



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

EESTI MEREAKADEEMIA

Merenduskeskus

Svetlana Krupenski

**UNIVERSAALSE TŠARTERITE VORMI GENCON 2021,
GENCON 1994 JA GENCON 1976 VÕRDLUSANALÜÜS**

Lõputöö

Juhendaja: lektor, Yrjö Saarinen

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

Töö koostamisel kasutatud kõikidele teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele on viidatud.

Svetlana Krupenski

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178377VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: svkrup@taltech.ee

Juhendaja lektor Yrjö Saarinen:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürjoja

Lubatud kaitsmisele

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

ANNOTATSIOON.....	5
SISSEJUHATUS.....	6
1 MEREVEONDUSE VALDKOND, OSAPOOLED JA NENDEVAHELISED SUHTED...8	
1.1 Ostu – müügileping ja osapooled.....	9
1.1.1 Tarnetingimused.....	10
1.2 Mereveoleping ja selle liigid.....	11
1.3 Reisisarter, selle struktuur ja põhilised tingimused.....	12
1.4 Gencon vormi lepingu areng ja tähtsamaid muutused.....	14
2 PRAHILEPINGU VÕRDLUSANALÜÜS.....	16
2.1 Prahilepingu esimese osa analüüs.....	16
2.2 Prahilepingu teise ehk tekstiosa analüüs.....	20
2.2.1 Sissejuhataav osa (<i>Preamble</i>).....	20
2.2.2 Laevaomaniku vastutus (<i>Owners' Responsibility Clause</i>).....	21
2.2.3 Konossementid (<i>Bill of Lading</i>).....	22
2.2.4 Last (<i>Cargo</i>).....	23
2.2.5 Deviatsiooni klausel (<i>Deviation Clause</i>).....	25
2.2.6 Prahiraha maksmine (<i>Payment of Freight</i>).....	25
2.2.7 Laadimine/lossimine (<i>Loading/Discharging</i>).....	26
2.2.8 Kaipäevad (<i>Laytime</i>).....	27
2.2.9 Üleseisuaeg ja dispatš (<i>Demurrage and Despatch</i>).....	30
2.2.10 Pandiõigus (<i>Lien Clause</i>).....	31
2.2.11 Maakler (<i>Brokerage</i>).....	32
2.2.12 Annuleerimise tingimus (<i>Cancelling Clause</i>).....	33
2.2.13 Maksud ja sadamatasud (<i>Taxes and Dues Clause</i>).....	34
2.2.14 Registriklass ja kindlustus (<i>Classification and Insurance</i>).....	35
2.2.15 Üldavarii (<i>General Average</i>).....	35
2.2.16 Agenteerimine (<i>Agency</i>).....	35
2.2.17 Streigipunkt (<i>General Strike Clause</i>) ja uus BIMCO väärmatu jõu paragrahv (<i>BIMCO Force Majeure clause</i>).....	36
2.2.18 Sõjatingimuste paragrahv (<i>War Risks Clause</i>).....	37
2.2.19 Punkt jäätingimustest (<i>General Ice Clause</i>).....	37

2.2.20	ISPS/MTSA klausel (<i>BIMCO ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005</i>)	38
2.2.21	Õigus ja arbitraaž (<i>Law and Arbitration</i>)	39
2.2.22	Täitmise võimatus (<i>Prevention of Performance</i>)	40
2.2.23	Vastutuse piiramine (<i>Limitation of Liability</i>)	40
2.2.24	Kaitsemisklauselid (<i>Protective Clauses</i>)	41
2.2.25	Osaline rent ja täisrent (<i>Sub - let and Assignment</i>)	41
2.2.26	BIMCO sanktsiooni klausel reisitšarteri jaoks (<i>BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020</i>)	41
2.2.27	Piraatlusklausel ühekordse tšarteri osapooltele (<i>BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2013</i>)	42
2.2.28	Laeva asendamise õigus (<i>Substitution</i>)	42
3	GENCON 2021 HINDAMINE KAUBANDUSLIKU MEREVEO VAATENURGAST	44
3.1	Geopoliitiliste sündmustega seotud muudatused	44
3.2	Uue reaalsusega seotud muudatused	45
3.3	Muudatused eesmärgiga vähendada vaidlusi	46
3.4	Hinnang osapoolte õiguslike seisukohtade muutumisele	47
3.5	COVID - 19	48
3.6	Gencon tšarteri kasutamine	48
	KOKKUVÕTE	50
	SUMMARY	51
	VIIDATUD ALLIKAD	52
	LISA 1 näide 1922. aasta Genconi versioonist	56

ANNOTATSIOON

Käesolev lõputöö hõlmab 3 peatükki ja koosneb 60 leheküljest. Kasutatud kirjanduse loendis on 40 allikat. Töös on esitatud 1 joonis ja 1 lisa. Lõputöö on kirjutatud eesti keeles ja seda on täiendatud ingliskeelse kokkuvõttega.

Töö eesmärgiks on läbi viia Genconi universaaltšarteri viimase kolme redaktsiooni võrdlev analüüs ja hinnata, kuidas lepingu eelseisev uus versioon (Gencon 2021) vastab mereveondusvaldkonna osapoolte ootustele.

Teabeallikatena kasutatakse BIMCO publikatsioone ning meretranspordi teemalisi artikleid ja väljaandeid.

SISSEJUHATUS

Laevanduse olulisust maailma majandusele ei saa üle hinnata, sest rahvusvahelises kaubanduses tarnitakse suurem osa veostest müüjalt ostjale meritsi. Lasti kohaletoimetamine meritsi eeldab prahtija (kauba saatja) ja laevaomaniku (lasti vedaja) vahel lepingu sõlmimist lasti vedamiseks meritsi. Kuna mereveondusel on suur valdkonnaspetsiifika, mida sageli raskendab rahvusvahelise elemendi olemasolu poolte suhetes, võib sellise lepingu koostamine olla juristidele keeruline ülesanne. Selle ülesande lahendamise lihtsustamiseks on tavaks kasutada universaallepinguid, mille on koostanud erinevad organisatsioonid. Üks selline organisatsioon on Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu (*Baltic and International Maritime Council, BIMCO*). BIMCO liikmeteks on laevaomanikud, laevamaaklerid, merekindlustuse organisatsioonid ja teised rahvusvahelise merekaubandusega seotud isikud. BIMCO üheks tegevussuunaks on veodokumentide, eelkõige lasti meritsi vedamise lepingute unifitseerimine. Unifitseeritud lepingute eeliseks on see, et neid koostab valdkonna ekspertide töörühm, kes võtab arvesse lepingu mõlema poole huve, tagades seejuures, et leping sisaldaks ka kõiki valdkonna jaoks tähtsust omavaid sätteid.

BIMCO on koostanud lasti eri tüüpe käsitlevaid erisuguseid prahilepinguid. Üks levinumaid lepinguid on universaalne prahileping (ehk *Charter Party*) Gencon, mille kohaselt laevaomanik nõustub andma oma laeva (või selle osa) prahtija käsutusse, kelle vastutaksuks on prahi tasumine (Stephens, 2016). Prahiraha on summa, mida makstakse laevaomanikule laeva kasutamise eest lasti vedamise eesmärgil (Brodie, 2013). Genconi tšarteri esimene versioon anti välja 1922. aastal, pärast seda uuendati lepingut 1976. ja 1994. aastatel, kusjuures Genconi 1994. aasta versiooni kasutatakse tänapäevani. Praegu on lõppemas tšarteri uue versiooni, Gencon 2021, koostamine.

Autor esitab hüpoteesi, et Gencon tšarteri uusversioon kohandatakse tänapäeva reaalsusega ja see kajastab kõiki prahivaldkonnale olulisi sündmusi, mis on toimunud pärast eelmise redaktsiooni ilmumist. Hüpoteesi kohaselt saab Gencon 2021-st tasakaalustatud kokkulepe, mis võtab võrdselt arvesse nii laevaomaniku kui ka prahtija huve. Hüpoteesi kontrollimiseks paneb autor endale eesmärgi uurida Genconi tšarterilepingu kolm viimast versiooni (1976, 1994 -ja tulevat 2021 aasta redaktsiooni), kirjeldada lepingu tingimusi, uurida välja muutusi, võrrelda erinevusi, analüüsida muutuste negatiivsed ja positiivsed pooled ning nende vastavus tänapäeva mereveonduse kommertsekspluatatsiooni kiiresti muutuva valdkonnaga. Kuigi töö keskpunktiks on Gencon 2021, peab autor siiski vajalikuks võrrelda omavahel tšarteri kolm viimast versiooni, sest eelseisva

lepingu redaktsioonis sisalduvate muutuste paremaks arusaamiseks on oluline jälgida dokumendi arengut.

Töö on jaotatud kolmeks osaks. Esimeses osas annab autor teoreetilist teavet tšarterlepingu olemuse, selle vormide ja eripärade kohta, peatudes üksikasjalikumalt Genconi tšarteril. Töö teises osas võrdleb autor Genconi kolme viimast 1976, 1994, 2021 aastate versiooni ja analüüsib muudatusi. Töö kolmandas osas esitab autor tehtud võrdleva analüüsi tulemuse ja selle alusel tehtud järeldused.

1 MEREVEONDUSE VALDKOND, OSAPOOLED JA NENDEVAHELISED SUHTED

Merenduse ajalugu saab oma alguse iidsetest aegadest. Laevanduse algallikad on pärit aegadest, mil teadlastel olid selle kohta äärmiselt piiratud andmed. Iidseist aegadest peeti merendust äärmiselt põnevaks tegevuseks. Kuna esimesi laste veeti meritsi rohkem kui 5000 aastat tagasi, on see olnud globaalse arengu juhtivas positsioonis. Columbuse, Diazi ja Magellani kõige kuulsamad reisid avasid maailma mereteed ja nende teerajajate vaim avas maailmale supertankerid, konteinerlaevad, spetsialiseeritud laevad ja keeruka laevastiku, mis transpordivad igal aastal tonnide kaupa lasti iga maailmas elava inimese jaoks. (Stopford, 2009) Kui muinasajal soodustas merenduse arengut eelkõige uute maade avastamise püüdlus, siis tänapäeval on see suuremalt jaolt kommertstegevus.

Kaasaegse laevanduse ajalugu saab alguse esimeste aurulaevade ehitusest enam kui sada aastat tagasi. Laevandus on maailmas üks peamine rahvusvaheline valdkond ja puudutab nii või teisiti pea kõiki maailma majandusvaldkondi. Kiire ja odav transport oli 20. sajandi tööstusrevolutsiooni üheks peamiseks progressimootoriks. Piisab vaid pilguheitmisest maailma kaardile mõistmaks, kui võrd oluliselt lühendavad mereteed riikide ja kontinentide vahelist kaugust. Iga päevaga tundub maailm üha väiksemana ja inimühiskonnad, mis aastatuhandeid praktiliselt ignoreerisid üksteist, astuvad äkitselt majandussuhetesse ja allkirjastavad pikaajalisi erinevat liiki kaupade tarnelepinguid. Erinevatest riikidest pärit odavate kaupade küllus on täna niivõrd enesestmõistetav, et tarbija isegi ei püüa mõelda sellest, tänu millele on see üleüldse saanud võimalikuks. Just meretransport soodustab rahvusvahelise kaubanduse arengut, see tähendab kaupade eksporti ja importi. (Ibid)

Majandusteooria kui teaduse alusepanija ja filosoof Adam Smith vaatles laevandust odava transpordiallikana, mis suudab avada laiemad turud, pakkudes isegi kõige tavapärasemate kaupade vedu hindadega, mis on oluliselt madalamad mistahes muud liiki vedudest. Juba 18. sajandil oli ilmselge, et veetransport avab kõikidele tööstusliikidele avarama turu, mida ei saa kuidagi võrrelda maismaatranspordi poolt pakutavate võimalustega. Adam Smith toob välja iseloomuliku näite: 6 nädala jooksul toimetab kaheksa hobusega rakestatud ja kahe mehega juhitud laiarööpmeline furgoonsõiduk Londonist Edinburghi pea 4 tonni veost. Umbes sama aja jooksul veab kuue või

kaheksa inimese poolt juhitud laev Londoni ja Leiti sadamate vahel liikudes umbes 200 tonni veost. (Smith, 1983)

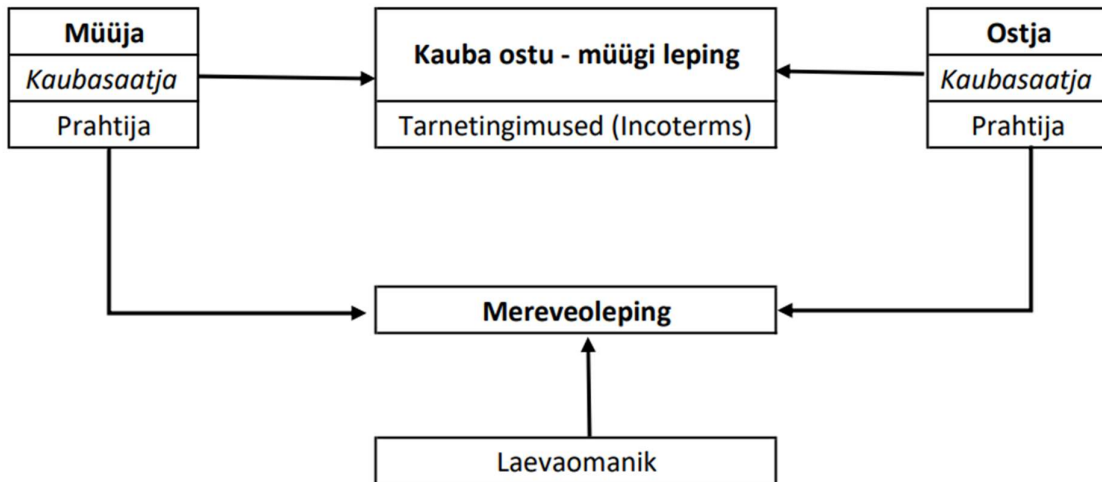
Tänases kaasaegses maailmas ei suuda me kunagi leida kinnitust Adam Smithi sõnadele - hoogsalt arenev nõudlus erinevat liiki kaupade järele sunnib inimkonda ehitama uusi suuremaid ja võimsamaid laevu, aktiivselt areneb konteineriseerimine. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) andmetel täna toimub maailmas 80 % kõikidest väliskauba vedudest just merelaevadel. (IMO, 2020)

Merelaevanduses eksisteerib kaks põhilist vedude teenindamise vormi liini- ja tramplaevandus, millede peamine erinevus seisneb laevaliikluse korraldamises ja laevanduse piirkonnas. Liinilaevandus on vedude liik, mil laev korraldab sõiduplaani alusel regulaarseid reise kindlate sadamate vahel. Tramplaevanduses kindlat graafikut ja marsruuti ei ole - reisi suund ja kestvus sõltuvad lasti olemasolust ja kliendi vajadusest. Kui liinilaevadel veetakse reeglina väärtuslikumaid laste, siis tramplaevandus on mõeldud eelkõige puistlastide veoks ning võrreldes liiniliste vedudega on sellel palju madalamad tariifimäärad. (Лимонов, 1997)

1.1 Ostu – müügileping ja osapooled

Mistahes mereveo eesmärgiks on toimetada kaup müüjalt ostjale. Selleks, et kauba kättetoimetamise protsess toimuks võimalikult korrektselt ja kooskõlas seadusandlusega, peavad kõikide protsessis osalevate poolte vahelised suhted olema kohaselt vormistatud ja dokumenteeritud. Müüja ja ostja vahelisi suhteid reguleeritakse nende vahel sõlmitud ostu-müügilepinguga, mille põhipunktideks on reeglina: lepingu pooled, lepingu eseme, kauba nimetus ja kogus, transporditingimused, kauba hind, kauba kvaliteet, tarnetähtaeg, omandiõiguse üleminek, tarnedokumentatsioon, erinevate maksude ja maksete tasumise kord, kauba kindlustamine, arveldus, vastutus, vaidluste lahendamine (Eidast, 2007). Lisaks ülaltoodud punktidele lepatakse ostu-müügilepingus kokku ka kauba tarne põhitingimused. Ilmselge, et kauba kohaletoimetamine mereteed pidi ei ole võimalik laevaomaniku osaluseta. Sõltuvalt kauba tarne põhitingimustest sõlmib kas müüja või ostja laevaomanikuga mereveolepingu. Laevaomanik, sõlmides müüja või ostjaga mereveolepingu, muutub automaatselt kommertsoperatsioonis osalejaks.

Niisiis võib kauba tarnimise protsessis meretranspordi vahendusel eristada kolme poolt - müüjat, ostjat ja laevaomanikku, kelle vahel olevad suhted on skemaatiliselt kajastatud Joonis 1 Pooltevaheliste suhete skeem mereveolepingu sõlmimisel. (Николаева, 2006)



Joonis 1 Pooltevaheliste suhete skeem mereveolepingu sõlmimisel

Allikas: (Николаева, 2006)

1.1.1 Tarnetingimused

Kuna ostu-müügilepingu transporditingimused on üsna mitmekülgsed ja tahulised, töötas Rahvusvaheline Kaubanduskoda (*International Chamber of Commerce ICC*) möödunud sajandi 20-30-datel aastatel Pariisis toimunud istungil välja ja kooskõlastas selle sõlmimise lihtsustamiseks peamised üldtunnustatud mõisted, mille põhjal määrati kindlaks kauba tarnetingimused rahvusvahelistes kaubandustehingutes. Hiljem hakati neid reegleid nimetama Incoterms reegliteks. (Ibid)

Incoterms reeglid on välja töötatud eesmärgiga tagada ühene tõlgendus sellele, kuidas jaotuvad eraiseloomuga väliskaubanduses kauba kättetoimetamisega seotud kulud ja vastutus. Reeglite (Incoterms 2020) viimane redaktsioon on küll tehtud 2019. aastal, kuid endiselt kehtib ja rakendub Incoterms 2010 redaktsioon. Incoterms 2010 sisaldab 11 termineid, milledest nelja (FAS, FOB, CFR, CIF) rakendatakse eranditult veetranspordiga (ja sealhulgas meretranspordiga) tarnetele. Sõltuvalt valitud tarnetingimusest, sõlmib mereveo lepingu (prahtimislepingu) laevaomanikuga kas müüja või siis ostja (ICC, 2020), kusjuures ettenähtud tarne põhitingimus on ka selle lepingu aluseks. (Ibid)

1.2 Mereveoleping ja selle liigid

Prahileping (*contract of affreightment*) saab oma alguse kesksajandi aegu, hetkest, mil kaupmehed isiklikult oma kaupa enam ei saatnud. Laevaomaniku ja lasti omaniku vahel sõlmiti hulgalisi kokkuleppeid, mida lõppkokkuvõttes kinnitati *charter party* nimetust kandvas lepingus. Selline nimetus kui *charter party*, tuleneb ladinakeelsest sõnast „*Carta/Charta Partita*“ ning tõlgituna tähendab "jagatud kaarti". *Charta partita* - kahes eksemplaris ühel lehel koostatud dokument, mis lõigati kaheks osaks, millest üks kuulus lasti omanikule, teine - vedajale. Lasti transportimisel arvestas dokument mõlema poole huvisid. Nii võis laevaomanik olla veendunud, et saab transportimise eest tasu, sõltumata sellest, kas saatjal õnnestub laev täielikult täis lastida. Lasti omanikud aga said kindla lasti transportimise garantii, mis pideva transpordiühenduste puudumisel oli äärmiselt suure tähtsusega. Sellise dokumendi kui tšarter ilmumine on seotud tramplaevanduse arenguga, mille korral ei ole laevad seotud teatud suundade ja sadamate teenindamisega, vaid korraldavad lastide vedu kaupade ühekordsete ostu-müügilepingutega tingitult. (Zweigert, 1981)

Lisaks tšarterile kasutatakse ka muid prahilepingu vorme. Nendest levinumad:

- Broneerimiskiri, tellimuskiri (*Booking Note*) – kasutatakse liinilaevanduses suhteliselt väiksemate lastipartiide saatmiseks. Selle dokumendiga tellib veose saatja oma lastile koha liinilaeval. Juhul, kui liiniagent kinnitab tellimuse vastuvõtmise, loetakse broneerimine teostatuks. (Eidast, 2009)
- Kaikiri (*Berth Note*) – põhiline rakendusvaldkond – eritellimustega lastide vedu tramplaevanduses. Vahest kasutatakse ka liinivedudel. (Eidast, 2007)
- Eelkinnitus (*Fixture Note*) – ajutise iseloomuga dokument, mida kasutatakse tramplaevanduses, pärast eelkinnitus võtab tšarteri vormi. (Ibid)
- Konossement/mereveokiri (*Bill of Lading*) – liinivedudel täidab osaliselt tšarterlepingu funktsioone, reeglina kombinatsioonis vedaja tüüptingimustega ja broneerimisdokumentidega. Iseseisva liigina ei täida mereveokiri tšarterlepingu funktsioone. (Кокин, 1987)

Ühe või teise mereveolepingu vormi kasutamine sõltub rahvusvahelise kaubalaevanduse vormist, vormistamise kiirusest ja muudest põhjustest. Kõikidel juhtudel tuleb mereveolepingu olemasolu kinnitada kirjaliku, poolte õiguseid ja kohustusi sisaldava dokumendiga.

Antud töös vaatleb autor laeva prahilepingu põhivõrmi - tšarterit. Tšarterlepinguid võib nende iseloomustikest lähtudes jagada neljaks põhitüübiks:

- Ajaprahing (*Time Charter*) - see on teatud ajaks sõlmitud laeva prahileping. Seda liiki tšarteri olemus seisneb selles, et laevaomanik kohustub tingliku tasu eest esitama prahtijale kindlaksmääratud ajaks laeva ja meeskonnaliikmete teenused lastide, sõitjate veoks või muudeks mereveo eesmärkideks. Laev antakse taim-tšarterisse üle meresõiduks vajalikus seisukorras, laevavarustusega, komplekteeritud meeskonnaga. Seejuures laeva valdamis- ja juhtimisõigust prahtijale üle ei anta. (Stephens, 2016)
- Tähtajalise prahtimise lepingu liik (*Bareboat - Charter*) – prahileping, vastavalt millele annab laevaomanik prahtijale üle meeskonnata laeva kokkulepitud ajaks. Prahtija aga võtab endale kõik laeva kasutamisega seotud kulud ning kannab vastutust selle kohase kasutamise eest. (Ibid)
- Tähtajalise prahtimise lepingu liik (*Demise Charter*) – tähtajalise prahtimise lepingu analoogiline leping, erinevus seisneb vaid selles, et nimetatud tšarteri korral antakse laev renti koos meeskonnaga.
- Reisitšarter (*Voyage Charter*) – prahileping, millega laevaomanik nõustub vedama kooskõlastatud kogusega lasti märgitud sadamast või sadamatest teisse sadamasse või teistesse sadamatesse lasti kogusest lähtuva teatud tasu eest.

Oma vormi poolest jaotatakse tšarterid unifitseeritud ja unifitseerimata proformadeks. Laialdasemalt kasutatakse unifitseeritud, BIMCO nõukogu poolt soovitatavaid lepinguid. Unifitseerimata vorme võib kohata äärmiselt harva ja kasutatakse reeglina erinevat liiki lastide veoks teatud regioonides. Oma töös vaatleb autor unifitseeritud, BIMCO nõukogu poolt soovitatud reisitšarteri Gencon vormi. (Eidast, 2007)

1.3 Reisitšarter, selle struktuur ja põhilised tingimused

Enne, kui alustada reisitšarteri Gencon proforma erinevate versioonide detailset võrdlust, peab autor vajalikuks kirjeldada lühidalt reisitšarteri põhitingimusi ja vaadelda selle struktuuri. Vastavalt reisitšarterile tagab laev teatud liiki kauba veo lastimissadama ja lossimissadama vahel tingimustel, mis määravad kindlaks ühe tonni lasti kohaletoimetamise hinna. Tšarteri proforma arves märgitakse reeglina laeva lastimissadamasse saabumise kuupäev, arvutuslik laadimise ja lossimise aeg, samuti ka reisi kestus. Lisaks sisaldab dokument laeva konstruktsiooni kirjeldust,

kiirust ja kütusekulu, ehitusaastat ja laevatehast, samuti kõiki muid, täpselt määratletud karakteristikuid.

Universaalne tüüptšarter Gencon koosneb kahest osast. Esimene osa *PART I* koosneb lahtritest ja omab "lahtrivormi", kusjuures kõik lahtrid on nummerdatud. Lahtrisse kantakse tšarteri põhitingimused, mis on omamoodi dokumendi aluspõhjaks, selles märgitakse lastimise ja lossimise sadamad, prahi määr, maakleri komisjonitasu, kaipäevade arvu, laeva kirjeldus, lasti kogus ja poolte andmed (laevaomanik, prahtija, agent). Teises osas *PART II* on kindlaks määratud tehingu muutumatute kommertstingimuste rakendamise kord ja õiguslikku iseloomu kandvad standardsed paragrahvid.

Tinglikult võib tšarteri jaotada kuueks alajaoks:

1. Laeva andmed ja lepingu osapooled:
 - laevaomaniku nimi, prahtija nimi, maakleri nimi;
 - laeva andmed: nimi, kogumahutavus, dedveit;
 - asukoht;
 - agenditasu.
2. Veetava lasti kirjeldus, märkides ära selle tunnusjooned. Samuti märgitakse lasti saatja nimi ja aadress, et laevaomanik teaks, kellega sadamasse saabumisel veose lastimiseks ühendust võtta.
3. Lasti veotingimused. See reisisšarteri tähtis osa määrab kindlaks lasti saatja ja laevaomaniku vahelised lepingukohustused. Selle koosseisus:
 - etteandmise lubatud esimene kuupäev;
 - lastimissadamad;
 - lossimissadamad;
 - kaipäevade arvestus – prahilepingus kirjeldatud laadimis-lossimis aeg;
 - demeredzi-dispatši määr;
 - lastimis-lossimismid.
4. Prahiraha ja maksed. Prahilepingus määratud:
 - prahiraha suurus ja valuuta;
 - maksetingimused.
5. Lepingutingimuste täitmatajätmise eest ettenähtud trahvisanktsioonid, samuti kriteeriumid, mis määravad kindlaks trahvide väljamaksmise korra mistahes poole poolt oma kohustuste täitmatajätmise eest.

6. Muud klauslid: sõja, streikide, vääramatu jõu asjaolude, pandiõiguse jne. kohta. (Stopford, 2009)

Tasub märkida, et tšarteri muutumatud kommerts - õiguslikud tingimused teisest osast on määratud loogilises järjestuses, alguses on lastimist puudutavad artiklid, seejärel merekäiku puudutavad sätted, seejärel reguleeritakse laeva lossimise etappi, lõpetuseks märgitakse üldsätted ja klauslid. (Николаева, 2006)

1.4 Gencon vormi lepingu areng ja tähtsamaid muutused

Gencon on üks esimestest tšarteritest, milles kasutati lahtrivormi struktuuri. See on üldine, BIMCO nõukogu poolt soovitatav universaalne tšarter, mida kasutatakse mereveolepingute vormistamiseks, enamjaolt puistlastide jaoks.

Gencon on sagedamini kasutatav üldmääratlusega reisitšarter. Esmakordselt töötas Gencon proforma välja BIMCO 1909. aastal traditsioonilise vormi alusel. Esimene kättesaadavatest Gencon redaktsioonidest avaldati 1922. aastal ning sisaldas 15 põhiparagrahvi, samuti üldiseid klausleid: streikidest, sõjategevustest ja jääoludest. Genconi kõige esimene versioon oli välja antud BIMCO (mis tol ajal kandis nimetuse *Baltic and White Sea Conference*) poolt 1922. aastal. Autori käsutuses on Genconi 1958. aastal sõlmitud reaalne prahileping (Lisa 1 „näide 1922. aasta Genconi versioonist“), mille aluseks on Gencon 1922. aasta redaktsioon. Leping pakub suurt huvi - prahtijaks oli väliskaubanduskoondis EXPORTLES; Ungaris ehitatud laev nimega “Tikhoretsk” kuulus Eesti Merelaevandusele; lastiks oli 800 kuupmeetrit vineeri, mida toimetati Leningradist Saksamaale. Seejuures allkirjastati leping Moskvas, kus omanikku esindas NSVL Mereministeeriumi peavalitsus ja prahtijat - V/O Sovfracht, mis sisuliselt oli sama ministeeriumi allüksus. Tähelepanuväärne on ka see, et prahihinnaks oli märgitud 45 šillingit kuupmeetri eest, loomulikult ei näinud laevaomanik (Eesti Merelaevandus) ühtegi šillingit, sest kõik maksed tehti rublades.

Sõjajärgsel perioodil hakati sõlmima reisiprahtimislepinguid, kasutades addendumitega Gencon proforme, milles sisaldasid täiendavad paragrahvid. Vaatamata sellele, et Gencon proforma populaarsus üha kasvas, osutas addendumite üldise kasutamise vajadus sellele, et dokument vajab täiustamist. Mille tulemusel avaldati 1976. aastal Gencon uus redaktsioon, omades esimeses

osas lahtrivormi ja lasti veo suhteliselt muutumatuid stabiilseid juriidilisi tingimusi teises osas. (Лебедев, 2019)

1991. aastal tekkis Gencon uuendamise idee, kuna käibel oli üldine arvamus selle kohta, et tšarter ei rahuldanud enam merevaldkonna vajadusi paljudes selle aspektides. Uurimisrühm hindas hoolikalt läbi lepingu täiendavad punktid ja nende muudatused kasutatavas praktikas. BIMCO nõukogu dokumentaalne komitee järgis uurimisrühma soovitusi ja tegi tšarterisse muudatused. Mille tulemusel avaldati 1994. aastal Gencon 1994. aasta redaktsioonis.

Kuna Gencon 1994. aasta oli kasutuses üsna pikka aega (27 aastat), tekkis järjekordse redaktsiooni ettevalmistamise vajadus, milles oleks arvesse võtta meresektori kaasaegsed reaalsused. 2020 aasta suve jooksul saatis BIMCO üle 120 prahilepingu kasujatele maailmas eelversiooni *Gencon 2020 draft* varianti eelvaatamiseks. Peale seda BIMCO sai palju ettepanekuid lepingu parendamiseks, ning lisaks sellele nad veendusid sellele, et idee uuendada prahilepingu vormi on väga aktuaalne ja lepingu vorm on päris populaarne maailmas. Arvatavasti, Gencon 2021 lõppvariant avaldatakse mai kuus 2021. aastal. (Wollin, 2020b)

Tahaks veel kord mainida seda, et BIMCO komisjooon töötab aktiivselt prahilepingu uendamise suunas, aga koroonaviiruse COVID-19 olukord maailmas toob oma korrektiivid protsessi. On olemas oht, et viimane prahilepingu redaktsioon avaldatakse hiljem kui oli lubatud. Arvestades olukorda, mis on tekkinud, koroonapandeemia tõttu, suure tõenäosusega kajastatakse see prahilepingus. Kui see on vaid arvamus, ning autor ei saa vaadelda antud aspekti lõputöös, kuna analüüsiks kasutatakse Gencon 2020 mustandit, mis välja antud 2020. aasta kevadel. (Hunter, 2020)

Gencon tšarteri arengut võib uurida, võrreldes erinevate redaktsioonidega dokumentide mahtu (1976, 1994, 2021) nende struktuuri terviklikkust silmas pidades. Nii sisaldab 1976. aasta Gencon 21 lahtri esimeses osas ja 17 paragrahvi teises osas. Gencon 1994. aasta esimeses osas on 26 lahtri, teises osas on 19 paragrahvi. Gencon-i 2021. aasta viimane eelredaktsioon sisaldab juba 31 lahtri esimeses- ja 30 paragrahvi teises osas. Ilmselge, et erinevustel on mitte ainult kvantitatiivne, vaid ka sisuline iseloom. Teises peatükis planeerib autor võrrelda omavahel tšarteri erinevaid redaktsioone, kasutades selleks võrdleva analüüsi meetodeid.

2 PRAHILEPINGU VÕRDLUSANALÜÜS

Selles peatükis võrdleb autor Genconi tšarteri kolme viimast versiooni - 1976, 1994 ja 2021. Üksikasjalikumaks analüüsiks jaotas autor teise peatüki kaheks osaks, esimeses osas käsitletakse *PART I* lepingu lahtrivorme, ja teises osas *PART II* on artiklid ja klauslid.

2.1 Prahilepingu esimese osa analüüs

PART I osas 1976. aasta versioonis 21 lahtrid, 1994. aasta - 26 lahtri ja 2021. aasta redaktsioonis 31 lahtrid. Esimese osa lahtris sisestatakse andmed viitavad artiklitele ja klauslitele ning muudatusi tuleb käsitleda teise osa vastavate artiklite taustal. Muudatuste täpsemaks nägemiseks tuleb siiski analüüsida kõikide vormide lahtreid järjekorras.

Teatavad lahtrid on viimase kolme redaktsiooni ajal jäänud muutumatuks, näiteks järgmised lahtrid: prahimaakler (*Shipbroker*), tšarteri sõlmimise koht ja kuupäev (*Place and date*), tegelik asukoht (*Present position*), laeva oletatav laadimiseks valmidus (*Expected ready to load*), lastimissadam (*Loading port(s) or places(s)*), lossimissadam (*Discharging port(s) or place(s)*), brokeritasu ja kellele makstakse (*Brokerage commission and to whom payable*), lisasätted, mis hõlmavad erisätteid, kui kokku lepitakse (*Additional clauses covering special provisions, if agreed*), omaniku allkiri (*Signature (Owners)*) ja prahtijate allkiri (*Signature (Charterers)*).

Muudeti järgmisi punkte:

- Laevaomanikud (*Owners/place of business*) – viimasesse redaktsiooni ilmusid alapunktid, ehk omaniku täisnimi ja aadress.
- Prahtija (*Charterers*) - viimasesse redaktsiooni ilmusid alapunktid ehk prahtija täisnimi ja aadress.
- Laeva nimi (*Vessels name*) - viimases versioonis laiendati sõnastust. Ilmusid ka lisapunktid:
 - IMO number (*IMO number*)
 - Laevade klassifikatsiooniühing (*Classification society*) – register, kuhu klassifikatsiooniühingutest laev kuulub. Kindlustusmäära arvutatakse lähtuvalt sellest, millisesse klassifikatsiooniühingutest laev kuulub. (Clark, 1991)

- Vastatikuse Kindlustamise Klubi (*P & I Club*) - millisesse klubisse laev kuulub. P&I klubid pakuvad laevaomanikele kaitse- ja vastutuskindlustust kolmandate isikute kohustuste ja kulude eest. Nende hulka kuuluvad: lasti kaotus või puudus; reostus laevalt või selle lastilt; veosekahjustused, hilineemised või muu vastutus, mis on seotud lastiveoga sisestatud laeval; meeskonnaliikmete või reisijate elu kaotus ja vigastused; kokkupõrked teiste laevadega ja muud. (Manaadiar, 2020)
- Laeva kogukandevõime, dedveit (*DWT all told on summer load line in metric tons*) – see on lasti ja varude võimalik suvine kogumass, see lahter on olemas uues ning 1994. aasta redaktsioonis, vanas 1976. aasta redaktsioonis kasutati puhta kandevõimet (*Deadweight cargo carruing capacity in tons*), mis pole laeva püsinäitaja ja sõltub eksploatatsiooni tingimustest. (Eidast, 2007)
- Kogumahutavus/puhasmahutavus (*GT/NT*) – enne 1994. aasta redaktsiooni oli *GRT/NRT*.
- Kaipäevad (*Laytime*) – viimases redaktsioonis lisatud terminid:
 - SHINC – tähendab seda, et kaipäevad peavad olema pidevalt ja katkestusteta riiklikel pühadel või tavapärasel puhkepäeval kõnealuses sadamas või kohas, olenemata sellest, kas tööd tehakse ületunnitöö tasumäära eest. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)
 - SHEX – tähendab seda, et riigipühad ja tavalised puhkepäevad sadamas või sobivas kohas, puhkepäevad tuleks jätta kaipäevadest välja, kui neid ei kasutata. (Ibid)
- Last (*Cargo*) – viimases redaktsioonis vajatakse rohkem infot, ning lisatud uued alapunktid:
 - Osalast (*Part cargo Y/N*) – see on last mida saab laadida täiendavalt, kui selle prahtimise alusel veetava lasti maht on väiksem kui täislasti maht. (Ibid)
 - Kaubad (*Commodity(ies)*)
 - Kogus (*Quantity*)
 - Kaubakoguse piirid/tolerants (*Margin/tolerance*)
- Prahihind (*Freight rate*) – 1976. aasta redaktsioonis oleks vaja märkida kas prahihind kulub tasumisele laetud kogusele või kohale toimetatud, 1994. aasta prahihind palutakse täpsustada kas on prahihind ettemakstud või tasutakse kohale toimetamisel, uues versioonis täpsustatakse, et tuleb märkida prahihind, valuuta ja kas prahihind on ettemakstud või tasutakse kohale toimetamisel.
- Prahi maksmine (*Freight payment*) – viimases redaktsioonis on viide artiklile täpsem.

- Laadimis – ja lossimismaksumus (*Loading and discharging costs*) – vorm Gencon 76 näeb ette laadimise –ja lossimisega seotud kulude jaotamise korda omaniku ja prahija vahel. Pooled peavad valima (a) ja (b) alternatiivide vahel. Genconis 1994 on üldtingimustele (*gross terms*) kuuluv alternatiiv (a) kaotatud.
- Kaubasaatjad (*Shippers*) – on esitatud 1976. ja 1994. aastate versioonides, uues versioonis see lahter puudub. Nimetatud lahter puudutab kaipäevade ja valmidusteatis artikleid (*Notice of readiness*).
- Laadimissadama agendid (*Agents loading*) - tekkis 1994. aasta redaktsioonis, uues redaktsioonis sai uueks nimeks – eelteatised ja laadimise valmidusteatis (*Advance notices and Notice of Readiness for loading (state party(ies) for notices)*), kuhu vaja sisestada laadimisagentide andmed.
- Lossimissadama agendid (*Agents discharging*) - tekkis 1994. aasta redaktsioonis, uues redaktsioonis sai uueks nimeks – eelteatised ja lossimise valmidusteatis (*Advance notices and Notice of Readiness for discharging (state party(ies) for notices)*), kuhu vaja sisestada andmed lossimisagendi kohta.
- Üleseisuraha (*Demurrage rate*) – 1994. aasta redaktsioonis lisatud täpsustus makseviisi kohta (*and manner payable*), uues redaktsioonis aga see väljend korrigeeritud: üleseisuraha päevas või protentsiaalselt (*Demurrage rate per day or pro rata*).
- Prahilepingu annulleerimise kuupäev (*Cancelling date*) – uues redaktsioonis on toodud laeva etteandmise esimene ja viimane kuupäev (*Laydays/Cancelling*), ning viidatud erinevatele sätetele (*Cl. 6(d), Cl. 9(a), Cl 15*).
- Prahiraha maksustamine (*Freight Tax (state if the Owners' account)*) – lisatud 1994. aasta redaktsioonis ja samuti on olemas uues versioonis. 1994. aasta versioonis on täpsustuses mis on sulgudes, palutud konkretiseerida ja märkida kas makse maksab laevaomanik, juhul kui seda täpsustust ei lisata, siis edasis klauslitest tuleneb et maksab prahtija. Uues versioonis on sulgudes täpsustus kus palutakse konkretiseerida kui maks läheb prahtija kontolt (*Freight Tax (state if for the Charteres' account)*).
- Üldavarii (*General Average to be adjusted at*) – lahter lisatud 1994. aasta redaktsioonis, uues 2021. aasta versioonis lisatud – täpsustus - palutakse märkida koht (*General Average to be adjusted at (state place)*).
- Õigusaktid ja arbitražikoht (*Law and Arbitration*) – see lahter ilmus 1994. aasta redaktsioonis. Tuli esitada punktid (a), (b) või (c) - kui on vaja märkida arbitraažikoht, kui koht pole täpsustatud, kehtib automaatselt punkt (a) - arbitraažikoht on London. Samuti on

selles 1994. aasta versiooni lahtris alapunkt (a) - kus tuleb määratleda väikeste haginõuete maksimaalne arv. Vormi uusversioonis saab nimetatud lahtris valida juba 4 variandi (a), (b), (c) ja (d) vahel - kus on vaja märkida arbitraazikoht, kui koht pole täpsustatud, kehtib automaatselt punkt (a). Uues versioonis alapunkte pole.

Uues Genconi versioonis planeeritakse lisada uued lahtrid:

- Lasti üleandmise toimingud (*Cargo transfer operations (state if Charterers are permitted to use barges/lighters)*) – siia tuleb märkida kui prahtijatel on lubatud kasutada pargaseid/lihtrid.
- Lastiruumi inspeksioon (*Hold inspection (state number of hours within which the Vessel must be ready to load failed hold inspection)*) - siin vaja märkida tundide arv, mil laev on pärast ebaõnnestunud inspeksiooni laadimiseks valmis.
- Laevaomanike agendid (*Owners' agents (state if Vessel consigned to agents nominated and paid by Owners)*) – selles punktis vaja märkida, kui agendid on tasustatud laevaomaniku poolt. Lahtris on viidatud uuendatud sättetele 18 – agenteerimine (*Agency*).
- Prahtijate agentide sertifitseerimine (*Certification of Charterers' agents (FONASBA Quality Standard Certified)*) – siia vaja märkida, kas prahtija agent on serfiteeritud Rahvuslike laevaagentide ja -maaklerite assotsiatsioonide föderatsioon ehk FONASBA (*The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) poolt või mitte. See lahter viitab agentuur sättetele.
- Prahtija kontaktandmed teatisteks (*Charterers' contact details for notices*) – siia vaja lisada prahtija kontaktandmed, lahtris on viidetud uuele sättetele – teatiseid (*Notices*).
- Laevaomaniku kontaktandmed teatiseks (*Owners' contact details for notices*) – selles lahtris vaja lisada laevaomaniku kontaktandmed teatiseks, lahtris on viidetud teatiste sättetele.

Eespool läbiviidud analüüsist nähtub, et prahilepingu esimene osa on muutunud palju pikemaks, lisatud on täiendavaid lahtreid, kuid see ei tähenda, et see oleks muutunud keerukamaks või täitmiseks ebamugavamaks, vastupidi: vorm on muutunud konkreetsemaks ja täitmiseks täpsemaks, kõik on üksikasjalikult kajastatud, mis üldiselt välistab vormi vale täitmise riski.

2.2 Prahilepingu teise ehk tekstiosa analüüs

Pealegi eespool käsitletud kaubandustingimustele, milles prahilepingu pooled kokku lepivad, sisaldab tšarter mitmeid tüüpklauseid, mis kajastavad mereõiguse rahvusvaheliste ja riiklike normide mõju. Üldjuhul tšarteri sõlmimisel nõustuvad mõlemad partnerid nendega ilma muudatusteta.

Klausel (*clause*) on tšarteris spetsiaalselt määratletud tingimus, mis reguleerib reisi teostamisel poolte vahelisi suhteid mis tahes tingimusliku kohustuse tekkimise korral või tehingu ajal eksisteerinud asjaolude muutumise korral tulevikus. (Николаева, 2006)

Selles jaotises käsitleb autor võrdleva analüüsi kaudu tšarteri kolme viimase versiooni klausleid, omavahel võrreldakse 1976. ja 1994. aasta, samuti 1994. ja 2021. aasta versioone.

2.2.1 Sissejuhatav osa (*Preamble*)

Preambul või lepingu sissejuhatav osa kirjeldab lepingu olemust. Preambul eelneb tšarteri tekstile ja sisaldab järgmised kohustuslikud andmed: laevaomanikud (*Owners'*), prahtija (*Charterers*), laeva nimi (*Vessel's name*), kogumahutavus/puhasmahutavus (GT/NT), laeva kogukandevõime tonnides (*DWT all told on summer load line in metric tons*), tegelik asukoht (*Present position*), laeva oletatav laadimiseks valmidus (*Expected ready to load*), lastimissadam (*Loading port(s) or places(s)*), lossimissadam (*Discharging port(s) or place(s)*) ja last (*Cargo*). Lepingus nimetatud laev saabub kohe laadimissadamasse või selle lähedale, kus ta võib ohutult läheneda, ning laadib, alati ujuvil (*always afloat*), täislasti ja läheb edasi lossimissadamasse.

Gencon 1976 (Clause 1) – Gencon 1994 (Clause 1)

Preambuli alguses on tehtud mitmeid tehnilisi muudatusi.

Muutus viide GT/NT-le vana GRT/NRT asemel, see on nüüd kooskõlas 1969. aasta rahvusvahelise laeva mõõtmise konventsiooniga (*Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969*), mis jõustus olemasolevate laevade suhtes 18. juulil. 1994. aastal.

1994. aasta versioonis lisatud fraas "niipea, kui tema eelmised kohustused on täidetud" kohe pärast sõna "laev", see tehtud selleks, et vabastada laevaomaniku vastutusest eelmise reisi põhjustatud hilinemise eest, mille üle tal puudub kontroll. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 1) – Gencon 2021 (Clause 1)

Klausli tekst on muutunud lakoonilisemaks, kuid olemus on jäänud muutumatuks. Põhimõttelisi erinevusi autor ei leidnud.

2.2.2 Laevaomaniku vastutus (*Owners' Responsibility Clause*)

Laevaomaniku vastutuse ulatus konossementi alusel lasti ohutuse ja õigeaegse kohaletoimetamise eest on määratletud Haagi-Visby reeglites (HVR), mille kohaselt on laevaomanik kohustatud veetavat lasti lastima, paigaldama, vedama, hoidma ja lossima hoolsuskohustuse (*due diligence*) tekkega. Niivõrd ebamäärane sõnastus kajastus artiklis 2, mis reguleerib omaniku vastutust, mis on Genconi 1976. ja 1994. aastate redaktsioonides praktiliselt muutumatu. Määratuse puudumist silmas pidades annab see artikkel laevaomanikule sisuliselt puutumatu positsiooni - pole üllatav, et seda nimetatakse naljatades sageli "laevaomanike vastutuse puudumise klauslik" ("*Owners non-responsibility clause*"). (BIMCO, 2020)

Autor peab vajalikuks peatuda laevaomaniku vastutusklausli analüüsimisel üksikasjalikumalt, sest just BIMCO üldstrateegia selle klausli vastuolu, et pakkuda laevandusele tasakaalustatud lepinguid ja sätteid, sai Genconi uusversiooni üheks tõukejõuks.

Gencon 1976 (Clause 2 – *Owners' Responsibility Clause*) – Gencon 1994 (Clause 2 – *Owners' Responsibility Clause*)

1994. aasta redaktsiooni muudatused on olemuslikult tehnilised. On eemaldatud mainimine lasti sobimatu või hooletu paigutamise kohta kaubasaatja/prahitija, nende stividorite või töötajate poolt. See on loogiline tagajärg asjaolule, et 1994. aasta versioonis on ainult üks lastimis tingimus - f.i.o, mille kohaselt on laevaomanik vabastatud kauba laadimise/lossimise kuludest.

Lisaks on eemaldatud säte lasti kahjustamise kohta, mis on põhjustatud kokkupuutest pardal oleva muude lastidega (näiteks: leke, aurumine, süttivus, ebapiisav pakendamine jne). Kui 1976. aasta versioonis ei olnud lasti kahjustumine, mis tekkis kokkupuutel teiste pardal olevate lastidega, aluseks laevaomaniku vastutusele võtmiseks lasti vale või hooletu pardale paigutamise tõttu, siis 1994. aasta redaktsioonis selle punkti ei ole.

Nagu näha, ei sisalda 1994. aasta versioon põhimõttelisi muudatusi - see on BIMCO teadlik otsus, kui seati eesmärgiks ajakohastada mõningaid punkte ilma tšarteri põhiolemust muutmata. (BIMCO, 1994).

Gencon 1994 (Clause 2 – Owners’ Responsibility Clause) – Gencon 2021 (Clause 2 – Owners’ Obligations)

Kui Genconi eelmistes versioonides oli artikli pealkiri - "Laevaomaniku vastutus" (*Owners’ Responsibility*), siis 2021. aasta redaktsioonis on artikli pealkiri - "Laevaomaniku kohustused" (*Owners’ Obligations*), mis iseenesest muudab regulatsiooni kontseptsiooni.

Alapunkt 2(a) kohustab laevaomaniku üles näitama nõuetekohast hoolsust, et pakkuda laadimise alguses sobiv laev ja tagada reisi alguses laeva merekõlblikkus (*cargoworthy vessel at the beginning of loading, and a seaworthy vessel at the beginning of the voyage*). Et Genconi varasemates versioonides sellist ajutist selgepiirilisust ette ei nähtud, võis laevaomanik tugineda Haagi-Visby reeglite sätetele, mis panevad talle ebamäärasemad ajalised kohustused: enne reisi ja reisi algus (*before and at the beginning of the voyage*).

Lisaks käsitletakse alapunkti 2(b) lisamise võimalust, millega kehtestatakse laevaomaniku kohustus tagada lasti säilivus tingimustel „kraana haagist haaki“, et vältida olukorda, kus omanik võtab endale laiema vastutuse kui Haagi-Visby eeskirjad seda nõuavad. (BIMCO, 2020)

Kaks eespool nimetatud alapunkti laiendavad ja täpsustavad laevaomaniku vastutust lasti ohutuse ja õigeaegse kohaletoomise eest. Seda tasakaalustab alapunkt 2(c), mis on olemuslikult välistav ja vabastab omaniku vastutusest mis tahes kahju eest tingimusel, et ta on täitnud kohustused vastavalt alapunktide 2(a) ja 2(b) nõudmistele. (Ibid)

2.2.3 Konossementid (*Bill of Lading*)

Konossemendiklausel on eriklausel, mis kohustab vedajat väljastama prahtijale konossementi, mis on tõend selle kohta, et vedaja võttis vastu selles märgitud lasti. Konossement (*Bill of Lading*) on prahtimises üks peamisi juriidilisi dokumente. Trampaevanduses toimib konossement peamiselt väärtpaberina, tagades tšarterlepingu alusel veetava lasti omandiõigused.

Konossement lahendab probleemi, mis on muutunud eriti aktuaalseks merekaubanduses väärilaste mahtude suurenemisega. Probleem seisneb selles, et lastis olevad suured rahasummad jäävad kogu laeva teekonna vältel kaubakäibest välja. Konossement, millel on väärtpaberi (*Document of Title*)

ja kaubeldava dokumendi (*Negotiable Document*) omadused, muutub kauba ekvivalendiks kaubakäibeks seni, kuni kaup võetakse ajutiselt füüsilisest ringlusest välja (st prahtimise ajal).

Gencon 1976 (Clause 9 – Bills of Lading) – Gencon 1994 (Clause 10 - Bills of Lading)

Konossemendi vormi ja sisu määrab tšarter, mille alusel toimub laeva prahtimine. Genconi 1994. aasta redaktsioon sisaldab sätet konossemendi CONGENBILL 1994 kasutamiseks, sisaldades muu hulgas klauslit kõigi tšarteritingimuste hõlmamiseks konossementi.

Teine muudatus on see, et konossemendi allkirjastamise õigus antakse nüüd agendile tingimusel, et tal on laevaomanikult kirjalik luba.

Lisatud on ka säte, mis rõhutab laevaomaniku õigust kahju hüvitamisele juhul, kui prahtija nõutud konossement paneb laevaomanikule tšarteris määratletust suuremad kohustused.

Gencon 1994 (Clause 10 – Bills of Lading) – Gencon 2021 (Clause 10 – Contracts of Carriage/Responsibility for Cargo and Clause 11 - BIMCO Electronic Bills of Lading 2014)

2021. aasta versioonis on kavas laiendada konossemendi võimalike vormide arvu. Tšarter ei sätesta enam konkreetse konossemendivormi kasutamist, vaid määrab miinimumstandardid tingimustele, mille kohaselt need ei tohi vedaja jaoks olla vähem soodsad kui CONGENBILL 2016-s või GENWAYBILL 2016-s sisalduvad tingimused.

2021. aasta versiooni on kavas lisada artikkel konossemendi elektrooniliste vormide kasutamise võimaluse kohta (*BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014*). Artikli sätete kohaselt on prahtijal õigus nõuda konossemente (ja ka saatelehti) elektroonilisel kujul, seejuures on dokumentide elektroonilistel versioonidel on sama jõud kui paber kandjal-ekvivalendil. Selleks peab laevaomanik registreerima prahtija määratud elektroonilistes kauplemissüsteemides tingimusel, et need süsteemid on heaks kiitnud rahvusvaheline P&I klubide rühm. Kõik nendes süsteemides registreerimisega seotud tasud kannab prahtija, samuti kannab ta süsteemide kasutamisest tulenevat vastutust.

2.2.4 Last (Cargo)

Uues lepingus plaaneritakse lisada uus lasti klausel. Antud klausel kirjeldab lasti paigutamist. Klausel koosneb kaheksast alapunktist:

- Prahtijad tagavad selle, et laaditud last peab olema selgelt kirjeldatud ja dokumenteeritud, pakitud, laaditud, paigutatud ja tasandatud ja/või kinnitatud vastavalt kohaldatavatele seadusele, regulatsioonidele ja konventsioonidele (sealhulgas IMO soovitusel), koos erinõutega, prahtijate vastutusel ja kulul. Lasti saatmine, eksport ja import peab olema seaduslik (ei ole salakaup jne.). Last peab olema sobilik laadimiseks, paigutamiseks, edasitoimetamiseks ja lossimiseks. Vastavalt sellele alapunktile laevaomanikele antakse kogu vajalik info, et nad saaksid õigeaegselt ja täpselt esitada kauba eel deklaratsioonid.
- Laevalt ei nõuta tekilasti laadimist ega vedamist.
- Puistlast: juhul kui on põhjustatud laevaomaniku, nende töötajate või agentide tegevusest, hoolimatusest või veast: prahtija vastutab kvaliteedi saastumise, rikumise, halvenemise või lasti kaotuse eest, kui last on saadetud ja paigutatud jälgimata laeva tavalist segregatsiooni, ning prahtija vastutab igasuguse kahjunõude eest mis on tingitud/seotud kaubapuudu jääkiga või kauba ülejääkuga, kaasaarvatud trahvid või kohtukulud, kui puistlast tuleb toimetada rohkem kui ühele saajale või lossida rohkem kui ühes sildumis- või ankrukohas.
- Osalast: kui lahtris - last (*Cargo*) ei ole sätestatud teisiti, kui selle prahilepingu alusel lähetatav lasti maht on väiksem kui laeva täislast, laevaomanikel on õigus laadida lisalast oma arvelt või teise prahtija poolt.
- Keskkonna ohtlik kaup: kui last võib kahjustada merekeskkonda vastavalt MARPOL (Annex V) kriteeriumidele, kõigi lastijääkide (sealhulgas trümmide pesemis vesi) eemaldamine, hoidmine, ladustamine ja kõrvaldamine on prahtijate vastutusel ja kulul, ning prahtijad hüvitavad kõik sellest tulenevad ajakadud.
- Lihtrid: kui lahtris *cargo handling operations* ei ole sätestatud teisiti, prahtijad võivad nõuda laevalt laadimist ja/või lossimist lasti pargasele või lihtrisele, oma vastutusel.
- Fumigatsioon: prahtijatel on õigus korraldada lasti *on-board* fumigatsiooni oma vastutusel ja kulul, vastavalt IMO nõuetega.
- Pakkematerjalid: kõik pakkimis-, stoovimis- ja kinnitusmaterjalid peavad olema korralikult töödeldud vastavalt kõikidele kehtivatele seadustele ja määrustele, nõuetekohaselt märgistatud, koos nõuetekohase sertifikaadiga, kusjuures kogu käitlemine ja utiliseerimine peab olema prahtijate vastutusel ja kulul. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)

2.2.5 Deviatiooni klausel (*Deviation Clause*)

Selles klausel räägitakse, sellest, et laeval on õigus siseneda ükskõik millisesse sadamasse või sadamatesse mis tahes järjekorras ja mis tahes eesmärgil, sõita ilma lootsideta, pukseerida ja/või osutada abi laevadele mis tahes asjaoludel, samuti elu või vara päästmiseks marsruudilt kõrvale kalduda. (BIMCO, 1976)

Redaktsioonis 1994. aasta ei ole muudatusi 1976. aasta versiooni võrreldes.

Gencon 1994 (*Clause 3 - Deviation Clause*) – Gencon 2021 (*Clause 14 - Liberty and Deviation*)

Klauseli olemus jäi samaks, aga on lisatud täpsustused ja laused on ümbersõnastatud. Lisaks kokku enne kirjeldatule laeval on õigus kõrvale kalduda mis tahes muul mõistlikul eesmärgil, sealhulgas mis tahes kohas punkritele helistamine, varuosade, varude või materjalide võtmine, laeva remont, mis on vajalik reisi ohutuks jätkamiseks, meeskonna vahetused, piletita sõitjate maandumine, meditsiinilised hädaolukorrad ja ballastvee vahetamine. Lisaks sellele mainitud ka see, et laevaomanikud ei vastuta sellest tulenevate kahjude (sealhulgas viivituste) eest. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)

2.2.6 Prahiraha maksmine (*Payment of Freight*)

Antud klausel täpsustab prahi maksmist, ning prahi arvutamise viisi, millal see tuleb tasuda, ja tasumise korra. Genconi 1976. aasta klausel kajastas üldise õiguse seisukohta ja nägi ette, et veo eest tuleb maksta samaaegselt lasti kohaletoimetamisega. (Cooke, 2014)

Gencon 1976 (*Clause 4 - Payment of Freight*) – Gencon 1994 (*Clause 4 - Payment of Freight*)

Klausel oli muudetud, selleks et pakkuda alternatiivsed veose makseviisid kooskõlas BIMCO väljatöötatud kaasaegsete standarddokumentidega.

1976. aasta redaktsioon nägi ette vaid ühe prahi maksmise korra – tasumine kauba kohaletoimetamisel. Praktikas, aga sageli tekkis vajadus rakendada teistsugust korraldust - makse pärast saatmist, see tähendab ettemakse, sel juhul oli vaja teha vastavad muudatused lisades.

Gencon 1994. aasta lahtris - prahihind (*Freight rate*) annab osapooltele nüüd võimaluse leppida kokku, et veo eest tasutakse ettemaksu või makstakse kohaletoimetamise korral, kohaldades vastavalt sellele klauselile punkti b ja punkti c sätteid, olenevalt sellest, kumb alternatiiv on kokku lepitud. (Ibid)

Gencon 1994 (Clause 4 - Payment of Freight) – Gencon 2021 (Clause 4 - Freight)

Uue klausli ja versiooni 1994 erinevus on prahi maksmise arvutamise protseduur tingimusel, et tasumine toimub kauba kohaletoomisel. Kui 1994. aastal versioonis määrati prahihind tarnitud lasti kaalu või ametlikel kaaludel määratud koguse põhjal, siis 2021. aasta versioonis võetakse aluseks konossementis (*Bill of Lading*) märgitud summa.

2.2.7 Laadimine/lossimine (Loading/Discharging)

Selles punktis kirjeldatakse tingimusi, mis määravad kindlaks, kes peaks maksma laadimise/lossimise eest - prahtija või laevaomanik.

Genconi 1976. aasta kohaselt on kaks alternatiivi: üldtingimused (*Gross Terms*), mille kohaselt omanikud teostavad laadimist, paigutamist ja mahalaadimist koos prahtijaga, kes vastutab lasti toomise ja vastuvõtmise eest; ja F.i.o. tasuta laotud/trimmitud tingimused (*F.i.o. and free stowed/trimmed*), mille all prahtija vastutab laadimise, lossimine, paigutamise ja tasandamise eest.

Gencon 1976 (Clause 5 - Loading and discharging costs) – Gencon 1994 (Clause 5 - Loading / Discharging)

Genconi 1994. aasta redaktsioonis alternatiiv üldtingimustest on eemaldatud, jäid ainult f.i.o. tingimused. See otsus on tehtud lihtsal põhjusel, et praktiliselt kõik Genconil täna tehtud tehingud, olgu siis lähimere või süvamere prahtimiseks, põhinevad f.i.o. tingimustel.

1994. aasta versioonis klausel koosneb kolmest osast: (a) kulud/riskid (*Costs/Risks*), (b) lastitõstevahendid (*Cargo Handling Gear*), (c) stividorikahju (*Stevedore Damage*). Alapunkt (a) kulud/riskid sarnane eelmise versiooni alternatiiviga (b), mis nägi ette f.i.o. tingimused. Nüüd sisaldab see alapunkt ka sätteid, mis on seotud separatsioonimaterjaliga, mis oli 1976. aasta versioonis osa preambulist. Välja töötatud alapunkt (b), mis sisaldab täpsemaid sätteid laeva lastitõstevahendite töö kohta, kuna see on tavaliselt vaidlusi põhjustav piirkond. Kuna stividorikahju alati tekitas poleemikat, BIMCO otsustas lisada alapunkt (c). Stividorikahju käsitlevad sätted panevad nüüd kaptenile kohustuse saada stividorite poolt kirjalik vastutustunnistus, kui selline kahju on avastatud, kuid aga kui sellist vastutustunnistust ei ole see ei vabasta prahtija stividorikahju vastutusest. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 5 - Loading/Discharging) – Gencon 2021 (Clause 5 - Loading and discharging)

Peale ebaolulist sõnastuse muutust, klauslis oli lisatud kaks olulist tingimust.

Esiteks on lisatud punkt – merekõlblik tasandamine, mis tähendab et laadimine peab toimuma merekõlblikus ja ohutus korras. Kaup on paigutatud laeva ohutult, et laev oleks merekõlblik, püstuvus säilib. Teiseks, alapunktilisse lastitõstevahendid lisatud tingimus mis kohustab laevaomaniku tagada valgustus.

2.2.8 Kaipäevad (Laytime)

Kaipäevad - see on prahilepingu kaupade lastimiseks ja lossimiseks sätestatud aeg, mille eest laevaomanik ei saa muud lisatasu kui kokkulepitud prahihind.

Valmidusteatis – äärmiselt oluline aspekt, mille üle käivad sageli vaidlused. Vaidluste aluseks on asjaolu, et laevaomanik on huvitatud kaipäevade loendamise võimalikult varajasesst algusest ning prahtija püüab vastupidi loendamise algusega venitada, et saada rohkem aega laadimiseks ja lossimiseks. Kaipäevade alguse määramiseks oluliste tegurite arv on äärmiselt suur ja tšarteri roll selles on nn hallide alade ("*Grey Areas*") vähendamine. (Kempson. S, 1998)

1976. aasta versioon koosneb kolmest punktist: (a) – eraldatud kaipäevad lastimiseks ja lossimiseks (*Separate laytime for loading and discharging*), kus kirjeldatakse, mitu kindlaksmääratud töötundi võtab kauba lastimine ja eraldi lossimine, välja arvatud pühapäevad ja pühad; (b) – laadimise ja lossimise kaipäevad kokku (*Total laytime for loading and discharge*), kus kirjeldatakse, mitu kindlaksmääratud töötundi võtab kauba lastimine ja lossimine kokku, välja arvatud pühapäevad ja pühad; (c) – kaipäevade arvestuse algus (*Commencement of laytime*), kus kirjeldatakse valmidusteatis (*Notice of Readiness*) esitamise tingimusi, et alustada kaipäevade arvestamist vastavalt tšarterile.

Gencon 1976 (Clause 6 - Laytime) – Gencon 1994 (Clause 6 - Laytime)

Alapunktides (a) - eraldatud kaipäevad lastimiseks ja lossimiseks ja (b) - laadimise ja lossimise kaipäevad kokku on tehtud vaid väiksemaid muudatusi. Näiteks on nüüd täpsustatud, et lasti laaditakse/lossitakse päevade või tundide arvu jooksul. Varem viidati ainult tundidele.

Kuigi alapunktid (a) ja (b) jäid peaaegu samaks, on alapunkt (c) kaipäevade arvestuse algus natuke muudetud. Esiteks, kaipäevade arv hakkab jooksuma, kui valmidusteatis oli saadud keskpäeval. Punktis on täpsemalt kirjeldatud, et kui valmidusteatis antakse kuni 12.00 (kaasa arvatud), algab kaipäevade arv kell 13.00 ja kui teade antakse pärast kella 12.00 algab kaipäevade arv järgmisel tööpäeval kell 6.00.

Tšarteri eelmises väljaandes ei olnud mainitud kellele peaks valmidusteatis lossimissadamas esitama, nüüd on täpsustatud, et prahtijatele või nende esindajale antakse teatise, kui saajad pole märgitud. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 6 - Laytime) – Gencon 2021 (Clause 6 - Laytime)

Uues versioonis kaipäevade arvestus detailsemalt kirjeldatud võrreldes vana versiooniga.

Klauslis on kirjas, et laevaomanikud ja/või kapten edastavad eeldatava saabumise aja teatiseid ning teavitavad viivituseeta laevade asukoha olulistest muudatustest prahtijaid ja osapooli kes on märgitud lahtrites: eelteatiseid ja laadimise valmidusteatis (*Advance notices and Notice of Readiness for loading*), eelteatiseid ja lossimis valmidusteatis (*Advance notices and Notice of Readiness for discharging*).

Nagu oli mainitud peatükki esimeses osas lisasid uued terminid: SHINC (kaipäevad peavad olema pidevalt ja katkestusteta riiklikel pühadel või tavapärasel puhkepäeval kõnealuses sadamas või kohas, olenemata sellest, kas tööd tehakse ületunnitöö tasumäära eest) ja SHEX (riigipühad ja tavalised puhkepäevad sadamas või sobivas kohas puhkepäevad tuleks jätta kaipäevadest välja, kui neid ei kasutata).

Klausli eraldatud kaipäevad lastimiseks ja lossimiseks punkt põhimõtteliselt jäi samaks, kuid uues versioonis puudub võimalus märkida lasti laadimiseks/lossimiseks kuuluvad tunnid, kuid jäi jooksupäevade arv, lisaks lausest on eemaldatud fraas – „pühapäevad ja pühad, välja arvatud“.

Lisatud uus tingimus, nüüd laadimis/lossimis kaipäevad ühised, kuid prahtijatel on õigus kasutada aega, mis hoiti laadimissadamas kokku, et hüvitada teises sadamas kaotatud aega, ning prahtijatel on samuti õigus korvata kaotatud aeg lossimisadamate vahel.

Uues versioonis muudetud kaipäevade arvestuse alguse tingimused. Nüüd on eraldi mainitud, et valmidusteatis võiks olla esitatud igal ajal päeval või öösel.

Selles klauslis lisatud uus valmidusteatise punkt, kus on põhjalikult kirjeldatud teatise esitamise ja vastuvõtmise tingimused.

Lisaks kõigele eelnevale klauslis lisatud uued alapunktid:

- lastiruumide inspeksioon (*Hold inspection*) – kui peale kaipaevade algust laeva lastiruumi inspekteeritakse laadimissadamas ja selgub, et nad pole laadimiseks valmis, peale antud inspeksiooni, kaotatud aega kuni laev on valmis laadimiseks, ei arvestata kaipaevadena või üleseisuaajana, kui antud inspeksioon teostati eelarvamusteta ja heatahtlikult. Kui laev pole laadimiseks valmis 96 jooksva tunni jooksul (või aja jooksul mis on täpsustatud lahtris 20), siis prahtijatal on võimalus taganeda lepingust, peale sellist nurjumist või annuleerimist, kuupäeva keskööks, embkumb on hilisem ja laev on lastita. Selline tahe peab olema väljendatud kirjalikult. Kui prahtijat kasutavad oma taganemisõigust peavad nad omanikule kompenseerima kogu aja, mis kuulus kaiotangul üleseisuaaja määras.
- lastioperatsioonide lõpuleviimise alapunkt (*Completion of Cargo Operations*) – kaipaevade või üleseisuaeg arvestatakse jätkuvalt kuni kogu stividoride varustuse eemaldatakse laevalt. Kui lastikoguse määramine laeva süvise järgi on vajalik seoses prahtijate või lasti huvidega, et kinnitada laaditud või lossitud lastikoguse, loetakse antud tegevused lastioperatsioonide lahutamatuks osaks, kusjuures operatsioonide aega arvestatakse kuni tegevuste lõpetamiseni.
- ümbersildumine (*Shifting*) – juhul kui on vajadus laadida/lossida teise kai ääres samas sadamas või, ümbersilduda sama sildumiskohta, ümbersildumise aeg loetakse kaipaevade või üleseisuaaja sisse (välja arvatud laevaomaniku eesmärkidel). Puksiiri ja lootsi kulud katab prahtija.
- alapunkt keskkonna kohta (*Environmental*) – viivitused laadimises/lossimises mis tulenevad keskkonna või ühiskonna, tervise, ohutuse huvidest ja on seotud lastiga, loetakse kaipaevade või üleseisuaaja sisse. Kõik seotud kulud, sel hulgas tolmu allasurumise meetmed katab prahtija.
- alalaadimine (*Short – loading*) – kui kaipaevad arvestatakse saadetud kaubakoguse baasil ja prahtijad on tasunud terve prahi, siis juhul kui kaubakogus on väiksem dokumentides märgitust, arvestatakse kaipaevad konossementis märgitud koguse alusel, lisaks *short – shipment* koguse baasil.
- kohas, kuhu laev suunatakse laadimiseks/lossimiseks, seisakuks, ning laevaomanikul võivad tekkida lisakulud tagamaks laeva jätkuvat ohutust, selhulgas ajutine

ümbersildumine, puksiiride, lootside ja muu välisabi palkamisel, tasub lisakulud prahtija. Antud alapunkt ei mõjuta kaipaevade arvestust. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)

2.2.9 Üleseisuaeg ja dispatš (*Demurrage and Despatch*)

„*Once on demurrage always on demurrage*“.

Tšarteris on kirjeldatud, mida teha, kui prahtija ei täida kaipaevade tingimusi, kas laev peetakse sadamas kinni või vastupidi töödeldakse enne tähtaega. Esimesel juhul tekivad laevaomanikel laeva seisaku tõttu ettenägematud kulud, teisel juhul võimalus teenida täiendavat raha. Üleseisuaeg (*Demurrage*) – on kaipaevi ületav tegelikult kasutatud lastimis-lossimisaeg. Dispatš (*Despatch*) see on tasu, mida laevaomanik maksab prahtijale lastitoimingute lõpuleviimise eest enne kaipaevade arvestatud aega. (Николаева, 2006)

1976. aasta Genconile üleseisuaaja eest antakse kümme jooksupäeva, vastavalt üleseisuraha (*Demurrage rate*) boksis märgitule esimeses osas.

Gencon 1976 (*Clause 7 - Demurrage*) – Gencon 1994 (*Clause 7 - Demurrage*)

1994. aasta versioonis viide kümnele jooksupäevale üleseisuraha eest oli eemaldatud. Nüüd makstakse üleseisuaaja eest mitte päevast päeva, vaid omanikelt arve saamisel.

Juhul kui üleseisuaaja eest ei ole makstud, nii nagu oli kirjeldatud klauslites, peavad laevaomanikud edastama prahtijatele maksmiseks 96 jooksvat tundi. Kui pärast seda ajavahemiku üleseisuaeg jäi maksmata ja laev asub laadimissadamas, laevaomanikel on õigus igal ajal lõpetada tšarteri ja nõuda tekitatud kahjude hüvitamist.

Klausel jätab omanikule sõnaselgelt õiguse nõuda kahju hüvitamist prahilepingu lõpetamisest põhjustatud kahjude eest. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (*Clause 7 - Demurrage*) – Gencon 2021 (*Clause 7 - Demurrage and Despatch*)

Üleseisuaeg peaks kogunema katkestusteta, välja arvatud juhul, kui prahtijad kaotavad aega põhjusel, et laev ei ole koheseks tööks saadaval. Kogunenud üleseisuaeg kuulub maksmisele iga seitsme päeva tagant.

Uuedatud klauslile on lisatud info despatši kohta, et laevaomanikud peavad maksma despatši summas mis on võrdne poolega üleseisurahast, mis on märgitud lahtris *demurrage rate per day or pro rata* kõikide kokku hoitud kaipäevade pealt. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)

2.2.10 Pandiõigus (*Lien Clause*)

Pandiõiguse klausel annab laevaomanikule pandiõiguse lastile tagatisena, et prahtija täidab prahilepingust tulenevad kohustused (prahi- ja muude kulude tasumine). See on laevaomanikule väga oluline kaitsemehhanism ja tšarterleping peab tagama selle praktilise rakendamise võimaluse. Pandiõigust lastile saab kasutada kahel viisil - esimene on lasti saajale üle andmata jätmine ja teine lasti arestimine ja müük, et katta rahalised nõuded prahtija vastu. Väärrib märkimist, et ka kolmandal isikul võib olla lasti suhtes pandiõigus - merenduse pandiõiguse eripära tõttu ei ole panditav ese (last) seotud laevaga, see tähendab õiguse rakendamine lasti aresti ja müügi kaudu võib toimuda olenemata laeva asukohast. (Sharda, 2019)

Pandiõiguse reguleerimisala oleneb selle kohaldamise tingimuste kirjalikust sõnastusest. Sõnastus võib olla nii lai kui ka piiratud, samas kui laevaomanikku huvitab muidugi võimalikult avar redaktsioon, eriti kui tegemist on suure materiaalse väärtusega lastiga. Ilmselt peaksid poolte huvide tasakaalustamiseks olema piiratud laevaomaniku õigused lasti pantimiseks.

Gencon 1976 (*Clause 8 – Lien Clause*) – Gencon 1994 (*Clause 8 – Lien Clause*)

Genconi 1976. aasta versioon annab laevaomanikule pandiõiguse lastile prahivõlgnevuste, surnud prahi, üleseisuja eest ning kinnipidamisel (*detention*) tekkinud kahjude hüvitamise eest; seejuures võetakse arvesse kulud, mis tekivad nii laadimis- kui ka lossimissadamas, ehkki laevaomaniku poolt lossimissadamas kantud kulude hüvitamise lubatud summa on siiski piiratud (*“but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo”*). Seega lakkas prahtija vastutus pärast lasti ärasaatmist tegelikult olemast, mis BIMCO nõukogu arvates ei kajastanud tänapäeva reaalsust. Selle tulemusena kaotati 1994. aasta redaktsioonis klausel, mis käsitles laevaomaniku poolt lossimissadamas kantud kulutuste piiranguid.

Samuti eemaldati kinnipidamisest tulenevate kahjude hüvitamise õigust piirav klausel - *“damages for detention”*, BIMCO nõukogu hinnangul ei olnud see kooskõlas tol ajal üldtunnustatud tavaga. Selle asemel, et tõsta pandiõiguse kui kaitsemehhanismi tõhusust, otsustati 1994. a versioonis

laiendada võimalike kahjude hüvitamise nõuete ulatust, lisades sõnastuse “*claims for damages and for all other amounts due*”. (BIMCO, 1994)

Erinevalt 1976. aasta versioonist annab 1994. aasta versioon laevaomanikule pandiõiguse, sealhulgas ka kolmadale isikule kuuluvale lastile.

Gencon 1994 (Clause 8 – Lien Clause) – Gencon 2021 (Clause 8 – Lien)

Esimene 2021. aasta planeeritava versiooni erinevus on see, et laevaomanikule on muu hulgas antud pandiõigus võla sissenõudmiseks täitemenetluses seotud kohtukulude hüvitamiseks.

Teine ja olulisem erinevus kajastub alapunkti 2(b) lisamises. See muudatus tuleneb asjaolust, et tšarteriga ette nähtud pandiõigus tekib laevaomanikul alles pärast saabumist lossimissadamasse. Samas võib selle õiguse kasutamine aga võimatuks muutuda, kui lossimissadama riigi õigusaktid ei näe ette ega toeta kolmandatele isikutele kuuluvate lastide müüki. Genconi uus planeeritav redaktsioon (täpsemalt alapunkt 2(b)) annab laevaomanikule õiguse hoida laeva territoriaalveetest väljas- või seespool ohutus kohas, kuni prahtijalt on tasu täielikult laekunud. Sellisel juhul on prahtija kohustatud hüvitama tekkinud kahjud lahtris *demurrage rate per day or pro rata* nimetatud üleseisuaaja määraga, samuti hüvitama kindlustuse kulud kõrvalkallete eest.

2.2.11 Maakler (Brokerage)

Antud klausel kirjeldab maakleri maksetingimusi, kes on vahendajaks laevaomaniku ja prahtija vahelistel läbirääkimistel prahilepingute sõlmimisel.

Gencon 1976 (Clause 14 - Brokerage) – Gencon 1994 (Clause 15 - Brokerage)

Vastavalt 1976. aasta proformile makstakse lahtris *brokerage commission and to whom payable* näidatud määraga maakleritasu samas lahtris nimetatud osapoolale. Kohustuste eiramise korral kohustub maakler maksma laevaomanikule hüvitist kantud kulude eest summas, mis on vähemalt 1/3 maakleriteenustest seoses prahi ja surnud prahi maksumusega. Paljude reise korral tuleb hüvitise suurus omavahel kokku leppida.

1994. aasta versioonis muutis maakleritasu arvutamise korda BIMCO nõukogu, arvutusse otsustati lisada surnud praht ja üleseisuaeg.

Mõnel juhul võib vastutus prahtimise mittetäitmise eest panna prahtijatele, nüüd on ette nähtud, et 1/3 arvestuslikust prahisummast maksab osapool, mitte et kahemõttelist komisjonitasu „vähemalt

1/3“ (at least) prahi arvestuslikust summast tasub tšarteri täitmata jätmise eest vastutav osapool. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 15 - Brokerage) – Gencon 2021 (Clause 27 - Brokerage)

Gencon 2021. aasta uusversioonis on kavas märkida ainult see, et laevaomanikud peavad maksma maakleritasu lahtris *brokerage commission and to whom payable* näidatud määra alusel prahi, surnud prahi ja üleseisuja eest eespool nimetatud lahtris märgitud osapooltele. Samuti ei näita uuendatud versioon minimaalset hüvitist maaklerteenuste mittetäitmise eest.

2.2.12 Annuleerimise tingimus (Cancelling Clause)

Prahilepingu annuleerimise päev – laeva laadimissadamasse saabumise lõppkuupäev ja valmidus laadimiseks igas mõttes. Kui laev ei ole saabunud lahtris *cancelling* märgitud kuupäevaks, on prahtijal õigus keelduda laeva laadimiseks vastu võtmast ja annulleerida tšarter.

Gencon 1976. aasta tekstis on kirjas - kui laev ei ole laadimiseks valmis (olenemata sellest, kas seisab kai ääres või mitte) lahtris annuleerimise päev, märgitud kuupäeval või varem, on prahtijatel õigus see tšarter annulleerida; selline võimalus tuleb vajaduse korral registreerida vähemalt 48 tundi enne laeva eeldatavat saabumisaega laadimissadamasse. Kui laev hilines avarii või muu põhjuse tõttu, tuleb sellest prahtijaid teavitada ja kui laev hilineb üle 10 päeva alates eeldatavaks laadimiseks valmisolekuks tunnistatud päevast (*expected ready to load*), on prahtijatel õigus see tšarter lõpetada, kui selleks ajaks ei oldud kokku lepitud uus annuleerimise päev (*Cancelling*). (BIMCO, 1976)

Gencon 1976 (Clause 10 – Cancelling Clause) – Gencon 1994 (Clause 9 - Cancelling Clause)

1994. aasta versioonis sisaldab annuleerimisklausel kaht alapunkti: (a) - kus on kirjas, et kui laev ei ole lahtris annuleerimise päev märgitud kuupäeval laadimiseks valmis (olenemata sellest, kas on kai ääres või mitte), prahtijatel on õigus valida tšarteri annuleerimine; (b) - kus on kirjas, et laevaomanikud peavad viivitamisest viivitamata teavitama prahtijaid, lisades 1994. aasta redaktsiooni selgitava täienduse, et laevaomanikud peavad märkima uue laadimise kuupäeva ja kontrollima prahtijatelt, kas nad soovivad kasutada oma tühistamisõigust või soovivad kokku leppida uue tühistamiskuupäeva. Prahtija peab vastama 48 tunni jooksul pärast omanikult teate saamist. Kui prahtija ei kasuta oma annuleerimisõigust, loetakse laeva prahileping muudetuks ja uueks annuleerimiskuupäevaks saab 7. päev pärast uut valmidusteatist. Alapunkti kohaldatakse ainult üks kord ja kui laev hilineb jätkuvalt, on prahtijatel võimalus praht annulleerida.

Muudatusi reeglites tehti selleks, et kaitsta laevaomanike huve ja samas anda ka prahtijatele mõistlikud ajapiirid prahilepingu tühistamiseks. Muudatustega saavad laevaomanikud vältida pikka, tühist ja ballastis reisi laadimissadamasse ilma kindla teadimiseta, et prahtija võtab laeva vastu. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 9 – Cancelling Clause) – Gencon 2021 (Clause 9 - Cancelling)

Uues klauslis tehtud muudatused: punktis (a) – on kirjeldatud, et kui laev ei esita valmidusteatise esimeses või ainukeses laadimissadamas annuleerimispäeva (märgitud boksis – *Laydays/Cancelling*) keskööks, prahtijad saavad kasutada prahilepingu annuleerimise võimalust, sellist võimalust saavad prahtijad kasutada 12 jooksva tunni jooksul peale valmidusteatise esitamist. Annuleerimise õigus peab olema ilma kahjuta teistele õigustele mis prahtijatel võivad olla. Punktis (b) praktiliselt jäi samaks, kuid võrreldes 1994. aastaga, kus mainitud, et juhul kui laev ka tulevikus hilineb siis prahtijatel on õigus kasutada annuleerimist nagu mainitud punktis (a), uues versioonis on hilinemine asendatud sõnastusega juhul kui laev pole välja esitanud valmidusteatise keskööks uuel annuleerimise kuupäeval.

2.2.13 Maksud ja sadamatasud (Taxes and Dues Clause)

1994. a versiooni ilmus punkt maksude ja sadamatasude kohta, mis reglementeerib maksude ja sadamatasude maksmist. See punkt on juba ammu hõlmatud paljudesse nüüdisaegsetesse BIMCO tšarteritesse. Seal on kirjas, kes vastutab maksude ja sadamatasude maksmise eest. (Ibid)

Gencon 1994 (Clause 13 – Taxes and Dues Clause) – Gencon 2021 (Clause 17 - Taxes and Dues Clause)

Gencon 2021 vormi uude versiooni on kavas lisada ka see punkt. Töö autoril olevas *Gencon 2020 consultation draft*-is ei ole muudatusi võrreldes 1994. aasta versiooniga. Klausel koosneb kolmest alapunktist, mis määravad kulude kandjat vastavalt kuluga seotud objektile:

- Laevaga seotud kulud: laevaomanikud maksavad kõik sadamatasud, sadamateenustasud ja maksud, mis laevalt tavaliselt võetakse, olenemata nende suuruse määramisest.
- Lastiga seotud kulud: prahtijad maksavad kõik lasti eest tavaliselt tasutavad sadamatasud, sadamateenustasud, lõivud ja maksud, olenemata nende suurusest.
- Prahtiga seotud kulud: kui lahtris *freight tax* ei ole kokku lepitud teisiti, arvestatakse prahi eest maksud prahtijate arvelt. (Gencon 2020 consultation draft, 2020)

2.2.14 Registriklass ja kindlustus (*Classification and Insurance*)

Omanikud tagavad, et laeva registriklass on märgitud lahtris *Vessel(iii) Classification Society*; ning laev on kolmandate isikute kohustuste eest kindlustatud Vastatikuse Kindlustamise Klubis P&I või lahtris 5 (*Vessel(iv) P & I Club*), märgitud vastutuskindlustusandja juures. Omanikud tagavad, et see kehtib kogu tšarteri aja jooksul. (Ibid)

2.2.15 Üldavarii (*General Average*)

Üldavarii klauslis on kirjas, et üldavarii kahjud määratakse vastavalt York-Antwerpeni reeglitele (The York-Antwerp Rules, YAR). Lastiga laeva hukkumisohtu korral tekib vajadus annetada osa varast. Mereõiguses tähendab üldavarii mõiste laevale, lastile või prahile põhjustatud avariiga seotud kaotusi. See on standardklausel, mis on olemas paljudes tšarterites. (Britannica, 1998)

Gencon 1976 (*Clause 11 – General Average*) – Gencon 1994 (*Clause 12 - General Average and New Jason Clause*)

Genconi 1994. aasta klausel erineb Genconi 1976. aasta versioonist mitmes aspektis. Esiteks, üldavarii reguleeritakse vastavalt 1994. aasta York-Antwerpeni reeglitele ja nende hilisematele muudatustele, lisaks mainitud et üldavarii reguleeritakse Londonis, kui valitakse mõni muu koht (mida võimalik määrata lahtris 22), lahendatakse üldavarii küsimused selle teise koha seaduse järgi.

Gencon 1994 (*Clause 12 – General Average and New Jason Clause*) – Gencon 2021 (*Clause 21 - General Average*)

Proforma kõige uuemas versioonis muutunud ainult see, et üldavarii reguleeritakse vastavalt uuendatud York-Antwerpeni 2016 reeglitele.

2.2.16 Agenteerimine (*Agency*)

Agenteerimise klausel kirjeldab seda, et iga juhtumi korral laevaomanikud määravad oma agendi või maakleri nii laadimissadamas kui ka lossimissadamas.

Gencon 1976 (*Clause 13 – Agency*) – Gencon 1994 (*Clause 14 - Agency*)

1994. aasta versioonis ei ole muudatusi võrreldes 1976. aastaga, välja arvatud see, et viide maaklerile on eemaldatud.

Gencon 1994 (Clause 13 – Agency) – Gencon 2021 (Clause 18 - Agency)

Klausel on täiendatud: kui lahtis *owners' agents* pole kokku lepitud teisiti, haldavad laeva agendid kes on nomineeritud prahtijate poolt ning on määratud ja tasustatud laevaomaniku poolt laadimis- või lossimissadamas. Juhtudel mis puudutavad lasti, lastimist, lossimist, kohaletoomist (kaasarvatud konossementide, saatelehtede ettevalmistust ja esitamist) loetakse agendid prahtija agentideks.

Antud prahilepingu alusel kõik osapooled vastutavad nende agentide ja alltöövõtjate tegevuste, kohustuste mittetäitmise ja hooletuse jätmise eest. Saatjad ja saajad arvatakse olevat prahtija agentideks, antud lepingus välja toodud, prahtija kohustuste täitmise.

2.2.17 Streigipunkt (General Strike Clause) ja uus BIMCO väärmatu jõu paragrahv (BIMCO Force Majeure clause)

Klausel kirjeldab kaipaevade ja üleseisuja arvestuse juhul kui laadimis-, või lossimissadamas tekib lokaut või streik, mis mõjutab laadimis-, -lossimistööd sadamates. Antud klausel oli kasutuses prahilepingus alates 1922. aastast.

Gencon 1976 (Clause 15 – General Strike Clause) – Gencon 1994 (Clause 16 - General Strike Clause)

Sissejuhatav klauseli osa, kus on öeldud, et laevomanikud ega prahtijad ei vastuta streikide ja lokauti tagajärgede eest, tekitas vaidlusi. See osa on kasulik prahtijale ja omanikule, kuid allveekivideks on asjaolu, et igasugune streik mis takistab, tekitab hilinemist kohustuste täitmisel võib langeda antud klauseli alla. Seetõttu otsustati kogu klauseli mõju piirata ja rakendada streikidele, mis tekivad laadimis- või lossimissadamates, mõjutades tõhusalt laadimis- või lossimistööd. Vastavalt sellele on klausli osade järjestust muudetud, viies vana sissejuhatav osa klausli lõppu ja täpsustades selgelt, et streigid, millest käib jutt klauselis, takistavad või lükkavad edasi lasti tegelikku laadimist ja lossimist. (BIMCO, 1994)

Gencon 1994 (Clause 16 - General Strike Clause)– Gencon 2021 (BIMCO Force Majeure clause)

Diplomitöö kirjutamise ajal ei ole Gencon 2021 proformi lõppversioon veel avaldatud. Jutud väärmatu jõu klausli lisamisest on kestnud juba pikka aega ja tõenäoliselt lisatakse see ka tšarterisse. Selle klausli alapunktiks saab streigipunkt (*Strike Clause*) ja edaspidi ei esine

eelnimetatud klausel prahilepingus eraldi. Anna Wollin, BIMCO jurist, kirjeldab oma artiklis väärmatu jõu kavandatava klausli võimalikke tingimusi. Selle klausli kuritarvitamise vältimiseks tuleb seda klauseli nõudvalt poolelt võtta võimalus lepingust tulenevate kohustuste täitmiseks ja ta peab tõendama, et: väärmatu jõud ei olnud tema kontrolli all; ta ei suutnud lepingu sõlmimise ajal väärmatu jõudu ette näha; ja asjaolu, et ta ei suutnud vältida väärmatu jõu tagajärgi. Väärmatu jõu sündmuste loetelu on üsna lai ja sisaldab nii tavapäraseid sündmuste tüüpe nagu loodusõnnetused, plahvatused ja streigid, kui ka nüüdisaegsemaid ja aktuaalsemaid sündmusi, nagu küberründed ja pandeemiad. Kui klausel lisatakse reisitšarterisse, siis kaipaevade arv ja üleseisuaeg ei muutu ja nende kehtivus jätkub. Muud maksekohustused jäävad samuti muutumatuks, välja arvatud juhul, kui neid mõjutab väärmatu jõud. (Wollin, 2020a)

2.2.18 Sõjatingimuste paragrahv (*War Risks Clause*)

See paragrahv reguleerib poolte suhteid sõjalise või ohu olukorra korral lastimis või lossimissadamates. Paragrahvi tähendus on see, et kapten ei ole kohustatud laeva, lasti ja meeskonnaga sõjategevuse korral riskima. BIMCO kasutab endapoolt töödeldatud Voywar paragrahvi. Esimene Voywar redaktsioon ilmus 1950. a, uuendatud 1993, 2004 ja 2013 aastatel.

Gencon 1976. aasta versioonis kasutusel oli Voywar 1950, Genconis 1994. aasta oma oli Voywar 1993, ning uues versioonis lisatud 2013. a viimane variant – *BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering (Voywar 2013)*. Selles klauselis sõjariskide määratlust laiendatud ja täpsustatud, võttes arvesse tänapäevaseid sõjaviise ja sekkumisi, nagu sõjaohud ja sõjakad sündmused jne. See klausel sätestab üksikasjalikult, mida kapten ja/või laevomanikud võivad teha juhul, kui laev, meeskond (või mõni teine pardal olev isik) või lasti satub sõjaohu. (BIMCO, 2013)

2.2.19 Punkt jäätingimustest (*General Ice Clause*)

Gencon tšarter näeb ette prahilepingu annulleerimise võimaluse juhul, kui laev on valmis suunduma või juba suundub lastimissadamasse, sellele aga jäätingimuste tõttu ligi ei pääse. Kui lastimise käigus tekkib jääohu (*for fear of the Vessel being frozen*), siis võib laev väljuda lastimissadamast osalise lastiga. Kui jääohu tekib lossimissdamas, on prahtijal õigus suunata laev mõne teise, juurdepääsetavasse sadamasse, või nõuda laevalt sadama avanemise ootamist, kompenseerides laevaomaniku täiendavad kulud. (Eidast, 2009)

Gencon 1976 (Clause 17 – General Ice Clause) – Gencon 1994 (Clause 18 - General Ice Clause)

1994 aasta redaktsioonis olid tehtud väiksemad toimetuse muudatused. Alapunktist (d) eemaldatud fraas - „*This Ice Clause shall not apply in the spring*” ja sõnad “*except in the Spring*”.

Gencon 1994 (Clause 18 –General Ice Clause) – Gencon 2021 (Clause 22- BIMCO Ice Clause for Voyage Charter Parties 2005)

Alates 2005. aasta BIMCO kasutab oma lepingutes enda poolt töödeldatud punkti jäätingimustest. Muutused olid lisatud, sest tingimustest poolnud midagi mainitud sõitmist jääs (forcing ice) ja jäämurdjate järgnemisest. Samuti tunti vajadust laevaomanike kaitsta jäärisi eest sadamasse lähenemisel. Seega lisati punktid, kus kirjeldatakse, et laev pole kohustatud sõita jääs (forcing ice), kuid oletatakse et laev saab järgneda jäämurdjatele, kus kui teised laevad sama suurusega, klassiga ja konstruktsiooniga seda teevad. Vastavalt antud klauselile, juhul kui jää takistab laadimissadamasse sisenemist sisaldab klausel kolm valikuvõimalust prahtijatele: 1 – määrata alternatiivne, ohutu ja juurdepääsetav sadam, 2 – nõustuda arvestama kaipaevi nagu oleks sadam juurdepääsetav, 3 – taganeda prahilepingust. Prahtijate valitud variant peab olema laevaomanikele teatavaks tehtud 48 töötunni jooksul, kuna prahtijatel peab olema aega meetmete rakendamiseks (toimetada last või leida asenduslast alternatiiv sadamas).(BIMCO, 2005a)

2.2.20 ISPS/MTSA klausel (BIMCO ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005)

Rahvusvahelise meresõidu turvalisuse tõhustamiseks töötati Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (*International Maritime Organization - IMO*) juures välja rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks (*International Code for the Security of Ships and Port Facilities - ISPS* koodeks), mis jõustus 1. juulil 2004. aastal rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (*International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS*) ühe osana. (VeeteedeAmet, 2019)

BIMCO ISPS klausel reisisarteri jaoks on kasutusel juba 16 aastat. Esimene klauseli redaktsioon oli väljaantud aastast 2003, ning muudatustega aastast 2005 jõustunud. Klausel lisati, et väljendada lepinguliselt ISPS koodeksi mõju prahilepingutel. Klauselis on olemas täpsustused, juhaks kui seilatakse USA's. Sellisel juhul peavad laevaomanikud tegutsema kooskõlas MTSA (*US Marine Transportation Security Act 2002*). Klauselis mainitakse, et vajadusel peab laevaomanik ette näitama rahvusvahelist ohutuse sertifikaati ja väljastama CSO (*Company Security Officer*) kontaktid. Kahjud, viivitused, mis on põhjustatud omaniku võimetusest täita ISPS/ MTSA nõuded,

kannab laevaomanik. Prahtijad kohustavad omanikule edastama ISPS/MTSA nõuete täitmiseks vajalikut infot. Kahjud, mis tekkisid prahtija võimetusest täita klauseli nõuded, katab prahtija, ning viivitused loetakse kaipäevadeks, üleseisujaks. Juhul, kui viivitus pole tekkinud laevaomaniku võimetusest täita antud klauseli kohustusi: 1 - siis laev peab väljastama valmidusteatise, vaatamata olukorrale kus tänu turvaregulatsioonidele,- meetmetele pole laev klaaritud, 2 – turvameetmete tagajärjel tekkinud viivitused loetakse kaipäevade, üleseisuja hulka, väljaarvatud, kui antud turvameetmete põhjuseks oli laevaomaniku, kapteni, laevapere hoolimatus, eelmise reisi tingimused, meeskonna rahvus või laevaomaniku esindaja identiteet. Laevaomaniku, kapteni, laevameeskonna hoolimatus, laevaomaniku esindaja identiteet hoolimatus, väljaarvatud, tasub sadama turvameetmetest tulemenat kulud prahtija. (BIMCO, 2005b)

2.2.21 Õigus ja arbitraaž (*Law and Arbitration*)

Tulenevalt asjaolust, et meretransport on väga valdkonnapõhine, võib tüli lahendamine tavakohtus osutada keeruliseks. Sel põhjusel lahendatakse merendusvaldkonnas tekkivad vaidlused tavapäraselt merenduse arbitraažikohtutes, mis on selles valdkonnas üldiselt tunnustatud õigusasutus.

Klausel, milles määratletakse, millise riigi õigust kohaldatakse poolte vaheliste vaidluste lahendamisel, ning kes neid vaidlusi menetleb, ilmus esmakordselt Genconi 1994. a redaktsioonis.

Õigus ja arbitraaž klausli lisamist on juba ammu küsitud, sest pooled tegid nii või teisiti neid tšarteri muudatusi peaaegu alati iseseisvalt.

Vaikimisi lahendatakse tšarterivaidlused Londoni merearbitraažis inglise õiguse kohaldamisega. Soovi korral saavad pooled valida kohaldatavaks õiguseks Ameerika Ühendriikide õiguse - sel juhul saab vaidluse lahendamise kohaks arbitraažis New Yorgis. Samuti on olemas võimalus kokku leppida mis tahes muus jurisdiktsioonis ja arbitraaži kohas - selleks tuleb tšarteri esimese osa lahtri *Law and Arbitration* teha vastavad märgised.

Gencon 1994 (*Clause 19 – Law and Arbitration*) – Gencon 2021 (*Clause 29 – BIMCO Law and Arbitration Clause 2020*)

Genconi 2021 versiooni õiguse ja arbitraažiklausel näeb ette neli arbitraaži kohta - lisaks Londonile ja New Yorgile on kavas standardvalikusse lisada ka Singapuri ja Hongkongi arbitraaž (Hoppe, 2020). See muudatus oli ilmne, sest vaidluse lahendamine Londonis Inglise õiguse abil pole kaugeltki alati parim valik, eriti kui mõlemad lepingupooled on pärit samast piirkonnast,

näiteks Aasiast, kus praegu on ligi 50% maailma tonnaažist (Larsen, 2019). Mõistagi säilib pooltele võimalus valida mõni muu jurisdiktsioon ja arbitraaž.

Teine klausli oluline muudatus on teabevahetus, nimelt täpsustatakse, kellele tuleb menetluse alustamisest teatada, samuti seda, milliseid sidevahendeid saavad pooled teadete edastamiseks kasutada. (Hunter, 2020)

2.2.22 Täitmise võimatus (*Prevention of Performance*)

Täitmise võimatus (*Prevention of performance*) on õigusdoktriin, mille kohaselt võib ühe lepingupoole vabastada lepinguliste kohustuste täitmisest ettenägematute asjaolude tõttu, mis muudavad kohustuste täitmise võimatuks.

Gencon 2021. aasta redaktsiooni on kavas lisada punkt, mille kohaselt on prahtijal võimalus lepingu annulleerida, kui lasti laadimine või lossimine muutub teostamatuks põhjusel, mis ei olene prahtijatest ega nende agentidest (sh saajatest) ja see olukord kestab (või on igati põhjust arvata, et see kestab) rohkem kui 10 päeva. Nimetatud artikli kohaldamine peab olema vägagi põhjendatud - esiteks on oluline, et asjaolud, mis põhjustasid laadimise absoluutse võimatuse, ei tohi olla täiesti ettenägematud ega tohi mingil juhul olla tingitud ühe poole hooletusest. Väärib märkimist, et sadama või kai ülekoormatus ei ole täitmise võimatust käsitleva artikli kohaldamise alus.

Lepingu annulleerimine käesolevale klauselile viidates ei tähenda, et prahtija vabastatakse vastutusest laevaomaniku ees. Olenevalt sellest, millal prahtija teatas laevaomanikule prahtimise annulleerimisest, on ta kohustatud maksma prahi ja hüvitama muud kulud klauslis määratud summa ulatuses.

2.2.23 Vastutuse piiramine (*Limitation of Liability*)

Mõnel juhul võivad laevaomaniku lepingulist vastutust piirata laeva või omaniku suhtes kehtivad õigusaktid. Gencon 2021 väljaandes on kavas lisada vastutuse piiramise klausel (*Limitation of Liability*), mille kohaselt säilitab laevaomanik õiguse seaduses sätestatud vastutuse piiramisele hoolimata tšarteri sätetest või toimingutest, mis on teostatud selle täitmise osana.

Selle klausli lisamisel on ilmselt selgitav olemus, sest lepingu sätetel on õigusjõud olemas ainult siis, kui need ei ole vastuolus õigusaktidega.

2.2.24 Kaitsmisklauselid (*Protective Clauses*)

Gencon 2021. aasta versiooni on kavas lisata kaitsmisklauslite (*Protective Clauses*) ühendavat artiklit, mille kohaselt Jasoni uus klausel (*New Jason Clause*), vastastikuste kokkupõrgete klausel (*Both-to-Blame Collision Clause*) ja rahvusvahelise klubirühma P&I/BIMCO Himalaja klausel konossementidele ja muudele CONGENBILL 2016-s nimetatud lepingutele lisatakse automaatselt tšarterlepingusse.

Muudatuse olemus on tehniline, mille eesmärk on tšarteri struktuuri optimeerimine.

2.2.25 Osaline rent ja täisrent (*Sub - let and Assignment*)

Gencon 2021 versiooni on kavas lisada klausel, mis annab prahtijale õiguse anda tšarteri osaliselt või täielikult edasi allrendile mis tahes füüsilisele või juriidilisele isikule. Laevaomanikul ei ole õigust allrendist keelduda, kui tal pole selleks mõjuvaid põhjuseid.

Tšarteri üleandmine allrenti ei ole haruldane, kuid standardklausli puudumise tõttu tuli laevaomaniku nõusolek allrendiks vormistada lisana. Samas võis tekkida segadus poolte rollide määratlemises, mis oli oluline tšarteri üle tekkivate vaidluste korral (Cooke, 2014). Uues klauslis on kirjas, et prahilepingu allrendile andmisel poolte rollid ei muutu - prahtijast ei saa vahendajat, vaid ta jääb prahtijaks, kandes jätkuvalt täielikku vastutust lepingutingimuste täitmise eest.

2.2.26 BIMCO sanktsiooni klausel reisitšarteri jaoks (*BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020*)

BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020 – see on äärmiselt oluline sanktsiooniklausel, mis on kavas lisada Genconi uude versiooni. Uuenduse olemus on välistada igasuguse koostöövõimalus isikutega, kelle suhtes kohaldatakse ÜRO, ELi, Ühendkuningriigi, USA või mõne muu pädeva asutuse sanktsioone, ning pakkuda kaitset süütutele sanktsioonieeskirjade rikkumisel.

Lepingu allkirjastamisega kinnitavad laevaomanik ja prahtija, et kogu tšarteri kehtivuse ajal ei ole nad ega teised tšarteri täitmisega seotud isikud sanktsioonidega seotud poolteks. Kui aga selgub, et üks lepingu pooltest on isik, kelle suhtes kohaldatakse sanktsioone, siis on lepingut rikkunud poolel õigus leping lõpetada ja/või nõuda rikkumisest tingitud kahjude hüvitamist. BIMCO juristide sõnul peetakse lepingu lõpetamist piisavaks meetmeks, sest sanktsioonireeglite rikkumist on sageli võimatu parandada. (Stuhrmann, 2019)

Ilmselt on pingelise geopoliitilise olukorra tõttu sanktsiooniklausli lisamist tšarteri standardversiooni juba pikka aega küsitud - BIMCO soovib tungivalt lisada oma tšarteritesse täiendusena sanktsiooniklauslite uusimad saadaolevad redaktsioonid. (Stuhrmann, 2020)

2.2.27 Piraatlusklausel ühekordse tšarteri osapooltele (*BIMCO Piracy Clause for Single Voyage Charter Parties 2013*)

Kui varasemates versioonides nimetati piraatlust ühe sõjariskina (koos terrorirünnakute ja muude vaenutegevustega), siis on kavas lisada Gencon 2021. aasta versiooni piraatluse kohta eraldi klausel.

Klausli kohaselt on laevaomanikul pärast tšarteri sõlmimist õigus valida mõistlik alternatiivne marsruut lossimissadamale juhul, kui tavaline marsruut muutub ohtlikuks (laevale, lastile või laevaperele) piraatlusohu tõttu.

Suurema piraatlusohuga piirkonna läbimisel antakse omanikule õigus rakendada laeva, lasti ja laevapere kaitseks ennetavaid meetmeid - kasutada saatjat, vältida päeval või öösel liiklemist, muuta kurssi ja kiirust, kaasata turvatöötajad ja paigutada (lubatud õigusaktide piires) pardale kaitsevarustus.

Suurema piraatlusohuga piirkonna läbimisel saab omanik ka vabaduse otsuste tegemisel kindlustusandjate nõudmiste, valitsuste korralduste või soovitude, ÜRO Julgeolekunõukogu ja teiste pädevate organisatsioonide resolutsioonide alusel. Pädev asutus on loomulikult ka BIMCO, mis avaldab Ameerika Ühendriikide mereväe luureagentuuri (US ONI) andmete põhjal iganädalasi aruandeid laevaliikluse ohtude kohta (*The Worldwide Threat to Shipping, WTS*). (BIMCO, 2021)

Piraatlusklausli asjakohasust rõhutasid taas Suessi kanali sündmused 2021. a märtsis - kanali blokeerimine tõi kaasa asjaolu, et paljud laevaomanikud olid sunnitud marsruuti muutma, suunates laeva ümber Hea Lootuse neeme, mis tähendas suure ohuga ala läbimist. (Paaske Larsen, 2021)

2.2.28 Laeva asendamise õigus (*Substitution*)

Genconi 2021. aasta versioonile on kavas lisada klausel laeva asendamise õiguse kohta, mille kohaselt on laevaomanikul õigus pakkuda sarnaste omadustega alternatiivset laeva tingimusel, et asendamine toimub perioodil, mis on määratletud lahtris *Laydays/Cancelling*.

Selle klausli lisamine tšarteri standardversiooni tugevdab laevaomaniku positsiooni ja asendamise õiguse andmise vajaduse osas on vastandlikke arvamusi (Cooke, 2014). Sellegipoolest otsustas BIMCO selle klausli lisada, eeldades, et laevaomanik kasutab seda õigust ainult siis, kui see on vajalik lepingu täitmiseks, olukorras, kus algselt nimetatud laeva pole võimalik pakkuda.

Klauslis on ka kirjas, et asendamise teostamiseks on vaja prahtija eelnevat nõusolekut, kellel pole õigust asendamisest keelduda, kui selleks pole kaalukaid põhjusi („*which shall not be unreasonably withheld*“). Arvestades, et „ebamõistlikult“ (*unreasonably*) on lai mõiste, on prahtijal siiski õigus nõuda algselt tšarteris määratletud laeva kasutamist.

3 GENCON 2021 HINDAMINE KAUBANDUSLIKU MEREVEO VAATENURGAST

Genconi praegu kasutatav redaktsioon pärineb 1994. aastast. Et olukord maailmas on 27 aasta jooksul oluliselt muutunud ja need muudatused on mõjutanud ka mereveovaldkonda, ootavad tšarteri uut versiooni kannatamatult kõik valdkonna toimijad. Töö kolmandas osas annab autor hinnangu sellele, kuidas vastavad Gencon 2021 kavatsetavad muudatused uuele reaalsusele ja kuidas need mõjutavad lepingupoolte õiguslikke positsioone.

Sarnaselt eelmistele tšarteri versioonidele koosneb ka Gencon 2021 kahest osast. Esimene osa on nn lahtrivorm, mille täitmine oleneb poolte kokkuleppes. Kui 1994. aasta redaktsioon sisaldab 26 lahtrid, siis Gencon 2021-s on nende arv suurenenud 31-ni. Tšarteri teine osa on staatilise iseloomuga ja sisaldab tüüptingimusi klauslite kujul, mis panevad paika ja kirjeldavad täpsemalt osapoolte õigusi ja kohustusi. Genconi 2021 artiklite arv on 30, samas kui tšarteri eelmine versioon sisaldas ainult 19 sätet. Et tšarteri mõlemad osad on omavahel seotud vastastikuste viidete kaudu, on mõlema osa üldine mahu kasv mõistetav. Võrreldes varasemate aastate Genconi versioonide lahtrite ja artiklite arvu, võib jälgida üldist suundumust tšarteri standardversiooni mahu suurenemisele, mis on autori arvates loogiline. Mahu suurenemine on seotud geopoliitilist laadi sündmuste tingitud asjaolude arvu suurenemisega, samuti mitmete uute ilmingute saabumisega meie ellu. Märkimisväärse arvu täiendusi põhjustab BIMCO soov vähendada pooltevahelisi vaidlusi esilekutsuvate lõpuni reguleerimata aspektide (nn "hallid alad") arvu.

3.1 Geopoliitiliste sündmustega seotud muudatused

Geopoliitilised olud hõlmavad nii majandussanktsioonide laialdast kasutamist mõjutusmehhanismina rahvusvahelistes poliitilistes erimeelsustes, relvastatud konflikte merendussektorile olulistest piirkondades kui ka Aasia piirkonna kiiresti kasvavat rolli rahvusvahelises kaubanduses.

Majandussanktsioonide laialdane kasutamine kajastus uue sanktsiooniklausli loomises, mis sisuliselt kohustab nii laevaomanikku kui ka prahtijat tagama, et ükski tšarteriga seotud subjektidest ei kuulu rahvusvaheliste sanktsioonide alla kuuluvate isikute ringi. Selle nõudmise eiramine võib muu hulgas kaasa tuua lepingu lõpetamise, mis on lepingulistes suhetes äärmuslik meede.

Aasia riikidel (peamiselt Hiinal) on maailmakaubanduses praegu hoopis teine roll kui 27 aastat tagasi. Vastavalt sellele on kasvanud ka Aasia osakaal mereveonduse turul - BIMCO andmetel langeb umbes pool kogu maailma tonnaazist Aasia riikidele. Aastaid on see asjaolu põhjustanud arutelusid selle üle, kui ratsionaalne on vaidlus lahendada Londonis, kui laevaomanik ja prahtija asuvad näiteks Hiinas. Vastus retoorilisele küsimusele kajastub kehtiva õiguse ja arbitraažikoha klausli uusversioonis - Gencon 2021 näeb ette vaidluste lahendamise võimaluse Singapuri ja Hongkongi arbitraažides. Väärrib märkimist, et arutelu teemaks oli vaid vaidluste lahendamise koht, mitte kohaldatav materiaalõigus. Inglise õigust peetakse endiselt enamiku rahvusvaheliste lepingute jaoks laevandussektoris kõige sobivamaks, seda eeskätt oma piiritletuse ja aluseks olevate arvukate ajalooliste pretsedentide tõttu. Londonist ja Inglise õigusest rääkides ei saa mainimata jätta BREXITit - vaatamata laiale kõlapinnale ei avalda Ühendkuningriigi lahkumine Euroopa Liidust tõenäoliselt suurt mõju Londoni arbitraažile; sellest tulenevalt ei arvestatud seda tegurit arbitraažiklausli koostamisel Genconi 2021. aasta versioonis.

3.2 Uue reaalsusega seotud muudatused

Mis puudutab meresõiduvaldkonnale olulisi uusi ilminguid, siis kõigepealt võib välja tuua probleemi, mis on muutunud aktuaalseks alates 2000. aastate algusest - nn nüüdisaegne piraatlus, millel on oluline mõju meresõiduohutusele, peamiselt Aafrika, Aasia ja Ladina-Ameerika rannikuvetes. Merepiraatlusega seotud riskide vähendamine on BIMCO arengustrateegia üks prioriteetseid valdkondi. Selle tulemusena ilmus Gencon 2021. aasta versiooni eraldi välja toodud "piraatluse" klausel, mis laiendas oluliselt laevaomaniku võimalust lepingus sätestatud tingimustest kõrvale kalduda, kui olukord seda nõuab.

Teine kommerts-laevanduses kajastuv uus reaalsus on võitlus rahvusvahelise terrorismiga, mis algas pärast 11. septembri 2001. aasta terrorirünnakuid USA-s. On ilmne, et terroristide käes olev tanker, mille mahutites on sadu tuhandeid tonne naftat, pole vähem ohtlik kui kaaperdatud lennuk. Lühikese aja jooksul koostati rahvusvaheline laevade ja sadamarajatiste turvalisuse koodeks *International Ship and Port Facility Security Code, ISPS*, mis kohustas kõiki sektori toimijaid võtma ennetusmeetmeid laevadel ja sadamarajatistes terrorirünnakute ärahoidmiseks. Nüüd hakkab ka Gencon 2021 sisaldama uut klauslit (*BIMCO Piracy Clause*), mis viitab ISPS-ile ja selgitab paljusid reisisarteri lepinguga seotud aspekte.

Teine tänapäevane ilming on infotehnoloogia areng, mis on leidnud kajastust konossementi klauslis, mis näeb ette dokumendi elektrooniliste vormide kasutamise võimaluse. Väärib märkimist, et konossementi laialdase kasutamise võimalus elektroonilises vormis tekitab valdkonna esindajates skepsist - üheks takistuseks on ühtse elektroonilise kauplemissüsteemi puudumine, teine on konossementi eripära veo- ja kaubandusdokumendina, mida kasutatakse eranditult veetranspordil.

3.3 Muudatused eesmärgiga vähendada vaidlusi

Nagu on teada, annavad lepingupoolte õigusi ja kohustusi puudutavate lepingute ebatäpsus, ebaselgus ja määramatus võimaluse mitmeti tõlgendamiseks ja sellest tulenevalt ka vaidluste tekkeks. Lepingu eesmärk on siinkohal luua kindel ja prognoositav alus ärisuhetele laevaomaniku ja prahtija vahel.

Üks levinumaid vaidlustemasid on kaipaevade loendamise algus. Selle teema vaidluste mitmekesisust illustreerib suurepäraselt Stuart Kempson-i artikkel, milles analüüsitakse kaipaevade alguse ja valmidusega seotud kohtuvaidlusi. Et vaidlused põhinevad laevaomaniku ja prahtija vahelistel ärihuvide konfliktidel, on erimeelsusi võimatu täielikult välja juurida. Sellegipoolest püüab Gencon 2021 versioon üksikasjalikult kirjeldada tegelikke olusid, mis on seotud kaipaevade algusega, vähendades niiviisi reeglite kahetise tõlgendamise võimalust.

Veel üks erimeelsuste allikas on lasti paigutamise kord. Gencon 2021. aasta on kavas lisada uus klausel (*Cargo*), milles sätestatakse teemat puudutavad konkreetsed eeskirjad ja tingimused. Samuti on selgitatud laevaomaniku kohustusi lasti laadimisel ja lossimisel.

Sageli tekivad erimeelsused seoses osapoolte rollide määratlemisega tšarteri osalise või täieliku allrendilepingu puhul. Vaidluste vältimiseks sellel teemal kavatseb BIMCO lisada tšarteri uude versiooni vastava klausli (*Sub-let and Assignment*).

Veel üks uus klausel, mille eesmärk on vähendada vaidluste arvu, on klausel laeva asendamise kohta olukorras, kus laevaomanik ei suuda lepingus algselt määratud laeva kohale toimetada. Et prahtija õigust keelduda asendamisest käsitleva klausli sõnastus sisaldab sellegipoolest üsna avatud mõistet „*unreasonably*“, siis pole välistatud vaidluste teke selle üle, mis on põhjendatud ja mis mitte.

3.4 Hinnang osapoolte õiguslike seisukohtade muutumisele

Rääkides poolte õiguslike seisukohtade muutumisest, peab kõigepealt nimetama laevaomaniku vastutust käsitlevat klauslit, millel on nüüdsest pealkiri "Laevaomaniku kohustused" (*Owner's responsibility*). Pikka aega leiti, et see artikkel on vastuolus BIMCO üldise strateegiaga, sest selle sisu oli selgelt laevaomaniku kasuks. Klausli uus redaktsioon sisaldab muudatusi, mis ei muuda küll laevaomaniku kohustusi otseses mõttes, vaid muudavad laevaomaniku hoolsuskohustused tasakaalustatumaks. Nii muutub ka klausel ise tasakaalustatumaks.

Eraldi klausli loomine piraatluse kohta tugevdab mõnel määral laevaomaniku positsiooni, sest ohu tekkimisel (või tõenäolisel tekkimisel) tekib tal võimalus keskenduda laeva ohutuse tagamisele, kasutades kõiki piraatlusklausli ette nähtud vahendeid ja kartmata, et prahtija esitab pretensioone näiteks laeva marsruudist kõrvalekaldumise tõttu.

Genconi uues versioonis on kavas muuta sätet (*Freight*), mis käsitleb lasti koguse määramist, mis võetakse aluseks prahi maksumuse arvutamisel. Tänapäeval on tava selline, et lasti arvutamise aluseks on kas laaditud lastikogus või tegelikult tarnitud kogus (mille suurus määratakse lossimissadamas uuesti kaalumise/ülelugemisega). Tšarteri uus versioon näeb ette, et prahisumma arvutatakse konossementi andmete ehk laaditava lasti koguse põhjal. Selline koguse arvutamise kord on ilmselt laevaomaniku kasuks, kes on seega vabastatud vastutusest transpordi ajal lasti koguse võimaliku muutumise eest. Muidugi säilib aga pooltel endiselt võimalus leppida kokku teise prahi aluseks võetava koguse määramise korda.

Uus sanktsiooniklausel paneb nii laevaomanikule kui ka prahtijale lisakohustused. Prahtija riskid on aga oluliselt suuremad, sest just tema määrab laadimis- ja lossimiskohad, olles samal ajal seotud lasti ostu-müügilepingust tulenevate kohustustega.

Gencon 2021 on kavas lisada klausel (*Substitution*), mis laiendab laevaomaniku õigust laev asendada. See tugevdab kahtlemata laevaomaniku õiguslikku positsiooni.

Laevaomaniku positsiooni tugevdab ka lasti pandiõiguse klausli muudetud redaktsioon (*Lien*). Muudatused selles klauslis tulenevad vajadusest tagada laevaomaniku peamise kaitsemehhanismi praktiline võimalus.

Tšarteri uus redaktsioon näeb ette lepingu annulleerimise võimaluse täitmise võimatuse tõttu (*Prevention of performance*). See on prahtija positsiooni vaieldamatu tugevdamine, sest laevaomanikul pole õigust seda klauslit kasutada.

Prahtija positsiooni tugevdab ka uus klausel (*Sub-let and Assignment*), mis annab talle õiguse anda tšarter osaliselt või täielikult allrenti. Seda õigust saab laevaomanik piirata ainult siis, kui tal on selleks mõjuvad põhjused.

Kui pidada silmas poolte õiguslikku seisukohta tervikuna, siis see oleneb muidugi konkreetsest olukorrast. Nii põhjustas konteinerlaeva *Ever Given* avarii 2021. aasta märtsis massilised tarneviivitused ja päevakajaliseks muutus küsimus poolte vastutusest selles olukorras. BIMCO järelduste kohaselt: kui poolte vahel sõlmitakse Genconi standardleping (avarii ajal kehtiv redaktsioon), siis suure tõenäosusega kannab enamiku viivitusega seotud kuludest laevaomanik. Lisaks võib laeva hilinenud saabumine tekitada laevaomanikule lepingu annulleerimise riski, kui pooltel ei õnnestu saavutada finantsküsimustes kokkulepet. (Stuhrmann, 2021)

3.5 COVID - 19

Viiruse kiire levik ei saanud mereveonduse valdkonnas mõju avaldamata jätta. Olenevalt sellest, milliseid meetmeid võtavad riigid viiruse leviku tõkestamiseks, võib täheldada muudatusi, mis on seotud karantiinimeetmetega terminalides, suure hulga maapealse teeninduse töötajate üleviimisega kaugrežiimi ning võimaliku konteinerite nappusega sadamates. BIMCO püüab jälgida ajakohast teavet, avaldades oma veebilehel iganädalasi uuendusi olukorra kohta. Mis puudutab seda, kuidas Covid-19 kajastub Genconi uues versioonis, siis eeldatakse, et tšarteri standardversiooni hõlmatakse automaatselt BIMCO viirus- või nakkushaiguste klausel (*BIMCO Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Parties*), mis on selgelt sõnastatud sätete kogum tšarteritele, mis võivad kehtida mitte ainult Covid-19, vaid ka teiste sarnaste ohtlike haiguste puhul, mis võivad tulevikus tekkida. (BIMCO, 2015)

3.6 Gencon tšarteri kasutamine

Hoolimata asjaolust, et pooltel endil on õigus kindlaks määrata nende suhet reguleeriv lepingu tüüp, sõlmitakse reisitšarterid enamikul juhtudel spetsialiseeritud organisatsioonide (eelkõige BIMCO) koostatud tüüpvormidel. Julgustades osapooli kasutama tšarteri standardvormi, võtab

BIMCO endale kohustuse pakkuda osapooltele õiglasi ja tasakaalustatud tingimusi, esitades dokumendi, mis vastab nii laevaomaniku kui prahtija huvidele. Lisaks osapoolte huvidele on lepingu sätete väljatöötamisel oluline arvestada prahi tänapäevast reaalsust, samuti kõrgemate õigusaktide nõudeid, välistades seejuures eeskirjade kahetise tõlgendamise võimaluse. (Nielsen, 2017)

Genconi tšarteri üks vaieldamatuid väärtusi on võimalus seda kasutada ilma teise ossa parandusi (*amendments*) esitamata. Vajadus muudatuste tegemiseks on ebasoovitav, sest prahtijad ei ole sageli sellises positsioonis, et avaldada laevaomanikule survet ja nõuda oma tingimuste lisamist prahilepingusse. Sellega seoses oli oluline kooskõlastada lepingu kavandatav tekst kõigi valdkonna toimijate esindajatega dokumendi koostamise etapis. BIMCO kinnitusel on kõik tšarteri sätted hoolikalt läbi töötatud ja kõik huvirühmad on need heaks kiitnud. Üldiselt on autori hinnangul Genconi uus versioon kooskõlas BIMCO üldise strateegiaga kaubalaevanduses osapoolte vaheliste suhete korrastamiseks.

Käesolevas töös läbi viidud analüüsis võrdles autor Genconi tšarteri kolme viimast redaktsiooni – 1976, 1994, 2021. Redaktsioonide avaldamise vahelise ajavahemiku põhjal (18 aastat ja 27 aastat) võib tunduda, et Gencon 2021 avaldamine on vägagi hiljaks jäänud. Teatud mõttes see ka nii on, kuid siinkohal tuleks arvesse võtta, et kui Genconi 1994. a versiooni muudatused olid enamasti täpsustava ja täiendava iseloomuga, siis Gencon 2021 sisaldab mitmeid olulisemaid muudatusi, mis nõudsid palju arvukamaid arutelusid ja kooskõlastusi. Gencon 2021 lõpliku projekti avaldamine on kavandatud 2021. aasta maikuuks.

KOKKUVÕTE

BIMCO koostatud Genconi tšarter on üks levinumaid prahilepingute vorme. Dokumendi ülemaailmset tuntust ja suurt tähendust kinnitab ka eespool nimetatud NSVL Mereministeeriumi allüksuste vaheline mereveoteenuste osutamise leping, mis sõlmiti inglise keeles (!) 1958. a Moskvast Gencon 1922 tšarterlepingu alusel.

Tšarteri peaaegu 100-aastase ajaloo jooksul on selle ametlikke redaktsioone ainult 4. See viitab sellele, et tšarteri iga uusversioon on valdkonnale äärmiselt oluline, sest seda kasutatakse kümneid aastaid. Nimetatud asjaolu paneb tšarteri koostajale (BIMCO) suurema vastutuse, sest igas uusversioonis on esiteks vaja kajastada kõiki muudatusi, mis on prahivaldkonnas toimunud pärast eelmise versiooni avaldamist, ja teiseks proovida ette näha valdkonna võimalikke arengusuundi.

Prahilepingu tähendust ja olulisust rõhutab veel kord konteinerlaeva *Ever Given* avarii, mis põhjustas Suessi kanali blokeerimise 2021. aasta märtsis. Kanal oli nädala jooksul blokeeritud, põhjustades ülemaailmseid lasti tarneviivitusi. Kes ja kuivõrd peab hilinemise eest vastutama, oleneb suuresti laevaomaniku ja prahtija vahel sõlmitud prahilepingu sätetest.

Töö eesmärk oli kontrollida esitatud hüpoteesi, mille kohaselt Genconi uusversioon vastab prahivaldkonna tänapäeva reaalsusele ja nõuetele, on hõlpsasti kasutatav ning võtab ühtviisi arvesse ka laevaomaniku ja prahtija huve. Autori ülesandeks oli võrrelda tšarteri kolme viimast väljaannet, et analüüsida dokumendi koostamise arengut, võttes seejuures arvesse viimaste aastakümnete määravaid sündmusi, mis mõjutavad kaubalaevanduse valdkonda. Peamiste teabeallikadena kasutas autor BIMCO materjale (Gencon 2021 projektversioon, selgitavad märkused, artiklid ametlikul veebisaidil), samuti mereveondusteemalisi aktuaalseid artikleid ja raamatuid.

SUMMARY

Gencon charter party, developed by Baltic and International Maritime Council (BIMCO), is one of the most common forms of sea freight contract. It is a general purpose agreement that can be used for different types of goods. BIMCO is currently preparing to release a new version of Gencon, which is aimed to replace Gencon 1994 – universal charter party that has been used for over 27 years.

In this paper, author compares and analyzes three most recent editions of Gencon, focusing on the latest version of the document which is supposed to be published in May 2021.

The first version of Gencon was published on 1922 and over the almost 100-year history of the charter, there has only been 4 of its official editions. This means that every new version of the charter is extremely important for the industry, as it is going to be used for more than a dozen years. That imposes increased responsibility on BIMCO, since when developing a new version of the contract, it is necessary, firstly, to reflect all the changes that have occurred in the field of sea freight since the release of the previous version, and secondly, to try to foresee possible directions for the development of the industry.

One of the indisputable values of a Gencon charter is the ability to use it without having to make amendments in its second part. In this regard, it was important to reach unanimity on every single clause at the stage of document development, taking into consideration interests of all industry participants. According to BIMCO, all clauses in Gencon 2021 are carefully worked out and approved by representatives of both owners and charterers. Based on the performed analyses, author concludes that the new version of Gencon is in line with BIMCO's overall strategy to streamline relations between the parties in commercial sea freight industry.

VIIDATUD ALLIKAD

- BIMCO. (1976). *GENCON 76*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-76> (01.03.2021)
- BIMCO. (1994). *Gencon 1994, explanatory notes*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/gencon-1994> (01.03.2021)
- BIMCO. (2005a). *Ice Clause for Voyage Charter Parties 2005, explanatory notes*. Allikas: BIMCO: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ice_clause_general_for_voyage_charter_parties_2005 (01.03.2021)
- BIMCO. (2005b). *ISPS/MTSA Clause for Voyage Charter Parties 2005*. Allikas: BIMCO: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/isps-mtsa_clause_for_voyage_charter_parties_2005 (15.03.2021)
- BIMCO. (2013). *War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013) explanatory notes*. Allikas: BIMCO: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/war_risks_clause_for_voyage_chartering_2013 (15.03.2021)
- BIMCO. (2015). *Infectious or Contagious Diseases Clause for Voyage Charter Parties 2015*. Allikas: BIMCO: https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/infectious_or_contagious_diseases_clause_for_voyage_charter_parties_2015 (17.03.2021)
- BIMCO. (2020). *Owners' responsibilities clarified in new GENCON charter*. Allikas: Hellenic Shipping News: <https://www.hellenicshippingnews.com/owners-responsibilities-clarified-in-new-gencon-charter/> (18.03.2021)
- BIMCO. (2021). *Piracy reports archive*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/search-result?term=Piracy%20report> (20.03.2021)
- Britannica. (1998). *Average, maritime law*. Allikas: Britannica: <https://www.britannica.com/topic/average-maritime-law> (14.03.2021)
- Brodie, P. (2013). *Dictionary of shipping terms*. New York: Informa Law.

- Clark, A. R. (1991). *Ship Classification isn't Insurance Policy, Appeals Court Rules*. Allikas: <https://navlaw.com/ship-classification-isnt-insurance-policy-appeals-court-rules>
- Cooke, J. H. (2014). *Voyage charters, fourth edition*. New York: Informa Law from Routledge.
- Eidast, A. (2007). *Meretranspordi kommertsekspluatatsioon*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.
- Eidast, A. (2009). *Inglise-eesti meretranspordi kommertsterminite leksikon*. Tallinn: Eesti Mereakadeemia.
- Gencon 2020 consultation draft (BIMCO 2020).
- Hoppe, C. (2020). *New BIMCO Law & Arbitration Clause under way*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20200515-new-bimco-law-and-arbitration-clause-under-way> (25.03.2021)
- Hunter, G. (2020). *New BIMCO Law & Arbitration clause will clarify arbitration processes*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20200626-new-law-and-arbitration-clause> (05.03.2021)
- Hunter, G. (2020). *Slew of new contracts and clauses top BIMCO committee's upcoming meeting*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20200918-slew-of-new-contracts-and-clauses> (03.03.2021)
- ICC. (2020). *Incoterms rules*. Allikas: ICC: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/> (15.02.2021)
- IMO. (2020). *Introduction to IMO*. Allikas: <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> (07.02.2021)
- Kempson, S. (1998). *Notice of readiness and the commencement of laytime*. Allikas: GARD: <https://www.gard.no/web/updates/content/28079194/notice-of-readiness-and-the-commencement-of-laytime> (20.03.2021)
- Larsen, S. (2019). *BIMCO panel turns spotlight on arbitration challenges and possibilities*. . Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20190314-arbitration> (18.03.2021)

- Manaadiar, H. (2020). *What is a P&I Club, what they do and why we need them in our lives*.
Allikas: Shipping and freight resource:
<https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-pi-club-and-what-do-they-do/>
(16.03.2021)
- Nielsen, H. (2017). *Use of proper charter party forms*. Allikas: BIMCO:
https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/chartering-help-and-advice/voyage-charter-advice/use_of_proper_charter_party_forms (20.03.2021)
- Paaske Larsen, J. (2021). *Security Guidance on Diverting Around the Cape of Good Hope to Avoid Suez*. Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/security/20210326-security-guidance-on-diverting-around-the-cape-of-good-hope-to-avoid-suez> (29.03.2021)
- Sharda. (2019). *Is Maritime Lien an Important Aspect of Maritime Law*. Allikas: Marine Insight:
<https://www.marineinsight.com/maritime-law/is-maritime-lien-an-important-aspect-of-maritime-law/> (20.03.2021)
- Smith, A. (1983). *Classic book of world*.
- Stephens, K. (2016). *PPG Chartering Terms*. Allikas: www.wvprojekt.net
- Stopford, M. (2009). *Maritime economics. Third edition*. London and New York: Routledge.
- Stuhrmann, N. (2019). *BIMCO publishes new sanctions clauses to meet geopolitical challenges*.
Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20191219-bimco-publishes-new-sanctions-clauses-to-meet-geopolitical-challenges> (25.03.2021)
- Stuhrmann, N. (2020). *BIMCO issues update on Persian Gulf tensions and sanctions clauses*. .
Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20200121-update-pg-and-sanctions-clauses> (26.03.2021)
- Stuhrmann, N. (2021). *“Ever Given” Suez delays – who pays for the consequences?*
Allikas: BIMCO: <https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20210406-ever-given-suez-delays-who-pays-for-the-consequences> (21.05.2021)
- VeeteedeAmet. (2019). *Mereturvalisus*. Allikas: Veeteede Amet:
<https://veeteedeamet.ee/et/meresoidu-ohutus/mereturvalisus> (29.03.2021)

- Wollin, A. (2020a). *New BIMCO Force Majeure Clause ready for review*. Allikas: BIMCO:
<https://www.bimco.org/news/contracts-and-clauses/20201211-new-bimco-force-majeure-clause-ready-for-review> (21.03.2021)
- Wollin, A. (2020b). *New GENCON charter party expected in 2021*. Allikas: BIMCO:
<https://www.bimco.org/news/priority-news/20200923-new-gencon> (22.03.2021)
- Zweigert, K. D. (1981). *International Encyclopedia of Comparative Law, Instalment 12, chapter IV, par. 84, pg 33*. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers.
- Кокин, А. С. (1987). *Коносамент – правовые аспекты*. Москва: Транспорт.
- Лебедев, В. (2019). *История проформы Gencon*. Allikas: Integral:
https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/istoriya_proformy_gencon/ (10.02.2021)
- Лимонов, Э. Л. (1997). *Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки*. . Санкт – Петербург: Выбор.
- Николаева, Л. Л. (2006). *Коммерческая эксплуатация судна*. Одесса: Феникс.

LISA 1 näide 1922. aasta Genconi versioonist

45

COPY

RECOMMENDED.

Adopted by the
Documentary Committee of the
Chamber of Shipping of the
United Kingdom.

Issued to come into force for fixtures on and after 15th September, 1922.

CODE NAME :

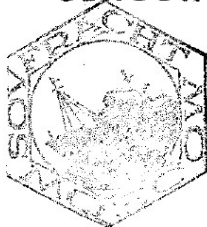
GENCON.

The Documentary Council of The Baltic & White Sea Conference.

UNIFORM GENERAL CHARTER.

AS REVISED 1922.

(Only to be used for trades for which no approved form is in force).



Moscow, 25th June, 1958

Owners.	1. IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between The ESTHONIAN... STATE STEAMSHIP LINE, TALLINN,	1 2
Position.	Owners of the steamer or motor-vessel "TICHORETSK" or substitute of 1211 tons ^{gross} _{net} Register and carrying about... tons of deadweight cargo, 448 trading now... trading and expected ready to load under this Charter about... 23rd July, 1958	3 4 5 6
Charterers.	and Messrs. V/O "EXPORTLES" of... MOSCOW... as Charterers.	7 8
Where to load.	That the said vessel shall proceed to... LENINGRAD ... or so near thereto as she may safely get and lie	9 10
Cargo.	always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at Charterers' risk) of 800 cubic metres of PLYWOOD, 10% more or less at Owners' option	11 12 13 14 15
Destination.	(Charterers to provide all mats and/or wood for dunnage and any separations required, the Owners allowing the use of any dunnage wood on board if required) which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the vessel shall proceed to HAMBURG and BREMEN rotation at Owners' option	16 17 18 19 20 21 22
Rate of Freight.	as ordered on signing Bills of Lading or so near thereto as she may safely get and lie always afloat and there deliver the cargo on being paid freight—on ^{delivered} _{intaken} quantity—as follows 45/- (say: Forty five shillings) per cubic meter	23 24 25 26 27 28

Owners' Responsibility Clause.	2. Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers or their stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.	29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44
Deviation Clause.	3. The vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	45 46 47
Payment of Freight.	4. The freight to be paid in cash without discount on delivery of the cargo ^{as per agreement} at mean rate of exchange ruling on day or days of payment, the receivers of the cargo being bound to pay freight on account during delivery, if required by Captain or Owners. Cash for vessel's ordinary disbursements at port of loading to be advanced by Charterers if required at highest current rate of exchange, subject to two per cent. to cover insurance and other expenses.	48 49 50 51 52 53 54
Loading.	5. Cargo to be brought alongside in such a manner as to enable vessel ^{loaded as per agreement} to take the goods with her own tackle and to load the full cargo in..... running working days. Charterers to procure and pay the necessary men on shore or on board the lighters to do the work there, vessel only heaving the cargo on board. If the loading takes place by elevator cargo to be put free in vessel's holds, Owners only paying trimming expenses. Any pieces and/or packages of cargo over two tons weight, shall be loaded, stowed and discharged by Charterers at their risk and expense. Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to load is given before noon and at 6 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. The notice to be given to the Shippers, Messrs..... Time lost in waiting for berth to count as loading time.	55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66
Discharging.	6. Cargo to be received by Merchants at their risk and expense alongside the vessel not beyond the reach of her tackle and to be discharged as fast as vessel ^{and discharged from vessel's holds} running working days. Time to commence at 1 p.m. if notice of readiness to discharge is given before noon, and at 9 a.m. next working day if notice given during office hours after noon. Time lost in waiting for berth to count as discharging time.	67 68 69 70 71 72 73
Demurrage.	7. For running days on demurrage at the rate of..... ^{See clause 21} per day or pro rata for any part of a day, payable day by day, to be allowed Merchants altogether at port of loading and discharging.	74 75 76
Lien Clause.	8. Owners shall have a lien on the cargo for freight, dead-freight, demurrage and damages for detention. Charterers shall remain responsible for dead-freight and demurrage (including damages for detention), incurred at port of loading, and discharging ^{and discharging} shall also remain responsible for freight and demurrage (including damages for detention) incurred at port of discharge, but only to such extent as the Owners have been unable to obtain payment thereof by exercising the lien on the cargo.	77 78 79 80 81 82
Bills of Lading.	9. The Captain to sign Bills of Lading at such rate of freight as presented without prejudice to this Charter-party, but should the freight by Bills of Lading amount to less than the total chartered freight the difference to be paid to the Captain in cash on signing Bills of Lading.	83 84 85 86
Strike, War	10. <i>Strike Clause, War Clauses and Ice Clause as below.</i>	87

Laydays not to commence before 19th July, 1958

Cancelling Clause.	11. Should the vessel not be ready to load (whether in berth or not) on or before the 28th July, Charterers have the option of cancelling this contract, such option to be declared, if demanded, at least 48 hours before vessel's expected arrival at port of loading. Should the vessel be delayed on account of average or otherwise, Charterers to be informed as soon as possible, and if the vessel is delayed for more than 10 days after the day she is stated to be expected ready to load, Charterers have the option of cancelling this contract, unless a cancelling date has been agreed upon.	88 89 90 91 92 93 94 95
General Average.	12. General average to be settled in MOSCOW according to York-Antwerp rules 1950, Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' servants (see clause 2).	96 97 98
Indemnity.	13. Indemnity for non-performance of this Charter-party, proved damages, not exceeding estimated amount of Freight.	99 100
Agency.	14. In every case the Owner shall appoint his own Broker or Agent both at the port of loading and the port of discharge.	101 102
Brokerage.	15.% brokerage on the freight earned is due to..... In case of non-execution at least $\frac{1}{2}$ of the brokerage on the estimated amount of freight and dead-freight to be paid by the Owners to the Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more voyages the amount of indemnity to be mutually agreed	103 104 105 106 107 108

GENERAL STRIKE CLAUSE.

Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract.	110 111
If there is a strike or lock-out affecting the loading of the cargo, or any part of it, when vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival there, Captain or Owners may ask Charterers to declare, that they agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) within 24 hours, Owners shall have the option of cancelling this contract. If part cargo has already been loaded, Owners must proceed with same (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with other cargo on the way for their own account.	112 113 114 115 116 117 118 119
If there is a strike or lock-out affecting the discharge of the cargo on or after vessel's arrival at or off port of discharge and same has not been settled within 48 hours, Receivers shall have the option of keeping vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging, or of ordering the vessel to a safe port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or lock-out. Such orders to be given within 48 hours after Captain or Owners have given notice to Charterers of the strike or lock-out affecting the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this Charter-party and of the Bill of Lading shall apply and vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion.	120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130

GENERAL WAR CLAUSE.

If the nation under whose flag the vessel sails should be engaged in war and the safe navigation of the vessel should thereby be endangered either party to have the option of cancelling this contract, and if so cancelled, cargo already shipped shall be discharged either at the port of loading, or, if the vessel has commenced the voyage, at the nearest safe place at the risk and expense of the Charterers or Cargo-Owners.	131 132 133 134 135 136
If owing to outbreak of hostilities the goods loaded or to be loaded under this contract or part of them become contraband of war whether absolute or conditional or liable to confiscation or detention according to international law or the proclamation of any of the belligerent powers each party to have the option of cancelling this contract as far as such goods are concerned, and contraband goods already loaded to be then discharged either at the port of loading, or if the voyage	137 138 139 140 141

16. Vessel to pay harbour dues and port charges (upon vessel only) at loading and discharging ports.
17. Vessel to supply free of expense to the Charterers winches, steam to drive them, winchmen, all gear as on board and sufficient light for night work, if required.
18. Shifting from one berth to another shall not be considered as a further place of loading. Charterers shall have the option of loading and discharging at two safe berths in one port without extra freight and time for shifting not to count. Further shiftings to be for Charterers' account and time for shifting to count. The shifting time shall not exceed 4 hours otherwise time to count.
19. At the port of discharge the cargo shall be counted alongside the vessel. Any claim to the Owners for shortage of or damage to the goods shall be presented to the Master in writing before the vessel leaves the discharging port otherwise any claim with respect to the discharging port shall be considered as null and void.
20. The discharging port shall be declared if not specified in this Charter Party latest on commencement of loading.
21. Should the Receivers fail to discharge the goods at the rate stipulated in this Charter Party, they shall pay Shipowners demurrage at the rate of ~~25 shillings~~ ^{200 shillings} per GRT per day or pro rata for any part of a day. If the goods are discharged sooner, Shipowners shall pay Receivers despatch at half of demurrage rate for the time saved in discharging.

22. ARBITRATION CLAUSE

Any dispute arising under this Charter Party shall be referred to arbitration in Moscow at the Maritime Arbitration Commission. One arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers. In case such arbitrators cannot agree, then the dispute to be referred to the decision of an Umpire, who shall be appointed by the said arbitrators. On request of Owners a guarantee letter to be signed by or on behalf of Charterers or by their bankers, in which case lien on the cargo not to be exercised by Owners.

has already commenced at the nearest safe place at the expense of the Cargo-Owners. Owners to 142
 have the right to fill up with other goods instead of the contraband. 143
 Should any port where the vessel has to load under this Charter be blockaded the con- 144
 tract to be null and void with regard to the goods to be shipped at such port. 145
 No Bills of Lading to be signed for any blockaded port, and if the port of destination 146
 be declared blockaded after Bills of Lading have been signed, Owners shall discharge the cargo 147
 either at the port of loading, against payment of the expenses of discharge, if the ship has not sailed 148
 thence, or, if sailed at any safe port on the way as ordered by Shippers or if no order is given at 149
 the nearest safe place against payment of full freight. 150

GENERAL ICE CLAUSE.

PORT OF LOADING.

- (A) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when vessel is ready to 153
 proceed from her last port or at any time during the voyage or on vessel's arrival or in case 154
 frost sets in after vessel's arrival, the Captain for fear of being frozen in is at liberty to leave 155
 without cargo, and this Charter shall be null and void. 156
- (B) If during loading the Captain, for fear of vessel being frozen in, deems it advisable to 157
 leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to any other 158
 port or ports with option of completing cargo for Owner's benefit for any port or ports in- 159
 cluding port of discharge. Any part cargo thus loaded under this Charter to be forwarded to 160
 destination at vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra expenses 161
 be thereby caused to the Receivers, freight being paid on quantity delivered (in proportion if 162
 lump sum) all other conditions as per Charter. 163
- (C) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are closed by ice, 164
 the Captain or Owners to be at liberty either to load the part cargo at the open port and 165
 fill up elsewhere for their own account as under section B or to declare the Charter null and 166
 void unless Charterers agree to load full cargo at the open port. 167
- (D) This Ice Clause not to apply in the Spring. 168

PORT OF DISCHARGE.

- (A) Should ice (except in the Spring) prevent vessel from reaching port of discharge Receivers shall 169
 have the option of keeping vessel waiting until the re-opening of navigation and paying 170
 demurrage, or of ordering the vessel to a safe and immediately accessible port where she can 171
 safely discharge without risk of detention by ice. Such orders to be given within 48 hours 172
 after Captain or Owners have given notice to Charterers of the impossibility of reaching 173
 port of destination. 174
- (B) If during discharging the Captain for fear of vessel being frozen in deems it advisable to leave, 176
 he has liberty to do so with what cargo he has on board and to proceed to the nearest ac- 177
 cessible port where she can safely discharge. 178
- (C) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall apply and 179
 vessel shall receive the same freight as if she had discharged at the original port of destination, 180
 except that if the distance of the substituted port exceeds 100 nautical miles, the freight 181
 on the cargo delivered at the substituted port to be increased in proportion. 182

Clauses 16-22 are incorporated in this Charter Party and form a part of same.

For and on behalf of OWNERS

"GLAVFLOT"

For and on behalf of
 Charterers V/O "EXPORTLES"

V/O SOVFRACHT

As Agents only

FOR A TRUE COPY:

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Svetlana Krupenski

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
Universaalse tšarterite vormi Gencon 2021, Gencon 1994 ja Gencon 1976 võrdlusanalüüs,

mille juhendaja on Yrjö Saarinen,

1.1 reprodutseerimiseks lõputöö säilitamise ja elektroonse avaldamise eesmärgil, sh Tallinna
Tehnikaülikooli raamatukogu digikogusse lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja
lõppemiseni;

1.2 üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tallinna Tehnikaülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas
Tallinna Tehnikaülikooli raamatukogu digikogu kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja
lõppemiseni.

2. Olen teadlik, et käesoleva lihtlitsentsi punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.

3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse
seadusest ning muudest õigusaktidest tulenevaid õigusi.

21.05.2021

¹ Lihtlitsents ei kehti juurdepääsupiirangu kehtivuse ajal vastavalt üliõpilase taotlusele lõputööle juurdepääsupiirangu kehtestamiseks, mis on allkirjastatud teaduskonna dekaani poolt, välja arvatud ülikooli õigus lõputööd reprodutseerida üksnes säilitamise eesmärgil. Kui lõputöö on loonud kaks või enam isikut oma ühise loomingulise tegevusega ning lõputöö kaas- või ühisautor(id) ei ole andnud lõputööd kaitsvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.