks võib kindlustusandja väljastada poliisi, mille liik sõltub reisi pikkusest, kas kogu reisiks<sup>79</sup> või ainult teatud osale reisi kestvusest. Selline poliis on tavaliselt rahvusvahelises mereõiguses ühendatud nn. aja poliisiga<sup>80</sup>, milles on määratletud poliisi kestvus ajaliselt.

---

<sup>76</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*, art. 24.

<sup>77</sup> Bennett, H. The Law of Marine Insurance. *Op cit.*, p 31.

<sup>78</sup> Ingl.k. *constructive total loss*- laeva niisugune kahjustamine, mis on võrdsustatav laevahukuga.

<sup>79</sup> Ingl. k. *Voyage policy*.

<sup>80</sup> Ingl. k. *Time policy*.



Märkida tuleb ka nn. väärtuse poliisi<sup>81</sup>. Kindlustusandjal ja kindlustusvõtjal on võimalik kokku leppida kindlustusväärtus juba eelnevalt poliisis. Selle kindlustusväärtuse alusel saab kindlustusandja teha hilisema kindlustushüvitise pakkumise. Võimalik on ka, et kindlustusväärtus pole poliisil määratud. Sellisel juhul tuleb jällegi kindlustusväärtus välja selgitada ekspertide abil. VÕS § 435 on sätestatud, et ka poliisist tuleneb kohustus kindlustuslepingus kokkulepitud tingimusi järgida.<sup>82</sup> Teema, mida Akt üldse ei reguleeri ning, mis on rahvusvahelises õiguses jäetud täielikult lepingus pooltele subjektiivseks otsuseks on poliisi kadumise või hävimise problemaatika. Reeglina on lahendus siiski lihtne ning kindlustusvõtjal on võimalus esitada avaldus asenduspoliisi saamiseks. Eesti õigus reguleerib poliisiga seotud küsimusi märksa selgemalt. VÕS § 434 sätestab näiteks kindlustuslepingutele üldiselt kohalduva poliisi regulatsiooni. Märgitud on, et kindlustusandja peab kindlustusvõtjale väljastama enda poolt allkirjastatud dokumendi kindlustuslepingu sõlmimise kohta ehk poliisi.<sup>83</sup> Huvitav on märkida, et erinevalt Akti regulatsioonist sätestab VÕS kohustusliku loetelu andmetest, mis peavad olema poliisil märgitud. Üldiselt on nimetatud loetelu põhjalik ja ammendav, sätestades kõik olulisemad andmed, mis kindlustusvõtjale kindlustusjuhtumi tekkimisel on üliolulised. Paragrahv on loodud selgelt kindlustusvõtja kui tarbija huve arvestades ning tuleneb ilmselt, tema olemusest lähtudes, Euroopa Liidu õigusest.

VÕS sätestab ka üldised poliisile esitatavad nõuded. Sellise regulatsiooniga on iseenesest kõrvaldatud kehtinud Koodeksis sätestatud segadus poliisi väljastamise kohustuslikkuse ning kindlustusvõtja õiguse üle nõuda poliisi väljastamist. Tulenevalt VÕSi regulatsioonist on üheselt mõistetav, et poliis tuleb kindlustusandja poolt väljastada ja kindlustusvõtja huvi puudumine poliisi väljastamisel ei saa olla enam lepingu kehtivuse tingimuseks. Võib asuda seisukohale, et poliisi puudutav regulatsioon on Eesti õiguses märgatavalt täiustunud, kuid mitte sellisele tasemele, mida tuntakse rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas.

## 1.6. Laevakindlustuslepingu põhiprintsiibid

Käesolevas alapeatükis analüüsitakse laevakindlustuslepingu olulisemaid põhimõtteid, seejuures vaadeldakse „ülimalt hea usu“ põhimõtet laevakindlustuslepingus ning selle rikkumise tagajärgi, varjatud puuduse ja teavitamiskohustuse olulisust. Üldises

---

<sup>81</sup> Ingl. k. *Value policy*.

<sup>82</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>83</sup> *Ibid.*

lepinguõiguses leitakse, et heas usus käitumise kohustust sisaldavat normi eristab teistest õigusnormidest avatus, mistõttu nimetataksegi sageli heas usus käitumise kohustust avatud normiks.<sup>84</sup> Avatud norm tähendab, et selle normi tegelik sisu avaneb alles läbi konkreetse juhtumi ja kohtupraktika.<sup>85</sup> Siit tuleneb ka vajadus käsitleda heas usus käitumise kohustuse sisu ning analüüsida selle rakendamise võimalusi laevakindlustuslepingu käsitlemisel.

### 1.6.1.Ülima hea usu põhimõtte käsitlus laevakindlustuslepingus

Kontinentaal-Euroopa õigussüsteemi maades eesotsas Saksamaaga, on hea usu doktriin leidnud tunnustust juba pikka aega, kuid viimisel ajal on hea usu põhimõtte järk- järgult omaks võetud ka mitmetes üldise (*common-law*) õiguse süsteemides. Traditsiooniliselt on peetud üheks põhierinevuseks kontinentaalse õigussüsteemi ja üldise õigussüsteemi vahel selliste üldiste kontseptsioonide nagu hea usk puudumine. Põhjendades seda vahetegu viidatakse sellele, et üldise õiguse süsteem on praktiline õigus, lahendamaks praktilisi probleeme, mitte teoreetiline õigus, mis tegeleb mingite teoreetiliste küsimustega.<sup>86</sup>

Kohustus avaldada kõik olulised faktid eksisteerib laevakindlustuses üldiselt, kuni lepingu tegeliku sõlmimiseni ning see kohustus tekib taas lepingu uuendamisel ning kindlustusvõtja soovi korral lepingut muuta või siis, kui toimub riski oluline suurenemine. Hea usu põhimõtet peetakse tsiviilõiguse üldprintsipiiks, käesolevas peatükis keskendub töö autor aga laevakindlustuslepingus kehtestatud hea usus põhimõtte regulatsioonile ning analüüsib erisusi ja sarnasusi ning ka Eesti õiguse vastavat regulatsiooni.

*H.-J. Uibopuu* on asunud seisukohale, et õiguskorra normaalne funktsioneerimine sõltub truudusest ja heast tavast.<sup>87</sup> Laevakindlustusleping põhineb ülima hea usus põhimõttel, mis tuleneb juba üldisest lepinguõigusest ja - põhimõtetest, et lepingu sõlmimisel peavad pooled toimima heas usus. Vastavalt Akti artikkel 18 punktile 2 tähendab hea usu põhimõtte laevakindlustuses olukorda, kus kindlustusvõtjal on teatud hulk teavet faktidest, mille abil

---

<sup>84</sup> Ingl. k. *Open norm*

<sup>85</sup> Kull, Irene. Hea usu põhimõtte kaasaegses lepinguõiguses Tartu. 2002, lk 13.

<sup>86</sup> Storme, M.E. The Validity and the Content of Contracts. Kogumikus: Towards a European Civil Code. Martinus Nijhoss Publishers. *sine loco*, 1994, p 125.

<sup>87</sup> Uibopuu, Henn- Jüri. Eesti Põhiseadus, rahvusvahelised suhted ja rahvusvaheline õigus. *Juridica* 1998/ 4, lk 191.

kindlustusandja saab hinnata riski suurust ja määrata kindlustusmakse. Faktid peab kindlustusandjale teatavaks tegema kindlustusvõtja.<sup>88</sup>

Lepinguõiguses on üldiselt teada, et iga kindlustusleping, mis on sõlmitud vale teabe põhjal on heauskse poole jaoks välditav. Sama põhimõtte kehtib ka kindlustusõiguses. Kuid mereõiguse puhul kohustub kindlustusvõtja täiendavalt teatama kindlustusandjale kõik talle teadaolevad andmed, mis võiksid mõjutada kindlustuslepingu sõlmimist ning kindlustusrisiki hindamist. Kaks printsiipi kindlustusõiguses: *non-disclosure* (mitteteatamine) ja *mispresentation* (väärsti esitamine) sisustavad mõiste *uberrima fides* (ülima hea usu). Ühtlasi muudab selle printsiibi rikkumine ka lepingu välditavaks ning kehtetuks kahjustatud poole jaoks *ab initio* ning kohustab lepingupooli saadu tagastama.<sup>89</sup>

Juba esimesi laevakindlustuslepinguid iseloomustas pooltevaheline usaldus. Laevandus on suur ja riskantne äri, mistõttu on oluline, et nii lepingut sõlmida sooviv isik kui ka kindlustusandja teineteist õigesti mõistaksid ja usaldaksid. Sellest tulenes varases laevakindlustuslepingute sõlmimise praktikas hea usu põhimõtte rakendamine. Kindlustusvõtja kohustus on teavitada kindlustusandjat kõikidest olulistest asjaoludes kindlustuslepingu sõlmimisel. Lepingu rikkumisega kaasnevad pooltele reeglina üsna rasked tagajärjed, mis ongi põhjus, miks tuleb käsitleda hea usu põhimõtet.

Termini „ülim hea usk“<sup>90</sup> kasutamise puhul pole tegemist vaid mereõiguse teemaga, vaid ka üldise lepinguõigusest tuleneva mõistega, mille puhul kõikide lepingute sõlmimisel lepingupooled peavad toimima heas usus ning kui kasvõi üks pooltest kaldub sellest printsiibist kõrvale on teisel poolel ainuüksi heas usus tegutsemise puudumise tõttu õigus lepingust taganeda. Ka Eesti seadustes on hea usu põhimõttel oluline koht. Nii TSÜS-s kui ka VÕS-s on rõhutatud heausksuse printsiibi olulisust lepingute sõlmimisel ning ka nende kehtivuse juures. VÕS-i § 6 sätestab, et võlausaldaja ja võlgnik peavad teineteise suhtes käituma hea usu põhimõttest lähtuvalt. Võlasuhtele ei kohaldata seadusest, tavast või tehingust tulenevat, kui see oleks hea usu põhimõttest lähtuvalt vastuvõtmatu.<sup>91</sup> Seega on lepinguõiguslikult hea usu põhimõtte eiramine keelatud.

<sup>88</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>89</sup> Merkin, Robert M., Rodger, Angus. EC Insurance Law. London, 1997, p 29-30.

<sup>90</sup> Inglise. *utmost good faith*.

<sup>91</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

Hea usu põhimõtte täitmine on laevakindlustuslepingus keskseks teemaks lepingu kehtivusel ja toimimisel ning vajadusel ka kindlustushüvitise saamisel. Siinjuures mõeldakse hea usu põhimõtet objektiivses mõttes, ehk see, mis on hinnatav lepingulistes suhetes teatavate kriteeriumite alusel. Ajaloost on teada, et ülima hea usu põhimõtte võtsid esimesena kasutusele Inglise kohtunikud, kes tahtsid merekaubandust muuta ausaks äriks.<sup>92</sup> Arvati, et kindlustus rajaneb spekulatsioonil ning lepingu mõlemad pooled üritavad lepingusse kaasata enesele kasulikke norme- kindlustusandja norme, mis kindlustusjuhtumi saabudes vabastaks teda kohustusest tasuda hüvitist ning kindlustusvõtja norme, mis aitaksid tal varjata kindlustatava objekti puuduseid.<sup>93</sup> Kuigi *common law* lepinguõigus ei näe reeglina ette kohustust toimida heas usus on laevakindlustusleping selles osas erand, kuna see on ülimal heal usul põhinev leping.<sup>94</sup> Ülima hea usu põhimõtte laevakindlustuses kodifitseeriti 1906. aastal Aktis<sup>95</sup>. Nii *common law* riigid kui ka mitmed kontinentaalõigussüsteemi riigid on kohandanud Aktiga kehtivad põhimõtted oma riigi seadustele ja selle alusel on kujunenud ka tavad.

Tulenevalt Akti paragrahvist 17 nimetatakse *laevakindlustuslepinguks lepingut, mis põhineb hea usu põhimõttel ning, kui kumbki pool ei arvesta lepingulises suhtes hea usu põhimõttega ja rikub seda, siis sellel alusel võib teine pool lepingust taganeda.*<sup>96</sup> Sättest tulenevalt peavad mõlemad laevakindlustuslepingu pooled lähtuma lepingu sõlmimisel, lepingu püsimise nimel, hea usu põhimõttest. Samas võib puuduseks lugeda asjaolu, et kuigi lepingupool peab võimaldama kindlustusandjale kogu tõese info seoses kindlustusobjektiga ei ole võimalik lepingupoole kohustuse täitmist kontrollida. Oluliste asjaolude mitteteatamine tuleb välja alles kindlustusjuhtumi toimumisel ja seda ka juhul, kui andmete mitteesitamine on kindlustusjuhtumi toimumise põhjuseks. Seega ainult juhul, kui kindlustusvõtja sihilikult jätab olulisest asjaolust teatamata ning just see asjaolu on tinginud kindlustusjuhtumi.

Laevakindlustuslepingu puhul, seotult hea usu põhimõttega võib välja tuua järgmised iseloomulikud jooned. Tegemist on lepinguga *uberrimae fidei*, mis tähendab, et mõlemal poolel on kohustus täita hea usu põhimõtet. Reeglina muidugi kindlustusandja jälgib pigem kindlustusvõtja poolset kohustuse täitmist. Arvestada tuleb ka, et kohustus ei ulatu vaid

<sup>92</sup> Carter v. Boehm (1987) 1 Lloyd's Rep. 109/ 1766. 3 Burr. 1905, 1W,B.

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> Baatz, Y. Utmost Good Faith in Marine Insurance Contracts. Antwerpen, 1999, p 15.

<sup>95</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.* Art 18 p 2.

<sup>96</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

lepingu sõlmimise eelsesse perioodi. Hea usu põhimõtte korrektse järgimise korral teatab kindlustusvõtja kindlustusandjale enne lepingu sõlmimist kõikidest olulistest asjaoludest, mis on kindlustusobjektiga seotud. Siinjuures mõeldakse oluliste asjaolude all “*asjaolusid, mis mõjutavad kindlustusandja poolset otsust kindlustuspreemia määramisel või otsuse langetamisel, kas ta üldse võtab sellise riski enda kanda*”<sup>97</sup> ehk, kas kindlustusandja on nõus kindlustusvõtja poolt pakutud kindlustusobjekti kindlustama ning, milliseks kujuneb võimalik kindlustusmakse. Inglise Apellatsioonikohus on leidnud, et hea usu põhimõttest kinnipidamise kohustus tekib pooltele juba enne lepingu sõlmimist ning lepingu kehtimise ajal hea usu põhimõtte rikkumisest põhjustatud kahju hüvitamine ei tohiks erineda sellest kui leping pole veel sõlmitud, kuid kokkulepped on saavutatud.<sup>98</sup> Autor on seisukohal, et sisuliselt tähendab see seda, et vastastikune hea usu põhimõttest kinnipidamine peab kehtima nii lepingu sõlmimisel kui ka lepingu tingimustes kokkuleppimisel.

Erialakirjanduses on jõutud järeldusele, et enne lepingu sõlmimist võetud kohustus on kohustuslik ka juhul kui kunagi ei jõutagi lepingu sõlmimiseni. *Howard Bennetti* arvates pole mingit põhjust, miks seadus ei võiks kaitsta lepingupoolt, kes enne lepingu sõlmimist teise lepingupoole süülise käitumise tõttu soovib loobuda lepingu sõlmimisest, ilma lisa kahjulike tagajärgedega.<sup>99</sup> *R. Aikens* leiab, et enne lepingu sõlmimist tekkinud kohustus tuleneb positiivsest õigusest ehk seadustest, kuid lepingu järgne kohustus on tekkinud lepingust endast. Selline kohustus on vastastikune andes kindlustusvõtjale võimaluse nõuda kahjude hüvitamist kindlustusandjalt.<sup>100</sup> Siit järeldub, et lepingueelset kohustust loetakse siduvaks reeglina juhul, kui poole käitumises on esinenud süü elemente, kuid lepingu järgne kohustus on välistavate erandite puudumisel alati siduv. Oluline on märkida, et lepingu eelne kohustus peab olema võetud lähtuvalt hea usu põhimõttest.

Hea usus põhimõtte rakendamine on läbi ajaloo pälvinud palju kriitikat nii õigusteadlaste kui ka õiguspraktikute poolt, kes on pidanud nimetatud printsiibi rakendamist kohati äärmiselt ebaõiglaseks. Põhilise puudusena on välja toodud asjaolu, et kui lepingupool rikub hea usus põhimõtte rakendamise kohustust, siis jääb ta ilma ka igasugusest kahjutasust. Põhiliselt on see omane siiski Inglise õigusele. Puuduseks on ka see, et kindlustusandja võib vältida

---

<sup>97</sup> Baatz, Y. *Op cit*, p 16.

<sup>98</sup> Bell v. Lever Bros. Ltd (1932 )A.C.161 at p.227.

<sup>99</sup> Bennett, H. Mapping the doctrine of utmost good faith in insurance contract law. Oxford, 1999.

<sup>100</sup> Baatz, Y. *Op cit*.

vastutust hoolimata sellest, et eksituseni viinud faktid ei ole kuidagi seotud kindlustusjuhtumi toimumisega.<sup>101</sup>

### 1.6.2. Olulistest asjaoludest teavitamise põhimõte

Akti artikli 18 punkti 1 kohaselt peab kindlustusvõtja teatama enne laevakindlustuslepingu sõlmimist kindlustusandjale kõikidest talle teadaolevatest olulistest asjaoludest seoses kindlustusobjektiga. Jõuamegi teise väga olulise tingimuseni lepingu sõlmimisel-kindlustusvõtja kohustuseni teavitada kindlustusandjat olulise asjaolu ilmnemisest. Kindlustusandjale peavad olema teada vastavalt Aktile kõik sellised asjaolud, mis tavalise äritegevuse käigus oleksid samal juhul kindlustusvõtjale teada.<sup>102</sup> Kui kindlustusvõtja ei suuda kindlustusandjat nendest asjaoludest teavitada, võib viimane keelduda lepingu sõlmimisest.

Praktikas on kindlustusandjal kergem välja tuua kõik lepingu sõlmimisel talle olulised ja vajalikud tingimused. Reeglina jälgib kindlustusandja väga täpselt kindlustusvõtjalt saadud informatsiooni ning vajadusel kontrollib selle õigsust. Kirjeldatud kohustuste korrektne täitmine muutub oluliseks lepingu rikkumise korral ehk juhul, kui kindlustusvõtja ei ole teavitanud kindlustusandjat arvestades hea usu põhimõtet, kõikidest olulistest asjaoludest, mis on seotud kindlustusobjektiga ning kindlustusandja tõestab, et kindlustusjuhtumi põhjustas või selle tekkimisele aitas kaasa kindlustusvõtja poolne olulisest asjaolust teavitamise kohustuse järgimata jätmine. Sellisel juhul vabaneb kindlustusandja sellel alusel ka lepingu täitmise kohustusest.

Õigusteadlasi on huvitanud probleem sellest, kas teavitamiskohustuse järgimine jätkub ka lepingu täitmise ajal ning lepingu lõppedes. Näiteks *Malcolm Clarke* on jõudnud oma uurimuses seisukohale, et *teavitamiskohustus kehtib kogu lepingulise suhte jooksul tasemel, mis on sobilik antud olukorrale.*<sup>103</sup> Nii Aktis, kui ka kindlustuspraktikas üldisemalt kehtib põhimõte, et kui kindlustusvõtja enne lepingu sõlmimist ei teavitanud kindlustusandjat objektiga seotud puudustest, võib kindlustusandja lepingust taganeda, kui tõestab, et tõese info puudumine viis teda lepingu sõlmimiseni. Akti kohaselt, kui kindlustusandja teatab oma taganemise soovist liiga hilja või jätkab poliisi käsitlemist kehtiva kindlustuslepinguna,

<sup>101</sup> Merkin, Robert M., Rodger, Angus. *Op cit.*, p 31.

<sup>102</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>103</sup> Clarke, M. Law of Insurance Contracts. London, 1997.

käsitletakse tema sellist käitumist kindlustuslepingu tingimustega nõustumist. Tuleviku ootuste suhtes antav kirjeldus on tõene ka juhul, kui seda tehakse hea usu põhimõtet arvestades.

Õigusteoreetikud on üksmeelsel seisukohal, et informeerimisekohustuse tingibki lepingupoolte ebavõrdne ligipääs konkreetsele teabele. Mainitud ebavõrdsus annab ühele poolele eelise, mis tegelikult rikub tasakaalu lepingulistest suhetes ning poolte nõusolek lepinguga ei oleks sellisel juhul enam võrdsustava õigluse sobivaks realiseerimise vahendiks. Seega, *kui poolel on teatud eelised teise ees, tekib vajadus nende eeliste ümberjaotamiseks*.<sup>104</sup> Nimetatud seisukohaga tuleb kindlasti nõustuda.

Laevakindlustuses on ka küllalt palju kohtupraktikat. Kohtunike otsused ja arvamused on aga oluliseks aluseks hilisemale laevakindlustuspraktikale. Nii on jõutud järeldusele, et riski olulise suurenemise korral on kindlustusvõtja kohustatud sellest kindlustusandjale koheselt teatama ning igasugune viivitamine võib viia kindlustusandja poolsete sanktsioonide kehtestamiseni ehk mõningatel juhtudel ka lepingu lõpetamiseni ilma kindlustushüvitise tasumiseta.<sup>105</sup> Seetõttu peab kindlustusvõtja täitma ka kogu laevakindlustuslepingu kehtimise vältel teavitamiskohustust, et vältida kindlustusandja poolset lepingust taganemist ning teavitama kindlustusandjat kindlustusobjektiga seotud olulistest asjaoludest.

Eesti õiguses reguleerib teavitamiskohustust VÕS § 440, mille kohaselt *peab kindlustusvõtja lepingu sõlmimisel teatama kindlustusandjale kõigist talle teadaolevatest asjaoludest, millel on nende olemusest tulenevalt mõju kindlustusandja otsusele leping sõlmida või teha seda kokkulepitud tingimustel*. Seejuures on autori arvates oluline ning huvitav põhimõte Eesti õiguses, mille kohaselt oluliseks loetakse vaid sellist asjaolu, mille kohta kindlustusandja on otseselt kirjalikult taasesitavas vormis teavet nõudnud. Sisuliselt läheb selline põhimõte laevakindlustuse puhul autori hinnangul rahvusvahelise praktikaga vastuollu, kuna näiteks kui vaadeldav Inglise õigus jätab olulise asjaolu äratundmise kohustuse sisuliselt kindlustusvõtjale, siis Eesti õigus eeldab, et kindlustusandja ise peab nõudma tema arvates oluliste asjaolude ära näitamist. Sama paragrahvi lõikes 2 on öeldud, *et kindlustusvõtja ei pea kindlustusandjale teatama asjaolust, mis on kindlustusandjale juba teada või mille suhtes võib kindlustusvõtja mõistlikult eeldada, et see on juba kindlustusandjale teada*. Sellise

<sup>104</sup> Parrest, Indrek. Teavitamiskohustus lepingueelsetes suhetes. Mõningatest üksikprobleemidest. Juridica 2001/V, lk 321.

<sup>105</sup> Bennet, H. Mapping the doctrine of utmost good faith in insurance contract law. *Op cit*.

põhimõttega kaugeneb Eesti õigus veelgi rahvusvahelises praktikas kasutusel olevast kindlustusvõtja kohustusest teavitada olukorra muutumisel kindlustusandjat.

Kokkuvõtlikult võib öelda, et esiteks puudub VÕS § 440 kindlustusvõtja kohustus iga laevaga toimunud muutuse korral kindlustusandjat sellest teavitada, vaid seaduseandja eeldab, et kindlustusandjal peab endal olema igakordselt info konkreetse kindlustusvõtja laevaga toimuvate muutuste kohta ning teiseks on kindlustusvõtjal olulistest asjaoludest teavitamise kohustus vaid kindlustuslepingu sõlmimise ajal mitte aga kogu lepingu kehtivuse aja vältel. Sellist regulatsiooni võib aga laevakindlustuse seisukohalt pidada äärmiselt puudulikuks.

Eraldi tuleb olulise asjaolu käsitlemisel välja tuua regulatsioon varjatud puudustest<sup>106</sup>. Inglise õiguses, tulenevalt Aktist, laieneb kindlustuskate ka varjatud puudustele. Varjatud puudus laevale tekib vähem või rohkem mereriskidest mittetingitud hävingust, mida kindlustuspoliis oma olemuselt tegelikult peaks katma. Varjatud puudus võib olla näiteks laeva konstruktsiooni, masinate või varustuse viga või võib tekkida laevale tehtud halvast hooldusest. Samas on selline määratlus tekitanud nii erinevates kindlustusandjates kui ka kohtupraktikas vastakaid arvamusi. Üheselt on jõutud seisukohale, et varjatud puudused laevakindlustuses on lisarisk ning kaitset ei anta mitte sellise riski vastu, vaid sellest tulenevate kahjude vastu.<sup>107</sup> Varjatud puuduse problemaatikat on käsitletud nii Inglise, Prantsuse, Belgia õiguses. Samas Eesti õiguses pole varjatud puudustest seoses laevakindlustuslepinguga räägitud.

Kujuka ja huvitava näitena võib kirjeldada juhtumit, kus AS Eminre hankis regulaarliinile Tallinn-Travemünde kaheaastase laevapereta prahtimise lepingu alusel reisipraami „Balanga Queen“. AS Eminre kindlustas nimetatud laeva „astudes sellega laevaomaniku asemele“, laeva välismaalasest omaniku eest ja nimel. Samas ei olnud prahtija teadlik laeval olevatest puudustest. Laeva mõlema peamasina vundament vajus pidevalt ning võlliliinide korrektuuriks asetati peamasinate alla kiilud (mida tehti kuus korda, kuigi normaalne on seda protseduuri eha üks kord laeva eluea jooksul). Tegemist oli väga oluliste puudustega, millele oleks AS Eminre juhtkond, olles tutvunud enne prahtimist laevaga, pidanud kindlasti tähelepanu pöörama. Kindlasti oleks tulnud huvi tunda klassifikatsiooniühingu ülestähendustega laeval toimunud remontide kohta, kuid seda ei tehtud. Kindlustusandjat nimetatud puudustest seetõttu ei teavitatud. Umbes kuu aega pärast laeva kindlustamist lahkus

---

<sup>106</sup> Ingl.k. *latent defect*.

<sup>107</sup> Wit, R. De. A comparative review of recent developments in the concepts of inherent vice and latent defect in marine insurance policies. Lloyds Special Report Antwerpen, 1999, p 51.



laev Tallinnast järjekordsele reisile. Laevatee jooksul põlesid sisse ühe peamasina laagrid, mis on laevahukule järgneva raskusastmega avarii. AS Eminre konsulteeris inglise juristidega ning katkestas B/B tšarteri. Seepeale sai AS Eminre 2,4 miljoni USD suuruse nõude omanikelt.<sup>108</sup> Siit tõusetub omakorda küsimus, kas kindlustusandja on kohustatud sisuliselt prahtijat petnud (*misrepresentation*) omanikele hüvitist maksma? Sisuliselt võib asuda seisukohale, et kui kindlustusandja tõestab, et leping on sõlmitud varjates olulisi puuduseid (millega on ilmselt antud juhul tegemist) vabaneb ta ka kindlustuslepingu täitmise kohustusest.

### 1.6.3. Laevakindlustuslepingu põhiprintsiipide rikkumine ja tagajärjed

Laevakindlustuslepingu põhiprintsiipide käsitlemisel on oluline selgitada ka nende põhimõtte rikkumise tagajärgi. Tavalisest kaubanduslikust lepingust erineb laevakindlustusleping selle poolest, et olulistest asjaoludest tuleb teavitada juba enne lepingu sõlmimist ning mitteteatamine loob teisele poolele võimaluse lepingut vältida ja nõuda selle kehtetuks tunnistamist. Teisalt on seisukohti, et kui kindlustusvõtja rikub juba hea usu põhimõtet sellega, et ei teata õigeaegselt riski suurenemisest, millega suureneks ka kindlustusmakse on kindlustusandjal igal juhul õigus kindlustushüvitise maksmisest keelduda, kuna kindlustusvõtja sellist käitumist võib lugeda pettuseks.<sup>109</sup> Kui arutleda selle üle, mida üldse võib lugeda hea usu põhimõtte rikkumiseks, siis raskus laevakindlustuses seisneb kindlustusvõtja teavitamiskohustuse piiritlemises, kuna iga fakti võib kindlustusandja hiljem määratleda kui olulist asjaolu. Teiseks probleemiks on hea usu põhimõtte rikkumise eest määratud kahjutasu kindlaksmääramine.

Ebaausat käitumist teise poole suhtes võib pidada ka halvas usus käitumiseks. Nii näiteks on halvas usus käitumine ka ebaausate avalduste tegemine lepingueelsete läbirääkimiste ajal. Samas on üsna keeruline määratleda halvas ja heas usus käitumise vahetada juhul kui lepingupool väidab, et tema pole kahjustavatest asjaoludest teadlik. Olulisest asjaolust teavitamata jätmine või teavitamiskohustuse rikkumine on vaadeldav halvas usus käitumisena ning on ka laevakindlustuslepingute puhul peamiseks lepingu kehtetuks tunnistamise aluseks. Samuti on halvas usus käitumiseks poole tegevus, mis halvendab ebamõistlikult või ilma õigusliku huvita teise poole positsiooni, rikkudes sellega lepingulise lojaalsuse ideed.<sup>110</sup>

<sup>108</sup> Prof. H. Lindpere kirjalik teade autorile Tallinnas 2003.

<sup>109</sup> Baatz, Y. *Op cit.*, p 26.

<sup>110</sup> Kull, Irene. Hea usu põhimõtte kaasaegses lepinguõiguses. *Op cit.*, lk 23.

Heauskseks peetakse aga, summeerides erinevaid teooriaid, lepingupoolt, kes on aus, peab oma sõna, on lojaalne teise lepingupoole suhtes ning täidab oma kohustusi nõuetekohaselt.

*Common law* lepinguõiguses kehtib põhimõte, et lepingupool ei ole kohustatud läbirääkimiste ajal teavitama teist poolt olulistest asjaoludest, kuid ta ei tohi neid ka varjata või moonutatult esitada.<sup>111</sup> See tähendab seda, et kindlustusvõtja peab enne lepingu sõlmimist küll kindlustusandjat kindlustusobjektiga seotud vigadest ja puudustest teavitama, kuid probleemide tekkimisel peab kindlustusandja tõendama, et tõese ettekujutuse puudumine kallutas teda lepingu sõlmimisele. Kui tal oleks olnud reaalne ning tõene ettekujutus poleks ta, sellist riski sellistel tingimustel vastu võtnud. Kui kindlustusandja suudab seda tõestada, tekib tal ühtlasi ka õigus lepingust taganeda. Kohupraktikas on jõutud järeldusele, et riski suurenemisel kindlustusvõtja poolne olukorra muutumisest mitteteatamine on sisuliselt hea usu põhimõtte rikkumine ning kui kindlustusvõtja hiljem ka esitab nõude, võib seda lugeda nõudeks, mis on esitatud pettusega.<sup>112</sup>

Praktikas kehtib ka põhimõte, et kui kindlustusvõtja tahab algselt kokkulepitud tingimusi muuta, peab ta kõik muudatused eelnevalt kooskõlastama kindlustusandjaga. Selline põhimõte kehtib ka Eesti õiguses. Näiteks, kui kindlustuslepingus on kokku lepitud laeva teekond kodusadamast sihtsadamasse, siis kindlustuse kaitse kehtib vaid selle teekonna kestel. See tähendab, et kui laev peaks vahepeal sõitma sisse mõnda teise sadamasse, siis lõppeb sellega kindlustuse kaitse.<sup>113</sup> Samas võib teha järelduse, et kui kindlustusobjekt lahkus kokkulepitud marsruudilt ja selle tõttu risk vahepeal suurenes, kuid suuremat kindlustusmakset kindlustusvõtja ei tasunud ning kindlustatud laev pöördub kokkulepitud kursile tagasi, võib kindlustusvõtja kindlustusjuhtumi toimumisel siiski nõuda hüvitise maksmist kui kindlustusvõtja süü seisnes selles, et ta vältis lisamakse maksmist, mitte aga kogu poliisi tervikuna. Kuid sellisel juhul tuleb tasuda ka varem tasumata kindlustusmakse. Toodud näite puhul on siiski rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas valdav seisukoht, et kui kindlustusjuhtum toimus ajal mil kindlustusvõtja sisuliselt rikkus lepingu tingimusi (laev ei olnud kokkulepitud kursil) ei pea kindlustusandja tekkinud kahju hüvitama.

---

<sup>111</sup> *Ibid*, p 15.

<sup>112</sup> Black King Shipping Corporation v. Massie (concerning war risk insurance) (1985) Lloyds Rep. 439

<sup>113</sup> Fraser Shipping Ltd. v. Colton (1997) 1 Lloyd's Rep. 586.

Nõue peab olema esitatud heas usus,<sup>114</sup> mitte tuginedes pettusele või varjamisele. Kohtupraktikas omakorda on tunnustamist leidnud põhimõtte, et kui kindlustusandja ei aktsepteeri ühelgi teisel alusel kindlustusvõtja nõuet, ei ole võimalik sellist nõuet põhistada vaid hea usu põhimõttele. Samas kehtib põhimõtte, et kui teatamise kohustust on rikutud olulisel põhjusel, siis ei saa kindlustusandja vältida sõlmitud kindlustuslepingu täitmist.<sup>115</sup> Vastavalt Akti artiklile 17, kui üks pooltest rikub lepingus kehtestatud, siis võib teine pool sellel alusel lepingust taganeda. Võib järeldada, et lepingust taganemise õigus tekib ilma täiendavate kohustusteta. Seda kinnitavad ka Akti artikli 18 punkt 2 ja artikli 20 punkt 1, mille kohaselt kindlustusandja võib lepingust taganeda, kui kindlustusvõtja või tema kindlustusagent ei teata kas lepingu sõlmimist või kehtivust mõjutavatest olulistest asjaoludest.<sup>116</sup> Sellest võib järeldada, et hea usu põhimõtte rikkumine võimaldab lõppkokkuvõttes lepingut vältida ilma täiendavate kohustusteta ning reeglina tekitab õiguse nõuda rikkujalt hüvitise maksmist. Samas pole lepingust taganemine kindlustusandjale kohustuslik, mis tähendab, et ta võib lepingu siiski kinnitada.

Tulenevalt Akti artiklist 7 ja laevakindlustuslepingute tavapärastest tingimustest tekib reeglina võimalus lepingust taganeda ka juhul kui kindlustusandja tõestab, et ta tegelikult ei olnud teadlik võimalusest lepingust taganeda.<sup>117</sup> Sellisel juhul võib ta väita, et tegemist oli pettusega ning loobuda sellel alusel lepingust. Kui kindlustusandja loobub sellel alusel lepingust, siis käsitletakse seda kui lepingut, mis on algusest peale kehtetu, seega tuleb kõik lepinguga saadu tagastada ning kindlustusandja vabaneb kohustusest tasuda ka näiteks kindlustushüvitist. Kuid kehtib ka põhimõtte, et saadud kindlustusmakseid ei pea kindlustusandja tagastama juhul kui tehingu teinud pool on tegutsenud ebaseaduslikult või pettusega.<sup>118</sup> Sellise kontseptsiooni puhul on põhiliseks puuduseks asjaolu, et isegi kui kindlustusvõtja ei varjanud olulist puudust või fakti tahtlikult on tal seda väga raske tõestada ning seetõttu võib kindlustusandja tehingu siiski kehtetuks tunnistada.

VÕS-i paragrahvid 440 ja 441 sätestavad kindlustusvõtja kohustuse teavitada olulistest asjaoludest ning selle kohustuse rikkumise tagajärjed. Siinjuures on Eesti õiguses sätestatud eeldus, mille kohaselt kui kindlustusandja on asjaolu kohta kirjalikku taasesitamist

---

<sup>114</sup> Huybrechts, Marc. *Marine Insurance at the turn of Millennium*. Antwerpen, 1999.

<sup>115</sup> Baatz, Y. *Op cit.*, lk 21.

<sup>116</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>117</sup> *Ibid.*

<sup>118</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

võimaldavas vormis teavet nõudnud on tegemist olulise asjaoluga. Rahvusvaheline õigus tõlgendab nimetatud põhimõtet pisut laiemalt ning hõlmab eelduse, et igasugune teave, mis on kindlustusandjale vajalik õige otsuse tegemiseks on oluline teave. Üldiselt on VÕS-s toodud regulatsioon sarnane rahvusvahelises praktikas kehtivaga. Huvitav on VÕS-i § 441 lõike 2 toodud välistus, mille kohaselt *kindlustusandja ei või lepingust taganeda, juhul kui kindlustusandja teadis teabe ebaõigsust või asjaolu, mida talle ei teatatud*. Ka rahvusvahelises laevakindlustusõiguses tunneb sellist põhimõtet, paljuski tulenevalt praktikas. Näiteks kaasuses *Proudfoot v. Montefiore*<sup>119</sup> soovis laevaomanik sõlmida kindlustuslepingu. Kindlustusagent müüs talle soovitud lepingu laevaväljasõidu kuupäevaga olles eelnevalt teadlik, et last oli laadimise käigus hävinenud. Selle asemel, et kindlustusvõtjale teatada muutunud olukorrast, saatis ta kindlustuslepingu üleelmise kuupäevaga kindlustusvõtjale postiga.

Oluline on see, et kindlustusvõtja teataks igast olulisest muutusest, mis tekkis kindlustusobjektiga või kindlustusobjekti suhtes (näiteks ohtu suurendav leping võimaldab kindlustusandjal revideerida lepingu tingimusi või nõuda täiendava kindlustusmakse maksmist). Reeglina peab kindlustusvõtja kindlustusjuhtumi tekkimisel tarvitusele võtma kõik temast olenevad abinõud kahju ärahoidmiseks ja vähendamiseks, samas peab ta ka kindlustusandjale koheselt teatama kindlustusjuhtumi tekkimisest ja toimima vastavalt kindlustusandja juhiste, juhul kui ta nendest teatab.<sup>120</sup> Need on põhilised nõuded kindlustusvõtjale, mis läbivad kogu rahvusvahelist laevakindlustust. Need põhimõtted on sätestatud Aktis aga ka Eesti seaduses üldiste kindlustusvõtja kohustustena.

Akti artikli 18 lõikes 3 toodud asjaoludest ei pea kindlustusvõtja kindlustusandjale teatama. Sellised on asjaolud, mis vähendavad kindlustusandja riski või peaksid eelduslikult olema teada kindlustusandjale tulenevalt nende üldtuntusest või asjaolud, mis peaksid tavalise äritegevuse käigus kindlustusandjale teatavaks saama. Teavitamiskohustust välistavad ka kindlustusandja enda poolt teatavaks tehtud asjaolud. Eraldi reguleeritakse VÕS-is kindlustusvõtja poolset teatamiskohustuse rikkumist. Juhul kui kindlustusvõtja ei teatanud asjaoludest, mis mõjutasid oluliselt kindlustusandja otsust, kas sõlmida leping kokkulepitud

<sup>119</sup> Proudfoot v. Montefiore (1867) L.R. 2Q.B.511. Kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 76-78.

<sup>120</sup> RT 1991, 46/48, 577; RT I 1993, 65, 923; 1995, 54, 882; 1996, 78, 1380; 1997, 77, 1315; 1998, 2, 47; 23, 321; 30, 409; 2000, 35, 221; 2001, 21, 114; 93, 565; 2002, 1, 1; 55, 345.

tingimustel või mitte, võib kindlustusandja nõuda lepingu muutmist.<sup>121</sup> Kui aga kindlustusandja seda asjaolu teades poleks lepingut üldse sõlminud, tekib tal õigus lepingust taganeda.

Tekib küsimus, kuidas vältida seda, et kindlustusandja toetudes kindlustusvõtja kohustusele teatada koheselt olulistest asjaoludest, selle kohustuse rikkumisel ei nõuaks kindlustusvõtjalt üleliia palju kahjutasu? Autori arvates on üheks võimaluseks nõrgema poole kaitseks seadustega piirata kahjutasu määra. Oluliseks faktiks on informatsioon, mida kindlustusandja soovib saada ehk iga fakt, mis mõjutaks ettevaatlikku *underwriterit* (kindlustaja, kindlustuses vastutuse võtmisele spetsialiseerunud isik) otsuse tegemisel, kas riski kindlustuse sõlmimisel aktsepteerida või mitte.

### 1.7. Laevakindlustuslepingu kehtivus

Laevakindlustuslepingus tervikuna on oluline määratleda lepingu ajaline ja ruumiline kehtivus. Kui kindlustusvõtja ning kindlustusandja otsustavad lepingu sõlmida, siis ühe olulise tingimusena kehtestatakse lepingus kindlustusperiood ehk kindlustuslepingu ajaline kehtivus. Kindlustusperiood on ajavahemik, mille alusel arvutatakse kindlustusmakseid. *W. Mellert* on arvamisel, et kindlustusperioodiks võib lugeda ka lepingu sõlmimise algusest, kuni lõpuni kulgevat ajavahemikku.<sup>122</sup> Vastavalt VÕS-i § 453 eeldatakse, et kindlustusperiood on üks aasta.<sup>123</sup> Sätestatud on ka, et kindlustusandja peab kindlustuslepingu sõlmimisel teatama kindlustusvõtjale kindlustuslepingu kehtivuse aja. Reeglina väljastataksegi poliis kindlustusvõtjale üheks aastaks, kuid samas võivad, autori hinnangul pooled kokku leppida ka teisti.

Kindlustuslepingu ruumilisele kehtivusele Eesti õiguses piire ei sätesta. Laevakindlustuses on muidugi kindlustuslepingu ruumiline piiritletus ülioluline, kuna mõnel juhul nimetatud tingimuse rikkumine võib viia kahjuhüvitise maksmisest keeldumiseni kindlustusandja poolt. Seda näiteks sõjategevuse piirkonda laevaga sisenemisel, kui laev on vastava riski vastu kindlustamata. Samas on töö autor seisukohal, et kuigi kindlustuslepingu ruumiline

---

<sup>121</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>122</sup> Mellert, W. M. *Op cit*, p 6.

<sup>123</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

piiritlemine on oluline, ei peaks seadus sellele piire kehtestama, vaid igati loogiline on lepingupoolte kokkulepe.

Inglise õigus jagab poliisid kaheks. Kindlustusvõtjal on võimalus sõlmida nn. reisipoliis<sup>124</sup>, mis katab kindlustuskahju teatud kindlal territooriumil, mis on poliisil märgitud, lähtekohast-sihtkohta jõudmisel, samas ka nn. ajapoliis,<sup>125</sup> mis kehtib kindlustuslepingus kokkulepitud perioodi vältel. Reeglina on poliisi kehtivuse pikkuseks 12 kuud. Kui poliiside kehtivusel pole Eesti õiguses, võrreldes Inglise õigusega erinevusi, siis poliiside liigitus nii põhjalikul ja arusaadaval kujul puudub. Reisi poliisides on territoorium määratletud tihti sadamate nimetustega, mida laev kasutab. Kindlustuspraktikas on teada juhtumeid, kus laev on sisenenud mõnda sadamasse, mis ei ole poliisil märgitud ning samas on toimunud, kas lasti või laeva endaga õnnetusjuhtum. Sellistel juhtudel võib kindlustusandja keelduda kindlustushüvitise maksmisest toetudes kindlustuslepingu oluliste tingimuste rikkumisele.<sup>126</sup> Näiteks kui kindlustusjuhtum on tekkinud kindlustusvõtja süül või selle on põhjustanud risk, mille vastu ei ole kindlustusobjekt kindlustatud ei teki kindlustusvõtjal õigust nõuda hüvitist, samuti siis, kui on eksitud lepingu kehtivusele esitatavate üldiste nõuete vastu. Nagu ka eespool näitena toodud võib kindlustusleping lõppeda ka juhul, kui laev lahkub kokku lepitud akvatooriumist ning suundub alale, kus kindlustuskate enam ei kehti.

---

<sup>124</sup> Ingl.k. *Voyage policy*.

<sup>125</sup> Ingl.k. *Time policy*.

<sup>126</sup> Bennet, H. *The Law of Marine Insurance. Op cit.*, p 249.

## 1.8. Kommertsküsimused laevakindlustuslepingus

Analüüsid kindlustuslepingu sõlmimisel olulisi tingimusi tuleb kindlasti peatuda problemaatikal, mis on seotud kindlustusväärtuse ning riski hindamise ja lõpuks kindlustusmakse määramisega. Ajaloost on teada näiteks, et 19. sajandil arvasid kindlustusandjad kindlustusmakse reeglina ühiste standardite alusel. Hiljem pööruti konkreetse riski hindamise poole.<sup>127</sup> Kindlustusrisk on kindlustusjuhtumi saabumise tõenäosus. Kindlustusõiguse läbiv printsiip on sündmuse toimumise juhuslikus, ehk eeldus, et kindlustatav sündmus on kindlustatu jaoks täiesti juhuslik. See tähendab seda, et kindlasti saabuva riski vastu ei saa reeglina kindlustada.<sup>128</sup>

### 1.8.1. Kindlustusriski hindamine

Kindlustusriski hinnates on üheks oluliseks põhimõtteks, et risk peab olema mõõdetav rahas, kuna kindlustuse eesmärk on ju pakkuda rahalist kaitset kindlustusjuhtumi saabumise korral. Samas võib kindlustusandja kokkuleppel kindlustusvõtjaga hüvitada kahju ka mitterahaliselt ehk taastada asi kahjujuhtumi eelses olukorras. Seetõttu on vajalik selgitada kindlustusriski olemust. Kindlustatul peab olema kahju suhtes finantshuvi ning kahju peab olema juhuslik ehk ettenägematu. Väga oluline on ka see, et leping ei tohi olla vastuolus seaduste ja moraaliga. Kindlustusriski määratluse osas lahkkelisid Eesti seadustes ja rahvusvahelises praktikas ei esine. Vastavalt VÕS-i § 423 on kindlustusrisk *oht, mille vastu kindlustatakse*.<sup>129</sup> Seega on kindlustusjuhtum kindlustusriski realiseerumine, millega tekivad lepingu pooltele õigused ja kohustused ehk kindlustusvõtjale õigus saada hüvitist ning kindlustusandjal kohustus seda maksta. Hüvitise saamisele esitatakse omakorda täiendavaid nõudeid, nagu lepingupoolte hoolsuskohustus ja varem töö autori poolt märgitud põhiprintsiipide täitmise kohustus.<sup>130</sup> Kindlustusriski arvestades aga arvutab kindlustusandja kindlustusmaksed ning pakub välja kindlustuskatte suuruse.

<sup>127</sup> Harrington, S.E. Insurance deregulation and the Public Interest. Washington: AEI Press, 2000, p 5.

<sup>128</sup> Bland, David E. Kindlustuspõhimõtted- ja praktika. London, 1996, lk 27.

<sup>129</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>130</sup> *Supra.*, lk 22-25.

Kui kindlustusriski problemaatika on kindlustusvõtjale selgitatud, tuleb kindlaks määrata laeva kindlustusväärtus. Õiglase kindlustusväärtuse määramine on eriti oluline, kuna nimetatud väärtus on seotud hilisema kindlustusmakse määramise ning kindlustusjuhtumi toimumisel, ka kahju hüvitamisega kindlustusvõtjale. Majandusteaduses eeldatakse, et väärtust mõõdetakse eseme turuhinnal põhineva “vahetusväärtuse” kaudu. Antud kontseptsioon on kindlustuse seisukohalt lootusetult sobimatu.<sup>131</sup>

### 1.8.2. Laeva kindlustusväärtuse hindamine

Kindlustusväärtus on asja objektiivne väärtus, mis on vastavalt VÕS-i § 479 kindlustatava vara maksumus-väärtus ja see määratakse kindlaks kindlustuslepingu sõlmimise momendil, seega riski alguse momendil. Kindlustusväärtus on kindlustushuvi väärtus kindlustusjuhtumi toimumise ajal.<sup>132</sup> See tähendab, et kindlustussumma võib olla võrdväärne kindlustusväärtusele, kuid võib olla ka suurem (ülekindlustus) või väiksem (alakindlustus). Rahvusvahelises mereõiguses on välja töötatud alused laeva kindlustusväärtuse arvutamiseks ning asjaoludeks, mida arvestatakse kindlustusväärtuse kindlaks määramisel, muus osas võivad lepingupooled omavahel kokku leppida. Eesti õiguses pole laeva kindlustusväärtuse arvutamine täpselt reguleeritud.

Tegelikku kindlustatud eset on praktikas võimalik müüa vaid päästetud esemena kahjustamata asenduseseme hinnast madalama hinna eest. See tähendab vältimatult, et kindlustusandja poolt võetavaid kindlustusmakseid tuleb igal kindlustuslepingu uuendamisel korrigeerida. See garanteerib ühise reservi piisavuse kõigi seadusjärgse poliisi alusel, kindlustuskatte perioodil tekkinud, kahjunõuete rahuldamiseks ning halduskulude katmiseks ja kindlustusseltsi aktsionäride tulu tagamiseks.<sup>133</sup>

*David E. Bland* on jõudnud järelduseni, et kindlustusandjal peab olema vabadus hinnata kindlustusriski teostumisel maksmisele kuuluva hüvitise suurus. Ta peab saama hetke majandusliku olukorra ja kindlustusturul toimuva alusel otsustada kahju õige tänapäevase väärtuse üle. Oluline on märkida, et hindamisõigus jääb eelkõige kindlustusandjale.<sup>134</sup> Kindlustusandja jaoks on kindlasti probleemiks see, et tihti on kindlustusväärtus

<sup>131</sup> Bland, David E. *Op cit*, lk 19.

<sup>132</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>133</sup> Bland, David E. *Op cit*, lk 19.

<sup>134</sup> *Ibid*, lk 21.



kindlustusjuhtumi toimumise ajaks juba langenud, seetõttu tuleb kindlustusväärtuse arvutamisel kindlasti jälgida ka objekti kulumist kindlustusperioodi jooksul.

Üldise õiguse maades on asutud, mõnel juhul seisukohale, et vara täieliku hävimise korral tuleb kindlustusvõtjale hüvitada kogu kahju, arvestamata vara tegelikku väärtust kindlustusjuhtumi toimumise ajal. Samas vara osalise hävimise korral tuleb kindlustusvõtjale maksta reaalselt kaotatud vara väärtus.<sup>135</sup> Akti artiklis 16 on täpselt loetletud asjaolud, mida tuleb arvestada kindlustusväärtuse kindlaksmääramisel. Kui kindlustusobjektiks on laev hinnatakse tema kindlustusväärtust arvestades laeva välimust, varustatust meeskonnaga, meremeeste palgafondi suurust ja muude panustega, mis teevad laeva meresõidukõlblikuks. Sellele lisandub veel kindlustuse kui teenuse enda maksumus. Aurulaeva kindlustusväärtuse hindamisel arvestatakse veel ka masinate, boilerite ja teiste, laeva oluliste osade olukorraga.<sup>136</sup> Siinjuures on kindlasti oluline põhimõte, et kui pooled on kindlustusväärtuses kokku leppinud ei loeta seda kindlustusväärtuseks juhul, kui see erineb oluliselt tegelikust kindlustusväärtusest kindlustusjuhtumi toimumise ajal. Sellisel juhul lähtutakse tegelikust kindlustusväärtusest.

Kindlustusväärtust käsitledes on vajalik peatuda ka ala- ja ülekindlustusest, sest see mõjutab otseselt kindlustusväärtuse määramist. Vastavalt VÕS-i § 482 on alakindlustus niisugune olukord, kus kindlustussumma on väiksem kui kindlustusväärtus kindlustusjuhtumi toimumise ajal.<sup>137</sup> Reeglina vastutab, siis kindlustusandja võrdeliselt kindlustussumma suhtega kindlustusväärtusesse kindlustusjuhtumi toimumise ajal. Vastavalt VÕS-i § 481 on ülekindlustusega tegemist juhul, kui kindlustussumma ületab oluliselt kindlustusväärtust.<sup>138</sup> Sellisel juhul võivad kindlustusandja ja kindlustusvõtja kokku leppida kindlustussumma ning kindlustusmakse vähendamises.

### 1.8.3. Kindlustusmakse arvutamine

Igasuguse laevakindlustuslepingu regulatsiooni puudutava teema käsitlemise puhul on oluline analüüsida ka kindlustusmakse määramise ning tasumise ja sellest kõrvalehoidumisega seotud

<sup>135</sup> Keeton, Robert E., Widiss, Alan I., Guide to Fundamental Principles. Legal Doctrines and Commercial practices (Stud. Ed). USA, 2001, p 276- 277.

<sup>136</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*, art 16.

<sup>137</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>138</sup> *Ibid.*

problemaatikat. Seejuures pole erandiks laevakindlustusleping, mille käsitlemise juures on arvestades nimetatud lepingu, hinda kindlasti oluline koht kindlustusmaksega seotud küsimustel. Midagi ostes on ju selge, et peame ka selle eest tasuma. Kindlustuse puhul tuleb kindlustusmakse tasuda reeglina kohe pärast lepingu sõlmimist. Kindlustusandja ja kindlustusvõtja lepivad kokku, millal ja, milliste tingimustel toimub kindlustusmakse tasumine.

*M. Clarke* on asunud seisukohale, et olenevalt kindlustusandja poolsest kindlustusmakse reguleerimisest vastavalt sellele, kui palju nõudeid kindlustusvõtja talle põhjustab, tõstab see kindlustusvõtja hoolikust ja vähendab uusi nõudeid.<sup>139</sup> Autor jagab arvamust, et kindlustusvõtja hoolikus sõltub suuresti sellest, kui palju tal tuleb kindlustuse eest maksta. Samas autori arvates, teeb laevakindlustuses kindlustusandja vajadusel kliendile ka erandi juhul kui kindlustusvõtja pole piisavalt ja korrektselt täitnud kindlustuslepingus sätestatud. Kindlustusandja võib, kuid hea kliendi säilitamise eesmärgil, ei pea kindlustusmakset tõstma.

Kui kindlustusvõtja pöördub kindlustusandja poole sooviga sõlmida laevakindlustusleping on oluline kindlaks teha kindlustusrisi suurus. Just kindlustusjuhtumi toimumise tõenäosus, kindlustusobjekti olukord ning kasutamisala ja muud tegurid, mis tagavad laeva säilimise, on olulised riski hindamisel. Sellel alusel on võimalik juba kindlustusandjal välja arvutada kindlustusmakse suurus. Võib öelda, et kindlustusandja seisukohast on riski hindamine ülioluline. Kindlustusandja peab tagama, et ta määrab õiglase kindlustusmakse, mis väljendab lisaks ka konkreetse kindlustusvõtja panust kindlustuspuuli.<sup>140</sup> Laevakindlustuse puhul kujutab kindlustatu tasutud kindlustusmakse aga tema makset ühisesse kindlustuspuuli ning peab samuti olema õiglane peegeldades riskifaktoreid. Kindlustusmakse peab olema piisavalt suur, et katta kindlustusperioodi jooksul oodatavad kahjunõuded, hüvitamata kahjunõuded, kõik väljaminekud, arvestama inflatsiooni ja intressimääradega. Tariif määratakse protsentides või promillides, mis tähendab määra iga teatud rahaühiku kohta.

Juhul, kui arveldamine toimub välisvaluutas on kindlustusvõtjal, hilisemat kindlustushüvitist arvestades, mõistlik kindlustusandjaga kokkuleppele jõuda, millises valuutas toimub hüvitamine. Kindlasti peaks kindlustuslepingus olema märgitud välisvaluuta kursi määramise päev (reeglina kindlustusjuhtumi toimumise päev), et kindlustusandjal ei tekiks võimalust

---

<sup>139</sup> Clarke, Malcolm. *Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law*. Oxford, 1997, p 42.

<sup>140</sup> The Chartered Institute of Bankers. *Insurance*. III ed. London, 1996, p 26.

tõlgendada lepingut endale soodsas valguses ning maksta kindlustusvõtjale kindlustushüvitist vähem, tulenevalt valuutakursi soodsusest. Kindlustusmaks määratakse ja maksmise kord on reeglina reguleeritud poolte vahelise lepinguga. Rahvusvahelises praktikas on seetõttu seadusega reeglina reguleeritud sellest põhimõttest lähtuvaid erandeid. Nii näiteks on Aktis reguleeritud olukord, kus kindlustuslepingu jõustumisel pole selles kokku lepitud kindlustusmaksete tasumist. Sellisel juhul nähakse ette, et tuleb tasuda antud kindlustusliigi puhul mõistlikuks peetav kindlustusmaks.

Kindlustusperiood on ajavahemik, mille alusel arvutatakse kindlustusmaksid. Reeglina lepib kokku kindlustusmaks üheks aastaks. Lepingus märgitakse ka erandid, ehk olukorrad, millistel toimub kindlustusaasta keskele kindlustusmaks suurendamine või vähendamine. Näiteks on Inglise õiguses reguleeritud juhtum, kui laevaga toimub kogukahju (ehk laev hävib) vahetult kindlustusperioodi lõppedes. Sellisel juhul on kindlustusandjal reeglina õigus täiendavale kindlustusmaksale, mis katab seda perioodi, mil uus leping pole veel sõlmitud ja vana hakkab juba lõppema.<sup>141</sup> Tihti on laevakindlustuslepingu tingimustes määratletud ka, kuidas ja kuhu toimub kindlustusmaks tasumine. Näiteks sularahas kindlustusandja peakontoris.<sup>142</sup> Huvitav on märkida, et Akti artiklis 31 on reguleeritud juhtum, mil kindlustusandja ja kindlustusvõtja on laevakindlustuslepingus kokku leppinud, et teatud perioodi möödudes muudetakse või lisatakse täiendav kindlustusmaks, kuid selle perioodi möödudes pole kindlustusmaks korrigeeritud. Sellisel juhul juhivad pooled mõistlikust kindlustusmaksest, mida sellisel juhul tavaliselt makstakse.<sup>143</sup>

Kindlustusmaksega seonduvat reguleerivad ka Eesti seadused. VÕS annab kindlustusmaks üldise regulatsiooni. Nii näiteks on VÕS § 454 lõikes 1 sätestatud, et *kindlustusvõtja peab tasuma kindlustusmaks või perioodiliste kindlustusmaksete tasumise kokkuleppe korral esimese kindlustusmaks, kohe pärast lepingu sõlmimist.*<sup>144</sup> Niisiis on kindlustusvõtja põhiliseks kohustuseks tasuda peale lepingu sõlmimist kindlustusmaksid. Põhjalikult on VÕS-s reguleeritud juhtum, kui kindlustusmaks tasub kindlustusvõtja asemel kolmas isik või kindlustusvõtja viivitab kindlustusmaks tasumisega. Sellisel juhul tuleb kindlustusandjale viivitamisest teatada. Reeglina vabaneb kindlustusandja sellisel juhul kindlustuslepingu täitmise kohustusest, välja arvatud juhul, kui kindlustusmaks tasumata jätmine toimus

---

<sup>141</sup> Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law. *Op cit.*, p 5.

<sup>142</sup> *Ibid*, p 6.

<sup>143</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>144</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

kindlustusvõtjast mitteoleneva asjaolu tõttu. Mitmetel juhtudel tekib kindlustusandjal õigus nõuda kindlustusmakse suurendamist. Näiteks juhul, kui kindlustusvõtja jättis teatamata olulistest asjaoludest ehk ei täitnud laeva kindlustuslepingust tulenevat teavitamise ja hoolsuskohustust, on kindlustusandjal õigus nõuda kindlustusmakse suurendamist, arvestades võimaliku kindlustusriski suurenemist. Samas on sätestatud ka tähtaeg, mille jooksul kindlustusandja võib kindlustusvõtjale teatada kindlustusmakse suurenemisest.

Teatavasti rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas on olulistest asjaoludest teatamata jätmine tihti mitte ainult kindlustusmakse suurendamise aluseks, vaid ka lepingu ülesütlemise aluseks kindlustusandja poolt. Kui selgub aga, et kindlustusrisk on vähenenud ning seetõttu pole ka otstarbekas sellises ulatuses kindlustusmakse maksmine, võib kindlustusvõtja nõuda kindlustusmakse vähendamist, kindlustusandja mittenõustumise korral ka kindlustuslepingu lõpetamist. Rahvusvahelises laevakindlustuse praktikas laseb kindlustusandja ise kindlustusobjekti kindlustusriski hinnata ning selle alusel kujunebki kindlustussumma. Kindlustusvõtja kohustuseks on teavitada kindlustusandjat seejuures vaid kindlustusandja kalkulatsiooni mõjutavatest olulistest asjaoludest, mis on kindlustusvõtjale teada.

Eesti laevakindlustuspraktikas arvestatakse kindlustusmakse arvutamisel reeglina laeva vanust, tehnilist seisukorda, tootlikust, valitud kindlustuskatet, omavastutust ja kahjustatistatikat. Laeva kindlustusleping sõlmitakse üheks aastaks ning kindlustus kehtib laeva klassifikatsioonitunnistusel näidatud sõidupiirkonnas. Laevakindlustuslepingu sõlmimine eeldab täpsust ja korrektsust lepingutingimuste valikul ning väga häid teadmisi rahvusvahelisest tavaõigusest, kohtupraktikast ja seadustest. Laevakindlustuslepinguga võtab kindlustusvõtja endale kohustuse tasuda kindlustusmakseid ning kinni pidada kokkulepitust ja kindlustusandja kohustuse tasuda kindlustusjuhtumi ilmnemisel lepingujärgselt hüvitist. Tulenevalt kindlustusriski suurusest ja kindlustusobjekti kindlustusväärtusest määrab kindlustusandja kindlustusmakse, mida kindlustusvõtja on kohustatud tasuma juhul, kui on aktsepteerinud selle, vastasel korral lepingut ei sõlmita. Erandina on olemas laevade kindlustamine "*on fleet basis*", mis tähendab seda, et kui laevade omanik kindlustab kogu laevastiku ühe kindlustusfirma juures on kindlustusmakse lõppkokkuvõttes väiksem.

#### 1.8.4. Ettemakstud kindlustusmaksete tagastamise põhimõte

Üldjuhul, kui kindlustusvõtja on maksnud rohkem kindlustusmakseid, kui kindlustuslepingu järgi kohustub või kindlustusleping lõpeb enne märgitud sündmuse saabumist kindlustusandja algatusel või süül on kindlustusvõtjal õigus enammakstud kindlustusmaksed tagasi saada. VÕS-i § 459 on kirjas põhimõte, et kui kindlustusleping lõpeb kindlustusperioodi jooksul ennetähtaegselt, on kindlustusandjal õigus kindlustusmaksele üksnes, kuni lepingu lõppemiseni kulgenud aja eest.<sup>145</sup> Täpsemalt kindlustusmaksete tagastamise juhte ning võimalusi Eesti õiguses reguleeritud ei ole.

Aktis artiklites 82-84 on väga täpselt sätestatud kindlustusmakse tagastamine. Kui enne kindlustusjuhtumi saabumist lõpeb poolte vaheline sõlmitud laevakindlustusleping tuleb ettemakstud kindlustusmaksed tagastada proportsionaalselt lepingu lühenemisega. Ülemakstud kindlustusmaksed tuleb tagastada ka juhul, kui kindlustusandja on kindlustusmaksete arvutamisel teinud vea.<sup>146</sup> Sisuliselt on tegemist samase lähenemisega, mida tunneb ka Eesti õigus, kindlustusandjal on õigus kindlustusmaksele vaid aja eest, mil kindlustusleping kehtis. Samas võib asuda seisukohale, et Eesti õiguse regulatsioon puudutab reeglina vaid olukord, mil kindlustusandja rikub kindlustuslepingu tingimusi ning põhjustab sellega kindlustusvõtja poolse lepingu ennetähtaegse lõpetamise. Inglise õigus võib mõnel juhul käsitleda aga ka juhtumeid mil kindlustusrisk pole ilmnunud. Nii on näiteks *Fr. Templeman* asunud seisukohale, et kui kindlustuslepingu esemeks on olnud meresõidul laevaga juhtuda võiv kindlustusjuhtum, kuid nimetatud tegevuse ei leia kunagi aset, peab kindlustusandja, tulenevalt riski puudumisest, ettemakstu kindlustusmakse tagastama.<sup>147</sup> Mis võiks sisuliselt tähendada ka seda, et kui laevaga pole mereteed alustatud, ei ole kindlustusvõtjal kohustust ka kindlustusmakseid maksta, kuna risk pole ju tekkinud. Arvata võib, et selline lähenemine poleks aga vastuvõetav Eesti kindlustusandjatele.

Juhul, kui selgub, et näiteks kindlustusvahendaja ei pakkunud lepingut kindlustusvõtjale erapooletult ning analüüsi alusel on kindlustusvõtjal õigus loobuda lepingust. Sellega kaasneb ühtlasi kindlustusvõtja õigus nõuda kindlustusvahendajalt kahjude korvamisest ning ka

---

<sup>145</sup> *Ibid.*

<sup>146</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>147</sup> Templeman, Fr., Greencre, C.T. *Op cit.*, p 328.

ettemakstud kindlustusmaksete tagastamist ning kindlustusandjal tekib õigus temale tekitatud kahjude hüvitamist. Selles osas on eesti õiguse ning inglise õiguse regulatsioon ühtne. Mõlemal juhul vastutab kindlustusvahendaja oma tegevusega kliendile ehk kindlustusvõtjale põhjustatud kahju eest. Enammakstud kindlustusmaks tuleb tagastada ka ülekindlustuse korral. Ülekindlustus on vastavalt VÕS-i § 481 olukord, mil ilmneb, et kindlustussumma ületab oluliselt kindlustusväärtust. Sellises olukorras võib vastavalt poote kokkuleppele ülekindlustuse kõrvaldamiseks vähendada kindlustussummat koos kindlustusmaks vastava vähendamisega.<sup>148</sup>

Akti artikli 84 lõikes 3 on reguleeritud<sup>149</sup> olukord, mil laevaga on kindlustusjuhtum juba toimunud ning kindlustussumma laevaomanikule või kahju kannatanule välja makstud. Sellisel juhul kindlustusvõtjale enam makstud kindlustussummat ei tagastata. Kui kindlustusvõtja teadis, et tal on ülekindlustus, siis kahju ületavat osa kindlustussummast talle ei tagastata.<sup>150</sup> Siinkohal on oluline rõhutada, et rahvusvahelises laevakindlustuspraktikas, erinevalt laeva kindlustamisest kellegi teise õigustatud isiku kasuks (sõlmitakse *Deed of Assignment of Insurances*), ei toimu enamakstud kindlustuspreemiate tagasisaamise õiguse üleandmist vara omanikule või hüpoteegipidajale, vaid tagasi saab enamakstud summa see, kes neid makseid teostab (näiteks, laeva tähtajaline prahtija).

### **1.9. Kindlustusjuhtumiga seotud õiguslikud tagajärjed ja omandiõiguse probleemid**

Objekti kindlustamiseks peab kindlustusvõtjal olema esiteks kindlustushuvi ehk seadusjärgne õigus kindlustada, mis tähendab seda, et kindlustust ostval isikul peab olema objektiga juriidiliselt tunnustatud suhe. Teiseks kui kindlustusvõtja ja kindlustusandja on juba sõlminud laeva kindlustamiseks lepingu siis, kuid puuduvad alused näiteks lepingu kehtetuks tunnistamiseks tekib kindlustusvõtjal kindlustusjuhtumi ilmnemisel õigus kindlustushüvitisele. Samas ei pea isik selleks, et omada kindlustushuvi olema kindlustusobjekti omanik. Piisav on kui isikul on õigus kindlustusobjektile, või kindlustuslepinguga seotud lepingust tulenev õigus. Kokkuvõtlikult on *R. Simey* väga tabavalt

<sup>148</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>149</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>150</sup> Bennett, H. The Law of Marine Insurance. *Op cit.*, p 431.

märkinud, et isik, kes soovib objekti kindlustada peab lihtsalt saada kasu objekti säilimisest või kahju objekti hävinemisest.<sup>151</sup>

Kõigepealt tuleb lepingus määratleda, millisel juhul on tegemist kindlustusjuhtumiga. Edasi on oluline kokku leppida, kas kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitatakse tekkinud kahju täielikult, osaliselt ning sätestada juhud, millal kindlustusandjal on õigus keelduda kahju hüvitamisest. Kindlustusjuhtumi mõistet võib autori arvates määratleda järgmiselt, tegemist on *seaduses või lepingus ette nähtud sündmuse, seisundi või teoga, mille tagajärjel tekib kindlustusvõtjal või kolmandal isikul kindlustushüvitise saamise õigus ja kindlustusandjal kindlustushüvitise väljamaksmise kohustus.*

Eesti õiguses reguleerib VÕS kindlustusjuhtumiga seonduvat. Tulenevalt VÕS-i § 423 lõikest 1 on kindlustusjuhtum eelnevalt kokkulepitud sündmus, mille toimumise korral peab kindlustusandja täitma oma lepingust tuleneva täitmise kohustuse.<sup>152</sup> VÕSi § 450 kohaselt muutub kindlustusandja lepingu täitmise kohustus sissenõutavaks kindlustusjuhtumi toimumise ja kindlustusandja täitmise ulatuse kindlaks määramiseks vajalike toimingute lõpetamisega.<sup>153</sup>

Kindlustusvõtjal on kohustus viivitamatult kindlustusandjale teatada kindlustusjuhtumi toimumisest. Laevakindlustuse puhul võib olla sellise formulatsioon rakendamine raskendatud, kuna alati pole kindlustusvõtjal viivitamatult võimalik kindlustusandjale teavet edastada. Siin võiks seadusandja kaaluda laevakindlustusele erandi tegemist ning lubada kahjujuhtumist teatamist mõistliku aja jooksul. Laevatee ei kulge tihti vaid Eestist Soome ning kui Eesti kindlustusandjad on huvitatud tõsisemalt laevakindlustusega tegelemisest tuleb ka seadusandlikul tasandil viia normid reaalse elukorraldusega kooskõlla. Vaidlusi võib sõna “viivitamatult” põhjustada juba seoses täiendava kahju tekkimisega. Kindlustusandja võib alati väita, et tulenevalt teatamiskohustustega viivitisest on tekkinud täiendav kahju ning kindlustusandja seda kahju ei hüvita. Sel juhul peab kindlustusvõtja tõestama, et ta ei ole teavitamiskohustust rikkunud.

Oluline on see, et pärast kindlustusjuhtumi toimumist on kindlustusandjal õigus nõuda kindlustusvõtjal lepingu täitmise kohustuse kindlakstegemiseks vajalikku teavet (VÕS §

---

<sup>151</sup> Simey, R. *Op cit.*, p 356.

<sup>152</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>153</sup> *Ibid.*

448).<sup>154</sup> VÕS reguleerib siiski puhtalt kindlustuslepingule omaseid olukordi. Nii nagu juba eelnevalt märgitud on laevakindlustusleping siiski pisut spetsiifilisem ning vaid üldiste põhimõtete reguleerimisest alati ei piisa. Kuna Eesti õigus laevakindlustuslepingut ei reguleeri, siis ainus võimalus kindlustushüvitise maksmise ja saamise temaatikat tutvustada ja analüüsida on läbi praktika ning töö aluseks võetud Inglise õiguse. Aktist tulenevalt on regulatsioon märksa täiuslikum. Põhiprintsiip on see, et kindlustusandja vastutab iga võetud kindlustusrisiki eest. Inglise õiguses on laevaga juhtuda võiv kindlustusjuhtum määratletud mitmeti.

Akt jagab kahju osaliseks<sup>155</sup> ja täielikuks ehk kogukahjuks<sup>156</sup>, seejuures iga kahju, mis ei ole täielik loetakse osaliseks. Vastavalt Akti artiklile 56 punkt 2 *võib täielik kahju olla täielik laeva ja vara hävimine, või laeva konstruktsioonile tekitatud kahju, mille tõttu meresõit ei ole enam võimalik.*<sup>157</sup> Vara täieliku hävimise korral ei pea kindlustusvõtja teatama oma loobumisest kindlustatud varale. Siin on reguleeritud ka juhtumid, mil laev on näiteks teatud aja kadunud ning vastavalt Aktile loetakse siis järelikult, et tegemist on täieliku vara hävimisega. Täielik kahju tekib juhul, kui kindlustusobjekt on hävinenud, või kui veetav kaup ei ole enam konditsioonis, milles teda on võimalik tarbijale pakkuda või kindlustusvõtjal puudub kontroll laeva üle, mis võib tähendada, et laev on röövitud. Laev loetakse kadunuks, kui mõistliku aja jooksul ei ole temast teateid saadud. Selline kadumine tuleb vaidluse korral tõendada, kui vajalik siis ka kohtu poolt.<sup>158</sup> Kui täielik kahju on materiaalne ja füüsiline kindlustusobjekti kahjustumine, siis konstruktsioonilist kahju võib lugeda kaubanduslikuks kahjuks.

Lisaks sellele jaguneb kogukahju omakorda täielikuks kogukahjuks<sup>159</sup> või konstruktsiooniliseks kogukahjuks.<sup>160</sup> Esimene neist on olukord, kus vara ehk laevakindlustuse puhul laev on hävinud ulatuseni, kus ta on kas uppunud või ei sarnane enam objektile, mida algselt kindlustati ning teda pole võimalik ega otstarbekas enam taastada või parandada. Tulenevalt laeva kogukahjust, tekkib kindlustusvõtjal hüvitise saamisel õigus loobuda kindlustatud varast, teatades sellest kindlustusandjale. Sellise teate saamisel tuleb

---

<sup>154</sup> *Ibid.*

<sup>155</sup> Ingl.k. *Partial loss*

<sup>156</sup> Ingl.k. *Total loss.*

<sup>157</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>158</sup> Turner, Harold A. *Op cit.*, p 62.

<sup>159</sup> Ingl.k. *Actual total loss.*



kindlustasandajal otsustada, kas võtta vara vastu või sellest keelduda. Reeglina praktikas kindlustusandja siiski keeldub vara vastu võtmast, kuna sellest võivad kerkida täiendavad vastutuse alused, näiteks seoses merre uppunud vara kohustusliku eemaldamisega laevateelt. Tavaline reegel on ka see, et kindlustusandja ei ole kohustatud enne kahju hüvitama kui laev on remonditud. Arvestada tuleb, et kindlustusvõtja peab osa kahjust ise hüvitama<sup>161</sup> (tulenevalt omavastutusest, mis on iga kindlustuslepingu puhul tavaline tingimus).<sup>162</sup>

Kahju võib olla osaline ning sellisel juhul hüvitab kindlustusandja osalise kahju. Selline olukord võib tekkida näiteks juhul, kui kaubad jõuavad sihtsadamasse rikutud või hävinenud märgistusega. Kui kahju tekib kindlustusobjekti konstruktsioonile, loetakse see täielikuks kahjuks ning kindlustusvõtjal on õigus täielikule hüvitisele, kuid seda vaid juhul, kui ta loobub kindlustatud varast, sest vastasel korral käsitletakse kahju osalisena. Oluline on märkida, et poliisil on siiski kirjas, millise kahju liigi vastu on kindlustusvõtja kindlustatud ning reeglina ka sellest tuleneva nõude saab ta esitada. Akt loetleb ka juhud, millal kindlustusandja ei vastuta kindlustusjuhtumi tekkimise eest, kusjuures on tähelepanuväärne, et loetelu on lõplik. Samas rõhutab Akt artiklis 55, et kindlustuspoliisiga võib alati ette näha teisiti. See näitab kindlustuspoliisi erilist tähtsust.

Laevakindlustuspraktikast on teada, et konstruktsioonivea puhul reeglina kindlustusvõtjad loobuvad kindlustatud varast, kuna vara taastamine osutub reeglina, kas liiga kulukaks või isegi võimatuks. Tulenevalt põhjalikest määratlustest võib järeldada, et teiste riikide merekindlustusseadused on reeglina keskendunud kindlustusvõtja kui nõrgema poole huvide kaitsele.

### **1.10. Laevakindlustuslepingu sõlmimine kindlustusvahendaja kaudu**

Ettevõttel on tänapäeval mõistlik osta kindlustust selleks spetsialiseerunud ja erialast teavet valdavalt kindlustusvahendajalt, kuna sobivat laevakindlustuslepingut otsides tuleb tal valida ilmselt sadade erinevate pakkumiste vahel.<sup>163</sup> Lisaks seisab kindlustisvõtja vastakuti probleemiga, kas osta kindlustus suurelt vahendusfirmalt või mõnelt väiksemalt. Reeglina

---

<sup>160</sup> Ingl.k. *Constructive total loss*.

<sup>161</sup> Falkanger, T., Bull, H. J., Braetaset, Lasse. *Op cit.*, p 506.

<sup>162</sup> *Supra.*, lk 47.

<sup>163</sup> The Chartered Institute of Bankers. *Op cit.*, p 63.

kindlustusvahendaja lubab lepingus teha kõik, arvestades oma professionaalseid teadmisi ja oskusi parima pakkumise leidmiseks kliendile.<sup>164</sup> Kindlustusvahendaja annab lubaduse teha kõik selleks, et kliendi ehk kindlustusvõtja kindlustushuvile oleks leitud parima hinna ja kattega kindlustusleping. Olukorra reguleerimiseks on Suurbritannias vastu võetud 1977 aastal Insurance Brokers Registration Act ja 1989 Code of Practise. Eestis reguleerib kindlustusvahendajate tegevust Kindlustustegevuse seaduse (edaspidi KindITS)<sup>165</sup> 9. peatükk. Euroopa Parlamendi poolt on tulenevalt Euroopa Ühenduse õigusest vastu võetud ka uus kindlustusvahendajate direktiiv,<sup>166</sup> mis reguleerib juba täpsemalt kindlustusvahendajatele esitatavaid nõudeid, eelkõige ka kindlustusvahenduse järelvalve küsimusi.

Laevakindlustuslepingut on võimalik sõlmida maakleri või agendi vahendusel ning suurem osa kindlustuspraktikast toetabki seda varianti. Agendi või maakleri vahendusel lepingu sõlmimise positiivseks küljeks on kindlustusvõtja parem kaitstus ehk võimalus saada kompetentset ja erialast teavet. Kuid sellisel kindlustamise viisil on ka negatiivne külg. Nimelt tihti on kindlustusvahendaja väljas pigem selle eest, et leping saaks kindlasti sõlmitud seejuures lähtumata vaid kindlustusvõtja huvidest. Oluline ongi rõhutada, et paljudel juhtudel on sama agendi/maakleri kliendiks mõlemad pooled, mis tekitab huvide konflikti. Kui laevakindlustusleping sõlmitakse agendi vahendusel laienevad talle kõik muidu kindlustusvõtjale esitatavad tavalised nõuded taolise lepingu sõlmimisel. Seetõttu on laevakindlustuslepingu käsitlemise juures kohane rääkida ka kindlustusvahendajatest.

Oluline on tutvustada laevakindlustuse lipulaeva Lloydi kindlustusühenduse loomist ja põhimõtteid, mis aitab omakorda paremini mõista laevakindlustuse vahendamise põhimõtteid. 18. sajandi alguse ei olnud merekindlustuse turg korrastunud. Kindlustuse pakkumine toimus põhitöö kõrvalt ning kindlustusvahendajad olid mõnel juhul tuntud kui “varastatud kaubaga hangeldajad”. Selline maine ei sobinud aga kaupmeestele, kelle elatis sõltus otseselt laevast ja selle säilimisest.<sup>167</sup> Londonis Edward Lloyd`si kohvimajas hakkasid alates 1688 a. toimuma nn. “kindlustajate” kokkutulekud. 1771. aastaks oli seda tüüpi kindlustamise praktika end kogunud ning “Lloydi kindlustusandjad” moodustasid komitee, kes juhtis asutust. Asutati

<sup>164</sup> Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance. An Introduction to Insurance Law. *Op cit.*, p 46.

<sup>165</sup> RT I 2000, 53, 343; 2001, 43, 238; 48, 268; 59, 359; 87, 529; 93, 565; 2002, 35, 215; 63, 387; 102, 600; 105, 612; 2003, 17, 95.

<sup>166</sup> Directive 2002/92/EC of the European Parliament and of the Council of 9 December 2002 on insurance mediation *OJ L 009 15.01.2003 p.3.*

<sup>167</sup> Bennet, H. The Law of Marine Insurance. *Op cit.*, p 4-5.

esimene kindlustusselts merenduses –Inglise Lloyd's, mis on tänaseni juhtivaid kindlustusandjaid.<sup>168</sup> Kaasaegne Lloydi kindlustusselts loodi 1871. aasta Inglise parlamendi aktiga nn. Lloyds Act, millega loodi Lloydi kindlustusettevõtte ametlikult.

Lloyds tegutseb põhimõttel, et üks kindlustaja ei võta kogu riski enda kanda, vaid hindab selle ära ning pakub osa riski kindlustamise võimalust teistele kindlustajatele. Kuni 1994. aastani olid kindlustajad füüsilised isikud, kes investeerisid kindlustades oma isiklikku raha ja riskisid seeläbi. Alates 1994. aastast võimaldavad Lloydi reeglid ka juriidilistel isikutel sel viisil kindlustust pakkuda.<sup>169</sup> Füüsilisest isikust kindlustusvõtjad ei pea igal juhul olema väga heade kindlustusalaste teadmistega. Tegutsevatel kindlustusvahendajatel on see aga väga heade kindlustusalaste teadmiste olemasolu nõutav. Tagamaks, et kindlustusturg korratuks ning kindlustusvõtjad ei kannaks suuri kahjusid on välja töötatud ka tagatisskeemid ja spetsiaalsed fondid.<sup>170</sup> Lisaks sellele peab kindlustuspuuli liige deponeerima teatava protsendi tema poolt kindlustud riskide kogusummast ning maksma igeaastast maksu juhaks kui mõni teine kindlustaja ei suuda talle esitatud nõuet rahuldada. Lloyds'is tegutseb praegu üle 370 sündikaadi, sündikaadid koosnevad 31 000 üksikkindlustajast. Lloyds'i reeglid on välja töötatud pika aja jooksul neid täidavad kõik. Tavaliselt ei võta ükski kindlustaja endale kanda üle 10 kuni 15 protsendi vastutusest, vastutuse protsent võib olla aga ka näiteks 0,5. Siinkohal tuleb märkida, et Lloyds'is on laevakindlustuslepingu sõlmimine ilma kindlustusvahendajata võimatu, sest ainult temal on juurdepääs peamisele kindlustajale.<sup>171</sup>

Üldiselt on nii Eesti õiguses kui ka rahvusvahelises õiguses on kindlustusvahendajate tegevusele esitatud üsna kõrged nõudmised ja konkreetsed tingimused. Kindlustusvahendaja kohustub lepingus kokkulepitud kohustusi täitma. Kindlustusvahendaja peab järgima piisavat hoolsuskohustust kogu lepingu kehtivuse vältel. Vastasele juhul võib kindlustusvõtja nõuda lepingu lõpetamist ning tekkinud kahjude hüvitamist.<sup>172</sup> Kindlustusvahendaja vastutab ka selle eest kui ta kallutab kindlustusvõtjat lepingut sõlmima esitades talle valeandmeid või märkimata lepingulistest kohustustest tulenevaid probleeme. Oluline kindlustusvahendaja kohustus on selgitada täpselt välja kliendi kindlustushuvi. Kindlustusvahendaja peab

---

<sup>168</sup> The Chartered Institute of Bankers. *Op cit*, p 36.

<sup>169</sup> *Ibid.*, p 66.

<sup>170</sup> *Ibid.*, p 66.

<sup>171</sup> Ingl.k. *Leading underwriter*.

<sup>172</sup> MacMillan v. A.W.Knott Becker Scott Ltd. (1990) 1Lloyds Rep. 98.

selgitama kliendile, millises ulatuses ta suudab kindlustusalast nõu anda ja kui põhjaliku analüüsi tulemus on pakutud kindlustusleping.

Loomulikult vastutab kindlustusvahendaja ka juhul, kui ta eirab kliendi selgesõnalisi juhtnõure. Näiteks kaasuses *Park v. Hammond* müüs kindlustusvahendaja kliendile soovitud kindlustusterritooriumi asemel hoopis teistsuguse kattega poliisi. Laeva teekonna jooksul toimuski kindlustusjuhtum, tekkinud kahju hüvitamise kohustus tekkis kindlustusvahendajal, kes rikkus kliendi poolt antud selgesõnalisi korraldusi.<sup>173</sup> Samas, kui kindlustusvahendaja saab ebamääraseid korraldusi kliendilt, vabaneb ta reeglina vastutusest, välja arvatud juhul kui arvestades tema erialaseid teadmisi oleks ta pidanud kliendile olukorda selgitama. Eesti õigus küll nii põhjalikult kindlustusvahendaja hoolekohustust ei reguleeri. Samas tulenevalt KindITS regulatsioonist on kindlustusvahendaja kohustatud välja selgitama kliendi kindlustushuvi. Võib eeldada, et hoolekohustuse järgimata jätmine viib ka Eesti seaduse alusel vastutuse tekkimisele.

Inglise kohtupraktikas on juhtum, kus kindlustusvõtja spetsiaalselt rõhutas kindlustusvahendajale, et soovib kindlustuskatet, mis hõlmaks ka laeva tekil veetavat kaupa. Kindlustusvahendajal oli võimalus laevaga tutvuda ning välja selgitada kauba vedamise võimalused. Ometi müüs ta kindlustusvõtjale poliisi, millel oli kirjas, et tekil veetavat kaupa poliis ei kata. Kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitas kahju kindlustusvahendaja.<sup>174</sup>

Kindlustusvahendaja vastutab sisuliselt ka kindlustusandja ees. Aktist tulenevalt peab kindlustusvahendaja kindlustusandjale edastama kogu informatsiooni, mis on talle teatavaks saanud seoses kindlustusobjektiga, et kindlustusandjal oleks võimalik teha õiglane pakkumine.

Teoreetilistes käsitlustes on viidatud, et näiteks hea usu põhimõtte olemust ei pea kindlustusvahendaja kliendile selgitama, tulenevalt asjaolust, et kindlustusvahendaja puhul pole tegemist kindlustus õiguse teoreetiku vaid praktikuga. Samas peab ta kliendile selgitama hea usu põhimõtte rikkumise tagajärgi. Samuti peab kindlustusvahendaja lepingu uuendamisel selgitama kindlustusvõtjale, millistes punktides on toimunud muudatused. Kindlustusvahendaja peab arvestama ka lepingu hinda ning selgitama kliendile lepingu

---

<sup>173</sup> *Park v. Hammond*. (1816) 6 Taunt. 495, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 83.

<sup>174</sup> *Mitor Investments Pty. Ltd. v. General Accident Fire&Life Assurance Corp.Ltd.*(1984) W.A.R. 365, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 86.

sõlmimise kestel lepingu maksumust. Arvestada tuleb, et kindlustusvahendaja ei saa pakkuda kliendile ilma igasuguse põhjuseta kõige kallimat lepingut. Seega võib kokkuvõtvalt öelda, et kindlustusvahendaja tegevuses on kõige olulisem hoolsuskohustuse järgimine ning arvestades kliendi kindlustushuvi parima lepingu pakkumine. Kindlustusvõtja omakorda peab kindlustusvahendajat teavitama kõikidest laevaga seotud olulistest asjaoludest ning teatama täpselt, millise riski vastu on tal kindlustuskatet eelkõige vaja.

Tulenevalt Aktist on kindlustusvõtjal või tema agendil kohustus tasuda kindlustusmakseid ning kindlustusandjal on kohustus kindlustusvõtjale või tema agendile väljastada poliis. Akt lubab siin erandina võimaluse ka teisiti kokku leppida.<sup>175</sup> Kui pooled ei lepi kokku kindlustusmaksed tuleb tasuda tavaliselt sellele lepinguliigile kohaldatav makse. Ka edasi võimaldab Akt pooltel kokku leppida, kuid annab ise põhilised alused. Nii näiteks kui kindlustusleping on sõlmitud agendi vahendusel vastutab tema kindlustusandja ees kindlustusmaksete tasumisel, kuid lepinguga võib kokku leppida ka teisiti. Kui agent on tasunud kindlustusandjale kindlustusmaksete tekib tal selle suurune nõue kindlustusvõtja suhtes ning sellele lisanduvad tasud kindlustuslepingu sõlmimise eest. Kindlustusandja on kohustatud tasutud kindlustusmaksete kohta agendile väljastama kviitungi, millele agent põhistab oma nõude. Kindlustusandja vastutab otse kindlustusvõtja ees.<sup>176</sup>

### **1.11. Laevakindlustuslepingu vahendamise regulatsioon Euroopa Liidu ja Eesti õiguses**

Kindlustusvahendajate suhteid riiklike institutsioonide ning teenuse tarbijatega reguleerib Euroopa Liidu õiguses kindlustusvahendajate direktiiv 2002/92/EC (edaspidi Direktiiv). Sellele lisaks kehtib ka veel Euroopa Komisjoni soovitus 92/48/EEC (edaspidi *Soovitus*), mis täpsustab nii kindlustusvahendaja töötajale kui ka juhatuse liikmetele ning kindlustusvahendajale kui äriühingule esitatavaid nõudeid. Tegemist on siiski väga lühikese soovitusega, mis kindlustusvahenduse kõikide tahkude põhjalikku ning täielikku reguleerimist kindlasti ei hõlma. Direktiiv reguleerib kindlustusvahendajate kohustusi ning suhteid klientidega juba märksa põhjalikumalt, sätestades põhjalikult kindlustusvahendajale esitatavad nõuded ning ka hoolsuskohustuse, mille rikkumisel halvemal juhul ei saa kindlustusvahendaja enam teenuse pakkumist jätkata.

<sup>175</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>176</sup> *Universo Insurance Co. of Milan v. Merchants Marine Insurance Co. Ltd.* (1897) 1 Q.B.205; (1897) 2 Q.B. 93, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 99-100.

Kehtiva KindlITS kohaselt tehakse vahet maakleritel ja agentidel. Maakler on üldjuhul juriidiline isik, agent aga füüsiline isik. Direktiiv ei jaota vahendajaid füüsilisteks ja juriidilisteks isikuteks, vaid teeb pigem vahet nendel, kes koguvad kindlustusmakseid ja, kes seda ei tee. Samas on oluline vahet teha, et kindlustusmaakler tegutseb kindlustusvõtja huvides ning peab selgitama välja just sellele kindlustusvõtjale kõige sobivama lepingu.<sup>177</sup> Kindlustusagent on aga tihti, kas kindlustusandja enda töötaja või, siis otseses seoses kindlustusandjaga, vahendades vaid ühe kahe kindlustusandja tooteid, seejuures arvestades pigem kindlustusandja huve.

Kehtivas KindlITS on kindlustusvahendaja poolsel hoolsuskohustuse ja kliendi teavitamise kohustusele esitatud ranged nõuded. Sellele lisanduvad veel nõuded kliendilt saadud raha hoidmisele ning vastutuse kindlustamisele. Kindlustusmaakler tegutseb reeglina kindlustusvõtja heaks, mis tähendab, et temalt eeldatakse teatavat sõltumatust kindlustusandjast. Nii näiteks peab kindlustusmaakler teavitama klienti kindlustusandjast, kelles ta omab olulist osalust. Kindlustusmaakleril lasub kohustus jagada oma kliendile informatsiooni hüvitamise korrast kindlustusjuhtumi toimumisel ning sealhulgas sellest, millisele kohtule võib esitada kindlustushüvitise nõude. Viimatinimetatu on eriti oluline juhtudel, kus tegemist ei ole Eesti kindlustusandjaga. Sellisel juhul on kindlustusvõtja jaoks oluline teada, et tal puudub kindlustuslepingu kohaselt võimalus esitada kahjunõue Eesti kohtule.

Maakleril on kohustus välja selgitada kliendi kindlustushuvi ning soovitada kliendile parimat kindlustuslepingut. KindlITS-i § 71 kohaselt kindlustusvõtja poolt kindlustusagendile tasutud kindlustusmakse loetakse tasutuks ja nad kuuluvad kindlustusandjale.<sup>178</sup> Kindlustusandja poolt kindlustusagendile antud kindlustushüvitis loetakse kliendile tasutuks, alates raha kättesaamisest kliendi poolt. Tehtavate muudatuse eesmärk on vältida olukorra teket, kus kindlustusvõtja on kindlustusagendile kindlustusmakse tasunud, kuid kindlustusagent ei edasta kindlustusmakset kindlustusandjale. Muudatuse kohaselt võrdsustatakse kindlustusagendile tasutud kindlustusmakse kindlustusandjale tasutud maksega.

---

<sup>177</sup> Põhimõtet toetab ka Kindlustustegevuse seadus.

<sup>178</sup> RT I 2000, 53, 343; 2001, 43, 238; 48, 268; 59, 359; 87, 529; 93, 565; 2002, 35, 215; 63, 387; 102, 600; 105, 612; 2003, 17, 95.

KindlTS-i kohaselt peavad kindlustusmaaklerid ning nende esindajad olema kantud kindlustusvahendajate nimekirja. Seadusandja eesmärgiks on tagada kindlustusvõtjale parem informeeritus ning samas teostada ka järelvalvet kindlustusmaaklerite üle. Kindlustusvahendajate registreerimiskohustuse sätestab ka Direktiiv.

Rahandusministeeriumis on ettevalmistamisel KindlTS-i uus terviktekst, mis harmoniseerib direktiivi täielikult.

## II KINDLUSTUSVÕTJA ÕIGUSED JA KOHUSTUSED

Lepingu pooled laevakindlustuslepingu sõlmimisel on kindlustusvõtja ja kindlustusandja ning nende õigused ja kohustused on piiritletud nii kindlustuslepingus kui ka lepingu aluseks oleva seadusega. Üldiselt võib laevakindlustuslepingu subjektiks olla isik, kes omab kindlustatavat huvi ehk kindlustusobjekti ning peab olema huvitatud meresõidust. Kindlustusõiguses, nagu juba ka eelnevalt märgitud, kehtib põhimõte, et objekti kindlustamiseks peab isikul olema mingi juriidiliselt tunnustatud suhe sellesse objekti.

Kindlustusvõtja on reeglina füüsiline või juriidiline isik, kes sõlmib kindlustusandjaga, kelleks on reeglina juriidiline isik (kes omab ka tegevusluba kindlustustegevuseks), kindlustuslepingu ning, kes selle lepingu alusel või tulenevalt seadusest on kohustatud tasuma kindlustusmakseid. Teise poole ehk kindlustusandja kohustus aga on kindlustusjuhtumi ilmnmisel tulenevalt kindlustuslepingust või seadusest tasuta kindlustushüvitis. Oluline on loomulikult ka juba varem märgitult kindlustushuvi olemasolu kindlustuslepingu sõlmimisel.

Rahvusvahelises kindlustuspraktikas kasutatakse kindlustuslepingu sõlmimisel tihti kindlustusvahendajate teenuseid.<sup>179</sup> Kindlustusvahendajat mereõiguses on reeglina laevakindlustust hästi tundvad inimesed ning kindlustusvõtja võib kindel olla, et erilist tähelepanelikust ning seaduste ja tava tundmist nõudev kindlustusleping on sõlmitud korrektsest. Samas on ju laevakindlustuslepingu sõlmimisel nagu ka igasuguse lepingu, sõlmimisel oluline, et kindlustuslepingu pooled mõistaksid õiguste ja kohustuste mahtu üheselt, et vältida hilisemalt võimalikke kohtuvaidlusi. Klassikaline lepinguõigus ei pööra aga piisavalt tähelepanu asjaolule, et lepingupooled ei ole kunagi täiesti võrdsed tingimuste üle kauplemisel, et leping on protsess, mitte staatiline seisund.<sup>180</sup> Käesolevas ning ka järgmises peatükis tulebki vaatluse alla kindlustusvõtja ning kindlustusandja kohustuste maht ning analüüs nende kohustuste tähtsustest ning keerukusest.

---

<sup>179</sup> vt. lisaks *Supra* 1.10.

<sup>180</sup> Kull, Irene. Lepinguvabaduse põhimõte Euroopa ühtlustavas tsiviilõiguses ja Eesti tsiviilõiguse reform. *Op cit.*, lk 181.



## **2.1. Kindlustusvõtja peamised kohustused tulenevalt laevakindlustuslepingust**

Kindlustusvõtja peamised laevakindlustuslepingu järgsed kohustused on: kindlustusmakse tasumine, kindlustusandja ees korrektne teavitamiskohustuse täitmine ning informeerimine varjatud puudustest, arvestamine välistatud riskidega, seaduse ja lepingus kokkulepitud muude tingimuste täpne ning õigeaegne täitmine ning seda kõike arvestades ka hea usu põhimõtet.

### 2.1.1. Kohustus tasuda kindlustusmakset

Juba kindlustuslepingu mõiste sisaldab viidet sellele, et kindlustuslepinguga kohustub kindlustusandja kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama tekkinud kahju ning kindlustusvõtja kohustub kokkulepitud perioodil ja ulatuses tasuma kindlustusmakseid.<sup>181</sup> Seega võib kindlustusvõtja üheks peamiseks lepingust tulenevaks kohustuseks võib kohustust maksta kindlustusandjale kindlustusmakse. Kui kindlustusvõtja kindlustusmaksete maksmise kohustust ei täida, tekib kindlustusandjal õigus lepingust taganeda. Inglise õiguses fikseeritakse, et kindlustusandjal ei teki lepingujärgsed kohustused enne kui kindlustusvõtja on kindlustusmakse tasunud või vähemalt väljendanud tahet seda teha. Reeglina tekib kindlustusandja lepingust taganemise õigus juba pärast esimese kindlustusmakse tasumata jätmist kindlustusvõtja poolt.

VÕS-i § 452 lõige 2 ja § 457 lõiked 1 ja 2 reguleerivad olukorda täpsemalt. Nimelt kui kindlustusvõtja hilineb kindlustusmakse tasumisega, võib kindlustusandja kuni makse tasumiseni kindlustuslepingust taganeda. Lähtutakse eeldusest, et kui kindlustusandja ei esita kolme kuu jooksul hagi kindlustusmakse sissenõudmiseks on ta kindlustuslepingust taganenud. Kui nimetatud kolme kuu jooksul on toimunud kindlustusjuhtum, siis vabaneb kindlustusandja toetudes kindlustusvõtja poolsele kohustuse rikkumisele kindlustushüvitise maksmise kohustusest.<sup>182</sup> Samas ei saa töö autori arvates välistada seda, et kuigi kindlustusvõtja hilinedes, kuid siiski oma kindlustusmakse tasumise kohustuse täidab, peab ka kindlustusandja lepingut täitma. Seda muidugi eeldusel, et kindlustusjuhtum ei ole veel laevaga aset leidnud. Tavaline praktika on siiski see, et lepingu sellise rikkumisega kaovad ka

<sup>181</sup> Галачуза Н.Ф. Страховые посредники. Москва, 1998, с 172.

<sup>182</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523

kindlustusandja poolsed kindlustushüvitise maksmise kohustused. Lisaks Inglise õigusele on VÕS § 458 reguleeritud olukord, kus kindlustusvõtja viivtab rohkem kui ühe korra kindlustusmakse tasumisega.<sup>183</sup> Määratletud on tähtajad ning kindlustusvõtja võimalus siiski kindlustusmakse tasuda. Selline konstruktsioon haakub ka rahvusvahelise laevakindlustuse praktikaga, mis mõnel juhul lubab kindlustusvõtjal siiski eeldusel, et kindlustusjuhtum pole veel toimunud, kindlustusmakse tasuda hilinemisega, kuid reeglina arvestades üldist rahvusvahelist laevakindlustuse praktikat siiski kindlustusmakse tasumisega viivitamist tõlgendatakse kui lepingu lõppemise alust.

Vastavalt eelnevalt märgitule on nii Eesti kui ka Inglise õiguse kohaselt võimalik laevakindlustuse leping sõlmida kindlustusvahendaja vahendusel. Vastavalt Inglise õigusele loetakse kindlustusmakse tasutuks kindlustusandjale, kui see on tasutud kindlustusmaaklerile. Lepinguline suhe on seega tekkinud juba kindlustusmakse tasumisest kindlustusmaaklerile, kes omakorda vastutab kindlustusandja ees. Kindlustusandjal tekivad samas kohustused kindlustusvõtja ees. Erinevus näiteks Euroopa Liidu kindlustusvahenduse direktiivi<sup>184</sup> põhimõtetest tuleneb sellest, et kindlustusmaakler ja kindlustusvõtja saavad Inglise õiguse kohaselt ka teisiti kokku leppida. Kindlustusvahenduse direktiiv aga sätestab täpselt nimetatud põhimõtte ning erandeid ei võimalda.

Eesti kindlustusõiguses saab nimetatud põhimõtte siiski tarbija kaitsmise huvides olema väga selge ja ühene- kindlustusvahendajale tasutud kindlustusmakset loetakse tasutuks kindlustusandjale.

### 2.1.2. Kohustus teavitada kindlustusandjat

Kindlustusvõtja kohustuseks võib lugeda ka kohustust teatada kindlustusandjale kõikidest kindlustusobjektiga toimuvatest olulistest muudatustest. Kindlustusvõtja seisukohast tähendab üliras heas usus tegutsemine seda, et ta informeerib kindlustusandjat kõikidest temale teadaolevatest riskidest ning kindlustusrisiki muutumisel teavitab viivitamatult sellest kindlustusandjat. Töö autori arvates on piisav siin kohal selgitada, et kindlustusvõtja poolt kohustuse järgimata jätmine võib rahvusvahelises laevakindlustuses, tulenevalt

---

<sup>183</sup> *Ibid.*

<sup>184</sup> Directive 2002/92/EC of the European Parliament and of the Council of 9 December 2002 on insurance mediation *OJ L 009 15.01.2003 p.3.*

kindlustuspuulide reeglitest ja ka kindlustusalasest seadusandlusest, kaasa tuua laevakindlustuslepingu sõlmimise katkestamise või tühistamise kindlustusandja poolt.

Mõnel juhul on võimalik ka kindlustusandjaga kokkuleppel ennistada laevakindlustuslepingu kehtivust kui kindlustusmakse on tasutud. Seejuures tuleb uuesti kontrollida, kas laeva seisukord on endine ning, kas pole toimunud kindlustusjuhtumit? Loomulikult kindlustamata perioodi eest kindlustusandjal kindlustushüvitise tasumise kohustust ei ole. Eesti õigus reguleerib teavitamiskohustust ning sätestab põhimõtte, et kindlustusvõtja peab kogu lepingu kehtivuse aja teavitama kindlustusandjat kõikidest kindlustuslepingus näidatud andmete muutmisest. Teavitamine peab toimuma kirjalikku taasesitamist võimaldavas vormis. Selles osas on Eesti ja Inglise õigus sarnased ning laevakindlustuse reguleerimiseks ühtselt sobivad. Samas on Eesti õiguses täielikult reguleerimata juhtum, mis puudutab just laevakindlustust. Juhul kui kindlustusandjat on vaja teavitada väga kiiresti laeva seisukorrast või muudest olulistest tingimustest, et kindlustusleping ei lõpeks ning kindlustusandja suudaks tekkinud riski ümber hinnata võib Eesti õiguses sätestatud kirjaliku teavitamise kohustus olla teatud juhtudel liialt aeglaseks vormiks.

Laevakindlustusleping peab olema vormistatud korrektset tagamaks, et kindlustusvõtjal tekiks kindlustusjuhtumi ilmnemise korral reaalne õigus hüvitisele. Vajalik on selgitada ka, milles pooled on kokku leppinud, kuna keeruka laevakindlustusõiguse juures kahju kandnud poolele rohkemaks õigust pole, pigem vähemaks. Eesti õiguses on reguleeritud olulisest asjaolust teatamise kohustus VÕSi § 440.<sup>185</sup> VÕS § 441 on selgitatud kindlustusandja õigus olulisest asjaolust teavitatama jätmise korral kindlustuslepingust taganeda.<sup>186</sup> Seega võib asuda seiskohale, et ka Eesti õiguses on teavitamiskohustus ise reguleeritud küll lünklikult, kuid printsiip ise on täiesti olemas ning kohaldub ka meil sõlmitavatele laevakindlustuslepingutele.

### 2.1.3. Kohustus teavitada ilmnenu varjatud puudustest

Täiesti eraldi teema laevakindlustuslepingu sõlmimise, kehtivuse ning ka katkemise ja lõppemise juures on küsimus varjatud puudustest. Nagu juba käesoleva töö esimese peatükis selgitatud, on varjatud puudustele ilmnemisel, neist teavitamine üks olulisemaid

---

<sup>185</sup> Supra, lk 31.

<sup>186</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

kindlustusvõtja kohustusi. Kindlustusandja hindab kindlustatava vara selleks, et välja selgitada tema kindlustusväärtus. Kui kindlustusväärtus on välja selgitatud, tekib kindlustusandjal võimalus kokku leppida kindlustussumma. Nimetatud summa sõltub otseselt kindlustusväärtusest ehk kindlustatava vara väärtusest kindlustuslepingu sõlmimisel. Kindlustusandja hüvitab ainult sellise kahju, mille tekkimise võimalikkuse vastu on kindlustuslepinguga kindlustatud, seega kindlustuslepingus sisalduvate riskide suhtes.

Akti artiklis 55 punkt 2c on sätestatud, et kindlustusandja ei vastuta sellise kahju põhjustamise eest, mis on tingitud varjatud puudustest või vara harilikust kulumisest.<sup>187</sup> Loomulikult tekib sellises olukorras tõendamise küsimus. Kas kindlustusobjektile tekkinud kahju on põhjustatud just varjatud puuduse tõttu või tegemist on siiski kindlustusjuhtumi toimimisega laevakindlustuslepingu mõistes? Reeglina rahvusvahelise laevakindlustusõiguses jääb tõendamise koormis sel juhul kindlustusandjale,<sup>188</sup> kes peab selgitama, kas tegemist on kindlustusjuhtumiga või mitte.

## **2.2. Kindlustusvõtja kindlustusrisk laevakindlustuslepingus**

Kindlustuslepingute analüüsi puhul on näiteks *David F. Babbel* erialases kirjanduses arutlenud kindlustatavate riskide piiritluse üle.<sup>189</sup> Laevakindlustuslepingu sõlmimisel määravad pooled, milliste riskide vastu on lepingus märgitud kindlustusobjekt kindlustatud ning, millises ulatuses. See küsimus laevakindlustuslepingus on üks olulisemaid. Kindlustusrisi määratlusest sõltub ka hilisemalt kindlustusjuhtumi toimumisel kindlustushüvitise maksmine. Samas on kindlustusrisi määratlemine ka oluliseks teguriks kindlustussumma määramisel. Laeva kaskokindlustuse puhul saame kindlustatavate riskide puhul rääkida siiski vaid nendest riskidest, mis on seotud laeva kere ja masinatega.<sup>190</sup>

### 2.2.1. Kindlustatavad riskid

Kindlustatavad riskid on määratletud iga konkreetse laevakindlustuslepinguga ehk tegemist on reeglina kindlustusandja ja kindlustusvõtja kokkuleppega. See tähendab, et

<sup>187</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>188</sup> Wit, Ralph de. *Op cit.*, p 14.

<sup>189</sup> Babbel F. David. Insurance covering debt against default. Washington, 1996, p 1.

<sup>190</sup> Falkanger, T., Bull, H. J., Braetaset, Lasse. *Op cit.*, p 514.

rahvusvahelises mereõiguses on konkreetsed kindlustusriskid sätestatud ja defineeritud iga *underwriteri* poolt pakutavates kindlustustingimustes. Õigusaktides on reeglina sätestatud vaid põhiline reegel. Vastavalt Aktile on laevakindlustusriskiks risk, mis toimub või tekib tulenevalt merel navigeerimisest, muud riskid nagu tuli, sõjast tulenevad riskid, piraadid, streik jne.<sup>191</sup> Tegemist on lahtise loeteluga, mille lõpus on sisuliselt öeldud, et pooled võivad vajalikus riskis kokku leppida.<sup>192</sup>

Riskis on tavaliselt kokku lepitud juba lepingu alguses ning nimetatud riskid on kantud poliisile.<sup>193</sup> Siinkohal tuleb rõhutada, et kindlustusobjekt ehk reeglina laev ning tema osad on kindlustatud vaid nende meresõidust tulenevate riskide vastu ja kindlustusandja hüvitamise kohustus tekib vaid nende kindlustusriskide ilmnemisel. Seetõttu on oluline selgitada, milliste kindlustusriskide vastu on kindlustusvõtjal reeglina laevakindlustuslepingus võimalik kaitset saada. Nimetatud riskide käsitus on välja arenenud Inglise kohtupraktika ning konkreetsete kindlustusandjate tingimuste<sup>194</sup> abil ja kasutusel peaaegu kogu rahvusvahelises laevakindlustusõiguses.<sup>195</sup>

Peamiste kindlustusriskidena rahvusvahelises laevakindlustuses reeglina välja toodud järgmised riskid:

1. avamerelt, järvedest ja teistest veeteena kasutatavatest veekogudest tulenevad riskid;
2. tulekahju ning plahvatused;
3. laevapere liikmete röövimine;
4. lasti üle parda heitmine;
5. piraatlus;
6. kokkupõrge sadama või doki varustusega;
7. maavärin, vulkaanipurse või välg;
8. laskemoona või kütuse laadimisel või kauba ümberlaadimisel tekkida võivad kahjud.<sup>196</sup>

Nagu eelnevalt märgitud sisalduvad loetletud riskid vaid kindlustusandjate endi koostatud tingimustest. Need on loomulikult välja arenenud aastatega ja arvestades kohtupraktikat.

<sup>191</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>192</sup> Vaata siia juurde ka I peatükk toodud kindlustusriski olemust tutvustavat punkti.

<sup>193</sup> Turner, H. *Op. cit.*, p 48.

<sup>194</sup> vaata ka Institute Time Clauses, Institute Voyage Clauses Hulls. Kättesaadav arvutivõrgus:

<http://www.insurance-marine.com/>

<sup>195</sup> Bennet, H. The Law of Marine Insurance. *Op cit.*, p 136.

Siinkohal peab töö autor rõhutama, et Eesti õiguses niisugused tingimused puuduvad ning laevakindlustuslepingute näidistes, mida laevakindlustuse tegevusluba omavad kindlustusseltsid Eestis peavad koostama on viidatud just Inglise laevakindlustustingimustele.<sup>197</sup>

Tingimustest lähemalt kirjutades peab esimesena peatuma merelt või teistelt veekogudelt lähtuvate kindlustusriskide kindlustamisel. Tegemist on esmapilgul väga laialivalguva kirjeldusega, mis võiks endas hõlmata praktiliselt kõike, mis laevaga meretee jooksul juhtuda võib. Akt ei abista eriti nimetatud riski defineerimisel, kuna selgelt pole väljendatud, mida sellise riski puhul peaks arvestama. Sõnastatud on üldiselt, et tegemist on juhusliku õnnetuse või inimkaotustega merereisil.<sup>198</sup> Samas ei saa töö autori hinnangul lugeda igat tormi sellise riski ilmnemiseks. Kindlustusjuhtumi toimumiseks, peab olema tegemist siiski merelt lähtuva ohu realiseerumisega viisil, mis tekitab õnnetuse laeva või inimestega. Nagu *Turner on* öelnud, peab tegemist olema *merekindlustusriskiga, mis on merelt lähtuv*.<sup>199</sup> Samas võib nimetatud kindlustusriski defineerida ka kui riski, mis *realiseerub kui kahju on põhjustatud merereisil veetavatele kaupadele või tormi, laevade kokkupõrke või mõne muu merelt lähtuda võiva riski korral, mida hoolas laevaomanik ega tema poolt volitatud isik ei saanud ette näha*.<sup>200</sup> Tegemist on klassikalise riskikäsitlusega, kus kindlustusrisk on sisuliselt õnnetusjuhtumi ilmnemise tõenäosus. Nimelt viimane on mõiste, mida saame küll eeldada, kuid mitte kindlalt väita. Kui vaadelda erinevaid definitsioone, siis paratamatult tekib tunne, et siiski pole suudetud täielikult sõnastada nimetatud riski. Mõnel juhul on tehtud seda väga kitsalt, mis kindlasti ei kata nimetatud riski olemust, teisel juhul aga selgelt liialt laialivalguvalt, mahutades endas peaaegu kõik riskid. Samas on selge, et tavalisest laeva kulumisest tekkinud kahju nimetatud riskiks pidada ei saa, isegi kui see juhtub merel ning tormi tõttu.

Näiteks on Inglise kohtupraktikast teada juhtum, kus laeva last sai kahjustatud merereisi vältel, laevakere viletsa seisukorra tõttu. Kohus asus seisukohale, et kuna laevakere ei olnud

---

<sup>196</sup> *Ibid.*, p 136.

<sup>197</sup> Vaata näiteks ERGO Kindlustuse AS laevakindlustuse tingimused. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.ergo-kindlustus.ee/pages/goproweb000739>.

<sup>198</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>199</sup> Turner, H. *Op cit.*, p 48.

<sup>200</sup> *Ibid.*, p 48.

piisavalt korras merereisiks põhjustas lasti rikkumise just laevakere vilets seisukord.<sup>201</sup> Definiitsiooni see pool, mis reguleerib sadamas juhtuda võivaid õnnetusi, on töö autori arvates siiski mõnel juhul on vaieldav, näiteks küsimus sellest, kas dokis seisev laev kuulub ka sellisel juhul kindlustuskatte alla. Kohtupraktikast võib tuua näite, kus laev paigutati dokki, mille põhi oli ebatasane. Tugeva tuule mõjul liikus laev oma kohalt ning laevakere sai tõsiselt kahjustada. Tekkis küsimus, kas tegemist on kindlustusriski realiseerumise või laevaomaniku hooletusega, mis ei ole kindlustusjuhtumina käsitletav. Kohus asus seisukohale, et tegemist ei olnud mereriski ilmnemisega, kuna laeva ebaõige paigutamine oli kahju tekkimise põhjuseks.<sup>202</sup> Järelikult oleks kindlustusvõtja pidanud dokkimise ajaks võtma eraldi kindlustuse või nõudma sellise lepingu sõlmimist remonditööd teostavalt laevatehaselt.

Kindlustusriski puhul tuleb arvestada ka põhjusliku seose olemasolu. Selge on see, et kindlustushüvitise nõudmiseks, peab olema tegelikult toimunud kindlustusjuhtumi ning lepingus kokkulepitud riski ilmnemise vahel ka põhjuslik seos. Niisiis ei pruugi alati tekkinud kindlustusjuhtum olla laevakindlustuslepingus kokku lepitud kindlustusriskiga samane.

Näiteks on Inglise laevakindlustuse praktikast teada juhtum, kus ekslikult uputati laev, mida peeti vaenlase omaks. Hiljem selgus, et see polnud päris õige. Kohus jõudis järeldusele, et kuna laev oli sellise riski vastu kindlustatud on laevaomanikul õigus ka kindlustushüvitisele.<sup>203</sup> Tekib küsimus laevaomaniku hooletusest. Juba eelnevalt selgitasin, et laevaomanik peab siiski oma vara suhtes näitama üles võimalikult suurt hoolikust. Hoolsuskohustuse rikkumine toob reeglina kaasa ka kindlustusandja poolse keeldumise kahjude hüvitamisest.

Tulekahjust ja plahvatuses tekkinud kahju juures sisaldavad tingimused reeglina nõuet, et kahju peab olema tekkinud kuumuse või nähtava leegi tagajärjel. Samas, kuuluvad sellise kindlustuse juurde ka suitsust tekkinud kahjud.<sup>204</sup> Tänapäeval ei juhtu laevadega tõsisaid tuleõnnetusi nii tihedalt kui varasematel aegadel, mil kasutusel olid põhiliselt puidust laevad. Nendel aegadel oli tuleõnnetuse vastu kindlustamine kindlustusvõtjale ülitähtis, sest

<sup>201</sup> *Sassoon (E.D.) Co. Ltd. v. Western Assurance Co.*(1912) A.C. 561, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 138-139.

<sup>202</sup> *Fletscer v. Inglis* (1819) 2 B. & Ald. 315, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 141.

<sup>203</sup> *Cullen v. Butler* (1816) 5 M. & S.461, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 142.

<sup>204</sup> Bennet, H. *The Law of Marine Insurance. Op cit.*, p 148.

tuleõnnetuse tagajärjel võis laevaomanik kaotada kogu oma vara, lisaks veel tema vastu tõusetuvad nõuded laeval veetava lasti ning inimeste suhtes.

Samas on huvitava lahendina Inglise kohtupraktikast teada juhtum, kus laeva kapten süütas ise laeva selleks, et vältida laeva kaaperdamist. Kohus jõudis järeldusele, et tegemist oli kindlustusriski ilmnemisega, kuna sellel ei ole tähtsust, millest on tuli alguse saanud, oluline on vaid see, et tulekahju on laeval aset leidnud.<sup>205</sup> Seetõttu on eriti levinud tuleriski vastu kindlustamine juhul, kui laeva lastiks on kergestisüttivad materjalid. Loomulikult arvestab kindlustusandja riski suurust ka kindlustusmakse määramisel. Eesti seadusandlusest võib antud kaasuse kontekstis paralleelsele tõmmata Kaubandusliku Meresõidu seaduse § 122 lõikes 1 sätestatuga, mille kohaselt loetakse kahju, mis tekkis tahtlikult ja põhjendatud piires tehtud erakorralistest kulutustest või loovutustest, et päästa laev, prahiraha ja laeval veetav last neid ähvardavast ühisest ohust, üldavariiks.<sup>206</sup>

Lastikindlustust puudutav lasti röövimine on selline kindlustusrisk, mis tuleb eraldi lisada laevakindlustuslepingusse. Sellise riski vastu kindlustamine ei hõlma lasti hilinemist või muudest riskides tingitud rikkemist, vaid ainult reaalselt röövi tagajärjel kadumist.

Kui kindlustusvõtja kindlustab end lasti üle parda heitmise riski vastu, tähendab see seda, et reaalselt lastist loobumise korral, tulenevalt laevaga juhtunud õnnetusest, hüvitab kindlustusandja tekkinud kahju. Võib väita, et reeglina on laeval veetav last odavam kui laev ise. Seetõttu õnnetusjuhtumi korral tuleb eelkõige loobuda lastist laeva päästmise eesmärgil. Kauba üle parda heitmine peab toimuma põhjusega ning põhjuseks peab olema otsene oht laeva kui vara säilimisele. Samas on Inglise kohtupraktikas mõnikord ka pisut teist laadi otsuseid olnud. Nimelt viskas ühe Hispaania laeva kapten suure hulga dollareid üle parda, et mitte loovutada neid piraatidele. Kohus asus seisukohale, et kindlustusjuhtum on toimunud ning kindlustushüvitist tuleb maksta. Seejuures tekkis vaidlus põhjusliku seose olemasolu üle. Tulenevalt määratlusest jõuti järeldusel, et kuna kaasuses esines nii vara üle parda heitmine kui ka vägivaldne laeva hõivamine ehk reaalne oht laevale oli kapteni tegevus õigustatud.<sup>207</sup>

<sup>205</sup>Gordon v. Rimmington(1807) 1 Camp. 123, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 150.

<sup>206</sup> RT I 2002, 55, 345; 2003, 1,3.

<sup>207</sup> Butler v. Wildman, (1985) 1 Lloyd's Rep. 437/ 1820. 3B. Ald 398.



Piraatlus, üllatavalt küll on tänapäeva laevanduses väga levinud. Loomulikult pole tänapäeva piraadid filmidest tuntud romantilised kangelased, vaid jõhkrad relvastatud röövlid, kes põletavad ja röövivad laevu ning tapavad meremehi ja seda kõike laeva või lasti saamiseks. Aasta 2002 jooksul on hukkunud või vigastada saanud üle 260<sup>208</sup> meremehe kokkupõrkes piraatidega. Probleemiks on tegelikult eelkõige see, et laevaomanikud kindlustavad küll laeva piraatluse riski vastu, kuid ei muuda laeva teekonda turvalisuse tõstmise abil ohutumaks. Levinud on näiteks see, et täislastil suur naftatanker liigub Indoneesia vetes täiesti kaitseta ja üksi. Selline tanker on aga piraatidel magus saak, kuna esiteks veab ta kallist lasti ning teiseks liigub ta üsna aeglaselt. Siinjuures on mõistlik märkida, et piraat tähendab Akti mõistes isikut, kes kas laeval korraldavad mässu või ründavad laeva kaldalt.<sup>209</sup>

Lisatud on ka riskid kokkupõrkel sadama või doki varustusega, maaväriin, vulkaanipurse või välk ning laskemoona või kütuse laadimisel või kauba ümberlaadimisel tekkida võivad kahjud. Lisaks sellele on kindlustusvõtjal võimalus piirata oma vastutust kahjudest, mis tulevad laeva navigeerimise ning juhtimise vigadest. Nimetatud regulatsioon on pärit 19. sajandist ning toetab kindlustusvõtja õigusi.<sup>210</sup>

### 2.2.2. Välistatud riskid

Eraldi küsimuseks on riskid, mis ei mahu kindlustuskatte all. Tegemist on nn. välistatud riskidega, mida kindlustusandjal on õigus kindlustuslepingut sõlmides kindlustuskatte hulgast välja jätta. Tegemist on riskidega, mis kindlustamisele ei kuulu ning nende ilmnemisel vastutab laevaomanik või laeva käitaja täielikult tekitatud kahju eest. Kindlustusandjate poolt pakutavates kindlustustingimustes on reeglina toodud väga mitmeid erinevaid kindlustusriskide välistusi. Siinkohal on mõistlik avada vaid mõnede olulisemate ning rohkem laevakindlustuspraktikas kasutamist leidnud tingimuste sisu. Üks olulisemaid välistatud riske, mille tagajärjel tekkinud kindlustusjuhtumi korral kindlustusandja vabaneb hüvitise maksmise kohustusest on kindlustusvõtja hoolimatu käitumine ehk vajaliku hoolsuskohustuse järgimata jätmine. Tulenevalt Akti artikkel 55 punktist 2a vabaneb kindlustusandja hüvitise maksmise kohustusest juhul kui kindlustusjuhtum on aset leidnud kindlustusvõtja sihiliku

<sup>208</sup> Bubble, John S. Pirats. Scandorama, *Sine loco*, 2003.

<sup>209</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>210</sup> Wilson, John F. Carriage of Goods by Sea, London, 2001.

hoosuskohustuse järgimata jätmise tõttu.<sup>211</sup> Oluline on seejuures, et selline käitumine oli tahtlik.

Vältimatu kahju tekkimine ei ole reeglina kindlustatav risk, kuna teatavasti põhiprintsiip on ju riski ilmnemise juhuslikkus. Näiteks *L. J. Atkin* on oma arutlustes väitnud, et risk, mis kindlasti peab ilmema mereteekonna jooksul ei saa olla kindlustuslepingu kohaselt kindlustatavaks riskiks. Töö autor on seisukohal, et vältimatu kahju ehk kindlasti juhtuva kahju vastu pole võimalik laeva kindlustada. Põhjus peitub aga juba kindlustisõiguse põhiprintsiipides, mille kohaselt vara on võimalik kindlustada kindlustusjuhtumi toimumise tõenäosuse vastu. Varjatud puuduse ilmnemine kindlustusobjektile ning laeva olemusest tingitud kahjud on reeglina laevakindlustuslepingus välistatud riskid. Kuid Akti artikkel 55 punkt 2c jätab kindlustusandjale ja kindlustusvõtjale võimaluse teatud juhtudel teisiti kokku leppida.<sup>212</sup> Seetõttu mõnedes kindlustustingimustes ei välistata võimalust kindlustusandja ja kindlustusvõtja vahelisele kokkuleppele ka varjatud puudused hõlmata kindlustuskattega. Sellisel juhul peab kindlustusvõtja loomulikult arvestama selgelt suurema kindlustusmaksega.

Akti artikli 55 punktis 2c on toodud ka teine reeglina kindlustuskatte alla mitte kuuluv risk. Tegemist on laeval elavate rottide või muude kahjurite poolt põhjustatud kahjuga.<sup>213</sup> Oluline on, et kahju oleks põhjustatud kahjurite tegevusest. Laevaomanik peab üles näitama hoolikust oma vara kaitsmisel ning kahjurite tõrjel. Kohtupraktikas on jõutud järeldusele, et kui lekke puidust laevas on tekitanud kahjurite tegevus, ei saa laevaomanik nõuda kahju hüvitamist tulenevalt kindlustatud riskidest.<sup>214</sup> Tavalise laevakindlustusega ei hüvitata ka radioaktiivsusest tekkinud kahju. Nimetatud klausel lisati tingimustesse 1990. aastate alguses, tulenevalt Tšernobõlis toimunud õnnetusest.<sup>215</sup>

### 2.3. Kindlustusvõtja õigused tulenevalt kindlustuslepingust

---

<sup>211</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>212</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>213</sup> *Ibid.*

<sup>214</sup> Hamilton, Fraser & Co v. Pandorf & Co. (1885) L.R. 16 Q.B.D. 629/(1887) 12 App. Cas. 518, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. *The Law of Marine Insurance*. Oxford, 1996, p 144-147.

<sup>215</sup> Bennet, H. *The Law of Marine Insurance*. *Op cit.*, p 235.

Kindlustusleping sõlmitakse eelkõige kindlustusvõtja huvide kaitseks õnnetusjuhtumi korral. Kui kindlustusvõtja sõlmib kindlustuslepingu, siis tema peamine huvi on kindlustusjuhtumi toimumisel saada kindlustushüvitist. Teine peamine õigus, mis klienditeadliku kindlustusandja poolt kindlustusvõtjale osaks peab saama, on õigus nõuandele. Eesti õiguses saab tulenevalt Euroopa Liidu õigusest olema printsii, mille kohaselt kindlustuslepingut müüv isik on kohustatud kindlustusvõtjale selgitama kindlustuslepingu tingimusi ja nendest tulenevaid tagajärgi, kindlustuslepingu rikkumise ja ka lõppemisega seotud tulemusi.<sup>216</sup> Kindlustusvõtja, kui reeglina kindlustusõigust mitte väga hästi tundev isik, seda enam veel laevakindlustus, ei pruugi alati tingimuste rägastikus orienteerud. Seetõttu selgitan käesolevas alapunktis nimetatud kahte minu arvates olulisemat õigust.

### 2.3.1. Õigus hüvitisele ning ettemakstud kindlustusmakse tagasisaamisele

Kindlustusvõtja jaoks on üks olulisemaid õigusi on kindlustushüvitise saamine kindlustusjuhtumi toimumisel. Kindlustuslepingu sõlmimise eesmärk üldse on ju kindlustamine end võimalike tulevikus toimuda võivate kindlustusriskide vastu. Niisiis kindlustusjuhtumi toimumisel tekib kindlustussandjal kohustus tasuda kindlustushüvitis. Samas peab kindlustusvõtja eelnevalt loomulikult kindlustusandjale kindlustusjuhtumist teatama. Sellega tekib kindlustusandjal võimalus uurida kindlustusjuhtumi toimumisega seonduvat. Teiseks peab kindlustusvõtja tõendama, et kindlustusjuhtumi puhul on tegemist just kindlustuslepingus kokku lepitud riski ilmnemisega.<sup>217</sup> Kindlustusandjal on seejuures võimalik vastu väita, et tegemist ei ole siiski kindlustatud riskiga või kindlustusvõtja ei ole täitnud piisava hoolikusega kindlustuslepingu tingimusi.

Tulenevalt Inglise õigusest, tekib kindlustusvõtjal õigus hüvitisele, kas kogu laeva kindlustusväärtuse ulatuses või kindlustuslepingus kokkulepitud summale. Seejuures kehtib põhimõte, et hüvitatakse reeglina siiski tekkinud kahju, mitte aga kogu lepingus kokkulepitud summa. Seega, kui kahju on väiksem, kui lepingus sätestatud kindlustussumma, peab kindlustusandja tasuma vaid kahjule vastava summa. Kahju suurus tuleb reeglina kindlaks teha kohe pärast kindlustusjuhtumi toimumist, et välistada hilisemaid vaidlusi. Ühe osana kindlustushüvitisest tuleb tasuda ka kindlustusjuhtumi toimumisega kindlustusvõtja poolt kantud kulud. Eesti õigus ei tee nimetatud põhimõtetest erandeid.

<sup>216</sup> Kindlustustegvuse seaduse eelnõu on hetkel Rahandusministeeriumis ettevalmistamisel.

<sup>217</sup> Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law. *Op cit.*, p 156.

VÕS-i § 493 lõikes 1 on toodud punkt, mille kohaselt pärast kindlustusjuhtumi toimumist vastutab kindlustusandja hilisema kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju eest üksnes varasema kahju hüvitamisest ülejääva kindlustussumma osa.<sup>218</sup> Reeglina on kindlustuslepingus fikseeritud kindlustussumma üheks aastaks. Kui aga ühe aasta jooksul on toimunud mitu kindlustusjuhtumit, hüvitab kindlustusandja vaid eelmisest kindlustusjuhtumist järelejäänud summa ulatuses tekkinud kahju. Kahju on võimalik hüvitada mitmel viisil, kas rahas või näiteks laeva korda tegemisega. Selles peavad juba pooled konkreetse lepingu raames kokkuleppe saavutama.

Teine oluline küsimus kindlustusvõtja jaoks on ettemakstud kindlustusmakse tagasi saamine. Juhul, kui kindlustusjuhtum on toimunud, tekib kindlustusvõtjal õigus ka ettemakstud kindlustusmakse tagasi saada. Keerulisem on olukord juhul, kui kindlustusleping katkeb näiteks kindlustusvõtja süül. Sellisel juhul tuleb muidugi süü tõestada, kuid kindlustusvõtja pahatahtlikkuse korral ei pea kindlustusandja ettemakstud kindlustusmakseid tagastama.<sup>219</sup>

### 2.3.2. Õigus loobuda kahju tekkimisel kindlustusobjektist<sup>220</sup>

Vara täieliku hävimise korral tekib kindlustusvõtjal reeglina õigus loobuda kindlustusobjektist. Sellise käitumise põhjuseid võib olla mitmeid. Näiteks on laev nii kahjustatud, et tema väljatoomine merepõhjast ning remont osutuksid kulukamaks kui tegelik laeva väärtus. Teisalt võib olla laeva häving nii täielik, et laeva taastada endisel kujul pole enam võimalik. Kindlustusvõtja peab loomulikult oma soovist loobuda kindlustatud varast teatama kindlustusandjale. Konstruksiooniline kahju on tekkinud juhul, kui laev on hüljatud tulenevalt täielikust kahjust, mis on teinud laeva kasutamise võimatuks või juhul, kui tema päästmise tasu ületab oluliselt saadavat tulu.<sup>221</sup> Siin võib järeldada, et lähtutakse põhimõttest, mille kohaselt mõistlik kindlustusvõtja ei hakkaks reeglina tegelema laeva päästmisega kui on selge, et selline tegevus ning lisatult laeva remont muutuksid temale ebamõistlikult kalliks. Seetõttu on antud kindlustusvõtjale ka seadusest tulenev õigus, sellise kahju korral nõuda kindlustushüvitist ning loobuda kindlustatud varast.

<sup>218</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374, 2003, 78, 523.

<sup>219</sup> Vt. *Supra* lk 45.

<sup>220</sup> Inglise õiguses tähistatakse sellist olukorda üldise nimetusega - *abandonment*.

<sup>221</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit*.

Kindlustusandja ei vastuta kindlustusjuhtumi tagajärgede eest, kui need on saanud kindlustusvõtja hooletuse tõttu on huvitav märkida, et erandina kindlustusandja vastutab kahju eest, mille vastu oli kindlustusobjekt kindlustatud ka juhul kui kahju on tekkinud kapteni või meeskonna ettevaatamatuse või hooletuse tõttu laeva juhtimisel. Akti artikli 55 punktis 2a märgitakse, et teatamine võib toimuda nii suuliselt kui ka kirjalikult, kuid peab sisaldama kindlustusvõtja soovi tingimusteta loobuda kindlustusobjektist kindlustusandja kasuks. Aktis on öeldud vaid, et loobumine peab toimuma piisavalt kiirest. Selline määratlus võib hilisemalt esile kutsuda probleeme termini "piisavalt kiiresti" mõistmisel. Töö autor on seisukohal, et siiski mõistlikum on määratleda kindel ajavahemik, mille jooksul võib kindlustusobjektist loobuda.<sup>222</sup>

Kehtib põhimõte, et kui kindlustusvõtja on juba varast loobunud ei saa ta enam oma otsust tühistada või avaldust tagasi võtta. Näiteks sätestab Akt põhimõtte, et isegi kui kindlustusandja formaalselt keeldub kindlustusobjekti vastu võtmast ei muuda see kindlustusvõtja õiguseid. Kuid sellest hoolimata on kindlustusandjal formaalselt õigus loobumisteate vastuvõtmisest loobuda. Samas on oluline märkida, et kindlustusandja vaikimist pärast loobumisteate saamist ei loeta nõusolekuks. Seda peab kindlustusandja väljendama, kas otse või see peab olema eeldatav tema käitumisest. Seejuures on huvitav märkida, et isegi kui kindlustusandja on oma riski edasi kindlustanud ei ole ta kohustatud loobumisteadet edasi andma edasikindlustajale. Kehtib põhimõte, et kui loobumisteade on aktsepteeritud, siis on see lõplik ning möönab vastutust kahju tekkimise eest.

Kui kindlustusobjektist on loobutud, siis võib tekkida olukord, kus ka kindlustusandja pole kindlustatud varast huvitatud. Samas võib suur laev olla merepõhjas tõsiseks ohuks ja segajaks laevaliiklusele. Sellisel juhul, tekib vara omanikul kohustus uppunud laev laevateelt koristada. Eestis reguleerib olukorda Koodeks, mille kohaselt kohustub uppunud vara omanik koristama takistuse laevaliiklusest. Kui omanik ei ole teada, või ta ei nõustu taksitust eemaldama võib Eesti Veeteede Amet eemaldada nimetatud vara. Omanikul on seejuures õigus varale kahe aasta jooksul vara välja tõstmisest. Uppunud vara omaniku poolne keeldumine uppunud vara eemaldamisest ei vabasta teda kohustusest tasuda sellise

---

<sup>222</sup> *Ibid.* Tegemist on omamoodi mereõiguse omapäraga. Selline põhimõte on kirjas ka näiteks lastiveolepingut käsitlevates Hague-Visby reeglites.

tegevusega tekkinud kulud.<sup>223</sup> Samas võib regulatsiooni puuduseks lugeda asjaolu, et sanktsioon kindlustusandjale, kes siiski kohustust ei täida, seadusest puudub.

Siia on võib täiendavalt märkida, et vastavavalt Tallinna Lübecki linnaõiguse Koodeksi mereõiguse normidele oli väga oluline lisaks laevale päästa ka laadung, kuna selle eest lubasid kaupmehed laevapererele eritasu.<sup>224</sup> Võrreldes tänapäevaga on asjad pisut muutunud, olulisemaks peetakse pigem laeva päästmist.

### 2.3.3. Õigus saada nõu lepingu sõlmimisel ja nõude koostamisel

Ühe olulise ja vajaliku põhimõttena, millele praegu ei ole eriti palju tähelepanu pööratud toob töö autor välja kindlustusandja kohustuse mõnel juhul anda kindlustusvõtjale nõu kindlustusjuhtumiga ning ka kindlustuslepinguga üldisemalt, seotud küsimustes. Võib tunduda esmapilgul pisut üllatava kohustusena, kuid moodne õigusruum eeldab tarbija kaitsmist kindlustuslepingu sõlmimisel ning suuremat tähelepanu pööramist kindlustusvõtja informeerimisele ja abistamisele juba kindlustuslepingu sõlmimise algstaadiumites. Euroopa Liidu õiguse kohaselt lasub kindlustuslepingut müüval isikul otsene kohustus selgitada kindlustusvõtjale lepinguga seotud asjaoludest, sealjuures on mindud lausa nii kaugele, et kohustus tekib ka võimaliku nõude esitamisel.<sup>225</sup>

## **2.4. Kindlustusvõtja poolt lepingu imperatiivsete tingimuste rikkumise tagajärjed**

### 2.4.1. Imperatiivse tingimuse rikkumise alused laevakindlustuslepingus

Üldises lepinguõiguses termin “*vastutus*” seondub tavalise lepingutingimusega ning selle rikkumine võib viia kahjutasu maksmiseni, mitte aga kogu lepingu kehtetuseni. Rahvusvahelises laevakindlustusõiguses on termin “*vastutus*” olulise tähendusega riski olemuse kirjeldamisel. Laevakindlustuslepingus kehtestatakse mõnel juhul imperatiivsed

<sup>223</sup> RT 1991, 46/48, 577; RT I 1993, 65, 923; 1995, 54, 882; 1996, 78, 1380; 1997, 77, 1315; 1998, 2, 47; 23, 321; 30, 409; 2000, 35, 221; 2001, 21, 114; 93, 565; 2002, 1, 1; 55, 345; 2003, 88, 594.

<sup>224</sup> Laur, Leo. Mereseadused Lübecki linnaõiguse Koodeksis Tallinnas. Tallinn, 1992, lk 33.

<sup>225</sup> Directive 2002/92/EC of the European Parliament and of the Council of 9 December 2002 on insurance mediation *OJ L 009 15.01.2003 p.3.*

tingimused,<sup>226</sup> mille rikkumine kindlustusvõtja poolt annab kindlustusandjale õiguse kuulutada leping kehtetuks. Seejuures ei tohi segamini ajada termini “*kinnitus*”<sup>227</sup> tavakeele tähendust “*tagatis*”, laevakindlustuses kasutatava termini tähendusega “*tingimus*”.<sup>228</sup> Kokkulepitud vastutuse rikkumine muudab kindlustusandja poolt lubatud kaitse vajaduse märksa suuremaks kui esialgu kokku lepitud. Kindlustusandja ülesandeks ongi hinnata riski, otsustada kas see aktsepteerida või mitte, määrata tingimused ning pakutava katte ulatus ja määrata vastavalt riski ulatusele sobiv kindlustusmaks.

Reeglina laevakindlustuslepingud sisaldavadki imperatiivseid tingimusi, mida loetakse laevakindlustuslepingu üheks olulisemaks alusprintsipiiks.<sup>229</sup> Vastavalt Akti artikli 33 punktile 1 võib imperatiivset tingimust pidada kindlustusvõtja lubaduseks järgida teatud tingimust- *kohustust tegema teatud tegu või hoiduma sellest või täitma teatud tingimust või kinnitama või ümber lükkama teatud fakti olemasolu*.<sup>230</sup> Akti artikli 33 punktis 3 on öeldud selgelt, et imperatiivne on tingimus, mis peab olema täpselt täidetud olenemata sellest, kas risk eksisteerib või mitte.<sup>231</sup>

Kuid Akti artikkel 33 punkt 3 loob erandi, nimelt kui kindlustusandjale on tekkinud varem hüvitamiskohustus või vastutus, siis kindlustusvõtja poolne kohustuse rikkumine varem kokkulepitud imperatiivsele tingimusele ei mõju ning kindlustusandja peab seda kohustust täitma.<sup>232</sup> Imperatiivset tingimust defineeritakse ka kui tingimust, mille rikkumisel kindlustusvõtja poolt, vabaneb kindlustusandja lepingust tulenevatest kohustustest ja vastutusest, rikkumise päevast alates.<sup>233</sup> Kuna imperatiivseid tingimusi tuleb täpselt täita ei oma tähtsust, kas rikkumine on seotud kindlustusjuhtumi tekkimisega või mitte.

Seda põhimõtet illustreerib kujukalt kaasus *De Hahn v. Hartley*, milles kindlustusvõtja tõi ühena imperatiivsetest tingimustest välja asjaolu, et kindlustusobjekti pardal pidi olema tulenevalt laevakindlustuslepingus kokkulepitust 25 inimest kui tegelikkuses meresõidu

---

<sup>226</sup> Laevakindlustuses tähendab *warranty* -imperatiivne tingimus, mille rikkumine kindlustusvõtja poolt annab kindlustusandjale õiguse kuulutada leping kehtetuks.

<sup>227</sup> Ingl.k. *warranty*.

<sup>228</sup> Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law. *Op cit.*, p 131.

<sup>229</sup> Merkin, Robert. Annotated Marine Insurance Legislation. London, 1997.

<sup>230</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>231</sup> *Ibid.*

<sup>232</sup> *Ibid.*

<sup>233</sup> Bird, John. Modern Insurance Law. IVed. London, 1997, p 128.

vältel oli pardal 23-26 inimest. Kohus luges seda imperatiivse tingimuse põhimõtte rikkumiseks olenemata sellest, et inimeste hulk laeval meresõidu jooksul ei mõjutanud kindlustusjuhtumi tekkimist.<sup>234</sup>

#### 2.4.2. Imperatiivse tingimuse liigid

Tulenevalt Aktist võib imperatiivne tingimus olla kas otsene või kaudne. Otsesele tingimusele lubab Akt erandlikult suulist vormi, kuid ka see peab garanteerima asjaolude tõesust ning siiski peab olema lisatud poliisile või sisalduma poliisi olemasolule viitavas eraldi dokumendis.<sup>235</sup> Aktis on määratletud ka neutraalse imperatiivse tingimuse<sup>236</sup> mõiste, millega kui kindlustusvõtja tagab, et laev ning last on neutraalsed ja selle kohta peetakse ka korrastatud dokumentatsiooni. Sellisel juhul loetakse seda kindlustusvõtja neutraalseks vastutuseks ning selle lubaduse rikkumise alusel võib kindlustusandja taganeda lepingust.

Tegemist on siiski ekstreemsetes oludes liikuva, näiteks radioaktiivne saaste ja sõda ning piraatlus, olukorra määratlemisega ning kui kindlustusvõtja tagab, et laevatee ei näe ohukoldeid ette tuleb seda märkida ka laevakindlustuslepingus. Eesti seadustes pole selline olukord reguleerimist leidnud. Seetõttu tuleb meil loota vaid rahvusvahelise õiguse regulatsioonidele.

#### 2.4.3. Kindlustusvõtja õigus taganeda lepingust

Eestis seadused laevakindlustuse lepingus esineda võivaid imperatiivseid norme enam ei reguleeri. Varasemas Koodeksis oli selles osa väga pikk ning kindlustusandja keskene regulatsioon, mis tõi välja hulga välistusi, millele kindlustusandja võis toetuda laeva kindlustushüvitamise maksmisest keeldumisel.

Vastavalt Akti artikli 34 punktile 2 on kindlustusvõtjal õigus keelduda lubatud imperatiivsest tingimuse täitmisest, kui asjaolud on muutunud ning see, mida lubatakse tagada ei ole kooskõlas lepingu tingimustega või sellist vastutuse tagamisega nõustumist võib tõlgendada

<sup>234</sup> De Hahn v. Hartley (1786) 1 T.R. 343, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 284, 286.

<sup>235</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>236</sup> Ingl.k. *Warranty of neutrality.*



kui kehtiva seaduse rikkumist.<sup>237</sup> Kuid sellest tuleneb erand ja nimelt, kui kindlustusvõtja on juba imperatiivset tingimust rikkunud, siis ei saa ta rõhuda sellele, et nõue tekkis tal enne lepingu rikkumist. Akt jätab kindlustusvõtjale ka võimaluse loobuda nõude esitamisest.

Merekindlustuses omab kindlustusvõtja poolne lubadus täita imperatiivset tingimust suurt tähtsust. See on põhitingimus, millele leping tugineb.<sup>238</sup> Seega on nii kindlustusvõtjale kui ka kindlustusandjale oluline arvestada selle tingimusega põhiprintsiipides ning erandites. Vastavalt Akti artiklile 39 vastutab kindlustusvõtja ka selle eest, et laev oleks meresõidu vältel meresõidukõlbulik<sup>239</sup> ning selle printsiibi rikkumine loob kindlustusandjale võimaluse loobuda lepingust.

Antwerpenis 16.-19. novembrini 1999 toimunud rahvusvahelisel merekindlustuse alasel konverentsil jõuti järeldusele, et tuleks loobuda liiga jäigast imperatiivsete tingimuste süsteemist, mis annab kindlustusandjale reaalselt väga tihti õiguse lugeda laevakindlustusleping kehtetuks. Näiteks toodi juhtum, kus kalalaeva kindlustuslepingus oli üheks imperatiivseks tingimuseks, et laev ei sõida kaugemale kui 20 miili lähemast rannast. Ühte kalaparve taga ajades ületas kapten 20 miili joone. Olenemata sellest, et kindlustusjuhtum leidis aset sadama lähistel on kindlustusandjal imperatiivse tingimuse rikkumise tõttu formaal- juriidiliselt õigus leping tühistada.<sup>240</sup>

Reeglina ärilistes huvides kindlustusfirmad katavad sellise kahju, kuna imperatiivse tingimuse rikkumise ja kindlustusjuhtumi vahel puudus reaalne põhjuslik seos. Töö autori arvates on siiski õigem vastav põhimõtte fikseerida, kas VÕSi vastavates sätetes või eraldi regulatsioonina laevakindlustust reguleerivas Kaubandusliku Meresõidu seaduses,<sup>241</sup> mitte aga jätta kindlustusandjate meelevalle alla ja seda eriti Eesti tingimustes.

---

<sup>237</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>238</sup> Bean v. Stupart (1778) 1. Dougl. 11, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 280.

<sup>239</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>240</sup> Prof. Heiki Lindpere suuline teade autorile.

<sup>241</sup> RT I 2002, 55, 345; 2003, 1, 3.

### **III KINDLUSTUSANDJA PEAMISTE KOHUSTUSTE JA ÕIGUSTE MAHT TULENEVALT LAEVAKINDLUSTUSLEPINGUST**

Kui eelnevas peatükis on analüüsitud laevakindlustuslepingut lähtuvalt kindlustusvõtja huvidest ja vajadustest, siis käesoleva peatüki peamine ülesanne on selgitada kindlustusandja õiguste ja kohustuste mahtu. Võib väita, et kindlustusandja on lepingu sõlmimisel ja lõpetamisel tihti paremas positsioonis. Kindlustusvõtjat võib küll lepingu sõlmimisel nõustada näiteks kindlustusvahendaja või jurist, kes omab häid teadmisi laevakindlustusest, kuid siiski jääb kindlustusandjale õigus kehtestada enamus tingimusi ning ka oskus tõlgendada kindlustustingimusi. Kindlustusandja kohustused on moodsa kindlustusõiguse üheks tähtsamaks uurimise probleemistikuks.<sup>242</sup>

#### **3.1. Kindlustusandja positsioon laevakindlustuslepingu sõlmimisel ja täitmisel**

Kui analüüsida kindlustusandja positsiooni laevakindlustuslepingu sõlmimisel võib esialgselt väita, et kindlustusandja olukord on selgelt parem kui kindlustusvõtja oma. Kindlustusandja puhul on tegemist kindlustusõigust hästi tundva isikuga, kindlustusvõtja puhul aga kindlustusõigusega reeglina mittekursis oleva inimesega. Samas tuleneb teadmiste olemasolust ka teatav vastutus, näiteks selgitada kindlustusvõtjale põhjalikult kindlustustingimusi ning tagajärgi, hinnata korrektselt kindlustusriski ning määrata laeva kindlustusväärus, millest tuleneb ka hilisem kindlustusmakse määr ja kindlasti maksta ka kindlustushüvitist kahju tekkimisel. Seejuures traditsiooniliselt makstakse kindlustusmakse eelnevalt enne kindlustusjuhtumi toimumist.<sup>243</sup> Niisiis lasub kindlustusandjal laevakindlustuslepingu sõlmimisel eelkõige vastutus hinnata korrektsel kindlustusriski ning määrada laeva kindlustusväärus. Mõnel juhul on võimalik ka kindlustusvõtja ja kindlustusandja kokkulepe kindlustusvääruse osas. Harvad pole juhud, kus laenuka ostetud

<sup>242</sup> Lambert- Faivre, Y. Droit des Assurance. VIII ed. Lyon, 1992, p 11.

<sup>243</sup> Briys, Eric; Varenne, Francois de. Insurance from underwriting to derivatives. London 2001, p 5.

laeva kindlustamisel arvestatakse eelkõige laenuandja, kes on reeglina pank, poolt esitatud arvamuste ja tingimustega. Igatahes sisaldab laenuleping reeglina panga õigust aktsepteerida kindlustusandjat või mitte. Samas teeb see kindlustuslepingu sõlmimise keeruliseks nii kindlustusandja kui ka kindlustusvõtja jaoks, kes mõlemad peavad arvestama eelkõige panga poolt esitatud tingimustega.

Kui kindlustuslepingut tuleb täita tulenevalt toimunud kindlustusjuhtumist, peab kindlustusandja esmalt viivitamatult kindlaks tegema hüvitamisele kuuluva kahju suuruse. Vastasel juhul tuleb kahju suuruse kindlaks tegemisel pöörduda kohtusse. Kahju suuruse kindlaks tegemine viivitamatult on seetõttu oluline, et kahju suurus võib ajaga muutuda ning hilisem kahju hindamine ei pruugi olla enam täpne. Samas tekib Eesti õiguse sobivuse osas küsimus sõnaga “viivitamatult”. Kas seadusandja on mõelnud siin sõna “viivitamatult” tähenduses “koheselt” või tähenduses “kohe, kui see on võimalik”. Kitsendava tõlgendamise korral ei sobi selline säte kindlasti laevakindlustuslepingu jaoks ning võib kindlustusandjale lõpuks ka kahju põhjustada. Viivitamatut ülevaatuset laevale on reeglina raske teostada tulenevalt suurtest vahemaadest.

### **3.2. Kindlustusandja kohustused laevakindlustushüvitise maksmisel**

Ajalooliselt on välja kujunenud kindlustuse funktsioon taastada kindlustusvõtja fiskaalne olukord pärast kindlustusjuhtumi aset leidmist viisil, mis tagab kindlustusvõtjale samasuguse majandliku taseme kui see oli vahetult enne kahju tekkimist. Üks võimalus kindlustuse funktsioone arvestades on taastada kindlustusvõtja esialgne majanduslik olukord pärast kindlustusjuhtumi toimumist hüvitise maksmisega. Vastavalt üldlevinud printsiibile on kindlustusvõtjal õigus kehtiva kindlustuspoliisi olemasolu korral kindlustushüvitisele. Kui varasemalt on töö autor analüüsinud mitmeid kohustusi, mida kindlustusvõtja peab kindlasti täitma kindlustuslepingu kehtivuse tagamiseks, siis käesoleva alapunkti eesmärk on tutvustada kogu lepingu sõlmimise olulist põhjust. Kindlustuslepingu sõlmimise peamiseks põhjuseks võib lugeda just kindlustushüvitise saamist kindlustusjuhtumi toimumisel. Kui näiteks laevaomanik jätkaks oma vara kindlustamata, siis loogiliselt kindlustusjuhtumi toimumisel tuleks tal enesele hüvitada ka kogu kahju, mis on tekkinud kolmandatel isikutele ja samas ka temale endale. Kindlustamise idee kohaselt hüvitab vastava kokkuleppe olemasolu korral kõik tekkinud kahjud kindlustusandja. Samas pole ka hüvitise maksmine nii ühetaoline.

Kindlustushüvitise maksmine kindlustusandja poolt on tagatud vaid juhul kui kindlustusvõtja on kindlustuslepingut korrektselt täitnud. Siinjuures on olemas loomulikult erinevaid seisukohti "piisava täitmise" mõiste kohta ning arvamusi, millisel juhul hüvitamine peab toimuma. Eelkõige on kindlustushüvitise maksmise kohustus reguleeritud täpselt ka vastavas kindlustuslepingus. Kindlustusõiguse teoorias on kindlustushüvitis määratletud kui kaitse või tagatis kahjustuse vastu või tagatis seadusjärgse vastutuse korral. Kindlustushüvitis võib olla ka kindlustuspoliisi tingimuste alusel sooritatud väljamakse. Laevakindlustuspraktikas tuntakse terminit „*payment on account*“, mis tähendab seda, et laeva kui vara taastamiseks-remontimiseks mineva laevatehase arve maksab kindlustusandja, mitte aga laevaomanik. Seega vabastab „hea“ kindlustusandja laevaomaniku kohustusest hankida remondiraha, mille kulutamist hiljem kindlustusandja hüvitaks.

Kindlustusandja peab, ülima hea usu põhimõtet järgides informeerima kindlustusvõtjat näiteks sellest, et kindlustus ei kata alati kõiki kahjusid ning kohtusse pöördumise õigusest lepingu rikkumise korral. Oluline on ka, et kindlustusjuhtumi toimumisel tegeleks kindlustusandja kahjunõude käsitlemisega mõistliku aja jooksul ning annaks kindlustusvõtjale teavet kindlustusjuhtumi menetlemise kohta.

### 3.2.1. Kindlustushuvi olulisus kindlustushüvitise maksmisel

Tegelikkuses on kindlustatud kindlustusvõtja kindlustushuvi ehk õigustud huvi kindlustusobjektis. Kindlustushuvi ja hüvitise mõiste on omavahel seotud. Kindlustushuvi olemasolul tekib reeglina õigus lepingut sõlmida, mis omakorda tagab kindlustusjuhtumi toimimisel ka kindlustushüvitise saamise. VÕS-i § 478 lõikes 1 on kindlustushuvi defineeritud kui kindlustusvõtja huvi kindlustada ennast kindla kindlustusriski vastu.<sup>244</sup> Samas on nimetatud põhimõtte mõnevõrra segadust tekitavalt paigutatud paragrahvi, mis peaks reguleerima hoopis kindlustushuvi puudumise tagajärgi.

Vastavalt Inglise mereõigusele on igal isikul, kes on huvitatud merereisist<sup>245</sup> olemas ka kindlustushuvi. Seejuures sätestatakse Akti artiklis 5, et isik on huvitatud merereisist eriti juhul kui tal on juriidiline või majanduslik seotus nimetatud tegevusega ning varaga, mis seoses nimetatud tegevusega oleks otstarbekas kindlustada, tulenevalt võimalikust kahju

<sup>244</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523

<sup>245</sup> Ingl.k. *Insurable interest*.

tekkimisest või vastutuse tekkimisest näiteks kolmandate isikute ees.<sup>246</sup> Akti artiklis 14 on sätestatud põhiline kindlustushuvi definitsioon ning, siis juba täpsemalt reguleeritud kindlustushuvi omavate isikute ring.

Olulise ning levinud põhimõttena on käsitletud ka juhtumit kui isiku kindlustushuvi tekib reaalselt alles pärast kindlustuslepingu sõlmimist. Printsip on siin seejuures, et laevakindlustuslepingu sõlminud isik ehk kindlustusvõtja kindlustushuvi peab tekkima vähemalt kindlustusjuhtumi toimumisel. Kindlustushuvi võib olla ka osaline. Juhul kui laev on ostetud laenuga tekib ka laenuandjal tulenevalt laenulepingu olemasolust kindlustushuvi ning ta võib nõuda kindlustuslepingu sõlmimist oma huvi tagamiseks. Akt ütleb, et laenuandjal on laenuobjekti väärtusele vastav kindlustushuvi. Sellest hoolimata säilib ka omaniku kindlustushuvi ning õigus kahju täielikuks hüvitamiseks.<sup>247</sup> Siinjuures on tuleb märkida, et *H. Lindpere* on Eestiga seoses välja toodud, et lahendamata on siiski veel seadusandlikul tasandil mõned probleemid seotult laevade krediiti ostmisega, mis võivad tekitada probleeme ka laeva väärtuse hindamisel.<sup>248</sup>

*Ralph de Wit* on arutlenud,<sup>249</sup> mis juhtub laevapere liikme tasudega juhul, kui laevaga toimub kindlustusjuhtum. Iseenesest on võimalik ka selline kindlustushuvi kindlustada. Eesmärk on siis tagada, et laevapere liige ei kaotaks laeva remondile kulunud ajal töötasu, tulenevalt sellest, et sel perioodil ei ole võimalik tal oma tööülesandeid täita. Laeva remont ei pruugi olla ainus põhjus, miks laevapere liige töötasu kätte ei saa. Tänapäeval on töö autori arvates, üllatavalt küll, levinud piraatlus. Eriti puudutab see laevu, mis sõidavad peamiselt avamerel ning reeglina veavad kütust. Selliste laevade kaaperdamine ning laevapere liikmete röövimine on üsna levinud. Põhjuseks on asjaolu, et laevaomanikud ei kuluta just palju rahalisi vahendeid laevade turvalisuse tagamiseks laevatee jooksul, samas on näiteks tankerite puhul tegemist alustega, mis liiguvad täislastil üsna aeglaselt ning on seetõttu äärmiselt kergeks saagiks röövlitele.<sup>250</sup> Laevaomanikul on võimalik kindlustada end ka sellise riski vastu. Nimetatud olukord pole Eesti õiguses reguleeritud.

<sup>246</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*

<sup>247</sup> *Ibid.*

<sup>248</sup> Lindpere, Heiki. Interests and Policies of Estonia in the Baltic Sea. lk 407-411. Platzödes, Renate; Verlaan, Philomene (Editors). The Baltic Sea: New developments in national Policies and International Cooperation, p 409.

<sup>249</sup> Wit, Ralph de. *Op cit.*

<sup>250</sup> Piraatlus on tänapäeval äärmiselt levinud nähtus. Näiteks kirjutab John. S Bubble artiklis "Pirats", et eelmise aasta jooksul rünnati kokku 370 laeva, vigastada sai üle 260 meremehe ning kahju kokku oli 25 miljardit dollarit.

Autor on seisukohale, et Inglise õiguses on väga põhjalikult reguleerimist leidnud kindlustushuviga seonduv. Arvestades laevakindlustuslepingute keerukust ning mahukust on kindlasti nii detailse ja põhjaliku regulatsiooni olemasolu väga vajalik. Kindlustushuvi olemasolu tähtsus laevakindlustuslepingu, nii nagu iga kindlustuslepingu, sõlmimisel on ülioluline. Põhimõtteliselt kindlustushuvi puudumisel ei teki ka vajadust lepingu sõlmimiseks. Juhul kui kindlustusleping on sõlmitud tulevase kindlustusriski kindlustamiseks, kuid kindlustushuvi ei teki ei ole ka kindlustusvõtja kohustatud kindlustusmakset tasuma ning leping lõpeb. Sellisel juhul on mõistlik kindlustusvõtjal eeldada, et kindlustusandja võib nõuda temalt sisse need kulutused, mis on tehtud lepingu sõlmimiseks. Seega on oluline määratleda lepingupoolte kindlustushuvi kindlustuslepingu sõlmimisel.

### 3.2.2. Kindlustushüvitise maksmise seos kindlustusväärtusega ja ülekindlustus

Kindlustusõiguses kehib kahju hüvitamisel põhimõte, mille kohaselt hüvitatakse reeglina asja kindlustusväärtus arvestades kahju ulatust. Laevakindlustus pole selles suhtes erandlik ning ka siin kehtib põhimõte, et kindlustusvõtjale hüvitatakse vaid tema tegelik kahju ulatuses, mis on määratletud kindlustusriski tegeliku kindlustusväärtusega. Üldiselt võib kindlustusväärust määratleda ka kui rahasumma, mis makstakse välja kindlustusjuhtumi saabumisel kindlustuslepingu järgi varalise kahju hüvitamiseks. Samas on hüvitamine võimalik mittevaraliselt näiteks kindlustusobjekti korda tegemisega kindlustusandja poolt. Kindlustushüvitise suurus on reeglina piiratud kindlustusobjektile tekitatud kahju suurusega.<sup>251</sup> Kindlustuslepingut võib pidada ka *lepinguks raha maksmiseks*.<sup>252</sup> Sellest tuleneb ka printsiip, et kindlustushüvitis ei saa ületada tekkinud kahju.

Mõnel juhul võivad kindlustusandja ja kindlustusvõtja ka teisiti kokku leppida. Näiteks võib kindlustusväärtuse määrata eelnevalt kindla summana,<sup>253</sup> kuid seejuures tuleb täpselt jälgida, et ei tekiks ülekindlustust. Sellisel juhul reeglina vähendatakse kindlustussummat koos kindlustusmakse vähendamise. Inglise õiguses on ülekindlustuse puhul räägitud printsipi, mille kohaselt iga *underwriter* vastutab vastavalt oma osale, kuid osade summa ei saa ületada kindlustusväärtust.<sup>254</sup> Inglise õiguse kohaselt loetakse ülekindlustuseks sellist olukorda, kus

<sup>251</sup> Vt. siia juurde ka käesoleva töö ptk I.

<sup>252</sup> Bland, David E. *Op cit.*, lk 47.

<sup>253</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523, § 480.

<sup>254</sup> Wit, Ralph de. *Op cit.*, p 35.

kaks või enam poliisi võimaldavad hüvitamist samale kindlustusvõtjale sama kindlustusobjektiga juhtuda võiva merereisi vältel ning omavastutuse summa ületab kokkulepitu.<sup>255</sup> Samas on sätestatud, et kindlustusvõtja võib siiski nõuda hüvitise maksmist, kuid mitte kindlustusväärtust ületavas osas. Inglise kohtupraktikas on jõutud ka järeldusel, et ülekindlustus on selline olukord, kus sama merereis on kindlustatud sama riski vastu, sama isiku kasuks ning poliisist lähtuvalt makstakse eri poliisidega ka omavastutuse summa. Sellises olukorras võib asuda seisukohale, et tegemist on ülekindlustusega.<sup>256</sup> Kui kindlustuspoliisid katavad aga erinevaid riske ei ole karta ülekindlustuse tekkimist. Ülekindlustuse olemasolu on võimalik tuvastada vaid igal konkreetsel juhul. Reeglina kindlustusandjale, kes maksis kindlustushüvitust tekib nõudeõigus kahju tekitanud isiku vastu.<sup>257</sup>

Vastavalt Inglise õigusele on kindlustusjuhtumi tekkimisel hüvitise saamiseks esiteks vajalik poliisi olemasolu. Sellest tulenevalt kui poliis on hinnatud kindlale väärtusele on kindlustushüvitiseks poliisis näidatud väärtus. Kui aga poliis pole hinnatud arvutatakse hüvitise suurus täielikust kindlustusväärtusest. Inglise õiguses on teatavad erinevused ka juhul kui vara on kindlustatud mitme kindlustusandja juures kuid, kuna Akt teeb vahet kindla väärtusega ja kindla väärtuseta poliisil lähtub ka sealne regulatsioon sellest. Esimesel juhul proportsionaalselt kindlustuslepingu järgi, teisel kindlustusväärtuse piires.

Tehakse vahet ka täielikul ja osalisel kahjul. Sellest hoolimata lähtutakse alati poliisi liigist, kui see on hinnatud kindlale väärtusele tuleb ka tasuda kokkulepitud summa, teisel juhul arvestada aga kindlustusobjekti kindlustusväärtust. Ka Eesti õiguses on reguleeritud olukord, mil kindlustusvõtja on otsustanud kindlustada oma riskid mitme kindlustusandja juures. Sellisel juhul on tegemist kaaskindlustusega, mis vastavalt VÕS-i § 484 on olukord, kus sama kindlustus või sama kindlustusriskiga seotud kindlustus jagatakse mitme kindlustusandja vahel määratud osades. Seejuures on oluline märkida, et iga kindlustusandja on kohustatud maksma hüvitist võrdeliselt oma osaga. Seega on kaaskindlustuse puhul tegemist olukorraga, kus mitu erinevat kindlustusandjat kindlustavad sama riski, kuid mitte täies ulatuses vaid

<sup>255</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*, art 32.

<sup>256</sup> North British and Mercantile Insurance Co v. London, Liverpool & Globe Insurance. (1877) 5 Ch. D. 569. Kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 425.

<sup>257</sup> Teatud juhtudel tekib kindlustusvõtjal õigus kindlustatud varast loobuda. Sellisel juhul võib kindlustusandja vraki endale jätta samas ei pruugi ta seda tulenevalt suhteliselt suurtest kuludest mis sellise omandamisega kaasnevad soov olla. Sellisel juhul jääb laevavrakk aastateks merepõhja.

osadena ning iga kindlustusandja vastutab vastavalt oma osa suurusele. VÕS kohustab kindlustusvõtjat viivitamata teatama kindlustusandjale sama kindlustusriski kindlustamisest teise kindlustusandja juures. Kaaskindlustuse puhul on reeglina kindlustusandjate vahel vastutus jagatud ning seetõttu hüvitab ka iga kindlustusandja vastavalt lepinguga kindlaks määratud osa ulatuses.

VÕS-i § 486 lõikes 1 on sätestatud, et juhul kui kindlustusvõtja kindlustab sama kindlustusriski mitme kindlustusandja juures ja kindlustusandjate poolt maksmisele kuuluvate hüvitiste kogusumma ületaks kahju suuruse või kindlustussummad kokku ületaksid kindlustusväärtuse (ehk olukord, kus on tekkinud mitmekordne kindlustus), vastutavad kindlustusandjad kindlustusvõtja ees solidaarvõlgnikena. Siit saab teha järelduse, et kuigi kindlustusandja vastutab maksmisele kuuluva kindlustussumma ulatuses ei või kindlustusvõtja kokku nõuda rohkem kui on kahju suurus.<sup>258</sup>

Võib teha järelduse, et kui laevaomanik on kindlustanud riski ühe kindlustusandja juures 100 % ja ka teise kindlustusandja juures 100 % siis kindlustusjuhtumi toimumisel on tal siiski võimalus saada vaid hüvitist vastavalt kahju suurusele. Kindlustusandjad vastutavad aga võrdeliselt sellega, mida igäüks neist peab maksma kindlustusvõtjale. Seega võib asuda seisukohale, et Eesti õiguses on tagatud tavaline kindlustusõiguse printsiip, mille kohasel hüvitamine toimub mitte üle kahju tegeliku suuruse olenemata sellest, mitme kindlustusandja juures on antud kindlustusrisk kindlustatud.

Samas ei jäeta kindlustusvõtja poolset tahtliku mitmekordset kindlustust sanktsioneerimata. Juhul kui kindlustusvõtja on tahtlikult võtnud mitmekordse kindlustuse kavatsusega saada endale õigusvastane varaline eelis, on niisuguse kavatsusega sõlmitud lepingud tühised. Iseenesest on laevaomaniku seisukohast vaadates tegemist üsna raskete tagajärgedega sättega, samas on autori arvates tegemist äärmiselt õiglase printsiibiga. Mõningaid vaidlusi põhjustab samas normi iseloom. Selgelt võib antud sõnastusest välja lugeda, et “õigusvastase varalise eelise” tõendamise koormis on jäetud siinjuures kindlustusandjale. Vastavalt VÕS § 487 kehtestatud võib kindlustusvõtja ju lepingu üles öelda toetudes just mitmekordsele kindlustusel, kui selline olukord on tekkinud.

### 3.2.3. Kindlustushüvitise maksmise meetodid

---

<sup>258</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.



Olenevalt pooltevahelisest kokkuleppest makstakse kindlustushüvitis välja, kas ühekordse või perioodilise maksena sularahas. Kindlustuslepingus on reguleeritud reeglina ka see, kellele tasutakse kindlustushüvitis. Kindlustuslepingus võib kokku leppida näiteks lisaks kindlustusvõtjale ka soodustatud isiku kellel kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitis makstakse. Selline viis on eriti levinud juhul kui laev ostetakse pangalaenuga, sest pank nõuab hüvitise maksmist temale kui hüpoteegipidajale. Võimalik on valik teha ka kindlustusvõtja ja kindlustatud vara taastava kolmanda isiku vahel. Juhul kui vara on täielikult hävinud on mõistlik kindlustushüvitis tasuda kindlustusvõtjale, samas kui laev on ainult osaliselt kahjustatud on kokkuleppel kindlustusvõtjaga mugavam tasuda kindlustushüvitis otse kolmandale isikule, kes taastab kindlustusobjekti.

Kui kindlustusvõtjale hakatakse kindlustushüvitist maksma on saadav summa reeglina piiratud hüvitise piirmääraga. See tähendab, et isegi kui kindlustuslepingus on mingil põhjusel märgitud suurem hüvitise summa kui tegelik kahju, siis rahvusvahelises kindlustuspraktikas lähtutakse siiski põhimõttest, et hüvitada tuleb sellisel juhul vastavalt kindlustusvõtja tegelikule kahjule. Siinjuures kehtib ka ülekindlustuse põhimõttele kohalduv. Reeglina toimub siis hüvitamine otse laeva remonti ettevõtte arvele<sup>259</sup> kindlustusandjalt, mitte aga läbi laevaomaniku või teda krediteeriva panga.

#### 3.2.4. Osalise ja täieliku kahju hüvitamine

Laevakindlustuslepingustes on reguleeritud, kuidas toimub hüvitise maksmine. Nagu juba eelpool öeldud, lähtutakse hüvitamise juures kahju suuruse suhtest kindlustusväärtusesse. Seetõttu on ka laevakindlustuse puhul võimalik kahju osaline või täielik hüvitamine. Laeva kindlustamisel peab arvestama, et tulenevalt kindlustusliigi eripärast ning laevateel ette tulevatest väga erinevates olusituatsioonidest võib ka kindlustusobjektile põhjustatud kahju olla erineva suurusega. Mõnel juhul võib kahju juhtuda laevaga sadamas ning kahju suurus võib olla minimaalne, samas võib avamerel laev ka täielikult hävida, mistõttu võib mõista, et tegemist on väga suure kahjuga. Seetõttu reguleeribki Akt põhjalikult juhtu kui kindlustusobjektile on tekitatud osaline kahju, mis on tegelikult sagedasem juhtum kui täieliku kahju tekkimine, mis seega eeldab ka põhjalikumad regulatsioonid.

---

<sup>259</sup> Ingl.k. *Payment on account*.

Täieliku kahju tekkimisel on ühene printsiip, et kindlustusjuhtumi toimumisel tuleb hüvitise saamise õigust omavale isikule hüvitada talle kindlustusjuhtumiga tekitatud kahju. Täielik kahju jagatakse Inglise õiguses tegelikuks täielikuks kahjuks ja konstruktsioonile tekitatud täielikuks kahjuks. Nagu juba eelnevalt märgitud on täielik kahju täielik laeva ja vara hävimine, või laeva konstruktsioonile tekitatud kahju, mille tõttu meresõit ei ole enam võimalik.<sup>260</sup> Iga kahju, mis ei ole täielik loetakse osaliseks.

Inglise õiguses ollakse seisukohale, et kui kindlustusvõtja otsustab nõuda konstruktsioonikahju<sup>261</sup> hüvitamist peab ta mõistliku aja jooksul teatama *underwriterile* vara hülgamisest.<sup>262</sup> Kui avaldus on tehtud, pole see kindlustusvõtja poolt tagasi võetav. Samas ei tähenda see sugugi alati, et *underwriter* peab kogu kahju hüvitama, vastasel juhul oleks ju laevaomanikul väga mugav iga õnnetuse korral nõuda kohe kogu kahju hüvitamist. *Underwriteri* keeldumise korral, ei jää kindlustusvõtjal muud üle kui pöörduda oma põhjendatud nõudega kindlustusandja poole ning nõuda siiski kahju hüvitamist. Siinjuures tuleb muidugi arvestada, et mõnel juhul on kindlustusandja sunnitud ka sellise ebaõiglase nõude rahuldama, lihtsalt tagamaks, et suur klient ei loobuks edasisest teenuse kasutamisest.<sup>263</sup>

Teoreetilise kirjanduses on lisaks kasutatud ka maksimaalse võimaliku kahju<sup>264</sup> terminit. Selline kahju objektiivses mõttes on kahju, mis tekib teatud riski toimumise tagajärjel. Subjektiivses mõttes aga teatud riski katmine, kas osaliselt või täielikult. Kui kindlustusrisk on kaetud täielikult erinevate kindlustusandjate poolt, siis on kogu subjektiivne maksimaalne võimalik kahju võrdne objektiivse või riskiga seotud maksimaalse võimaliku kahjuga. Aktis on põhjalikku reguleerimist leidnud ka prahiraha, veose ja kaupade kaotusega seotud hüvitise maksmine ning panus üldavariisse ja päästetasude küsimus. Akti artiklis 78 on reguleeritud ka olukord, milles mitu kindlustusjuhtumit järgnevad teineteisele. Tagatud on kindlustusvõtjale ka võimalus pöörduda kohtusse kahju põhjustaja vastu kui puuduvad seda välistavad asjaolud.<sup>265</sup>

<sup>260</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*, art. 56 punkt 2.

<sup>261</sup> Inglise k. *Constructive loss*.

<sup>262</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit.*, art 62 punkt 2.

<sup>263</sup> Turner, H. *Op cit*, p 63.

<sup>264</sup> Inglise k. *Maximum possible loss*.

<sup>265</sup> English Marine Insurance Act. *Op cit*.

### 3.2.5. Kindlustusmakse tasumine

Nii nagu ka eelmistes peatükkides selgitatud on kindlustusmakse tasumine või sellega viivitamine oluline nii lepingu sõlmimisel kui ka täitmisel. Kindlustusjuhtumiga seoses on määravaks, kas kindlustusmakse on tasutud kindlustusjuhtumi toimumise ajaks või mitte. Näiteks kui vaadelda siinjuures Inglise õigust, siis Akti kohaselt vabaneb kindlustusvõtja kindlustusjuhtumi saabumisel maksmata kindlustusmakse tasumise kohustusest ning juba makstud kindlustusmakse peab kindlustusandja tagastama. Tagastada tuleb ka üle makstud kindlustusmakse ning ka juhul kui lepingu eritingimused seda ette näevad.<sup>266</sup> Kindlustusvõtjal ei ole aga tulenevalt topeltkindlustusest õigust saada tagasi kindlustusmakset kui kindlustusandja on tasunud juba kindlustussumma.

Eesti kindlustusõiguses kehtib printsiip, mille kohaselt juhul kui kindlustushuvi lõpeb pärast kindlustuskaitse algust ehk olukorras, kus leping on kindlustushuvi olemasoluga juba sõlmitud, on kindlustusandjal õigus kindlustusmaksele. VÕS-i § 478 lõikes 3 on reguleeritud kaks olulist tingimust, millisel juhul nimetatud printsiip rakendub ehk - aeg ja õigus kindlustussuhtes. Kindlustusandjal on õigus vaid sellisele kindlustusmaksele, mida ta lepingu alusel oleks saanud nõuda ning kindlustus oleks võetud üksnes ajani, millal kindlustusandja sai teada kindlustushuvi lõppemisest.<sup>267</sup> Siit omakorda tuleneb taas teavitamiskohustuse olulisus.

Kindlustusõiguse tavaks on kujunenud, et juhul kui kindlustushuvi lõpeb kindlustusjuhtumi toimumise tõttu on kindlustusandjal siiski õigus kindlustusmaksetele jooksva perioodi eest.<sup>268</sup> Selline printsiip on toodud nii Eesti kui ka Inglise õiguses ning on ka laevakindlustuspraktikas üsna tavaline. Samas tuleb märkida, et Eesti tulenevalt laevakindlustust reguleeriva õigusakti puudumisest on enamik küsimusi kokku lepitud poolte poolt kindlustuslepingus, mis alati ei taga vajalikul määral kindlustusvõtja huvide kaitset hüvitise saamisel.

---

<sup>266</sup> Berliner Brauch. Limits of insurability of risks. London 1982, p 37.

<sup>267</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

<sup>268</sup> *Ibid.*, § 478 lg 4.

### 3.3. Lepingu lõpetamine kui kindlustusvõtja on *in default*, kui rikutud on olulisi tingimusi, lepingu katkemine

Kindlustusleping lõpeb reeglina kindlustusjuhtumi toimumisega, mil kindlustusandjal tekib kohustus hüvitada kindlustusvõtjale tekitatud kahju. Samas ei lõpe kindlustusleping alati nii. Mõnel juhul teeb üks pool ettepanku leping lõpetada või esitab avalduse taganemiseks või ülesütlemiseks. Kui kindlustuslepingu lõpetamise algatus tuleb kindlustusandjalt tingituna kindlustusvõtja poolsest lepingu tingimuste rikkumisest, ei pea kindlustusandja kandma reeglina ka kulusid. Niisiis on laevakindlustuslepingu olulisemaid katkemise põhjuseid olukord, kus kindlustusvõtja on *in default* ehk kindlustusvõtja on selgelt rikkunud poolte vahelist kokkulepet ega täida lepingust tulenevaid kohustusi. Laevakindlustuses on kindlustuslepingus määratud tingimustest kinni pidamine ülitähtis, väikseimgi kõrvalekalle lepingust võib põhjustada lepingu katkemise. Näiteks juhul kui kindlustuslepingus on määratud laevateekond, ning merereisi vältel kaldub laev sellelt teekonnalt kõrvale, millega selgelt suureneb ka kindlustusandja risk, võib kindlustusandja loobuda lepingu täitmisest toetudes kindlustusvõtja poolsele lepingu rikkumisele. Sellisel juhul vabaneb kindlustusandja ka kindlustuslepingu täitmise kohustusest.<sup>269</sup> Kindlustusandja saab lepingu katkestada ka juhul, kui kindlustusjuhtum tekkis kindlustusvõtja või tema esindaja raske hooletuse tõttu, või selle tõttu, et laev saadeti merereisile merekõlbmatus olukorras.

Kindlustusandja ei vastuta varjatud puudustest tuleneva kahju eest ning laeva hariliku kulumisega seotud kahjude eest. Kui kindlustusvõtja on jätnud kindlustusandja teavitamata olulistest asjaoludest, mis on seotud kindlustusobjektiga või esitanud valeandmeid loetakse kindlustuslepingu tingimused rikutuks ning kindlustusandja vabaneb hüvitamise kohustusest. Oluline on märkida, et juhul kui kindlustuslepingu järgsed kindlustusmaksed on tasumata kindlustusjuhtumi toimumisel, vabaneb kindlustusandja hüvitamise kohustusest ning leping lõpetatakse. Nimetatud olukordi toetab nii Eesti õigus kui ka Inglise õigus.

---

<sup>269</sup> Templeman, Fr. *Op cit.*, p 8, tegemist on laevakindlustuses tunnustatud "*location clausega*", mille rikkumine kindlustusvõtja poolt toob kaasa kindlustusandja õiguse loobuda lepingu täitmisest.

#### IV VAIDLUSTE LAHENDAMINE JA PRAKTIKA

Laevakindlustusleping võib lõppeda täimisega eelpool kirjeldatud viisil, kuid alati ei ole see nii. Paljudel juhtudel kindlustusandja ja kindlustusvõtja siiski vaidlevad lepingu tõlgendamise ning eelkõige hüvitise maksmise kohustuse tekkimise üle. Seetõttu on ka laevakindlustuse kohta palju kohtupraktikat. Vaidluste lahendamisest rääkides on pooltel tegelikult kolm võimalust. Pooled võivad lahendada vaidlused omavaheliste läbirääkimiste teel. Ilmselt enamus väiksemaid vaidlusi lahendataksegi sel viisil. Reeglina on laevafirmad väga suured ja mõjukad ettevõtted ning kindlustusandja, kelle juures on kindlustatud näiteks mitu sama ettevõtte laeva ei soovi tülika kohtuvaidluse tagajärjel kindlasti head klienti kaotada. Seetõttu võivad kindlustusandjad mõnel juhul üles näidata haruldast paindlikust vaidluse positiivsel lahendamisel.

Kui kindlustusandja ja kindlustusvõtja ei suuda kokkuleppele jõuda on neil võimalik vaidlus lahendada, kas kohtus või vahekohtus. Reeglina on kindlustuslepingus kehtestatud, kuidas toimub vaidluste lahendamine, tihti on märgitud ka, millises vahekohtus või kohtus konkreetsest laevakindlustuslepingust tulenev vaidlus lahendatakse. Kindlustuspoliisil on kirjas, kuidas peab esitama nõude. Tavaliselt kirjalikus vormis kindlustusandjale.<sup>270</sup> Konkreetse riigi õigusele vastavalt tuleb esitada nõue kohtule.

Kõigepealt peab kindlustusvõtja kindlustusandjale siiski nõudest teatama ning ka seda, et toimunud on kindlustuslepingus kindlustatud riski tunnustel kindlustusjuhtum. Kindlustusandjal on aga kohustus algatada nõude menetlemine ning teatada kindlustusvõtjale oma otsusest. Kui kindlustusvõtja ei nõustu kindlustusandja otsusega võivad pooled juba edasised vaidlused lahendada kohtus. Järgnevates alapunktides peatubki töö autor põhjalikumalt poolte õigusel kohtusse pöörduda.

#### 4.1. Kohus

Klassikalisest arusaamast lähtuvalt mõistab kohus õigust, seejuures mõtleme kohe kohtu otsustele lahendada mingi õigusküsimus või õiguslik vaidlus teatud viisil. Enamlevinud käsitlusele sisaldab õigusemõistmine lisaks õigustrakendavale otsustamisele, veel ka faktiliste asjaolude tuvastamist ja õiguse tõlgendamist.<sup>271</sup> Vastavalt Põhiseaduse<sup>272</sup> § 15 on igal inimesel õigus pöörduda oma õiguste ja vabaduste rikkumise korral kohtusse. Määratlus annab subjektiivse menetlusõigusliku tagatise, mille eesmärgiks on muuta põhiõiguste materiaalõiguslik kehtivus tegelikkuseks. Iga subjektiivset õigust peab olema võimalik realiseerida kohtus. Üldine kohtusse pöördumise õigus on ühteaegu põhiõigus ning üks keskne õigusriigi mõiste.<sup>273</sup>

Ka kehtiv tsiviilkohtumenetluse seadustiku (edaspidi TsMS) § 4 lõige 1 sätestab, et igal isikul on õigus oma rikutud või vaidlustatud õiguse või vabaduse kaitseks pöörduda seadusega kindlaksmääratud korras kohtusse.<sup>274</sup> Tavapäraselt mõistetakse õigusemõistmise all vaidluste lahendamist ja isiku süü kindlakstegemist. Kohus kohaldab õigusnorme üksikjuhtumitele. Kindlustuslepingu normide vaieldavuse korral ning laevakindlustuslepingutest tulenevate vaidluste lahendamiseks on kindlustusvõtjal õigus pöörduda kohtusse.

Kui poolte vahel on vaidlus tekkinud tuleb eelkõige analüüsida kindlustuslepingu tingimusi, mida pooled on kokku leppinud vaidluste lahendamise kohta. Kui lepingus on kohtualluvus reguleeritud tuleb pöörduda ka nimetatud kohtu poole. Vastavalt VÕS-i § 475 lõikele 1 peab arvestama, et kindlustuslepingust tulenevate nõuete aegumistähtaeg on kolm aastat. Aegumistähtaeg hakkab kulgema, nõude sissenõutavaks muutmise kalendriaasta lõpust.<sup>275</sup> Kindlasti peab Eesti kindlustusõigusele alluv kindlustusvõtja seda ka lepingut sõlmides ja täites arvestama. Tulenevalt REÕS § 22 lõike 2 punktist 1 kohaldatakse veesõidukile selle päritoluriigi õigust. Päritoluriik on veesõidukite puhul registreerimise koha riik, selle

---

<sup>270</sup> Rogers, Nigel C., Ahren, John R. A Guide to Marine Hull Insurance Claims. London, 1989, p 8.

<sup>271</sup> Kergandberg, Eerik. Sissejuhatus kohtumenetluse õpetusse. Tartu, 1996, lk 38.

<sup>272</sup> RT I 1992, 26, 349; 2003, 29; 64, 429.

<sup>273</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn, 2002, lk 137.

<sup>274</sup> RT I 1998, 43/45, 666; /---/ 2003, 13, 64; 67; 23, 140.

<sup>275</sup> RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.

puudumisel kodusadama riik. Vastavalt REÕS § 32 lõikele 1 kohaldatakse lepingule selle riigi õigust, mille kohaldamises pooled on kokku leppinud.<sup>276</sup>

Inglise kohtusüsteem toetub samas teatavasti kaasustele,<sup>277</sup> mistõttu konkreetne kohtuasi lahendatakse arvestades varasemaid lahendeid. Kohtuprotsessi miinuseks võib kindlasti pidada tema kulukust ning menetluse kestvust. Kulukas on kohtuprotsess nii kindlustusandjale kui ka kindlustusvõtjale, mistõttu reeglina kindlustusandja ei soovi kohtusse minna ning üritab nõude lahendada siiski kohtuväliselt. Paljudes kindlustuslepingutes on otsustatud vahekohtute kasutamise kasuks. Samas on näiteks Eestis kohtusse pöördumise miinuseks kindlasti ka see, et inimeste hulk, kes suudaksid mereõiguses adekvaatselt kindlustusvõtjat kaitsta on äärmiselt limiteeritud. See teeb kindlasti kohtus käimise aga veel kallimaks.

Kohtumenetluse Eestis, välismaise elemendi osavõtul teeb keeruliseks ka asjaolu, et tulenevalt TsMS § 201 lõike 8 punktist 3 ei saa kohus teha tagaseljaotsust, kui kas või ühe poole elu- või asukoht on välismaal.<sup>278</sup> Selline säte loob omakorda olukorra, kus kohtuotsust ei saa välismaalasest isiku suhtes teha ilma tema osavõtuta. Samas tingib antud norm selle, et mõnel juhul võibki välismaalasest isik hoiduda kohtusse tulemisest, mis omakorda pikendab protsessi. Teiseks keerukust lisavaks asjaoluks on see, et Eesti ei ole Brüsseli 1968.a.<sup>279</sup> ega ka *Lugano* 1988.a.<sup>280</sup> konventsiooni osapool, mistõttu Eesti kohtu otsust pole reeglina võimalik välismaal täitmisele pöörata.

*Lugano* 16. septembri 1988 aasta konventsioon, mis on sõlmitud Euroopa Majanduspiirkonna riikide ja Euroopa Liidu riikide vahel kehtestatud normid reguleerivad põhiliselt, millisele kohtule allutatakse vaidlus juhul kui tegemist on nn. riigipiire ületava vaidlusega.<sup>281</sup>

Inglise õigus tunneb kohtuvälise lahendajana ka Kindlustuse Ombutsmani<sup>282</sup> instituuti, mis on veelgi paindlikum ning odavam moodus kindlustusvaidluste lahendamiseks.

<sup>276</sup> RT I 2002, 35, 216; 2003, 13, 64; 78, 523.

<sup>277</sup> Shapiro, M. Courts, a comparative and political analysis. London, 1981, p 126.

<sup>278</sup> RT I 1998, 43/45, 666; /-----/2003, 13, 64; 67; 23, 140.

<sup>279</sup> Rahvusvaheline konventsioon laevade kokkupõrke kohtualluvuse reeglite kohta. Brüssel, 1952. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.imli.org/docs/A7.DOC>

<sup>280</sup> Rahvusvaheline konventsioon tsiviil- ja kaubandusajade kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta.

Lugano, 1988. Kättesaadav arvutivõrgus:

<http://www.jus.uio.no/lm/ec.efta.jurisdiction.enforcement.judgements.civil.commercial.matters.lugano.convention.1988/toc.html>.

<sup>281</sup> Falkanger, T., Bull, H. J., Braetaset, Lasse. *Op cit.*, p 33.

## 4.2. Vahekohus

Vahekohus on reeglina mitteriiklik institutsioon, kes lahendab vaidlusi juhul, kui vaidluse pooled on kokku leppinud vaidluse lahendamises vahekohtus. Vahekohtus võib vaidlusi lahendada ka kutseline kohtunik, kuid ta ei tohi olla vaidlevate poolte valitud vahekohtunik. Eesti õiguse kohaselt võib vahekohtu otsuse huvitatud pool vaidlustada ka ringkonnakohtus, mis tagab riikliku kontrolli vahekohtu tegevuse üle. Vahekohtu otsused täidetakse avalik-õiguslikku ametit pidava kohtutäituri poolt Täitemenetluse seadustikus ettenähtud korras.<sup>283</sup> Mõnede arvamuste kohaselt on vahekohtu menetlus üks kohtumenetluse vorm, mis on poolte vahel mitteametlik ning, mille tulemusi ei peaks laialt avalikustama.<sup>284</sup>

Vahekohtusse pöördumine on kindlasti kiirem viis lahenduse leidmisel kui kohtumenetlus. Samas võib vahekohus kindlustusvõtja jaoks osutada mõnel juhul kallimaks lahenduseks kui kohtusse pöördumine. Näiteks, kui kohtumenetluses on kindlustusvõtjal õigus määratud kaitsjale, siis selline õigus puudub vahekohtu menetluses. Samas on vahekohtu plussiks erinevalt kohtumenetlusest vahekohtumenetluse ja vahekohtuotsuse konfidentsiaalsus.<sup>285</sup> Seetõttu rahvusvaheliste tehingute puhul eelistatakse tihti just vahekohtumenetlust. Positiivseks jooneks pooltele on kindlasti ka see, et ÜRO välisriigi vahekohtu otsuste tunnustamise ja täitmise konventsioon<sup>286</sup> tagab vahekohtuotsuse täitmise välisriigis tõhusamalt, kui seda võimaldab välisriigi kohtuotsus.<sup>287</sup> Ka Eesti Vabariik on nimetatud konventsiooniga liitunud.<sup>288</sup> Vahekohtu menetlus sisult alternatiiviks kohtule.

Võib väita, et väga üldiselt on vahekohtu ja kohtumenetluse erinevuseks otsuse kaevatavus. Oluline erinevus seisneb vahekohtu otsuste puhul sunnijõu puudumises. Teatavasti on

---

<sup>282</sup> Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law. *Op cit.*, p 201.

<sup>283</sup> Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn, 2002, lk 609.

<sup>284</sup> Mattli, Walter. *Fora of International Commercial Dispute Resolution for Private Parties*. Badia Fiesolana, San Domenico. No 1999/5.p 3.

<sup>285</sup> Kuner, Christopher. *Op cit*, lk 242.

<sup>286</sup> ÜRO välisriigi vahekohtu otsuste tunnustamise ja täitmise konventsioon. The United Nations Convention on the Recognitions and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. New York, 1958. RT II 1993, 21/22, 51.

<sup>287</sup> Kuner, Christopher. *Op cit.*, p 242.

<sup>288</sup> RT II 1993, 21/22,55. Konventsioon puudutab selliste vahekohtu otsuste tunnustamist ja täitmist seoses füüsiliste või juriidiliste isikute vaheliste lahkkelidega.



vahekohtusse pöördumise eelduseks poolte kokkulepe. Kehtib ju põhimõte, et vahekohtul kui erainstituutsioonil ei ole sunnijõudu, täidesaatev võim on eranditult riigi käes. Kui isik on juba oma rikutud õiguste kaitsmiseks valinud vahekohtu menetluse on vahekohtu poolt tehtud otsus talle siduv ning kohtumenetluses reeglina arutusele enam ei tule.

Rahvusvaheline leping peab sisaldama punkti, mis kehtestab viisi, kuidas lahendada lepingu pinnalt tekkinud vaidlusi.<sup>289</sup> Kui aga lepingus pole seda kokku lepitud, siis lahendatakse iga vaidlus kohtus, mis võib ju mõnel juhul tähendada kohtupidamist välisriigis. Selline asjade käik ei pruugi aga alati pooltele sobida. Seetõttu on mõistlik lisada lepingusse norm, mis puudutab vaidluste lahendamist vahekohtus. Nimetatud norm peab sisaldada infot näiteks vahekohtu toimumise koha kohta, sest pooled on ju huvitatud, et see asuks võimalikult lähedal, näidata ära vahekohtunike arvu ning nimetada ka konkreetse vahekohtu, millele vaidlus on allutatud.

Vastavalt Eesti õigusele, kui kindlustusandja ja kindlustusvõtja on lepingus kokku leppinud vaidluste lahendamise läbi vahekohtu, siis peab nõuet esitada sooviv pool ka vahekohtu menetluse valima. Eesti õiguses on vahekohtute regulatsioonid alles arenemas. Eestis reguleerib kaubandusliku vahekohtu tegevust täna 1991. a. EV Ülemnõukogu poolt vastuvõetud seadus Eesti Kaubandus-Tööstuskoja Arbitraazikohtu kohta. Nimetatud seaduse normidest tulenevalt tuvastab kohus, kas pooled on kokku leppinud vahekohtus asja arutamise ning on valmis alluma vahekohtu otsusele.<sup>290</sup> Nimetatud seadus reguleerib üksnes ühe konkreetse vahekohtu tegevust ega puuduta *ad hoc* vahekohtuid. Tulenevalt arenenud majandussuhetest ning ka näiteks laevaomanike vajadustest ei ole nimetatud normid kindlasti piisavad. Seetõttu on Justiitsministeerium lisanud uue Tsiviilkohtumenetluse seadustiku eelnõu<sup>291</sup> (edaspidi TsMs eelnõu) koosseisu ka Vahekohtu regulatsiooni. Samas on keerulisemate turumajanduslike suhete tekkimisega Eestis tõusetunud suurem vajadus vahekohtute järele. Nendel põhjustel on vahekohtu instituutsioon leidnud tunnustamist ja reguleerimist juba pikema perioodi vältel ning ka Eestis on vajalik see valdkond täpsemalt reguleerida.

Lisaks konventsioonile on eelnõu autorid saanud inspiratsiooni vahekohtu regulatsiooni loomiseks ka ÜRO Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjoni (UNCITRAL) 1985. a.

---

<sup>289</sup> Kuner, Christopher. *Op cit.*, p 242.

<sup>290</sup> Current Development in the Estonian Law (II.ed) Advokaadibüroo Lepik& Luhaäär. Tallinn, 1994.p 8.

<sup>291</sup> Tsiviilkohtumenetluse seadustiku eelnõu. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://web.riigikogu.ee/ems/>.

vahekohtu mudelseadusest. Nimetatud mudelseadus omab täielikku ja suletud süsteemi, mis tagab vahekohtumenetluse sujuva kulgemise ka napolisõnaliste vahekohtu klauslite korral. UNCITRAL-i reeglistikus sätestatud normid on kõige sagedamini kasutatavad *ad hoc* vahekohtu reeglid.<sup>292</sup> TsMs eelnõu autorite arvates tagab kogu maailmas usaldatud ja proovitud normistiku vastuvõtmine selle, et Eestis hakatakse rahvusvahelist vahekohtumenetlust läbi viima rohkem kui seni.<sup>293</sup>

TsMs eelnõus on reguleeritud põhjalikult kõik lepingupoolte jaoks olulised normid. Juhul kui mõne olukorra kohta norm puudub võivad pooled vastava käitumise mudeli kokku leppida. Kindlasti on poolte jaoks oluline menetluse toimumise koha regulatsioon, kuna see määrab reeglina ka kohaldatava menetlusõiguse. Samas, kui pooled kokku ei lepi, määrab toimumise koha vahekohus. Vahekohus võib menetlustoiminguid teostada ka mujal, kui vahekohtumenetluse toimumise kohas.

Sellist regulatsiooni tuleb pidada töö autori arvates laevakindlustuslepingust tulenevatest vaidlustest lähtuvalt mõistlikuks ja asjakohaseks. Tagatud peab olema vahekohtu territoriaalne paindlikkus ning samas õiguskindluse seisukohalt eksisteerib vajadus üheainsa vahekohtu menetluse toimumise koha kindlaksmääramise järele. Rahvusvahelises vahekohtumenetluses omab suur tähendust ka menetluse keele valik. Vastavalt eelnõule määravad pooled vahekohtu keele, kui nad ei ole seda teinud, siis määrab menetluskeele vahekohus.

Suur praktiline tähtsus on sättel, mis ei luba poolel tagantjärele vaidlustada vahekohtu otsust olulise menetlusvea tõttu, kui ta oleks seda saanud vaidlustada juba varem menetluse käigus. Tagamaks poolte huvide kaitset, on neile antud võimalus ka vahekohtumenetluse korral pöörduda hagi tagamise palvega riiklikusse kohtusse. Vastavalt TsMs eelnõule võib vahekohtu kokkuleppe ese olla nii juba tekkinud kui ka tulevikus tekkida võiv kindlaksmääratud õigussuhtest tulenev vaidlus, iga varaline (ja mittevaraline) nõue.<sup>294</sup> Töö autori hinnangul on eriti positiivne asjaolu, et vahekohtule on antud ka hagi tagamise õigus. Menetlusreeglid on uues TsMs eelnõus väga täpselt reguleeritud, mis tagab kindlasti

---

<sup>292</sup> Smit, H., Pechota V. A Chart Comparing International Commercial Arbitration Rules. Sweet& Maxwell, 1998, p 3.

<sup>293</sup> Tsiviilkohtumenetluse seadustiku eelnõu seletuskiri. Kättesaadav arvutivõrgus: <http://web.riigikogu.ee/ems/>.

<sup>294</sup> *Ibid.*

takistusteta menetluse. Samuti võib see kergendada vahekohtu tööd, kui ei ole vajadust igas menetluse staadiumis käituda oma hinnangu alusel.

Rahvusvahelises vahekohtumenetluses on erilise tähtsusega küsimus, milline materiaalõigus võtta aluseks asja arutamisel ja otsuse tegemisel. TsMs eelnõu lähtub esmalt poolte autonoomiast kohaldatava õiguse määramisel. Pooled võivad valida mitte üksnes ühe riigi kogu õiguskorda, vaid erinevate riikide üksikuid õigusakte ja ka rahvusvahelisel tasandil välja töötatud õigusakte. Ka vahekohtunike arvu määramisel on esikohal poolte autonoomia ja võrdsuse põhimõte.<sup>295</sup> Kui pooled arvus kokku ei lepi, lahendab asja kolm vahekohtunikku.

Eelnõus on ette nähtud poolte võrdse kohtlemise ja õiguse ärakuulamisele printsiip, mida tuleb järgida kogu menetluse kestel. Nimetatud põhimõtete rikkumine toob vastavalt eelnõule kaasa vahekohtu otsuse tühistamise õiguse. Töö autori hinnangul eriti asjakohase ning huvitava printsiibina on vahekohtule antud õigus lahendada vaidlus *ex aequo et bono*, kui pooled on teda selleks selgelt volitanud. Rahvusvahelises vahekohtumenetluses mängib õiglusel baseeruv otsus üsna suurt rolli. Seetõttu tundub üsna otstarbekas anda seadusega pooltele võimalus lubada vahekohtul teha otsus õigluse põhimõttel (§763). Eelnõu reguleerib Eestis tehtud vahekohtu otsuste täidetavaks tunnistamist. Otsus tunnistatakse täidetavaks, kui ei esine eelnõus pakutud tühistamispõhjuseid. Otsus tunnistatakse täidetavaks, kui ei esine eelnõus pakutud tühistamispõhjuseid.<sup>296</sup>

Liikluskindlustuse seadus (edaspidi LKindIS) sätestab kindlustuse vahekohtu instituudi. LKindIS sätestab, et kindlustuse vahekohus on sõltumatu kindlustusvaidluste lahendamise institutsioon.<sup>297</sup> Vahekohtule võib avalduse esitada Eesti Liikluskindlustuse Fondi kaudu, mille juures ka nimetatud vahekohus asub. Siiski on enamus kindlustusvõtjatel jäänud mulje, et tegemist on liikluskindlustuse vaidlusi lahendava institutsiooniga. Puhtalt õigust tõlgendades võib väita, et see päris nii ei ole. Kindlustuse vahekohtu praktika koosneb täna siiski, vaid liikluskindlustusega seotud kindlustusjuhtumitest ning arvestades tuleviku plaane ilmselt see nii ka jääb.<sup>298</sup>

<sup>295</sup> Tagatud Põhiseaduse § 12, põhimõtte kohaselt on tagatud igapähe võrdsus seaduse ees. Kõigi ja igapähe õigus.Vt ka PS § 12, RT I 1992, 26, 349. Annus, Taavi . Riigiõigus.Tallinn 2001, lk 293.

<sup>296</sup> *Ibid.*

<sup>297</sup> RT I 2001, 43, 238; 2002, 35, 215; 57, 357; 63, 387; 2003, 88, 591.

<sup>298</sup> Autorile on tulenevalt oma ametikohast teada, et vastava sisuga eelnõu on hetkel ettevalmistamisel töögrupi tasandil.

Mereõiguse valdkonna on lisaks 1982 aastal ÜRO Mereõiguse Konventsiooniga<sup>299</sup> loodud Rahvusvaheline Mereõiguse Kohus (edaspidi tribunal).<sup>300</sup> ÜRO Mereõiguse Konventsioon kehtestab põhilised printsiibid riikidele, kes on konventsiooni osalised vaidluste lahendamiseks.<sup>301</sup> Nimetatud Kohtu puhul on siiski tegemist riikidevahelisi vaidlusi lahendava ning pigem nõuandva jurisdiktsiooniga kohtuga.<sup>302</sup>

Töö autor on seisukohal, et erinevaid võimalusi vaidluste lahendamiseks on nii Eesti kui ka rahvusvahelises õiguse. Kindlasti kiireim ja odavam võimalus on kohtuväline kokkulepe, kuid kui see pole võimalik, tagavad erinevad regulatsioonid pooltele ka kohtusse pöördumise õiguse. Kindlasti peab olema ka Eestis kindlustusvõtjale tagatud võimalus pöörduda vahekohtusse. Täna on see pisut komplitseeritud, kuid tulevikus ilmselt kergem.

---

<sup>299</sup> Ingl.k. *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

<sup>300</sup> Ingl.k. *The International Tribunal for the Law of the Sea*.

<sup>301</sup> Merrills, J.G. *International Dispute Settlement*. III. Ed. Cambridge, 1998, p 171.

<sup>302</sup> Chazournes, L. B. de., Romano Cesare; Mackenzie R. *International Organizations and International Dispute Settlement: Trends and Prospects*. New York, 2002. p 4.

## KOKKUVÕTE

Mereõigus, kui rahvusvahelise õiguse ja rahvusliku õiguse üks osa sisaldab nii kindlustusõigust kui ka admiraliteedi. Mereõiguse normid koos kindlustusõiguse normidega sisustavad laevakindlustuse põhisisu, seega on mereõigus laevandusele omaste normide kogum. Mereõigus hõlmab nii eraõigust, avalikku õigust kui ka rahvusvahelist õigust. Laevakindlustuslepingu eripäraks peab töö autor asjaolu, et vaatamata lepinguõiguse üldisele dispositiivsusele on suur osa laevakindlustuslepingut käsitlevatest normidest siiski valdavalt imperatiivse iseloomuga.

Autori poolt valitud teema on Eestis kajastamist leidnud vähesel määral, mis tuleneb põhiliselt laevakindlustust tundvate spetsialistide ja teoreetikute vähesusest Eestis. Samas on aktiivse meremajandusega riigis riigivõimu üheks ülesandeks merendusvaldkonna arengut soodustavate regulatsioonide kehtestamine. Eesti õigusruumis puudub tänaseni spetsiaalne laevakindlustuslepingu regulatsioon. Seadusandliku baasi laevakindlustuslepingu sõlmimiseks ja täitmiseks loovad Võlaõigusseadus, Rahvusvahelise eraõiguse seadus, Tsiviilseadustiku Üldosa seadus, Kindlustustegevuse seadus ning Tsiviilkohtumenetluse seadustik, vähesel määral ka Kaubandusliku Meresõidu seadus. Võlaõigusseaduses on sätestatud kindlustuslepingule üldisemalt kohaldatavad normid. Seejuures on olnud seadusandja eesmärk piiritleda ja samas täpsustada tähtsamatele kindlustuslepingu alaliikidele kehtestatud normistiku sisu.

Laevanduses on tavaline olukord, kus laevaga seotud lepingulised suhted hõlmavad mitut erinevat riiki ja õigussüsteemi. Mõistetakse on, et laevaomanik ei kindlusta oma laevu Eesti kindlustusandja juures juhul, kui ta teab, et tema õigusi kaitsev seadusandlik baas on puudulik ning vaidluste korral kindlustusandjaga jääb ta tulenevalt segasest õiguslikust olukorrast kaotajaks. Töö autori arvates, juhul kui õiguslik ruumistik pole toetav võib mõnel juhul olla kindlustusandja poolt pakutu ebapiisav või suisa ebamõistlikult kitsendav ning

koormav. Kindlasti eksisteerib vajadus kaitsta laevaomanikku kindlustusandja poolt esitatavate ebamõistlike nõudmiste eest.

Laevakindlustuslepingut on võimalik sõlmida maakleri või agendi vahendusel ning suurem osa kindlustuspraktikast toetabki seda varianti. Agendi või maakleri vahendusel lepingu sõlmimise positiivseks küljeks on kindlustusvõtja parem kaitstus ehk võimalus saada kompetentset ja erialast teavet, seda muidugi juhul, kui maakleril puudub huvide konflikt, mis tähendab, et ta ei saa esindada samas ka kindlustusandjat. Kuid sellisel kindlustamise viisil on ka negatiivne külg. Nimelt tihti on kindlustusvahendaja väljas pigem selle eest, et leping saaks kindlasti sõlmitud, seejuures lähtumata vaid kindlustusvõtja huvidest. Seadusandja eesmärk peaks olema kindlustusvõtja kui nõrgema lepingupoole kaitse vajaduse tagamine seaduslikus raamistikus. Seetõttu tõusetub küsimus, kas laevakindlustuslepingu sõlmimiseks ja täitmiseks on Eestis tagatud vajalik õigusruum. Töö autor on jõudnud järeldusele, et Eesti õiguskorras on selles küsimuses märgatav teatud lünklikus ning pealiskaudsus, mis on samas ületatav vastavate normide loomisega. Nii näiteks ei ole kehtivas Eesti kindlustusõiguses piisavalt tagatud kindlustusvahendaja kohustus kindlustusvõtjat informeerida ja nõustada.

Võlaõigusseaduse kindlustuslepingute osa reguleerib selgelt kindlustuslepingutele esitatavaid üldiseid nõudeid, laevakindlustusleping eeldab aga teatavaid erandeid. Võlaõigusseaduses on kehtestatud erinevatele kindlustuslepingu liikidele erandid üldistest normidest tulenevalt konkreetse kindlustusliigi eripäradest. Töö autori poolt on analüüsi käigus tuvastamist leidnud asjaolu, et kindlustusandjad rajavad paljuski oma laevakindlustuslepingu tingimused rahvusvahelises praktikas tunnustatud tingimustele, mitte Eestis kehtivale regulatsioonile. Sellest tulenevalt võib järeldada, et ei kindlustusandjad ega ka kindlustusvõtjad ei saa täielikult arvestada Eestis kehtiva regulatsiooniga majandussuhete reguleerimisel.

Autor on seisukohal, et tulenevalt Eesti kindlustusturu väiksusest ei ole kindlustusandjatel alati piisavalt võimalust kõiki kindlustusvõtja poolt pakutavaid riske võtta. Eesti siseselt tegelevad laevade kindlustamisega kindlustusandjad, kes reeglina ei suuda rahuldada oluliste laevaomanike vajadusi ning laevandust finantseerivate pankade nõudmisi kindlustuse vallas. Arvestades Eesti liitumist Euroopa Liiduga võib töö autori arvates eeldada, et Eesti kindlustusturul leiavad aset muudatused ning Eesti kindlustusandjad hakkavad ka realselt kasutama neile laevakindlustuslepingute sõlmimiseks väljastatud tegevuslubasid. Siit tuleneva jurisdiktsiooni küsimuse lahendab Eesti kehtivas õiguskorras rahvusvahelise eraõiguse

seadus, milles on reguleeritud ka kindlustuslepingute sõlmimisel kasutatava jurisdiktsiooni valik.

Laevakindlustuslepingus kehtestatakse mõnel juhul imperatiivsed tingimused, mille rikkumine kindlustusvõtja poolt annab kindlustusandjale õiguse kuulutada leping kehtetuks. Seetõttu on seadusandlikul tasandil vajalik reguleerida imperatiivsed tingimused, mille rikkumisel tekib lepingupoolel õigus lepingust taganeda. Näiteks Inglise õiguses on reguleeritud põhjalikult tingimused, mis on nii olulised, et nende rikkumisega kaasneb kindlasti lepingu kehtetus. Selline määratlus kannab eelkõige kindlustusvõtja kaitse eesmärki tagades selle, et kindlustusandja ei saaks iga väikseima puuduse korral nõuda lepingu kehtetust. Ka võimalike kindlustusriskide kohta puudub täpsem määratlus. Eraldi küsimuseks on aga ettemakstud kindlustusmaks tagastamise põhimõtted, mille regulatsiooni Võlaõigusseaduses võiks samuti täiustada.

Laevakindlustuse omapärana võib välja tuua kindlustusvõtja õiguse täieliku vara hävimise korral loobuda kindlustusobjektist. Mõistetav on asjaolu, et kindlustusvõtja ei hakkaks reeglina tegelema laeva päästmisega kui on selge, et selline tegevus ning lisaks laeva remont muutuksid temale ebamõistlikult kalliks. Seetõttu on reeglina erinevate riikide õigussüsteemis antud kindlustusvõtjale seadusest tulenev õigus sellise kahju korral nõuda kindlustushüvitist ning loobuda kindlustatud varast. Ka kindlustusandjal võib tekkida teatud juhtudel varast loobumise õigus. Töö autori arvates puudub nimetatud laevakindlustusele omane regulatsioon Eesti õigusest. Iseenesest kindlustatud objektist loobumise problemaatika on teatavat kajastamist Eesti seadusandluses leidnud, kuid seda ei saa nimetada piisavaks laevakindlustuse seisukohast. Põhjus peitub peamiselt selles, et puudub sanktsioon tahtlikult loobunud vara eemaldamiseks, mis tähendab tihti riigile täiendavaid majanduslikke kulusi.

Võlaõigusseaduses puudub laevakindlustuslepingule vajalik detailsus. Töö autor on jõudnud järeldusele, et määratlemata on nii alusterminid kui ka põhilised tingimused, millele kindlustusvõtja võiks tugineda. Nii näiteks olukorras, mil kindlustusandjat on vaja teavitada väga kiiresti laeva muutunud seisukorrast või muudest olulistest tingimustest, et kindlustusleping ei lõpeks ning kindlustusandja suudaks tekkinud riski ümber hinnata, võib Eesti õiguses sätestatud kirjaliku teavitamise kohustus olla teatud juhtudel liialt aeglaseks vormiks. Kindlustusvõtjale võib selline olukord põhjustada aga korvamatut kahju. Lisaks eeltoodule on tõsised probleemid ka kindlustusandja teavitamiskohustuse määratlemisel ja sisutamisel seonduvalt laevade kindlustamisega.

Vaidluste lahendamiseks on pooltel kolm võimalust: läbirääkimised, kohtumenetlus või vahekohtumenetlus. Võib asuda seisukohale, et erinevaid võimalusi vaidluste lahendamiseks on nii Eestis kui ka rahvusvahelises õiguses. Kindlasti peab olema ka Eestis kindlustusvõtjale tagatud võimalus pöörduda vahekohtusse, mis täna on pisut komplitseeritud, kuid tulevikus saab olema ilmselt kergem. Siit tõusetub autori arvates omakorda vajadus tagada kindlustuslepingu poolte vahelise vaidluse korral, laevaomanikust kindlustusvõtjale, seaduslik kaitse nagu seda on peetud vajalikuks teha kogu kindlustusõiguse puhul. Seejuures kannab kaitse ning õiguste tagamise rolli siiski õiguslik normistik, millele pooled saavad vaidluste korral toetuda. Erinevalt aga Eestis kohtu otsuse täideviimisest välismaal, näiteks välismaise kindlustusandja vastu, mis võib Eestis mitteosalemisest vastavates konventsioonides olla võimatu, pakub vahekohtu otsuste täitmisele pööramisel välismaale abi New Yorgi 1951.a. konventsioon, milles Eestis on osapooleks.

Töö Autor on vaadelnud, kuidas laevade kindlustamine on reguleeritud Eestis õiguses ning jõudnud üldiselt järeldusele, et Eestis toimub laevade kindlustamine arvestades nii siseriikliku regulatsiooni kui ka rahvusvahelisest õigust. Valdavalt on tegemist Võlaõigusseaduse kindlustuslepingute kohta sätestatule toetuva regulatsiooniga. Samas võib uurimuse tulemusena teha järelduse, et tulenevalt laevakindlustuslepingute keerukusest ja tähtsusest, ei vasta seadusandja poolt pakutav regulatsioon tema üldisusest tulenevalt, täielikult ja alati laevakindlustuslepingu sõlmimise kõikidele vajadustele.

Töö Autori arvates on õigem vastavate põhimõtete fikseerimine Võlaõigusseaduse sätetes, mitte aga jätta kindlustusandjate meelevalda alla ja seda eriti Eestis tingimustes. Regulatsiooni puudumise tagajärjel lepivad pooled enamiku küsimusi kokku laevakindlustuslepingus, mis alati aga ei taga kindlustusvõtja huvide kaitset. Inglismaal kui suurel merekaubanduse riigil on töötatud välja seadusandlus ja kõik selleks, et tagada kindlustusvõtja kaitse. Kõik see peaks ka meile mõista andma, et laevakindlustuslepingu regulatsioonist täielik loobumine pole kindlasti parim lahendus.



## KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

### Kasutatud kirjanduse loetelu

1. Annus, Taavi. Riigiõigus. Tallinn, 2001.
2. Baatz, Yvonne. Utmost Good Faith in Marine Insurance Contracts. Antwerpen, 1999.
3. Babbel, David F. Insurance covering debt against default. Washington, 1996.
4. Bennett, Howard. Mapping the doctrine of utmost good faith in insurance contract law. Oxford, 1999.
5. Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996.
6. Berliner, Brauch. Limits of insurability of risks. London, 1982.
7. Bird, John. Modern Insurance Law. IV ed. London, 1997.
8. Bland, David E. Kindlustuspõhimõtted- ja praktika. London, 1996.
9. Blanpain, Roger. Law in motion. Kluwer Law International, 1997.
10. Briys, Eric; Varenne, Francois de. Insurance from underwriting to derivatives. London 2001.
11. Brownlie, Jan. Principles of Public International Law. IV ed. London, 1990.
12. Bubble, John S. Pirats. Scandorama. *Sine loco*, 2003.
13. Chazournes, L. B. de., Romano, C., Mackenzie R. International Organizations and International Dispute Settlement: Trends and Prospects. New York, 2002.
14. Churchill, R.R. Lowe, A.V. The Law of the Sea. Manchester, 1999.
15. Clarke, Malcolm. Policies and Perceptions of Insurance, An Introduction to Insurance Law. Oxford, 1997.
16. Clarke, Malcom. Law of Insurance Contracts. London, 1997.
17. Combacon, Jean. Le droit international de la mer. Paris, 1985.
18. Current Development in the Estonian Law. (Sec.ed). Advokaadibüroo Lepik & Luhaäär. Tallinn, 1994.

19. Elias, T.O. *New Horizons in International Law*. II rev. (Ed by F.M. Ssekandi). Brussels, 1995.
20. Elliott, C., Quinn, F. *Contract Law*. III ed. London, 2001.
21. Falkanger, Thor; Bull, Hans Jacob; Braetaset, Lasse. *Introduction to Maritime Law. (The Scandinavian Perspective)*. Tano Aschenong, 1998.
22. Gold, E. *Maritime affairs: A world handbook: A Reference guide for modern ocean policy and management*. II ed. Harlow, 1991.
23. Grime, Robert. *Shipping Law*. II ed. London, 1991.
24. *Handbook on the Delimitation of Maritime Boundries*. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea Office of Legal Affairs. New York, 2000.
25. Harrington, S.E. *Insurance deregulation and the Public Interest*. Washington: AEI Press, 2000.
26. Huybrechts, Marc. *Marine Insurance at the turn of Millennium*. Antwerpen, 1999.
27. *International Tribunal for the Law of the Sea. Yearbook 1996-1997*. Hamburg, 1999.
28. Keeton, Robert E., Widiss, Alan I., *Guide to Fundamental Principles. Legal Doctrines and Commercial practices*. Stud. ed. USA, 2001.
29. Kergandberg, Eerik. *Sissejuhatus kohtumenetluse õpetusse*. Tartu, 1996.
30. Kull, Irene. *Hea usu põhimõtte kaasaegses lepinguõiguses*. Tartu, 2002.
31. Kull, Irene. *Lepinguvabaduse põhimõtte Euroopa ühtlustavas tsiviilõiguses ja Eesti tsiviilõiguse reform*. Riigikogu Toimetised, 2002/2.
32. Kull, Irene. *Lepinguõigus*. Tartu, 1999.
33. Kuner, Christopher. *Rahvusvaheliste lepingute koostamine: kuidas vältida lepingust tulenevaid vaidlusi*. *Juridica* nr , 1995/10.
34. Kötz, Hein; Flessner, Axel; Weir, Tony. *European Contract Law*. Oxford, 1997.
35. Lambert- Faivre, Yvonne. *Droit des Assurance*. VIII.ed. Lyon, 1992.
36. Laur, Leo. *Mereseudused Lübecki linnaõiguse Koodeksis Tallinnas*. Tallinn, 1992.
37. Lindpere, Heiki, *Aktuaalseid probleeme Eesti Vabariigi kaasaegses mereõiguses*, *Juridica* 2000/3.
38. Lindpere, Heiki. *Interests and Policies of Estonia in the baltic Sea*. Platzödes, Renate; Verlaan, Philomene (Editors). *Kogumikus: The Baltic Sea: New developments in national Policies and International Cooperation*. The Hague, London, Boston, 1996.
39. Lindpere, Heiki. *Rahvusvaheline mereõigus*. Tallinn, 1999.
40. Lindpere, Heiki. *Rahvusvaheline õigus*. Tallinn, 2000.
41. Mattli, Walter. *Fora of International Commercial Dispute Resolution for Private Parties*. Badia Fiesolana, San Domenico. No 1999/5.

42. Mellert, W.M. The underwriting year in marine insurance and reinsurance. Zurich, 1993.
43. Merkin, Robert M., Rodger, Angus. EC Insurance Law. London, 1997.
44. Merkin, Robert. Annotated Marine Insurance Legislation. London, 1997.
45. Merrills, J.G. International Dispute Settlement. III. ed. Cambridge, 1998.
46. Merusk, Kalle; Narits, Raul. Eesti Konstitutsiooniõigusest. Tartu, 1998.
47. Narits, Raul. Õigusteaduse metodoloogia I. Tartu, 1997.
48. Narits, Raul. Õiguse Entsüklopeedia. Tallinn, 2002.
49. Nemeth, Kristin. European Insurance Law: A Single Insurance Market? EUI Working Papers. San Domenico 2001. No 2001/4.
50. Nordquist, Myron; Simmons, Kenneth R. New directions in the Law of the Sea. London, 1981.
51. Pallis, Athanasios A. The Common EU Maritime Transport Policy. Wiltshire, 2002.
52. Palmet, Viktor. Eesti Merenduspoliitika Laevaomanike seisukohalt. Eesti Laevanduse Aastaraamat. Eesti Meremeeste Liit. Tallinn, 2000.
53. Parrest, Indrek. Teavitamiskohustus lepingueelsetes suhetes. Mõningatest üksikprobleemidest. Juridica 2001/V.
54. Piip, Ants. Rahvusvaheline mereõigus. Tartu, 1926.
55. Rawlings, P.; Lowry, J. Insurance Law. London, 1999.
56. Rogers, Nigel C.; Ahren, John R. A Guide to Marine Hull Insurance Claims. London, 1989.
57. Shapiro, Martin. Courts, a Comparative and Political Analysis. London, 1981.
58. Simey, Ralphe Iliff., Mitchinson, Gilbert Richard. Marine insurance and average. Vol I ja II. XII ed. London, 1939.
59. Slapper, Gary; Kelly, David. Source book on the English Legal System. II.ed. London, 2001.
60. Smit, H.; Pechota V. A chart Comparing International Commercial Arbitration Rules. Sweet& Maxwell, 1998.
61. Storme, M.E. The Validity and the Content of Contracts. Kogumikus: Towards a European Civil Code. Martinus Nijhoss Publishers. *Sine loco*, 1994.
62. Taska, Artur. Õigusteaduse metodoloogia. Lund, 1978.
63. Templeman, Fr., Greencre, C.T. Marine insurance- its principles and practise. London, 1947.
64. The Chartered Institute of Bankers. Insurance. III ed. London, 1996.
65. Treitel, G.H. The Law of Contract. IX ed. London, 1995.

66. Truuväli, Eerik-Juhan; Kask, Oliver; Lehis, Lasse; Lindpere, Heiki; Lõhmus, Uno; Madise, Ülle; Merusk, Kalle; Narits, Raul; Olle, Vallo; Põld, Jüri; Schneider, Heinrich (Toimetuskolleegium). Eesti Vabariigi Põhiseadus. Kommenteeritud väljaanne. Tallinn, 2002.
67. Tsiviilkohtumenetluse seadustiku eelnõu seletuskiri,  
[http://eoigus.just.ee/?act=dok&subact=1&DOK\\_W=12543](http://eoigus.just.ee/?act=dok&subact=1&DOK_W=12543)
68. Turner, A. Harold. The Principles of Marine Insurance. London, 1925.
69. Uibopuu, Henn- Jüri. Eesti Põhiseadus, rahvusvahelised suhted ja rahvusvaheline õigus. Juridica 1998/ 4.
70. Uustal, Abner. Rahvusvaheline õigus. Tartu, 1975.
71. Uustal, Abner. Rahvusvaheline õigus: Rahvusvaheline mere – ja ilmaruumiõigus. (5.osa). Tartu, 1995.
72. Wilson , John F. Carriage of Goods by Sea. IV ed. London, 2001.
73. Wit, Ralph de. A Comparative Review of Recent Developments in the Concepts of Inherent Vice and Latent Defect in Marine Insurance Policies. Lloyds Special Report Antwerpen, 1999.
74. Балабанов, Й.Т., Балабанов, А.Й. Страхование. Peterburg, 2002.
75. Галачуза Н.Ф. Страховые посредничей. Москва, 1998.

### **Kasutatud õigusaktide loetelu**

76. Euroopa Komisjoni soovitus kindlustusvahendajate kohta (92/48EEC: Commission Recommendation of 18 December 1991 on insurance intermediaries). OJ L 019 28.01.1992 p.32.  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
[http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31992H0048&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=31992H0048&model=guichett)
77. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu direktiiv 2002/92/EÜ, 9. detsember 2002, kindlustusvahenduse kohta. (Directive 2002/92/EC of the European Parliament and of the Council of 9 December 2002 on insurance mediation) OJ L 009 15.01.2003 p.3.  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
[http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga\\_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32002L0092&model=guichett](http://europa.eu.int/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexapi!prod!CELEXnumdoc&lg=EN&numdoc=32002L0092&model=guichett)

78. Inglise Merekindlustuse seadustik (English Marine Insurance Act 1906. An Act to codify the Law relating to Marine Insurance, 21<sup>st</sup> December 1906).  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://www.jus.uio.no/lm/england.marine.insurance.act.1906/doc.html>
79. Kaubandusliku meresõidu koodeks. -RT 1991, 46/48, 577; RT I 1993, 65, 923; 1995, 54, 882; 1996, 78, 1380; 1997, 77, 1315; 1998, 2, 47; 23, 321; 30, 409; 2000, 35, 221; 2001, 21, 114; 93, 565; 2002, 1, 1; 55, 345; 2003, 88, 594.
80. Kaubandusliku meresõidu seadus.- RT I 2002, 55, 345; 2003, 1, 3.
81. Kindlustustegevuse seadus.- RT I 2000, 53, 343; 2001, 43, 238; 48, 268; 59, 359; 87, 529; 93, 565; 2002, 35, 215; 63, 387; 102, 600; 105, 612; 2003, 17, 95.
82. Liikluskindlustuse lepingu vormide ja poliiside vormide kinnitamine.- RTL 2003, 36,528.
83. Liikluskindlustuse seadus.- RT I 2001, 43, 238; 2002, 35, 215; 57, 357; 63, 387; 2003, 88, 591.
84. Eesti Vabariigi Põhiseadus.- RT I 1992, 26, 349; 2003, 29; 64, 429.
85. Rahvusvaheline konventsioon laevade kokkupõrke kohtualluvuse reeglite kohta, Brüssel 1952. (International Convention on Certain Rules concerning Civil Jurisdiction in Matters of Collisions, Brussels 1952.)  
Kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.imli.org/docs/A7.DOC>
86. Rahvusvaheline konventsioon tsiviil- ja kaubandusajade kohtualluvuse ja kohtuotsuste täitmise kohta, Lugano 1988. (Convention on Jurisdiction and the Enforcement of Judgements in Civil and Commercial Matters, 1988 in Lugano).  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://www.jus.uio.no/lm/ec.efta.jurisdiction.enforcement.judgements.civil.commercial.matters.lugano.convention.1988/toc.html>
87. Rahvusvahelise eraõiguse seadus.- RT I 2002, 35, 217.
88. Tsiviilkohtumenetluse seadustik.- RT I 1998, 43/45, 666; 108/109, 1783; 1999, 16, 271; 31, 425; 2000, 51, 319; 55, 365; 2001, 21, 113; 34, 186; 53, 313; 93, 565; 2002, 29, 174; 50, 313; 53, 336; 64, 390; 92, 529; 2003, 13, 64; 67; 23, 140.
89. Tsiviilkohtumenetluse seadustiku eelnõu  
Kättesaadav arvutivõrgus: <http://web.riigikogu.ee/ems/>.
90. Tsiviilseadustiku üldosa seadus. -RT I 2002, 35, 216; 2003, 13, 64; 78, 523.

91. Võlaõigusseadus.- RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523.
92. ÜRO 1982. aasta mereõiguse konventsioon koos 1994. aasta rakenduskokkuleppega.( The United Nations Conventions on Law of the Sea, 1982 together with the Agreement relating to the Implementation of Part XI of the Convention).  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)
93. ÜRO välisriigi vahekohtu otsuste tunnustamise ja täitmise konventsioon. The United Nations Convention on the Recognitions and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. New York, 1958. -RT II 1993, 21/22, 51.

### **Arhiivimaterjalid**

94. Arhiveeritud Võlaõigusseaduse seletuskiri  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=991610001&login=proov&password=&system=ems&server=ragnel>
95. Arhiveeritud kaubandusliku meresõidu seadustiku seletuskiri  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=020500021&login=proov&password=&system=ems&server=ragnel>
96. Arhiveeritud Kindlustustegevuse seaduse seletuskiri  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=992880046&login=proov&password=&system=ems&server=ragnel>
97. Arhiveeritud tsiviilkohtumenetluse seadustiku seletuskiri  
Kättesaadav arvutivõrgus:  
<http://web.riigikogu.ee/ems/sarosbin/mgetdoc?itemid=021550029&login=proov&password=&system=ems&server=ragnel>

### **Kasutatud kohtulahendite loetelu**

98. Bean v. Stupart (1778) 1.Dougl. 11; kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 280.

99. Bell v Lever Bros. Ltd (1932 ) A.C.161 at p.227.
100. Black King Shipping Corporation v. Massie (consernd war risk insurance) (1985) Lloyds Rep. 439.
101. Butler v. Wildman, (1985) 1 Lloyd's Rep. 437/ 1820. 3B. Ald 398 106, 152, 153,19.
102. Carter v Boehm (1987) 1 Lloyd's Rep. 109/ 1766. 3 Burr. 1905, 1W,B.
103. Cullen v. Buttler (1816) 5 M. & S.461, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 142.
104. De Hahn v. Hartley (1786) 1T.R. 343, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 284, 286.
105. Fletcher v. Inglis (1819) 2 B. & Ald. 315, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 141.
106. Fraser Shipping Ltd. v. Colton (1997) 1 Lloyd's Rep.586
107. Gordon v. Rimmington (1807) 1 Camp. 123, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 150.
108. Hamilton, Fraser & Co v. Pandorf & Co. (1885) L.R. 16 Q.B.D. 629/(1887) 12 App. Cas. 518, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 144-147.
109. MacMillan v. A.W.Knott Becker Scott Ltd. (1990) 1Lloyds Rep. 98.
110. Mitor Investments Pty. Ltd. v. General Accident Fire&Life Assurance Corp.Ltd.(1984) W.A.R. 365, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 86.
111. North British and Mercantile Insurance Co. v. London, Liverpool and Globe Insurance Co. (1877) 5 Ch. D. 569. Kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 425.
112. Park v. Hammond. (1816) 6 Taunt. 495, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 83.
113. Proudfoot v. Montefiore (1867) L.R. 2Q.B.511, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 76-78.
114. Sassoon (E.D.) & Co. Ltd. V. Western Assurance Co. (1912) A.C. 561, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 138-139.
115. Universo Insurance Co. of Milan v. Merchants Marine Insurance Co. Ltd. (1897) 1 Q.B.205; (1897) 2 Q.B. 93, kättesaadav kogumikus: Bennett, Howard. The Law of Marine Insurance. Oxford, 1996, p 99-100.

**Kasutatud muud allikad**

116. Kindlustusseltsi British Marine koduleht

Kättesaadav arvutivõrgus: [www.british-marine.com](http://www.british-marine.com)

117. ERGO Kindlustuse AS laevakindlustuslepingu tingimused:

Kättesaadav arvutivõrgus: <http://www.ergo-kindlustus.ee/pages/goproweb000739>

118. ÜRO koduleht, Rahvusvaheline mereõiguse divisjon

Kättesaadav arvutivõrgus:

[http://www.un.org/Depts/los/settlement\\_of\\_disputes/settlement\\_of\\_disputes.htm](http://www.un.org/Depts/los/settlement_of_disputes/settlement_of_disputes.htm)

<http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

119. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt koostatud Eesti Laevanduspoliitika arengukava aastateks 2000-2004,

Kättesaadav aadressil: <http://www.mkm.ee/dokumendid/Laevanduspoliitika.html>

120. Laevakindlustust hõlmav kodulehekülg. Kättesaadav aadressil: <http://www.insurance-marine.com/>.



**Kasutatud lühendite loetelu**

AS- Aktsiaselts

H&M- Hull& Machinery

KMSK- Kaubandusliku Meresõidu Koodeks

KMSS- Kaubandusliku Meresõidu seadus

KindITS- Kindlustustegevuse seadus

LKindIS- Liikluskindlustuse seadus

P&I- Protection & Indemnity

REÕS- Rahvusvahelise Eraõiguse seadus

RT- Riigi Teataja

RTL- Riigi Teataja Lisa

S.G.- “ship and goods” poliis

TsMS- Tsiviilkohtumenetluse seadustik

TsÜS- Tsiviilseadustiku Üldosa seadus

UNCITRAL- ÜRO Rahvusvahelise Kaubandusõiguse Komisjon

VÕS- Võlaõigusseadus

ÜRO- Ühinenud Rahvaste Organisatsioon

nn- nõnda nimetatud

vt- vaata

**LISAD****LISA 1****Võlaõigusseaduse 24. peatüki täiendamise seaduse eelnõu ja seletuskiri**

PROJEKT

**VÕLAÕIGUSSEADUSE 24. PEATÜKI TÄIENDAMISE SEADUSE EELNÕU**

**I. Võlaõigusseaduse** (RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523) 4. osa “Kindlustusleping” 24. peatükis tehakse järgmised muudatused:

“5.jagu

Laevakindlustus

**§ 531<sup>1</sup>. Laevakindlustusleping**

Laevakindlustuslepinguga kohustub kindlustusandja kindlustama kindlustusvõtja vara meresõidust tulevate riskide vastu viisil ja ulatuses, mis on nende vahel kokku lepitud.

**§ 531<sup>2</sup>. Kindlustusvõtja teavitamiskohustus laevakindlustuslepingu sõlmimisel**

(1) Laevakindlustuslepingu sõlmimisel kohustub kindlustusvõtja teavitama kindlustusandjat kõikidest temale teada olevatest laeva meresõidukõlblikusega ja otstarbekohase kasutamise seotud olulistest asjaoludest, nende hulgas:

- 1) asjaolud, mis võivad mõjutada kindlustusandaja poolset kindlustusriski hindamist;
- 2) puudustest ja iseärasustest, mis on kindlustusvõtjale lepingu sõlmimise ajal teada.

(2) Kindlustusvõtja kohustub kindlustusandja või –vahendaja, kellega ta soovib laevakindlustuslepingu sõlmida, nõudmisel esitama laeva ülevaatusesks.

**§ 531<sup>3</sup>. Kindlustusandja lepingust taganemise erisus teavitamiskohustuse rikkumise korral**

Kindlustusandja ei saa kindlustusjuhtumi toimumisel toetuda kindlustusvõtja poolsele teavitamiskohustuse rikkumisele, kui kindlustusvõtja on korrektselt täitnud kõik käesoleva jao paragrahvis 531<sup>2</sup> sätestatud tingimused.

**§ 531<sup>4</sup>. Kindlustusvõtja õigus loobuda kindlustusobjektist**

(1) Kindlustusobjekti täielikul hävinemisel võib kindlustusvõtja, teatades sellest eelnevalt kirjalikult kindlustusandjale, loobuda kindlustatud objektist.

(2) Kindlustusandja kohustub kindlustusvõtjale tasuma kindlustushüvitise ka lõikes 1 sätestatud sündmuse saabumisel.

(3) Kindlustusvõtja poolt kindlustusobjektist loobumise teate üleandmisel ning kindlustusandja poolt kindlustushüvitise tasumisel kindlustusvõtjale kaotab kindlustusvõtja edasised õigused kindlustatud vara suhtes.

**§ 531<sup>5</sup>. Lepingust taganemise alused**

Kindlustusandja võib laevakindlustuslepingu üles öelda, teatades sellest kindlustusvõtjale kirjalikult kui kindlustusvõtja ei teata talle teada olevatest asjaoludest, mis võiksid mõjutada kindlustusandja otsust kindlustusobjekti kindlustamisel või kindlustusmakse määramisel.

**II. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub 1.jaanuaril 2005. aastal

Riigikogu esimees

Tallinn, .....

2004.a

\_\_\_\_\_  
Minister

\_\_\_\_\_  
Kantsler

## **Seletuskiri**

### **Võlaõigusseaduse muutmise seaduse juurde**

Võlaõigusseaduse muutmise seaduse eelnõuga täiendatakse kehtiva Võlaõigusseaduse (RT I 2001, 81, 487; 2002, 60, 374; 2003, 78, 523) 24. peatüki 4. osa 5. jaoga. Muudatuste tegemise on eelkõige tinginud vajadus seadusandlikul tasandil reguleerida laevakindlustuslepingu olulisemad normid vältimaks kindlustuslepingu poolte vahelisi vaidlusi. Eelnõus on nii sisulisi kui ka sõnastuslikke ja täpsustavaid muudatusi. Eelnõu on koostanud Ingrid Aloe.

#### Seaduse eesmärk

Eesti õigusruumis puudub täna laevakindlustuslepingu regulatsioon. Võlaõigusseaduses on sätestatud kindlustuslepingule üldisemalt kohaldatavad normid. Reguleeritud on erinevatele kindlustuslepingu alaliikidele kehtestatud peamised normid. Seejuures on olnud seadusandja eesmärk ilmselt piiritleda ja samas täpsustada tähtsamatele kindlustuslepingu alaliikidele kehtestatud normistiku sisu.

#### Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Vastavalt eelnõus sätestatud seaduse § 531<sup>1</sup> on lepingu pooled laevakindlustuslepingu sõlmimisel kindlustusvõtja ja kindlustusandja ning nende õigused ja kohustused on piiritletud laevakindlustuslepingus. Kindlustusleping sõlmitakse eelkõige kindlustusvõtja huvide kaitseks õnnetusjuhtumi korral.

Eelnõus sätestatud seaduse paragrahvid 531<sup>2</sup> ja 531<sup>3</sup> reguleerivad põhiliselt kindlustusvõtja teavitamiskohustusega seonduvat. Tulenevalt laevanduse mastaapsusest on oluline, et nii lepingut sõlmida sooviv isik kui ka kindlustusandja teineteist õigesti mõistaksid ja usaldaksid. Kindlustusvõtja kohustus on teavitada kindlustusandjat kõikidest olulistest asjaoludes kindlustuslepingu sõlmimisel. Vastavalt regulatsioonile peab kindlustusvõtja teatama kindlustusandjale kõikidest temale teadaolevatest riskidest. Kui kindlustusvõtja on täitnud korrektselt kõiki teavitamiskohustusele sätestatud tingimusi, ei saa kindlustusandja ka lepingust taganeda toetudes teavitamiskohustuse rikkumisele.

Eelnõus on reguleerimist leidnud ka vaid laevakindlustuslepingule omane norm, mille kohaselt täieliku vara hävimise korral tekib kindlustusvõtjal õigus loobuda kindlustusobjektist. Kindlustusvõtjal ei ole alati mõistlik tegeleda laeva päästmisega kui on selge, et selline tegevus ning lisatult laeva remont muutuksid temale ebamõistlikult kalliks. Seetõttu on antud kindlustusvõtjale ka seadusest tulenev õigus, sellise kahju korral nõuda kindlustushüvitist ning loobuda kindlustatud varast.

Eelnõus on sätestatud ka tingimused, mille rikkumine kindlustusvõtja poolt annab kindlustusandjale õiguse laevakindlustusleping üles öelda.

Eelnõu terminoloogia on valdavalt kindlustusõiguses kasutatav.

Seaduse mõju selle vastuvõtmise järel ei ole tarbijale märgatav järsu muudatusena.

Seaduse jõustumine

Seadus jõustub eelnõu kohaselt 1. jaanuaril 2005 aastal.

---

Minister

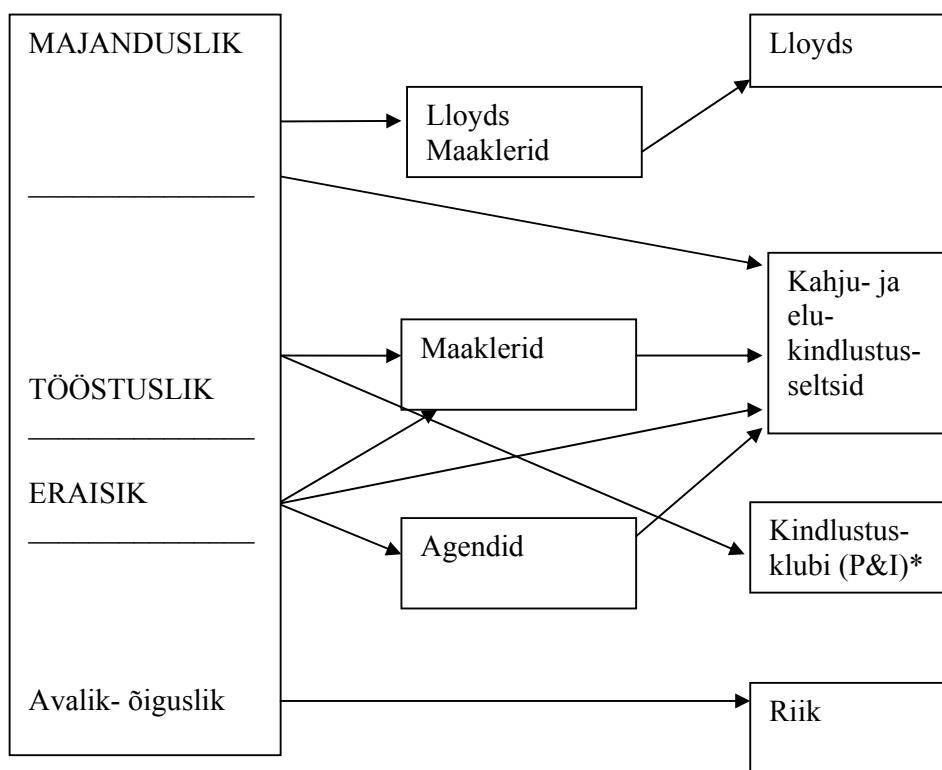
---

Kantsler

## LISA 2

## Kindlustusturu struktuur

KINDLUSTUSVÕTJA    KINDLUSTUVAHENDAJA    KINDLUSTUSANDJA



\*Eestis neid variante täna ei kasutata.

**LISA 3**











## **SUMMARY**

### **Marine Insurance Contract: Rights and Obligations of Contracting Parties**

Maritime law as one part of international law and national law includes insurance law as well as admiralty. The norms of maritime law with the norms of insurance law give substance to the insurance of ship therefore the maritime law is a complex of norms specific to shipping. Maritime law consists of private law, public law and international law. According to the author of this Master's thesis the speciality of the insurance policy of ship is that regardless to general disposition of contractual rights a big part of norms treating insurance policy of ship is mainly imperative by nature.

The topic selected by author has been poorly reverberated in Estonia mainly because of the lack of theorists and specialists in the field of shipping insurance. Yet in countries with active maritime economy one function of government is to enforce regulations which favour the development of maritime sphere. There is no special regulation of the insurance policy of ship in Estonia on present day. Law of Obligations Act, Private International Law Act, General Part of the Civil Code Act, Bailiff's Act, Code of Civil Procedure and in some way Mercantile Sea-going Act create the legislative base for insurance contract of ships. There are some more common norms prescribed on insurance contract in the Law of Obligations Act. Thereby the purpose of the legislator has probably been the formulation and also the specification of content of normatives enforced on the most important subdivisions of contract of insurance.

In shipping it is very common that the contractual relationships connected to ship include many different countries and legal systems. It is understandable that the owner of the ship does not insure one's ships at Estonian underwriter when one knows that the legal basis that protect one's rights is insufficient and in case of arguments with an underwriter one will be the loser because of the confusion in legal situation. The author of this Master's thesis thinks that when the laws are not supportive then in some cases it can be insufficient or even

unreasonably restrictive and burden somewhat the underwriter offers. There is definitely a necessity to protect the shipowner from the unreasonable demands of the underwriter.

The insurance contracts are the part of the Law of Obligations Act that clearly regulates the overall demands on insurance contract but the insurance contract of ship requires certain exceptions. In the Law of Obligations Act there are some exceptions for the different kind of insurance contracts. Through the analysis the author of this thesis has ascertained the fact that underwriters establish the terms of insurance contracts mainly on the terms acknowledged in international practice not the regulation valid in Estonia. Therefore one can conclude that neither the underwriters or the one who insures can not completely rely on the legislation of Estonian Republic when regulating economical relationships.

The insurance contract of ship can be concluded in mediation of an agent or broker and the majority of insurance practice supports that. The positive side of concluding the insurance policy in the mediation of an agent or broker is that the insurer is more protected which means that one has a better chance of getting competent information that is of course in case there is no conflict of interests (the broker can not represent the interests of underwriter at the same time). But there is also a negative side. Very often the broker is more interested in concluding the contract than in the interests of client. The purpose of the legislator should be guaranteeing the protection of insurer as the weaker party of the contract in legislative matter. That raises the question if there is enough judicial area in Estonia to conclude the insurance contract of ship. The author has come to conclusion that there is a certain superficiality and insufficiency in the legal order of Estonia. That problem can be solved by creating appropriate norms.

It is reasonable to say that because of the smallness of Estonian insurance market the underwriters do not have the opportunities to take all the risks provided by insurer. Within Estonia the underwriters who insure ships can not satisfy the demands on insurance of important ship owners and banks who finance ship insurance. Considering the fact that Estonia will join European Union the author holds an opinion that some changes will take place in Estonian insurance market and Estonian underwriters will actually use their licences issued for concluding insurance policies of ships. Estonia can solve the jurisdiction problem fitting the Private International Law Act which also regulates the choice of jurisdiction used in concluding this insurance contract.

In some cases there are imperative terms enforced in the insurance contract of ship and violating these terms by insurer gives the underwriter the right to declare the contract invalid. Therefore there is a necessity to regulate the imperative terms on legislative level. Violation of these terms by one party gives the other party the right to retreat from the contract. For example in English law the terms that are so important that violation of these terms induces invalidity of the contract are thoroughly regulated. These laws are created to protect the insurer and to guarantee that the underwriter can not demand the invalidity of the contract when every small shortcoming occur. There is also no specific definition of insurance risks. Principles of returning prepaid insurance charges are separate question of which regulation in the law of debt could also be improved.

Peculiarity of the insurance contract of ship is that in case of total destruction of property the insurer has the right to decline from the object of insurance. It is understandable that the insurer would normally never try to save the ship when it is obvious that this kind of activity and the repairs of the ship become unreasonably expensive to one. Therefore in the legal systems of different countries the insurer has usually the right given to one by legislation to decline from the insured property and to claim the insurance premium. In certain cases the underwriter has also the right to decline from property. The author of this thesis believes that the mentioned regulation specific to the insurance of the ship is missing from Estonian legislation. The problem of declining from the insured object has been reverberated in Estonian legislation in some way but it is not enough from the ship insurance's point of view. The reason is basically that there is no sanction for the removal of property declined on purpose which means additional economical expenses for the government.

The Law of Obligations Act is in lack of details necessary for the insurance contract of ship. The author of this thesis has come to conclusion that the basic terms and also the main terms that the insurer can rely on are undefined. For example in case there is an urgent necessity to notify the underwriter about the changes in the condition of the boat or other important circumstances so that the contract would not come to an end and the underwriter can reevaluate the risk, the obligation according to Estonian legislation to notify in writing can be sometimes too slow. The insurer may suffer irretrievable damage from that situation.

To settle arguments parties have three possibilities: negotiation, legal procedure or the court of arbitration. One may say that there are different possibilities both in Estonian and international law to settle these arguments. Of course Estonian underwriter must also have the

opportunity to address the court of arbitration. On present day it is a little bit complicated but probably in the future it would be easier. Author of this thesis is inveterated that it raises a necessity to guarantee a legal protection of the insurer in case of any disagreement between parties as it is considered to be necessary throughout the process of insurance law. Thereby the protection and the guarantee of rights is provided by legislative norms on which the parties can rely on if necessary. Differently from executing the sentence of Estonian court abroad for example against foreign underwriter which could be impossible because Estonia does not participate in appropriate conventions, executing the sentences of the court of arbitration is easier because of the 1951 New York convention which Estonia takes part of.

The author of this Master's thesis has observed how the insurance of ships has been regulated in Estonian legislation and has come to an overall conclusion that in Estonia ships are insured considering national regulation as well as international law. Therefore as a result of this research one can conclude that deriving from the importance and complexity of insurance contracts the regulation provided by legislator does not respond always and completely to all the necessities of concluding an insurance contract of ships due to its universality.

The author of this Master's thesis is convinced that the right thing to do is the fixation of appropriate principles in the decrees of the Law of Obligations Act not to leave them to discretion of underwriters and especially in the conditions of Estonia. As a result of the lack of regulations parties will agree upon most issues on the insurance contract but it does not always guarantee the protection of insurer's interests. England, as a great country of maritime trade has a working legislation and everything else to guarantee the protection of insurer. All this should tell us that giving up the regulation of insurance contracts of ships completely is definitely not the best solution.