



TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL
EESTI MEREAKADEEMIA
Merenduskeskus

Olga Pozolotina

**Üldavarii regulatsiooni areng iseseisva Eesti seadusandluses ja selle
vastavuse analüüs tänapäeva ning tuleviku väljakutsetele**

Lõputöö

Juhendaja: Anatoli Alop, PhD

Tallinn 2021

Olen koostanud töö iseseisvalt.

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

Olga Pozolotina

.....

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 178315VDSR

Üliõpilase e-posti aadress: olpozo@ttu.ee

Juhendaja Anatoli Alop:

Töö vastab lõputööle esitatud nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees: Marko Jürioja

Lubatud kaitsmisele

Marko Jürioja, DBT AS-i BCT Terminali tootmisdirektor, komisjoni esimees

.....

(ametikoht, nimi, allkiri, kuupäev)

Sisukord

Annotatsioon.....	5
Sissejuhatus	6
1 Üldavarii olemus ja ajalugu.....	8
1.1 York-Antwerpeni reeglid.....	9
1.2 Üldavarii lahendamise kord ja dokumentatsioon.....	12
2 1932 aasta avarii ja dispashi seaduse, kaubandusliku meresõidu koodeksi ja kaubandusliku meresõidu seaduse võrdlus	15
2.1 Üldist.....	15
2.1.1 Üldavarii mõiste	15
2.1.2 Üldavarii loovutuste ja kulude jaotuse põhimõte	16
2.1.3 Üldavarii alla kuuluvad vigastused, kaotused ja kulud	16
2.1.4 Huvitatud isiku süül tekkinud kahju.....	17
2.1.5 Muud erakorralised kulud.....	17
2.1.6 Deklareerimata või valesti deklareeritud last	17
2.2 Loovutused.....	18
2.2.1 Lasti merre heitmine (<i>Jettison of Cargo</i>)	18
2.2.2 Ühise ohutuse tagamiseks tehtud loovutused (<i>Loss or damage by Sacrifices for the common safety</i>).....	18
2.2.3 Tulekahju kustutamine (<i>Extinguishing fire</i>).....	18
2.2.4 Rusude ning jäänuste äralõikamine (<i>Cutting away wreck</i>)	19
2.2.5 Tahtlik madalale sõit (<i>Voluntary stranding</i>)	19
2.2.6 Masinate ja katelde vigastused (<i>Damage to machinery and boilers</i>).....	20
2.2.7 Kütusena kasutatud inventar, varud, last (<i>Cargo, stores, materials used for fuel</i>)	20
2.2.8 Lossimisel tekitatud kahju lastile (<i>Damage to cargo in discharging</i>).....	21
2.2.9 Prahiraha kaotus (<i>Loss of freight</i>).....	21
2.3 Kulutused	22
2.3.1 Päästetasu (<i>Salvage remuneration</i>)	22
2.3.2 Laeva kergendamisest tekkinud kulud (<i>Expenses lightening a ship</i>).....	22
2.3.3 Kulutused varjusadamas või muus varjupaigas (<i>Expenses at port or place of refuge, etc</i>).....	23
2.3.4 Pukseerimine varjusadamasse või muusse varjupaika (<i>Towing in a refuge-, shelter port</i>).....	24

2.3.5	Laadungi, kütteaine või tagavarade ümberpaigutamine varjusadamas või muus varjupaigas (<i>Conversion of cargo, fuel or supplies in a refuge port or shelter</i>)	24
2.3.6	Töötasud varjusadamas või muus varjukohas (<i>Wages in a port, place of refuge</i>) ..	25
2.3.7	Ajutised remonditööd (<i>Temporary repairs</i>)	26
2.4	Dispašš	26
2.5	Analüüs: sarnasused ja erinevused.....	27
3	Üldavarii regulatsiooni hetkeolek.....	31
3.1	Konteinerlaeva <i>Ever Given</i> avarii	32
3.2	Tuleviku väljavaated	36
3.3	Järeldused.....	39
	Kokkuvõte	41
	Summary.....	42
	Viidatud allikad	43
	Lisa 1 Õigusakte võrdlev tabel	47

Annotatsioon

Antud töö koosneb kolmest peatükist ja ühest lisast. Esimeses peatükis käsitleb autor üldavarii olemust ja selle ajalugu. Teises peatükis võrdleb autor kolme Eesti üldavariid käsitlevat seadusakti varasemalt koostatud tabeli, mis on leitav lisana, alusel. Teises peatükis toob autor välja erinevused ja sarnasused üldavarii regulatsiooni arengus. Kolmandas peatükis käsitletakse üldavarii regulatsiooni hetkeolekut ja selle võimalikku tulevikku ning arengut ja autor toob välja teostatud töö järeldused.

Töö eesmärgiks oli vaadelda kuivõrd on üldavarii regulatsioon läbi aegade muutunud. Analüüsi tulemusena selgus, et enamuse Eesti regulatsioonides väljatoodud põhimõtteid on säilinud aastakümneid muutusteta. Samuti ilmnes Eesti õigusaktide sarnasus York-Antwerpeni reeglitega.

Viimastel aastatel arutatakse palju autonoomsete laevade eksploatatsiooni tuleku üle ning kuidas tehisintellekti tehnoloogia areng võib mõjutada kehtivaid seadusakte. Üldavarii regulatsiooni tulevik on ebaselge, ning võib oletada, et tuleviku vajadustele vastamiseks muutub regulatsioon tunduvalt või kaob üldse ära.

Üldavarii, York-Antwerpeni reeglid, *Ever Given* avarii, üldavarii Eesti seadusandluses, üldavarii ajalugu.

Sissejuhatus

Antud lõputöö eesmärgiks on vaadelda üldavarii regulatsiooni tänapäeval ja Teise maailmasõja eelnevas seadusandluses. Töös autor uurib üldavarii ajalugu, traditsioone ja selle muutusi läbi aegade.

Käsitletakse regulatsiooni olemust enne Teist maailmasõda, millised olid vahepealsed arengustaadiumid ja milliseks on regulatsioon kujunenud tänapäeval. Töös võrdleb autor üldavarii õigusaktide arenguid ja muutusi. Hinnatakse, kas üldavarii regulatsiooni muutused on olnud positiivsed või pigem negatiivsed.

Autor analüüsib antud kirjalikus töös üldavarii regulatsiooni aktuaalsust tänapäeva seadusandluses. Analüüsitakse, kas regulatsioon vastab tänapäeva merenduse ja laevanduse vajadustele ja töötingimustele. Vaadeldakse ka regulatsiooni perspektiive tulevikus. Uuritakse, kas regulatsioon vastab tuleviku vajadustele ja ootustele. Arutatakse üldavarii tuleviku üle seadusandluses ja kuidas regulatsioon tuleks toime tulevikus uute laevanduse sektori väljakutsetega nagu näiteks autonoomsed laevad, millest on juba pikemat aega juttu olnud ja välja käidud ka palju vastuolulisi väiteid. Analüüsitakse kuidas peaks seadusandlus muutuma, et tagada asja- ja ajakohane tulemuslikkus ja vastavus nõudmistele, sh kuidas tuleb seadusandlus toime vedaja vastutuse mõiste drastilise muutusega.

Algteadmisi üldavariist peaks teadma iga merendusvaldkonnas õpinguid läbiv või lõpetanud tudeng ja töötav spetsialist. Üldavarii on hea näide sellest, kuidas meretraditsioonid on edasi kandumas põlvest põlve. Autori arvates on traditsioonide säilitamine oluline, kuna see avardab mõtteviisi ja pajatab rohkelt ajast, asjaoludest, tingimustest ning vajadustest, mis andsid eelduse selleks, et sellised tavad tekkisid. Traditsioonid on olnud aluseks tänapäeva reeglite, kommete ja normide tekkele ja on oluliselt kujundanud hetkeolukorda merenduses. Ajalugu peab hoidma ja mäletama, et leida seoseid õnnetuste ja juhtumite, nende põhjuste ja tagajärgede vahel, ning ennetada sarnaseid juhtumeid täna ja tulevikus.

Lõputöös üritab autor uurida üldavarii ajalugu, leida seadusandluses, mis käsitleb üldavarii reguleerimist, hetke puudusi ning analüüsida kui hea, vajalik, asja- ja ajakohane regulatsioon on tänapäeval, kuivõrd ta vastab hetke nõudlusele, olukorrale ja tingimustele, ning võimalike tulevikus vajaminevaid üldavarii regulatsiooni muutusi, vajadusi ja perspektiive.

Autor arvab, et antud teema on aktuaalne, kuna antud valdkonnas on teostatud vähe uurimistöid ja arutelu ring jääb kitsaks. Kuigi üldavarii pole uudne asi seadusandluses ja teemat on palju käsitletud, siiski leiab autor, et üldavarii regulatsioon Eesti ajaloos, selle ajalugu, käsitlemine enne Teist maailmasõda ja toimunud, toimivad ning eriti tulevikus saabuvad muutused on vähe käsitletud.

Uurimustöö on õigusteadusliku taustaga teoreetiline töö, kuna püstitatud probleemi lahendamiseks lähtub autor mereõiguse valdkonnas käsitletavast üldavarii regulatsioonist. Analüüsitakse ka erinevate aastate õigusakte ja juriidilisi allikaid, mille alusel soovib autor leida probleemile lahendust. Töös kasutatakse merendusvaldkonna teadustega seotud teooriat, mis kirjeldab üldavarii reguleerimise iseloomu ja ajaloolist tausta, proovitakse leida sellele uudne lähenemine, mis kirjeldaks tulevikus võimalike saabuvaid ja vajaminevaid muutusi.

Antud töö koosneb kolmest peatükist ja autori poolt koostatud õigusaktide võrdlustabelist, mis on väljatoodud lisa 1.

Esimeses peatükis kirjeldatakse üldavarii olemust ja selle ajalugu.

Teises peatükis uuritakse lähemalt üldavarii käsitlemist Eesti seadusandluses läbi aegade, läbitud arenguid ja ajalugu.

Kolmandas peatükis uurib autor üldavarii hetkeseisu ja võimalikku tulevikku ning viib läbi käsitletud infomaterjali, kirjeldatud sisu ja käsitletud teoreetilistest, kirjalikest materjalidest tulenevaid seisukohtade analüüsi eesmärgiga jõuda tõlgendamiste ja järeldusteni.

Autori hüpoteesiks on, et üldavarii regulatsioon tänapäeval on kujunenud ajalooliste traditsioonide baasil, seoses sellega Eesti seadusandlus selles valdkonnas võib olla suuresti mõjutatud merenduse rahvusvahelistest tavadest, kommetest ja sätetest, kujunenud üldtunnustatud meretraditsioonide kohaselt, ning ei pruugi vastata täielikult tänapäeva ja tuleviku mereõiguse ja merenduse valdkonna vajadustele.

1 Üldavarii olemus ja ajalugu

Põhiline erinevus tavalise eriavarii (ingl *Particular Average*) juhtumi ja üldavarii (ingl *General Average*) vahel seisneb selles, et eriavarii korral kaotused ning kahjud on tekkinud õnnetusjuhtumi tagajärjel ja on tekkinud juhuse läbi, etteplaneerimata (tulekahju, kokkupõrge), siis kui üldavarii korral on kahjud ja nn loovutused tehtud tahtlikult. (Distinguish between..., 2020)

Üldavariiks loetakse kahju, mis tekitati tahtlikult, mõistlikkuse piires. Näiteks tahtlikult tehtud erakorralised kulutused ja loovutused, et päästa laev, prahiraha ja laeval veetav last ning laevapere neid ähvardavast ohust või laevahukust. Üldavariiks loetakse tahtlikult tehtud loovutusi päästmaks ja ennetamiseks raskemaid tagajärgi, mida võib põhjustada ähvardav oht. Loetakse, et üldavarii on toimunud siis, kui on olnud reaalne oht, mis oli ühine nii laeva, laevapere kui ka kauba jaoks, loovutus peab olema tahtlik ja erakorraline ning ettevõetud meetmed peavad olema mõistlikkuse piires ning põhjendatud. (Бажанов С. В., 2017)

Laevandus ja meritsi kauba vedu on alati olnud ohtlik tegevusvaldkond. Nii vanasti kui ka tänapäeval võib laeva teekonnal esineda ohtlike olukordi, mis on tingitud inimfaktorist, ilmastikust, piraatlusest ja vääramatust loodusjõust. Ilmastik on muutuv ja sageli tuleb ette tormed. Vanal ajal oli meritsi laevaga kaubavedu üks tähtsamaid transpordivõimalusi ja sageli tuli laeva teekonnal tormed, mis võisid põhjustada laevahuku ning laevapere viskas lasti üle parda eesmärgiga kergendada laeva koormat. (Анисимов, И. О., Бурно К. С., 2020).

Üldavarii ajalugu ulatub ca 3000 aastat ajas tagasi, aega mil laevasõitjad, omanikud ja teised huvitatud osapooled ei rakendanud veel praktikat, et meresõit kogu selle teekonna ulatuses ja laevale paigutatav last võiks olla kaitstud merekindlustuse abil. (Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И., 2016)

Üldavarii mõistele viitamist võib leida enne meie aja arvamist, millal merenduses kujunes üldavarii praktika ja selle seaduslik rakendamine ajalooliselt välja. Esimesi tunnuseid üldavarii kohta võib leida juba Rhodose saare seadusandlusest umbes 800 eKr. (Browne, M., Eagan, L. L. C., 2013)

Üldavarii on iidne tava, mida Rooma keisri Julianuse I korraldusel kajastati Digestides (Justiniani seaduste Koodeksis). Selle ürgse seaduse aluseks oli ühine, üldine kasu: "see, mis on kõigile antud, tuleks asendada kõigi panusega." (Browne, M., Eagan, L. L. C., 2013)

Roomlased võtsid üldavarii sarnaselt omaks, kuid laiendasid seda ka muude loovutuste juhtumitega, näiteks peale lasti üle parda heitmise masti maha lõikamisega. Seega üldavariist sai rohkem üldpõhimõtte. Peale Rooma impeeriumi langemist sisaldasid üldavarii mõistet keskaja Euroopa mereseadused.(Browne, M., Eagan, L. L. C., 2013)

Kui last on üle parda heidetud, kõik peaksid osa kahjumist hüvitama.

Kuigi Rooma seadus räägib vaid lasti üle parda heitmisest, printsiipi tunnustati piisavalt laialdaseks, et kasutada ka teistel juhtudel, kus esines vabatahtlik vara loovutamine ja kulud üldise heaolu nimel. (Lowndes, R.,1888)

Üldavarii mõistet seadustati esmakordselt 1864 aastal Yorgis, kus töötati välja ka asjakohased reeglid. Reegleid täiendati 1877 aastal Antwerpenis ning hakati neid nimetama York-Antwerpeni reegliteks. Reegleid on täiendatud mitmekordselt aja jooksul. Olulisemad täiendused ja muutused toimusid 1974, 1994, 2004, 2016 aastatel.

1.1 York-Antwerpeni reeglid

Üldavarii printsiipi, selliselt nagu ta oli pärit Rooma õigusest, tunnustati ja võeti kasutusele kõikides mereriikides ja rakendati ka kohtupraktikas. Siiski erinevates riikides kasutati ja tõlgendati printsiipi erinevalt ning see mõjutas rohkelt osapooli, kes tegutsesid väliskaubanduses.

Seepärast prooviti luua internatsionaalne ühtsus, kehtestades ühtsed reeglid antud teemal.

Esimene samm selles suunas tehti 1860 aastal Suurbritannia reformistliku rühmituse egiidi all, mille mõjutuste tagajärjel peeti mitmeid rahvusvahelisi konverentse, esimene neist toimus 1860 aasta septembris Glasgow linnas, Šotimaal.(Hudson, N. G., Harvey, M., 2017)

Glasgow konverentsil võeti vastu palju resolutsioone, eesmärgiga tagada, luua üldavarii õigusnormide sisuline süstematiseerimine, selleks, et lisada üldavarii kõikide merendusriikide seadusandlusesse. Kolmanda Üldavarii Kongressi jaoks, mida peeti Yorkis 1864 aastal, koostati eelnõu mustand. Kongress nõustus üheteistkümne reegluga, mis said nimeks *The York Rules*.

Kongressil soovitati ka seadusandlikul riigi organil kaalutleda reeglite kehtestamist siseriiklikus õiguses ning kuni seadusandlus on menetluses, lisada klausleid prahilepingutesse ja konossementi kasutades Yorki reeglid. (Hudson, N. G., Harvey, M., 2017)

Reegleid muudeti ehk lisati 12. reegel konverentsil, mis toimus 1877 aastal Antwerpenis. Sellest ajast on reeglid tuntud *The York Antwerp Rules* nime all. Reegleid kaasati ohtralt paljudesse prahilepingutesse, konossementidesse, merekindlustuse poliisidesse. Reeglid olid laialt kasutuses. seepärast loobuti ideest neid kehtestada siseriiklikult. (Hudson, N. G., Harvey, M., 2017)

Reeglid olid kasutuses mõnda aega, kuni 1890 aastal toimunud konverentsini Liverpoolis, kus neid muudeti ja laiendati 18 reeglini ning anti nimeks *The York Antwerp Rules 1890*. (UNCTAD, 1991)

1890 aasta reeglid osutusid ebapiisavateks seoses muutuvate kaubandustingimustega ning ei leidnud suur poolehoidu. Seega jätkusid püüdlused, ettevalmistused uue üldavarii koodeksi väljatöötamiseks, mis oleks rahvusvaheliselt tunnustatud ja aktsepteeritud. Tööprotsessi katkestas Esimene maailmasõda, ning kui tööd jätkati polnud enam entusiasmi luua rahvusvaheliselt tunnustatud üldavarii koodeks, kuid siiski jäi soov uuesti üle vaadata ja parandada 1890 aasta reegleid ja lisada üldpõhimõtte avaldusi.(UNCTAD, 1991)

Stockholmi konverentsil 1924 aastal vaadati üle 1890 aasta reeglid ja võeti vastu üldpõhimõtete deklaratsioon, millele võiks tugineda juhtudel, mis pole reeglites välja toodud. Põhimõtted kirjeldati 7 nn tähereeglis (A-st G-ni). 1924 aasta reeglistik tekitas segadusi. (UNCTAD, 1991)

1924 aasta reeglistik ei saanud Ameerika Ühendriikide poolehoidu, kuna reegel A piiras üldavarii mõistet loovutustega, mida tehakse ühiseks ohutuseks, kuid ei sisaldanud mõtet, et loovutusi tehakse teekonna jätkamiseks, mis omakorda oli Ühendriikide seadusandluses. (UNCTAD,1991)

1950 aastal reeglite ülevaatomisel lisati *Rule of Interpretation*, mis andis tõlgendamise juhiseid ehk juhul, kui rakendatakse üldavarii printsiipi, siis tähtedega tähistatud ja nummerdatud reeglid kehtivad välistades kõik seadused ja tavad, mis pole sellega kooskõlas. Välja arvatud nummerdatud reeglid, lahendatakse üldavarii kaasused tähtedega tähistatud reeglite alusel. (Анисимов И.О., Бюрно К.С.,2020)

1950 aasta reeglite muudatusettepanek tehti 1974 aastal konverentsil Hamburgis, 1990 aastal Pariisis muudeti 4 reegel IMO (Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ehk *International Maritime Organization*) palvel ja 1994 aastal konverentsil Sydneys lisati *Rule Paramount*, mis määras ära,

et mitte mingil juhul ei tohi olla loovutusi, välja arvatud juhul kui seda on mõistlik teha. (Анисимов И.О., Бюрно К.С.,2020)

Reegleid uuendati taaskord 2004 aastal Vancouveris. On teada, et märkimisväärne hulk laevaomanike on vältinud 2004. aasta muudatuste lisamist, kuna nad pole laevaomanikele soodsad. (Gombrii, K. T. J., jt..., 2012). Uus redaktsioon ei leidnud tunnust, kuna oli koostatud arvestamata laevaomanike huve ja BIMCO (Balti ja Rahvusvaheline Merendusnõukogu ehk *Baltic and International Maritime Council*) tunnustuseta. See oli esmakordne juhus, kui võeti vastu reeglistik ilma laevaomanike ja teiste huvitatud osapooltega kooskõlastamata. Tagajärgedena BIMCO soovitas loobuda ja mitte kasutada 2004 aasta reegleid ning ei lisanud neid oma lepingute tüüpvormidesse. (Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И., 2016)

Seega York-Antwerpeni reeglid sisaldavad endas:

1. Ühte tõlgendamise klauslit
2. Seitse üldpõhimõtet väljendavat klauslit (nn tähtreeglid A-st-G-ni)
3. Kakkümmendkaks nummerdatud reeglit (I- XXII).

Reeglid on tavaliselt kaasatud konossementidesse, prahilepingutesse ja merekindlustuse poliisidesse. Üldiselt tuleb need lisada lepingutesse, et neil oleks juriidiline võim. Sõnastus võib olla järgmine: „*General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party*“. (Hudson, N. G., Harvey, M., 2017)

YAR (York-Antwerpeni reeglid ehk *York Antwerp Rules*) reeglistiku vaadati taaskord üle 2016 aasta mais, konverentsil New Yorgis. Siiaaani on rohkem kasutuses olnud reeglistiku 1994 aasta versioon, sest 2004 aasta redaktsioon peeti laevaomanikele vähe soodsaks. BIMCO on kaks korda neid reeglistiku redaktsioone üle vaadanud, võrrelnud ning on otsustanud 1994. aasta versiooni kasuks. (BIMCO, 2016)

Kuna 2016 esitletud regulatsioon toetub suuresti 1994 aasta regulatsioonile, mida BIMCO on siiaaani soovitanud kasutada üldavarii juhtumite käsitlemisel, omab see kasulike selgitusi ning täiendusi (näiteks väheväärtusliku lasti kohta). (BIMCO, 2016)

Reeglite iga järgnevad ja uuendatud sõnastused ei muuda ära varasemaid reegleid.

1.2 Üldavarii lahendamise kord ja dokumentatsioon

Üldavarii meretranspordis on juhtum, mille tagajärjel laevareisil tekivad kaotused, ja kaptenil pole muud võimalust, kui kuulutada välja üldavarii, et loovutada osa tema vastutusel olevast varast elu, laeva või veoste päästmiseks.

Esimese etapina üldavariiliste juhtumite lahendamises, peale juhtumi toimumist, esitab laeva või kaubaomanik dispašööride büroole avalduse. Avaldus esitatakse kirjalikult ning sellele on lisatud vajaminevad dokumendid. Avaldus esitatakse, et tunnistada juhtum üldavariiks ja koostada dispašš. (General Average..., 2017)

Esimesena teavitab laeva kapten laeva omaniku juhtumist ja kõikidest tehtud vastumeetmetest. Kõiki loovutamistest mõjutatud isikuid tuleb teavitada. Seejärel määratakse dispašöör üldavarii ulatuse ja kulude maksumuse arvutamiseks. Laevaomanik teavitab kõiki seotuid osapooli ning lepib kokku aja dispašööriga kohtumiseks. Tähtis on, et dispašöör käituks erapooletult, kuna talle usaldatakse mitte ainult kulude kindlaksmääramine, vaid ka nõuete läbivaatamine ja vaidluste lahendamine. Dispašöörile edastatakse avaldus ja avaldusega kaasnevad dokumendid. (Lindpere, H., 2018)

Dispašöör toetub laeva kapteni koostatud mereprotestile ja teistele temale edastatud dokumentidele, et määrata kindlaks sündmused, mis viisid tulemusena üldavariini. Peale dokumentidega tutvumist väljastab dispašöör otsuse, milles ta tunnistab või ei tunnista juhtumit üldavariiks. Otsus edastatakse kõikidele huvitatud üldavarii osapooltele, kellel on võimalus otsust kohtust vaidlustada. (Lindpere, H., 2018)

Edasi hakkab dispašöör koostama dispašši.

Üldavarii juhtumi asjaolusid välja selgitada ja tõendada ning lahendada mõistlikult ning kiirelt kahjukäsitusjuhtum on võimalik, ent selleks peaksid olema tõendusdokumendid, millega on võimalik kõiki juhtumiga seonduvaid asjaolusid tõendada. Kantud kahjusid on laevaomanikul ja teistel asjaga seotud osapooltel tõendada ning koostada dispašši on võimalik ainult sellisel juhul, kui dokumentatsioon võimaldab kindlaks teha ning määratleda kõik juhtumiga seoses olevaid asjaolusid. Seega üldavarii juhtumi kiiret lahenemist soovivate osapoolte huvides on, et algdokumentatsioon oleks korrektselt, asjakohaselt ning õiglaselt vormistatud. Algdokumentatsiooni korrektsus tagab kiiret ja õiglast lahendit. (Lindpere, H., 2018)

Vajaliku dokumentatsiooni nimestik ja oluliste dokumentide arv oleneb suurelt juhtumi asjaoludest, seega vastavalt toimunud juhtumile võib vaja minna kas rohkem või vähem dokumente ning konkreetsete dokumentide tüüp võib olla erinev. Võib öelda, et üldavarii juhtumiga seotud dokumentatsiooni võib jagada kaheks:

- Dokumendid, mille alusel dispašöör saab juhtumi tunnustada või mitte tunnustada üldavariiks, see otsus on vaja koostada ja esitada kohe peale juhtumit, hiljem neid vormistada pole võimalik.
- Vajalikud dokumendid, mida on võimalik kasutada hiljem.

Seotud dokumendid:

- Mereprotest (*Sea Protest*).
Mereprotest vormistatakse laeva kapteni poolt esimeses sadamas, kuhu laev saabus peale juhtumit, mida hiljem võidakse tunnustada üldavariina. Mereprotest vormistatakse notari juures, et oleks notariaalselt kinnitatud dokument. (Бердегулова, Л.А., Григорьева, К.В., 2018).
- Avariibond (*Average Bond*).
Avariibond on dokument, milles kajastub kaubasaaja nõusolek avaldada kauba väärtus ja vajadusel osaleda kulude jaotamises üldavarii juhtumi korral. Dokumenti nõutakse kõigilt kaubasaajatelt enne kui neile väljastatakse last. (Петров, И. М., 2015).
- Laeva logiraamat (*Ship's Log-Book*).
Laeva logiraamatu sissekanded on infoandmed olulistest laeval ja laevaga toimunud sündmustest, mis leidsid aset laeva eksploatatsiooni käigus, käitlemisel, juhtimisel, navigeerimisel.
Üldavariiga seotud sissekanded peaksid olema piisavalt detailiseeritud ja korrektselt täidetud, et kinnitada kõiki avariiga seotuid asjaolusid. Logiraamatu täitmisel täpsust ja korrektsust nõutakse, sest laeva logiraamat on tihti ainukeseks dokumendiks, mis asjaolusid kinnitab.
- Laeva masinaraamat (*Ship's Engine-Book*)
Sarnaselt laeva logiraamatuga kajastab, kirjeldab masinaraamat situatsiooni ja asjaolusid, mis olid juhtumi toimumise hetkel masinaruumis. Samuti tuleb juhtumi toimumisel väga täpselt ja detailselt kirjeldada asjaolusid ja tehtuid tegevusi ning meetmeid, mida võeti kasutusele.
- Kauba väärtuse deklaratsioon (*Valuation Certificate*).

Deklaratsiooni nõutakse kaubasaajalt enne kauba väljastamist. Deklaratsioonis on avaldatud lasti väärtus.

- Üldine garantiikiri (*Warranty Letter*).

Panga või kindlustusfirma poolt väljastatavat garantiikirja nõutakse kaubasaajalt, kui vedajal tekib kahtlus kaubasaaja tulevases maksevõimekuses.

- Päästeoperatsioonide garantii (*Salvage Warranty Letter*).
- Deposiit (*Deposit*).

Vedaja võib garantiikirja asemel nõuda deposti.

2 1932 aasta avarii ja dispashi seaduse, kaubandusliku meresõidu koodeksi ja kaubandusliku meresõidu seaduse võrdlus

Teises peatükis uuritakse lähemalt üldavarii käsitlemist Eesti seadusandluses läbi aegade, läbitud arenguid ja ajalugu, hetkeseisundit ning võimalikku tulevikku.

Autor on püstitanud eesmärgiks antud peatükis võrrelda kolme õigusakti, mille tulemusel on hiljem võimalik võrrelda kuivõrd sarnased või erinevad, muutunud või samaks jäänud on all toodud reeglistikud. Võrreldakse riigikogu poolt 16. veebruaril 1932. aastal vastuvõetud avarii ja dispashi seadust, 09. detsembril 1991. aastal vastuvõetud kaubandusliku meresõidu koodeksit ja 5. juunil 2002. aastal vastuvõetud kaubandusliku meresõidu seadust (KMSS). Võrdluse eesmärgiks on leida erinevused ning jõuda järelduseni, kas üldavariid käsitlev regulatsioon on märkimisväärselt aja jooksul muutunud. Eeltöö käigus oli autor põhjalikult tutvunud kõigi kolme õigusaktiga ja York-Antwerpeni reeglitega, kuna neile on kaubandusliku meresõidu seaduses viidatud üldavarii lahendamiseks, ning leidnud nendes käsitlemistes samasuguseid punkte ja hiljem paigutanud neid tabelisse kõrvuti, lihtsamaks vaatluseks. (Lisa 1)

Oluline on teha vahet loovutuste ja kulutuste vahel.

Loovutused on: laevade masinate, vintside, püügivahendite kahjustused, laeva ja lasti kahjustused tulekahju kustutamisel, rusude ning jäänuste äralõikamine, ühise ohutuse tagamiseks tehtud loovutused, vabatahtlik madalikule sõit, masinate ja katelde kahjustused, lasti kaotus, lasti üle parda heitmine, lastist loobumine, et laev uuesti ujuvasendisse saada.

Kulutused on: varjusadama või muu varjupaiga kulud, päästetasud, madalikul laeva uuesti ujuvasendisse saamise kulud, varjusadamas kauba lossimise kulud, töötasud, ajutise remondi kulud.

2.1 Üldist

2.1.1 Üldavarii mõiste

Üldavarii toiminguks loetakse erakorralisi tegevusi ja tehtud kulutusi ning loovutusi, mida võeti ette tahtlikult ja põhjendatult, et päästa laev, laevapere, last ja muu vara.

1932. aasta avarii ja dispashi seaduses on antud punkt leitav esimeses peatükis, kõige esimeses paragrahvis, 1991. aasta kaubandusliku meresõidu koodeksis on üldavarii mõiste väljatoodud viieteistkümnendas peatükis paragrahvis number 264 ning 2002. aasta kaubandusliku meresõidu seaduses leidub selle mõiste selgitus paragrahvis 122. Vaatamata veidi erinevale sõnastusele on mõiste sisu jäänud samaks. Väga oluline on välja tuua, et üldavariil on paar kindlat rõhutatud tunnust: peab olema reaalne oht, loovutus või kulutus peab olema erakordne, tegevus peab olema vabatahtlik ja põhjendatud ning tegevus peab olema sooritatud ühise ohutuse huvides.

2.1.2 Üldavarii loovutuste ja kulude jaotuse põhimõte

Kulude ja loovutuste jagamise sätestatud korda on võimalik leida 1932. aasta seaduses teises paragrahvis ning selles mainitakse, et jaotamine toimub vastavalt edasiste seaduses kirjeldatud paragrahvidele. Kaubandusliku meresõidu koodeksis on paigutatud jaotus 264-ndasse paragrahvi ja selles on kirjeldatud, et üldavarii kulud ja loovutused jaotatakse laeva, prahiraha ning lasti vahel vastavalt nende maksumusele ja prahiraha all mõistetakse ka sõidu- ja pagasiraha. Kaubandusliku meresõidu seaduses on info leitav paragrahvis 122 alapunktis number 2 ja seal on kirjeldatud, et kulutused jaotatakse ja nende suurus tehakse kindlaks vastavalt York-Antwerpeni reeglitele, kui lastiveolepingust ei tulene teisiti. (Kaubandusliku meresõidu seadus..., 2002) York-Antwerpeni reeglites on omakorda aga sõnastatud samamoodi nagu 1932. aasta reeglistikus ja mainitud, et jaotus toimub vastavalt alltoodud järgnevatele reeglitele. 1932. aasta seaduse ja KMSS väljatoodud kulude jaotuse punkt on samaväärne ja kaubandusliku meresõidu koodeksis on punktis rohkem konkreetikat ja mõiste erinev eelmainitud reeglistikest.

2.1.3 Üldavarii alla kuuluvad vigastused, kaotused ja kulud

Infot selle kohta, millised kulud, vigastused ja kaotused käivad üldavarii alla leidub 1932. aasta seaduse kolmandas paragrahvis ja seal on kirjeldatud, et üldavarii alla kuuluvad kaotused, vigastused ning kulud, mis olid otseseks üldavarii toimingute tagajärjeks, ning paragrahvis välistatakse kulud laevale või laadungile, mis tekkisid reisi viivituse tagajärjel, kui viivitusest tekkinud kulud on näiteks laevaseisu kulud või turuhindade kõikumisest tekkinud kulud. Kaubandusliku meresõidu koodeksi 269 paragrahvis on väljatoodud, et üldavariiks ei tunnistata kahju laevale ja lastile, mis tekkis reisi pikenemise tõttu, näiteks seisuaaja kulu või turuhindade muutus. Kaubandusliku meresõidu seaduses pole kindlalt antud punkti sätestatud, kuid kuna eelnevalt on mainitud, et kasutatakse York-Antwerpeni reegleid, siis võrdlemiseks otsustas autor kasutada 2016. aastal ilmunud YAR reeglite redaktsiooni. YAR-is kirjeldatakse, millised kulud ja

vigastused kuuluvad üldavarii alla reeglis C. Reeglis on väljatoodud, et üldavarii alla kuuluvad kaotused, mis on otseseks üldavarii toiminguga tagajärjeks, ning arvatakse üldavariist välja reisi viivituse tagajärjel või sellest tingitud kaudsed kaotused, lisaks on lisandunud 2. alapunkt, kus sätestatakse, et saasteainete lekkimisel ja levikul keskkonnakahju tekitamist ei käsitleta üldavariina. Autor leiab, et YAR ja 1932. aasta avarii ja dispashi seaduse sõnastus on peaaegu võrdväärne, ent on lisandunud ka keskkonnareostust täpsustav alapunkt.

2.1.4 Huvitatud isiku süül tekkinud kahju

Punkti, kus kirjeldatakse asjaolu kui loovutused ja kulud tekkisid asjast huvitatud, asjaosalise hooletuse või pahatahtlikkuse tagajärjel ja kas seda käsitletakse üldavariina, võib leida avarii ja dispashi seaduse neljandas paragrahvis ja seal lubatakse asjaosalisel saada osa tasust, kuid lisatakse, et asjaosalise vastu on võimalik esitada nõudeid tõendatud hooletuse või pahatahtlikkuse pärast. Samaväärseks punktiks koodeksis on paragrahv 270, kus lubatakse samuti vastavalt eelnevalt mainitud reeglitele saada osa üldavarii jaotamisel, vaatamata sellele, kas erakorralist kulu oli põhjustanud varaliselt huvitatud isiku süül ning samuti mainitakse, et teistel osalistel on õigus kantud kahju sisse nõuda huvitatud isikult. Kaubandusliku meresõidu seaduses pole antud punkti välja toodud, kuid York-Antwerpeni reeglites on vastav reegel D. Reeglis D on kirjas, et loovutusi ja/või kulusid pahatahtlikkusest või hooletusest põhjustanud isikul on õigus saada osa tasust ja tema vastu võib esitada nõudeid. Kõigis 3 vaadeldud reeglistikus on punkti põhimõtte säilinud ja on täpselt sama, muutusteta, ehk merereisi ajal võib esineda olukordi, kui üldavariid põhjustab üks osapooltest. Sel juhul kontributsiooni õiguseid pole mõjutatud, teisalt ei piirata võimalike õiguskaitsevahendeid osapoole kasuks või vastu.

2.1.5 Muud erakorralised kulud

Info sellest, kuidas käsitletakse muid erakorralisi kulusid, on leitav 1932 aasta seaduse kuuendas paragrahvis, koodeksis 267 paragrahvi üheksandas alapunktis ja YAR-is kajastab seda reegel F. Kõikides eelmaintud reeglistikes sätestatakse, et kõik erakorralised kulud, mis said tehtud teise, üldavarii kuluna käsitletud kulu asemel, loetakse üldavarii kuluks ja sellist kulu tasustatakse kokkuhoitud kulu summa piires.

2.1.6 Deklareerimata või valesti deklareeritud last

Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis laevale laaditud laevaomaniku või ta esindaja teadmata või mis laadimisel tahtlikult valesti deklareeritud, ei kuulu tasumisele

üldavarii kontributsioonina, kuid niisugused kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla juhul, kui nad on päästetud. Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis laadimisel valesti deklareeritud vähema väärtusega kui nende tegelik väärtus, kuuluvad üldavarii kontributsioonina tasumisele deklareeritud väärtuse alusel, kuid kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla nende tegelikus väärtuses.

2.2 Loovutused

2.2.1 Lasti merre heitmine (*Jettison of Cargo*)

Vaadeldud õigusaktidest infot lasti üle parda heitmise kohta võib leida 1932. aasta seaduse kaheksandas paragrahvis, 1991. aasta koodeksis 266 paragrahvis alapunktis 1 ja 269 paragrahvis alapunktis 1 on kirjeldatud välistused, 2002. aasta KMSS-ist lähtuvalt rakendatakse YAR-i esimest reeglit. Lasti merre heitmist tasustatakse vaid juhul, kui last oli laevapardal veetud kooskõlas kaubandusliku meresõidu kommete ja eeskirjadega. Seega kui last oli paigutatud laeva tekile, ent ta ei tohiks olla sinna paigutatud ja selline last heidetakse üle parda, siis ei tasustata antud juhust üldavarii kontributsioonina. Kaubandusliku meresõidu koodeksis on täpsustatud ka välistus, kus ei arvestata üldavarii kontributsioonina isesüttinud lasti.

2.2.2 Ühise ohutuse tagamiseks tehtud loovutused (*Loss or damage by Sacrifices for the common safety*)

Antud punkt käsitleb juhust, kui avati kaubaruumi luuk või luugid, et heita osa lastist trümmidest merre, ent allesjäänud last sai kahjustada kas trümmi sattunud mereveest või vihmaveest. Sellisel juhul on sätestatud, et vigastused lastile tasustatakse üldavarii kontributsioonina. Ohutuse tagamiseks tehtud loovutuste kuuluvust üldavarii alla sätestatakse avarii ja dispashi seaduse üheksandas paragrahvis, kaubandusliku meresõidu koodeksi 266 paragrahvi esimeses alapunktis ja York-Antwerpeni reeglite teises reeglis. Kõigis kolmes õigusaktis tasustatakse üldavarii kontributsioonina vigastused, kahju laevale, lastile, kaotused, mis tehti ühiseks päästmiseks või julgeolekuks, ühise ohutuse tagamiseks, sealhulgas ka vee sisse tungimise tõttu läbi luukide või teiste avade kaudu, mida avati või tehti avauseid, et teostada merre lasti heiteid.

2.2.3 Tulekahju kustutamine (*Extinguishing fire*)

Tulekahju laeva pardal on üks kõige tõsisemaid ohte nii varale, inimestele kui ka ümbritsevale keskkonnale. (Masellis, M., jt..., 1992)

Tulekahjust tingitud vigastuste kuuluvust üldavarii alla käsitletakse 1932. aasta seaduse kümnendas paragrahvis, kaubandusliku meresõidu koodeksis 266 ja 296 paragrahvide teistes alapeatükkides ning YAR-is on teema käsitletud kolmandas reeglis. Tähtis on välja tuua, et kõikides eelmainitud seadustes ei tasustata ega loeta üldavarii alla kuuluvaks tulekahju ennast ja tulekahjust, suitsust või kuumusest tingitud vigastusi laevale või lastile. Tulekahju on reaalne oht merereisil ja sellega arvestatakse. Just seepärast kulutused ja kahjustused laevale ja veosele, mis on tingitud tulekahju kustutamisest laeva pardal, tasustatakse üldavarii kontributsioonina. Üldavarii kontributsioonina tasustatakse näiteks veekahjustusi, kui prooviti tulekollet kustutada veega. Kolmes eelmainitud õigusaktis on tulekahju kustutamise aspekt, sellest tulenevate kahjude üldavarii alla kuuluvuse sätted samad, arvestamata reeglistike erinevat sõnastust.

2.2.4 Rusude ning jäänuste äralõikamine (*Cutting away wreck*)

Antud loovutust käsitlev tekst on leitav 1932. aasta seaduse üheteistkümnendas paragrahvis, 1991. aasta koodeksis 269 paragrahvi kolmandas alapunktis ja YAR-is neljandas reeglis. 1932. aasta seadusest tuleneb, et üldavarii kontributsioonina ei tasustata kaotusi, mis tekkisid laeva taglase, rusude, jäänuste äralõikamisega juhul kui need varasemalt olid tänu mereõnnetusele juba kõlbmatud või lahti kistud. (Riigi Teataja....,1932) Kaubandusliku meresõidu koodeksis on sätestatud, et üldavariina ei tunnustata kahju riismete ja laevaosade maha raiumisest, kui juba varasemalt olid riismed purustatud, hävinud, kahjustatud õnnetusjuhtumi tagajärjel. (Kaubandusliku..., 1991) Ka YAR-is on välistatud, et vrakki, laevaosade mahavõtmisest tingitud kahjustused, kui need olid õnnetusjuhtumi tõttu varasemal kahjustatud, tasutatakse üldavariina. Vaadeldud õigusaktides on rusude maha võtmise kuuluvust sätestatavate reeglite põhimõte sama ning pole aastatega muutunud. Ent näiteks kui laev sõitis vraki otsa ja laeva vabastamiseks tuleb osa laevast või vrakist ära lõigata, sellega seotud kulud ei lähe üldavarii alla põhjusel, et need polnud tahtlikud.

2.2.5 Tahtlik madalale sõit (*Voluntary stranding*)

Olenevalt olukorrast suunatakse laev mõnikord tahtlikult randa või madalale. Põhjuseks laeva madalale või randa suunamiseks võib olla see, et proovitakse vältida laeva põhjaminekut sügavas kohas, kui laeva veeliinist allpool on suuri kahjustusi.

Laeva tahtlikku randa suunamist käsitleb 1932. aasta seaduses kaheteistkümmes paragrahv ning selles on sätestatud, et tahtlikul randa suunamisel ei tasustata kaasnevaid kaotusi või kulusid üldavarii kontributsioonina juhul, kui laev oleks möödapääsmatult randa sõitnud. Siiski on

seaduses sätestatud, et teistel juhtudel, kui laeva tahtlikult suunatakse randa, tasustatakse sellest tekkinud kaotused ning vigastused üldavarii kontributsioonina. Kaubandusliku meresõidu koodeksis on laeva tahtlik juhtimine madalale ja ka selle madalalt lahti tõmbamine, tunnustatud üldavariina. York-Antwerpeni 2016. aasta reeglite kohaselt on ühise julgeoleku huvides laeva tahtlik randa suunamine, sõltumata sellest, kas laev oleks möödapääsmatult randa sõitnud või mitte, sellega kaasnevat vara kaotsimine ning kahjustamine arvestatud üldavarii alla kuuluvaks. Suurim erinevus seadustes on selles, et YAR-i kohaselt arvestatakse tahtlikut randa sõitmist üldavariiks ka juhul, kui ka muidu oleks laev sinna sattunud. (York-Antwerp Rules..., 2016)

Avarii ja dispashi seaduses on vastupidi eelmainitud juhul tahtlik randa sõitmine üldavarii alla kuuluvusest välistatud.

2.2.6 Masinate ja katelde vigastused (*Damage to machinery and boilers*)

Masinate ja katelde kahjustuste kuuluvust üldavarii alla otsustab 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses neljateistkümnnes paragrahv, koodeksis kajastab antud teemat 266 paragrahvi neljas alapunkt ja meresõidu seaduses rakendatakse YAR 2016 reeglit VII. 1932. aasta seadusest lähtuvalt on kahjustused, mis on tekkinud masinatel ja kateldel nende töötamisest, kui laev on ujuvasendis, välistatud üldavarii alusel tasustamisest ning üldavarii alla ei kuulu. Küll aga tunnustatakse üldavariina katelde, masinate vigastused, mis tekkisid tahtlikult hädaohu korral katsetest laev madalalt uuesti ujuvasendisse viia. Koodeksis väljatoodud selgitus on lühem, ning lihtsalt sätestatakse, et üldavariina tunnustatakse madalale sõitnud laeva jõuseadmete, teiste masinate, katelde vigastused, mis tekkisid püüdlustest laev madalalt lahti tõmmata. 2016. aasta YAR-is on sama sõnastus nagu 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses, üldavarii alla kuuluvad madalal, ohu situatsioonis püüdlustest laev uuesti ujuvasendisse viia kateldele või masinatele tekkinud kahjud, juhul kui on tõendatud, et kahjud tekkisid tahtlikust kavatsusest viia laev ujuvasendisse ühise ohutuse tagamise eesmärgil. Juhul kui laev oli ujuvasendis, kahjustusi ning vigastusi masinate ja katelde töötamisest üldavariina ei tunnustata. Kolmest vaadeldud õigusaktist on erinev koodeksi sõnastus ja see on ka kõige lühem ning puudub ka välistus, et üldavariina ei tunnustata kahjustust masinate töötamisest, kui laev oli ujuvasendis, ent reegli põhimõte on sama kõigis kolmes vaadeldud õigusaktis.

2.2.7 Kütusena kasutatud inventar, varud, last (*Cargo, stores, materials used for fuel*)

Merereisil võib tekkida vajadus kasutada näiteks lasti kütusena. Antud teemat reguleerib 1932. aasta seaduses kuueteistkümnnes paragrahv, kus sätestatakse, et üldavariina tunnustatakse hädaohu

korral madalal asuval laeval julgeoleku otstarbel kütteinena põletatud lasti, inventari, varusid või osa neist, aga ainult juhul kui laeva pardale oli võetud piisavalt kütteainet. Lisaks arvutatakse üldavarii kontributsioonina tasustatavast summast maha kütteaine turuväärtus viimases väljumissadamas laeva ärasõidu päeval, arvestades kütteaine kogust, mida oleks ära tarvitatud. YAR reeglis IX samuti tunnistatakse üldavariiks lasti, materjali, varude kasutamist kütusena üldise ohutuse tagamiseks hädaohu korral ja sellisel juhul arvutatakse materjalide, varude maksumusest üldavariil maha kütteaine väärtus, mida merereisil oleks ära tarvitatud. Kaubandusliku meresõidu koodeksis antud teemat käsitlev täpsustus puudub. Siinkohal võib välja tuua ühiseid jooni, et inventari, materjalide, lasti kasutamisel kütusena, tasustatakse kahju üldavarii kontributsioonina juhul, kui tegevust sooritatakse üldiseks julgeolekuks ja on hädaoht.

2.2.8 Lossimisel tekitatud kahju lastile (*Damage to cargo in discharging*)

Antud punktis kirjeldatud kahjustusi lastile, mis tekkisid lossimise käigus kajastab 1932. aasta seaduses kahekümne teine paragrahv ja sellega sätestatakse, et ümberlaadimisel, lossimisel, ladustamisel, tagasilaadimisel, stoovimisel laadungile, kütteainele, varustusele tekitatud kaotused ja vigastused tasustatakse üldavarii kontributsioonina juhul ja ainult siis, kui üldavarii kontributsioonina tasustatakse ka loetletud toimingute vastavad kulud. Koodeksis kirjeldatakse antud teemat 266 paragrahvi kuuendas alapunktis, kus sätestatakse, et lasti, kütuse, varuseadmete kahjustumisel, hukkumisel, nende ümberpaigutamisel, lossimisel, tagasilaadimisel, ladustamisel, hoiustamisel tekkinud kahju tasustatakse üldavarii kontributsioonina juhul, kui ka nende meetmete rakendamiseks tehtud kulu tunnistatakse üldavarii alla kuuluvaks. Ka YAR-i reeglis XII on üldavariina tunnustatud kahju lastile, kütteainele, varustusele kui see tekkis lossimisel jne, kui tehtud toimingud kuuluvad ka ise tasustamisel üldavarii kontributsioonina. Seega kolmes vaadeldud õigusaktis on võimalik tunnistada kahju lastile jne üldavariina ja ka selleks vajalikud tingimused kattuvad ning põhimõtte on täpselt sama.

2.2.9 Prahiraha kaotus (*Loss of freight*)

Prahiraha kaotamist, mis on tingitud laadungi kaotusest või vigastusest, kirjeldatakse 1932. aasta avarii ja dispashi seaduse kahekümne viiendas peatükis, kust selgub, et prahiraha kaotus, mis tekkis lasti vigastusest või kaotusest, tunnistatakse üldavariiks juhul, kui selline rahakaotus on tekitatud üldavarii toiminguga või laadungi hukk või vigastus on tasustatav üldavarii kontributsioonina. Lisaks täpsustatakse, et bruto-prahirahast arvutatakse maha kulud, mida prahiraha omanik oleks tasunud prahiraha teenimiseks. Kaubandusliku meresõidu koodeksis

käsitleb antud teemat paragrahv 266, selle kaheksandas alapunktis. Koodeksis on kirjas, et juhtudel kui lastikaotus hüvitatakse üldavarii kontributsioonina, siis ka lasti kaotusest tingitud prahiraha kaotus loetakse üldavarii alla kuuluvaks. Samuti mainitakse, et prahirahast arvatakse maha kulu, mida lastivedaja oleks selle prahiraha saamiseks teinud, kuid loovutuste tõttu jäi tegemata. Ka 2016. aasta YAR-is on samad põhimõtted prahiraha üldavarii alla kuuluvuse otsustamisel.

2.3 Kulutused

2.3.1 Päästetasu (*Salvage remuneration*)

Merereisil kantud päästekulutusi ja nende kuuluvust üldavarii alla käsitleb kaubandusliku meresõidu koodeksis 266 paragrahvi seitsmes alapunkt ja YAR-is kuues reegel. Päästetasusid pole aga mainitud 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses. Koodeksis on sätestatud, et abisaamiseks tehtud kulu ulatuses, milles päästetöid teostati laeva, prahiraha ja lasti kaitsmiseks tunnustatakse üldavariiks, olenemata päästelepingu olemasolust. YAR-is päästetasu käsitlevat punkti on kirjeldatud täpsemalt. 2016. aastal YAR reeglistikus on sätestatud, et merereisi osaliste kantud päästekulud tasustatakse üldavarii kontributsioonina tingimustel, et päästetöid viidi läbi vara säilitamiseks ning on lisatud täpsustused. Juhul kui osapooltel on lepinguline, juriidiline vastutus päästjate ees, on päästetasu lubatud, kui on olemas järgnev: a) õnnetus või muu asjaolu, mis põhjustas kahju varale ning tekib oluline erinevus päästetud- ja kontributsiooni väärtuse vahel; b) aset on leidnud märkimisväärsed üldavarii loovutused; c) päästetud vara väärtused on valesti arvatud ja päästekulude jaotus on oluliselt vale; d) üks osapooltest on tasunud ära märkimisväärse osa teiste päästetasudest; e) märkimisväärne osapoolte osa on rahuldanud päästmisnõude erinevatel tingimustel, arvestamata päästja, kontribuutori intressi, valuutakorrektsiooni ega kohtukulusid. Samuti täpsustatakse, et päästekulud hõlmavad päästetasu, milles arvestatakse päästjate oskusi ja pingutusi keskkonnakahjustuste vähendamiseks. Päästetasu, mille laevaomanik peaks tasuma päästjale vastavuses 1989. aasta Rahvusvaheline päästetööde konventsiooni alusel (*International Convention on Salvage*), ei tasustata üldavarii kontributsioonina ega arvestata päästekuludena.

2.3.2 Laeva kergendamise tekkinud kulud (*Expenses lightening a ship*)

Mõnikord tuleb ette juhus, kus laev on madalal kinni ning selle uuesti ujumasendisse saamiseks on vaja laev kergendada. Antud teemat käsitleb 1932. aasta seaduses viieteistkümnes paragrahv, kus

on kirjutatud, et kui madalale kinni sõitnud laeva last, küttematerjal, varustus lossitakse ning seda tuleb lugeda üldavarii toiminguks, siis tasustatakse üldavarii kontributsioonina ka lisakulud, mis tekkisid laeva kergendamise, kergendusvahendite rentimisest, lossitu tagasilaadimisest, ning nende toimingute tagajärjel tekkinud kaod ja vigastused. Koodeksis käsitlevad antud teemat 266 paragrahvi viies ja kuues alapunktid ja on sätestatud, et kütuse, lasti, varuseadmete laevalt praamile ümberlaadimise kulu, praami üürimise, tagasilaadimise, hoiustamise tõttu tekkinud kulu ning ka eelnevalt nimetatud tegevuste käigus tekkinud vigastused, mis oli põhjustatud madalale kinnijäämisest tunnustatakse üldavariiks. YAR-is on reegel VIII, mis käsitleb madalal laeva kergendamisest tekkinud kulusid. Reeglis on samamoodi nagu eelmainitud õigusaktides, sätestatud, et madalal asuva laeva lasti, kütuse, varude lossimisel üldavarii toiminguna loetakse ka kaasnevad lisakulud, nagu kergendamisest, kergendamisvahendite rentimisest, lossitu tagasilaadimisest tekkinud kulud ja nende toimingute tagajärgede vigastused käsitletakse üldavariina.

Avarii ja dispashi seaduses, kaubandusliku meresõidu koodeksis ja kaubandusliku meresõidu seaduses on vaatamata veidi erinevale sõnastusele lubatud üldavarii kontributsioonina tasuda kulud, mis on seotud madalal oleva laeva kergendamisega. Regulaatsioonide põhimõte on sama kõigil kolmel vaadeldud juhul.

2.3.3 Kulutused varjusadamas või muus varjupaigas (*Expenses at port or place of refuge, etc*)

Erakorralisi kulutuste temaatikat käsitleb 1932. aasta seaduses seitsmeteistkümmes paragrahv ning selles on täpsustatud, et juhul kui laev on sõitnud varjusadamasse või muusse varjupaika või pöördunud tagasi lastimissadamasse või vastavasse kohta, et vältida õnnetust, ohvreid või muude erakorraliste olude ajendil, ning antud sisse või tagasisõit oli vajalik ühise ohutuse tagamiseks, lubatakse sissesõidust sadamasse või muusse vastavasse kohta tekkinud kulutusi tasustada üldavarii kontributsioonina. Lisaks kirjeldatakse, et kui laev sealt väljub oma esialgse laadungiga või alglaadungi osaga, siis samamoodi tasustatakse üldavarii kontributsioonina sellise väljasõiduga seotud kulud. Kaubandusliku meresõidu koodeksis on vastav paragrahv 267 ja selle esimene ja teine alapunktid. Antud alapunktides kirjeldatakse, et kulud, mis tekkisid sisenemisest varjupaika või tagasipöördumisest lähtesadamasse õnnetusjuhtumi või muu erakorralise asjaolu tõttu, ühise ohutuse huvides, tasustatakse üldavarii kontributsioonina ja samuti tasustatakse üldavarii kontributsioonina ka kulud, mis on tingitud laeva väljumisega esialgse lastiga või selle osaga varjupaigast või lähtesadamast, kuhu laev oli sunnitud tagasi pöörduma. YAR-is käsitleb

varjupaika või -sadamasse sõitmist ja lähtesadamasse tagasipöördumist, ohu ja erakorraliste asjaolude korral, ühise ohutuse tagamiseks ning samuti ka väljumist varjupaigast või -sadamast algladungiga, reegli X alapunkt a (ii). Nii nagu kaubanduslikus meresõidu koodeksis ja 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses, on eelmainitud kulud tasustatavad üldavarii kontributsioonina.

Vaadeldud kolmes õigusaktis on varjusadamasse sisenemise kulud tasustatavad üldavarii kontributsioonina, kuid seda juhul kui sisenemine oli põhjustatud ohust või erakorralistest asjaoludest ja tehtud ühise ohutuse tagamiseks.

2.3.4 Pukseerimine varjusadamasse või muusse varjupaika (*Towing in a refuge-, shelter port*)

Antud punkt sätestab, kas kulutused laeva varjusadamast teise varjupaika viimiseks, et teostada remonti, mida pole võimalik esialgses varjupaigas teostada, tasustatakse üldavarii kontributsioonina või mitte. Eelmainitud aspekti käsitleb 1932. aasta seaduses kahekümnnes paragrahv ning selles on kirjas, et kui avariiis olev laev asub kohas, kus teda on otstarbekohane parandada, et laev saaks oma ladungiga reisi jätkata, ja laeva pukseeritakse teise kohta ja selle ladung veetakse edasi muu laevaga või muul viisil, tasustatakse seesugused pukseerimise, edasivedamise ja -toimetamise kulud üldavarii kontributsioonina, kuid seda ainult kokkuhoitud lisakulude määran. Pukseerimise ja sellega kaasnevate lisakulude tasud tasustatakse üldavarii kontributsioonina ka kaubandusliku meresõidu koodeksi järgi, juhul kui laeva on vaja varjupaigast viia teise kohta põhjusel, et esimeses kohas pole võimalik laeva remontida. Antud seisukohta väljendab koodeksi 267 paragrahvi seitsmes alapunkt. Kuna kaubandusliku meresõidu seaduses on sätestatud, et üldavarii alla kuuluvust otsustatakse YAR-i alusel, siis laeva pukseerimist, ümberpaigutamist varjusadamast parandustööde teostamiseks reguleerib YAR-i reegel X, täpsemalt siis kümnenda reegli alapunkt a (ii).

Vaadeldud õigusaktide kohaselt kuulub üldavarii alla laeva pukseerimine, eemaldamine, ümberpaigutamine varjukohast remondi teostamiseks.

2.3.5 Laadungi, kütteaine või tagavarade ümberpaigutamine varjusadamas või muus varjupaigas (*Conversion of cargo, fuel or supplies in a refuge port or shelter*)

Antud punkt käsitleb lasti, kütuse või laovarude tühendamise kulude tasustatavust üldavarii kontributsioonina.

Antud teemat käsitleb 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses kaheksateistkümnes paragrahv, mis sätestab, et laadungi, kütteinete, tagavarade ümberpaigutamise kulud laevas, ka lossimise kulud, tasustatakse üldavarii kontributsioonina juhul kui lossimine oli vajalik ühise ohutuse tagamiseks või loovutuse või õnnetuse tagajärjel tekkinud vigastuste parandamiseks. Lisaks sätestab paragrahv 19, et kui eelmainitud tegevused kuuluvad üldavarii alla, tasustatakse ka laadungi, kütteaine, tagavarade tagasilaadimist, stoovimist ja muid laokulusid üldavarii kontributsioonina.

Samaväärselt kirjeldab ka koodeksis 267 paragrahvi alapunkt 3, et lasti, kütuse, varustuse ümberpaigutamine ühise ohutuse tagamiseks, paranduste teostamiseks või muudel erakorralistel asjaoludel on üldavarii alla kuuluv. Ent koodeksi 269 paragrahvi neljas alapunkt täpsustab, et ümberpaigutamise ja laadimise kulud ei kuulu üldavarii alla, kui õnnetus või erakorralised asjaolud ei põhjustanud vigastusi, ümberpaigutamine polnud vajalik ühise ohutuse tagamiseks ja juhul, kui kulu tekkis lasti nihkumisest reisi kestel.

Ka YAR lubab ümberpaigutamise kulusid viia üldavarii alla, ühise ohutuse huvides või võimaldamaks teostada remonti.

Kütuse, lasti ja tagavarade ümberpaigutamise kulud tasustatakse üldavarii kontributsioonina ainult siis, kui sellised toimingud olid vajalikud ühise ohutuse tagamiseks ja kahjustuste ning vigastuste parandamiseks.

Laeva merekõlbmatuks tunnistamine

Juhul kui laev tunnistatakse merekõlbmatuks või laev ei jätka oma esialgset reisi, ei tasuta ka üldavarii kontributsioonina laokulusid, mis tekkisid peale laeva merekõlbmatuks tunnistamist või reisi katkestamise päeva. Kui laev enne lossimise lõpetamist tunnistati merekõlbmatuks või katkestas reisi, siis tasustatakse laokulud kuni lossimise lõppemiseni.

Seda reguleerib 1932. aasta seaduses üheksateistkümnes paragrahv, koodeksis 267 paragrahvi 4 alapunkt, ning YAR-is reegli X alapunkt (d).

2.3.6 Töötasud varjusadamas või muus varjukohas (*Wages in a port, place of refuge*)

Antud punktis vaadeldakse laevapere töötasude ja ülalpidamiskulude tasustamist üldavarii kontributsioonina. Teemat käsitletakse 1932. aasta seaduses 21. paragrahvis, koodeksis 267 paragrahvi viiendas alapunktis ja 269 paragrahvi 5 alapunktis, YAR-is reguleerib seda küsimust reegel XI.

Laevapere töötasud ja ülalpidamiskulud, mis tekkisid laeva sisenemisel varjusadamasse ohu, õnnetuse või muude erakorraliste sündmuste tõttu ühise ohutuse tagamiseks tasustatakse üldavarii kontributsioonina, kaasaarvatud reisi pikenemisega seotud kulud (näiteks remondi tõttu). Ainuke vahe regulatsioonides on, et kaubandusliku meresõidu koodeksis ja kaubandusliku meresõidu seaduses (YAR) on üldavarii kontributsioonina lubatud tasustada ka kütuse ja varustusesemete kulud, 1932. aasta avarii ja dispashi seaduses pole antud täpsustust.

Laeva merekõlbmatuks tunnistamine

Laeva tunnistamisel merekõlbmatuks tasustatakse töötasusid ja ülalpidamiskulusid üldavarii kontributsioonina kuni merekõlbmatuks tunnistamise kuupäevani. Laeva merekõlbmatuks tunnistamisel enne lossimise lõpetamist tasustatakse üldavarii kontributsioonina töötasud ja ülalpidamiskulud lossimise lõpetamise päevani. Antud säte on sama kõigis autori poolt vaadeldud reeglistikes.

2.3.7 Ajutised remonditööd (*Temporary repairs*)

Ajutised remonditööd on üldavarii kontributsioonina tasustatavad, kui need remonditööd tehti varjupaigas või -sadamas laeva juhuslike kahjustuste tõttu, eesmärgiga merereis lõpule viia.

Antud sätet kirjeldab 1932. aasta seaduse 24 paragrahv, koodeksis 267 paragrahvi 8 alapunkt ning YAR-is reegel XIV. YAR-is ja 1932. aasta seaduses on olemas ka täpsustus, et siiski ei tehta ajutiste remonditööde kuludest mahaarvamisi uue ja vana erineva väärtuse alusel.

2.4 Dispašš

Seadustes on sätestatud, et avarii iseloomu kindlakstegemist ja üldavarii korral kahjude arvutamist ning nende jaotamist (dispaši) menetleb ametlik dispašöör. Dispaši koostamiseks teeb avalduse tavaliselt laevaomanik või asjast huvitatud isikud. Nii 1932. aasta seaduses, 1991. aasta koodeksis kui ka KMSS on neid aspekte käsitletud. 1932 aasta avarii ja dispashi seaduses käsitlevad seda 38 ja 41 paragrahv, koodeksis 277 paragrahv ning kaubandusliku meresõidu seaduses käsitleb antud teemat 124 paragrahv, oma esimese ja teises alapunktis.

2.5 Analüüs: sarnasused ja erinevused

Sarnasused:

- Üldavarii mõiste: kõigis kolmes õigusaktis vaadeldud üldavarii mõiste on samasugune, ning selle all mõistetakse kahju, mis tekkis tahtlikult hädaohu ennetamiseks.
- Üldavarii kulutuste jaotuse põhimõte on sama: mainitakse, et kulutusi kantakse vastavalt seaduses kirjeldatud alustele.
- Üldavarii alla kuuluvad vigastused, kaotused, kulud, mis on üldavarii toiminguga otseseks tagajärjeks. Üldavarii alla ei kuulu laevale või laadungile reisi viivituse tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka viivitusest olenevad kaudsed kaotused, näiteks niisugused, mis on tingitud laeva seisust või turuhindade vahet. Need on kõigis kolmes õigusaktis sama põhimõtetega.
- Hüvitatud isiku süül tekkinud kahju või kaotused asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tõttu ei kaota isiku õigust tasust osa saada ning asjaosalise vastu võib esitada nõudeid kõigi käsitletud õigusaktide järgi.
- Erakorralised kulud, mis on tehtud muude kulude asemel, mis oleksid tasustatud üldavarii kontributsioonina, hüvitatakse kokkuhoitud kulu piires.
- Lasti merre heitmine: laadungi merre heitmist tunnustatakse üldavariina, aga ainult juhul kui see veeti kooskõlas kaubanduslikus meresõidus üldtunnustatud kommetega. Kaubandusliku meresõidu koodeksis on aga olemas täpsustus, et merre heidetud isesüttinud last ei kuulu üldavarii alla.
- Kahju või kaotus, mida tehti ühise ohutuse tagamiseks: põhimõte on kõigil kolmel võrreldud regulatsioonil sama.
- Rusude ning jäänuste mahavõtmine: kõigil kolmel õigusaktis sama.
- Laeva kergendamise tekkinud kulu madalal asuval laeval: kõigis kolmes ülalmainitud õigusaktidest tasutakse antud kulu üldavarii kontributsioonina.
- Sisenemine varjupaika, tagasipöördumine lähtesadamasse ja sellest väljumine esialgse lastiga on üldavarii alla kuuluv ja vaatamata erinevale sõnastusele, kõigis kolmes vaadeldud õigusaktides on samasugune.
- Varjupaigast või -sadamast pukseerimine teise kohta remontimiseks on kõigis ülal vaadeldud õigusaktides lubatud.

- Laadungi, kütuse, tagavarade ümberpaigutamine ühise ohutuse tagamiseks või vigastuste parandamiseks on lubatud üldavarii kontributsioonina tasustada, kui vigastused on tekkinud õnnetuse tagajärjel.
- Töötasud ning ülalpidamiskulud varjusadamas või muus varjupaigas, mis on tekkinud reisi pikenedamise tõttu, tasustatakse üldavarii kontributsioonina kõigil kolmel juhul.
- Lossimisel, ladustamisel, stoovimisel, tagasilaadimisel, ümberpaigutamisel lastile, kütusele, varustusele tekitatud kahju: on kõigi kolme eelnevalt vaadeldud õigusakti järgi tasustatavad üldavarii kontributsioonina juhul, kui nende meetmete rakendamiseks tehtud kulud tasustatakse üldavarii alt.
- Ajutiste remonttööde tegemisel üldise ohutuse tagamiseks tasustatakse üldavarii kontributsioonina kõigis kolmes vaadeldud regulatsioonis.
- Laadungi kaotusest tingitud prahiraha kadu tasustatakse üldavarii kontributsioonina juhul kui lasti kaotus hüvitatakse üldavarii alt ning arvutatakse maha kulud, mis vedaja oleks raha väljateenimiseks kandnud niikuinii.
- Deklareerimata või valesti deklareeritud last: kõigis kolmes käsitletud õigusaktis on sama põhimõte.
- Dispašš: vaadeldud kolmes regulatsioonis üldavarii korral kahjude arvutamist ning nende jaotamist menetleb dispašöör.
- Dispaši koostamise avaldus: kõikidel juhtudel esitatakse avaldus asjast huvitatud isikute poolt.

Erinevused:

- Üldavarii alla kuuluvad vigastused, kaotused, kulud: YAR-is lisatud ka täpsustus keskkonnareostuse kohta, millega täpsustatakse, et keskkonnareostuse vältimise kulu ei kuulu tasumiseks üldavarii kontributsioonina, sest muidu muutuks üldavarii rakenduse ulatus liiga suureks; 1932. aasta seaduses ja ka koodeksis selline täpsustus puudub.
- Lasti merreheit: kaubandusliku meresõidu koodeksis on olemas täpsustus, et merre heidetud isesüttinud last ei kuulu üldavarii alla.
- Tulekahju: kõik kolm õigusakti tunnustavad tulekustutamisest tekkinud kahju laadungile ja laevale, kuid 1932. aasta seadusel on sõnastuses erinevus, kus tuuakse välja, et tasumisele ei kuulu laeva ja hulklaadungi üksikute üksuste vigastused, mis tekkisid tulest. Kaubandusliku meresõidu seaduse (YAR) ja kaubandusliku meresõidu koodeksi puhul aga ei kuulu tasumisele kuumusest tekkinud kahju ja suitsukahjustused.

- Madalale tahtlik sõit: kõik vaadeldud regulatsioonid tunnustavad laeva tahtlikult randa suunamist üldavariina, kuid 1932. aasta seaduses ei arvestata üldavarii alla kaotusi, mis tekkisid tahtlikult randa sõidust juhul, kui laev oleks möödapääsmatult madalale sattunud, ent YAR-is arvestatakse ka sellisel juhul tahtlikku randa sõitu üldavariina. Kaubandusliku meresõidu koodeksis pole täpsustatud, kas arvestatakse üldavariina ka juhtumit, kui ka muidu oleks laev madalale sattunud.
- Päästetöö: 1932. aasta seaduses pole täpsustatud, koodeksis on vaid lühidalt kirjeldatud, et üldavarii kontributsioonina tasustatakse kulu, mille ulatuses päästetöid teostati, ning kaubandusliku meresõidu seaduses on viidatud YAR reeglistikule, kus on laialdaselt ja palju põhjalikumalt kirjeldatud, millistel puhkudel tasustatakse päästetööde tasu üldavarii kontributsioonina ning millised kulutused jäävad tasustamata.
- Laeva jõuseadmete, muude masinate või katelde vigastused: 1932. aasta reeglistiku ja YAR käsitlused on samad, põhjalikumalt lahti kirjutatud ning välistavad kahjude tasumist üldavarii kontributsioonina juhul, kui laev oli ujuvasendis. Mõlemad tunnustavad kahjude tasumist juhul, kui vigastused tekkisid hädaohtlikus situatsioonis oleva laeva katse puhul viia laev uuesti ujuvasendisse, nt madalalt lahti tõmmata. Koodeksis on kirjeldus lühike, pole täpsustatud välistus ujuvasendis oleva laeva kohta.
- Inventar, varud, last, mida kasutati kütusena: 1932. aasta seaduses ja YAR-is on sama, kuid koodeksis vastav punkt puudub.
- Ajutiste remonttööde tegemisel üldise ohutuse tagamiseks tasustatakse üldavarii kontributsioonina kõigis kolmes vaadeldus õigusaktis, ent koodeksis pole täpsustust, kas tehakse maha arvutusi uue ja vana erineva väärtuse alusel.
- Ohverdatud kaupade kahjusumma tasumine: kõigis kolmes vaadeldud regulatsioonis on sama põhimõte ja YAR-is ning koodeksis on sama sõnastus. Erinevus esineb YAR ja 1932. aasta seaduse võrdlemisel: YAR-is arvutatakse kahjusumma faktuurarve alusel lossimise päeval või selle puudumisel pardalevõetud lasti hinna alusel ning 1932. aasta seaduses turuhinna alusel kohale jõudmise päeval ehk reisi lõppemisel.
- Intressid: üldavarii kontributsioonina tasumisele kuuluvate aastaintressi arvutus on erinev, kuid koodeksis mainitu on sarnane 1994. aasta YAR-iga.
- Sularahahoiused: antud punktis esineb erinevusi. 1932. aasta seaduses on märgitud, et raha kannavad kontole kaks usaldusmeest, laevaomanik ja raha sissemake tegija, ise eriarvele. YARis aga kantakse raha dispašöörile. YAR-is on erikonto mõiste, avamise, ning pidamise reeglid täpsustatud, 1932. seaduses aga seda tehtud pole.

- Nõude aegumise tähtaeg: 1932. aasta avarii ja dispashi seadusest tulenevalt aegub dispaši nõude õigus 2 aasta möödumisel peale sihtsadamasse jõudmist ning tasude nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel arvates dispaši jõustumise kuupäevast. Koodeksis on väljatoodud, et nõude õigus aegub 1 aasta pärast lasti väljaandmist. YAR-is on kirjas, et nõudeõigus aegub, kui sellist nõuet ei esitatud ühe aasta jooksul. Sellest hoolimata saavad osapooled kokkuleppe sõlmida ja aegumistähtaega pikendada.

3 Üldavarii regulatsiooni hetkeolek

Eelmises peatükis autori poolt käsitletud seadusaktide võrdlusest võib järeldada, et need regulatsioonid on väga sarnased ja kõik on koostatud York-Antwerpeni reeglite baasil. Ajaliselt viimases õigusaktis ehk kaubandusliku meresõidu seaduses on olukord kõige selgemini nähtav, sest hetkel kehtivas KMSS-is on üldavariid puudutavas peatükis viidatud YAR reeglistikule, mis on olnud rahvusvaheliselt kasutuses alates üle-eelmise sajandi 80-datest ja sellel on ilmnenud mitmeid redaktsioone, neist viimane 2016 aastal. Muutused siseriiklikes seadusaktides ja otsus lisada viide YAR reeglitele selle asemel, et reeglid eesti keeles korrektselt sõnastada ning kasutada üldavarii peatüki all, teostati ülemaailmse tendentsi mõjutustest õigusaktide kohandamisel. Juba 1890. aasta York-Antwerpeni reeglid tõrjusid peaaegu igal pool siseriiklike õigusaktide kohaldamist üldavarii küsimustes. Neid siseriiklike seadusakte rakendati, koostati ja anti välja ka hiljem, kuid pooled seadustest viitasid YAR eeskirjadele. (Сорокин Г.А., 2018)

Aastal 2018 ilmunud „Kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsuses“ on välja toodud ettepanek lisada KMSS-i täpsustus, et üldavarii korral loovutuste ja kuulutuste suuruse kindlakstegemisel ja lasti ning prahiraha jagamisel kasutada just 2016. aasta YAR versiooni, kuna see on uusim versioon, ning samuti tuleks YAR 2016 tõlkida eesti keelde ja avaldada koos KMSS-ga. (Lindpere, H., 2018)

Praktikast tulenevalt, üldavarii kontributsioonina tasustamisele kuuluvaid kulusid kannab esialgu laevaomanik või vedaja. Laevaomanik (või muu asjast huvitatud pool) samuti koostab avalduse dispaššiks ning taotleb lasti omanikelt tulevaste kontributsioonimaksete tagatise. Tagatise küsitakse, sest keerulisemate juhtumite korral võib dokumentide koostamine võtta kuni kuus kuud. Dispašöör otsustab, millised kulud kuuluvad üldavarii alla, summerides need ning hiljem kontributsiooni kapitaliosalusprotsentide baasil määrab osapooltele summa, mida laevaomanik sisse nõuab. Juhul kui kindlustuspoliis katab üldavariid, maksab kontributsioonimakseid kindlustus. (Lindpere, H., 2018)

Eestis tavaliselt üldavarii juhtumeid ei lahendata, kuna tavaliselt on osapoolte kokkuleppel valitud mingi teine lahendamise koht. Sellisteks üldtuntud ja tihedamini kasutuses olevateks kohtadeks võivad olla London Suurbritannias või Stockholm Rootsis ja kuna suur hulk kaupu liigub läbi idamaade, siis ka dispašši on võimalik lahendada Singapuris.

Eestis pole õiguslik süsteem kahjuks suurema tõenäosusega valmis lahendama dispašši, kuna puuduvad koolitatud isikud ning tänu sellele on praktika ja olukord kujunenud selliseks, et tavaliselt üldavarii juhtumeid Eestis ei käsitleta, kuigi teoreetiliselt Eesti Kaubandus- ja Tööstuskoda sellist võimalust pakub, sest korraldab dispašööride büroo tegevust, määrab põhimääruse ja dispašöörid ametisse. (Eesti Kaubandus..., 2010) Küll aga on vähe kvalifitseeritud isikuid, kes saaksid osaleda juhtumi lahendamise protsessis huvitatud osapoolte esindajatena.

Mujal maailmas esineb tänapäeval juhtumeid, kus tuleb kokku puutuda ja lahendada üldavarii situatsiooni. Viimane ja kõige aktuaalsem juhtum toimus 23. märtsil 2021, kui konteinerlaeva *Ever Given* Jaapani laevaomanik Shoe Kisen kuulutas 1. aprillil 2021 välja üldavarii. 23. märtsil 2021 Suessi kanali lõunaosas madalale sõitnud konteinerlaev *Ever Given* on nüüd vabastatud ja läbib kõiki võimalikke kontrole. Juhtunu uurimine on veel pooleli, kuid konteinerlaeva omanik on juba üldavarii välja kuulutanud. (Судовладелец...,2021)

3.1 Konteinerlaeva *Ever Given* avarii

Merelaevandusel on maailmamajanduses võtmeroll, hõivates keskse koha ühtses globaalses transpordisüsteemis. Meretransport on spetsiifiline valdkond ja oma tegevuse olemuselt on see rahvusvaheline valdkond.

Üks maailma suurimaid konteinerlaevu sõitis 23. märtsil 2021 kohaliku aja järgi kella 7 paiku Suessi kanalis madalale, 151. kilomeetri markeri lähedal. Päästjaks määrati Hollandi süvendus- ja mereteeninduskontserni Boskalis kuuluv firma SMIT Salvage.

Peale mitmete puksiiride pingutuste ja süvendustööde sai laev taas ujuvasendisse 29. märtsil 2021 umbes 15.00 kohaliku aja järgi. Laeva edasine teekond suundus Suurde Mõrujärve põhjavigastuste kontrollimiseks. Laev tunnistati sobivaks edasiliikumiseks Port Saidi, kus teda sooviti hinnata enne Rotterdami lahkumist uuesti. Laevaomanik on teavitanud, et Suessi kanali amet (SCA) alustas laeva suhtes arestimise menetlusi. Praegu jääb laev ankrusse Suurde Mõrujärve kuni SCA ja laeva omaniku vahel on kokkulepe saavutatud. (Schuler, M., 2021)

Õnnetus leidis aset 23. märtsil. Vähem kui nädalaga ulatus laevade ummik peaaegu Indiani. Selles ummikus olid rivis 422 laeva. Kanali administratsioon hindas vahejuhtumist tulenevat kahju ühe

miljardi dollari ulatuses. Alates 3. aprillist on kanalis navigeerimine täielikult taastatud ja toimub tavapäraselt. (Борисов, Д., Ярошевский, М., 2021)

Konteinerlaeva *Ever Given* õnnetus Suessi kanalis, liiklusummikud Vahemerel ja Punases meres, miljardilised kahjud ja ekspertide prognoosid - see kõik on vaid probleemide jäämäe nähtav osa. Konteinerlaevaga 23. märtsil 2021 toimunud erakorraline olukord võimaldab merenduse juristidel väljendada oma ideid selle olukorra õigusliku reguleerimise kohta.

Marine Bulletin peatoimetaja Mihhail Voitenko ütles, et „Suessi kanali administratsioon on juba laevaomanikele esitanud nõude summas miljard dollarit. Kuid ma arvan, et lõpuks lepivad kõik kokku tagasihoidlikumates summades. Ja *Evergreen* jõuab kokkuleppele. Lõppkokkuvõttes on asi rahas ja ainult rahas.” (Борисов, Д., Ярошевский, М., 2021)

Ever Given jääb Egiptusesse kuni vahejuhtumi asjaolude uurimise lõpuni. Laev viidi reidile põhja kontrollimiseks. Panama lipu all sõitev laev, mis kuulub Jaapani ettevõttele Shohei Kisen ja mille rendib Taiwan *Evergreen Marine*, veab 3,5 miljardi dollari eest lasti. Lasti saab arreteerida koos konteinerlaevaga. Fakt on see, et kui kinnitatakse laeva elektrikatkestuse versioon, siis päästeoperatsioonide maksumus võib ulatuda 50–100 protsendini laeva ja lasti maksumusest. Sellest tulenevalt on selge, et Egiptuse ametivõimud otsivad elektrikatkestuse versioonile kinnitust ning laevaomanikud otsivad kinnitust tugeva tuule teooriale. (Борисов, Д., Ярошевский, М., 2021)

Suessi kanali ameti otsus arestida *Ever Given* pärast veetee kuuepäevast sulgemist tuleneb laevaomaniku vastu 916 miljoni dollari suuruse kindlustusnõude tagamise vajadusest; tõenäoliselt lükkab see edasi üldavarii menetluse. Sõltumatu konsultatsioonifirma *Virtual Claims* president Jose Guerrero ütles The Loadstarile GA, et „kaubad ja laev peavad edukalt sihtkohta jõudma, vastasel juhul puudub üldavarii.” (Gavin, M., 2021).

Arreteeritud laeva korral on lasti vabastamise väljavaade halvenenud, kuna praktiline võimalus last Suure Mõrujärve piirkonnas ankrus olles laevalt lossida ja konteinerid teisele alusele ümber laadida on väike. Mis tahes lossimise alustamiseks peab *Ever Given* kõigepealt sadamasse jõudma. (Gavin, M., 2021).

Pärast laevaomaniku poolt üldavarii deklareerimist alustab määratud dispašöör Evergreenilt konossementide kogumist, et hakata kaubasaajatega suhtlema, et nad esitaksid avariibondid koos kommertsarvetega. Seejärel peab kaubasaaja võtma ühendust veokindlustusandjaga, et too saaks

üldavarii garantiikirja väljastada. Juhul kui kaubasaajal puudus kindlustus, peab ta tegema sularahalise sissemakse ehk deposiidi. Kõik need dokumendid peaksid olema kättesaadavad enne lasti lossimissadamas vabastamist. (Gavin, M., 2021).

Kuna laev ja last on arestitud, ei ole teada üldavarii protsessi lõplikku tulemust, kuna üks üldavarii nõuetest on see, et loovutused ja kulutused peavad olema edukalt täidetud (Gavin, M., 2021)..

Kuigi me ei tea laeva arestimise lõplikku tulemust, võib siiski eeldada, et üldavarii väljakuulutamine oli õige tegutsemisviis. Üldavarii rajaneb põhimõttel, et kõik laeva reisist huvitatud osapooled peaksid aitama kaasa loovutuste ja kulutuste tegemisele, mis on tehtud kõigi huvides reisi ohutuks jätkamiseks. Põhimõte kehtib ka siis, kui lastil pole kahjustusi või kui last ei olnud üldavarii põhjuseks. (Gavin, M., 2021).

Kui SCA mingil põhjusel loobub oma mõjuvõimendusest ja vabastab lasti, kuid mitte laeva, saavad kaubakindlustusandjad ühiselt alगतada plaani *Ever Given* lasti Saidi sadamas lossimiseks. *Ever Given* pardale paigutatud kaubamahu tohutu koguse tõttu ei ole Saidi terminal selleks piisav. Lasti lossimine ja ümberlaadimine tuleb teostada järk-järgult. Neid kulusid saab käsitleda üldavarii kuludena. (Gavin, M., 2021).

Ever Given suurus ja kaasatud lastiomanike arv tähendab, et üldavarii protsess on tõenäoliselt pikk ja keeruline, ütles juhtumiga mitte seotud *The Spencer Company* dispašöör Jonathan Spencer. *Ever Given* dispašööriks on Richard Hogg Lindley. Üldavarii protsess võib võtta kaks kuni seitse aastat. (Leonard, M., 2021)

Lloyd's merekindlustusele spetsialiseerunud kindlustusvahendusfirma Oakeshott Insurance tegevdirektor Georgy Grishin usub siiski, et Suessi kanali kuuapäevase blokeerimise tõttu võib kindlustatud kahjud olla 200–250 miljonit dollarit, mis jaotatakse lasti kindlustusandjate, P&I ja võib-olla Suessi kanali ameti (SCA) kindlustusandjate vahel ning summa on palju väiksem kui reitinguagentuuride antud prognoosid. (Оценки..., 2021)

Analüüsides võimalike kahjumeid kanali blokeerimisest, usub Grishin, et lõplik summa saab teada alles 2–4 aasta pärast. Tema hinnangul võivad kogukahjud olema järgmised:

- Üldavarii - umbes 100 miljonit dollarit
- SCA nõuded - 90 miljonit dollarit

- kiiresti riknevate kaupade (mida enamasti pole kindlustatud) kahjustamine - 10 miljonit dollarit. (Оценки..., 2021)

Kommenteerides õnnetuse kogukulusid või päästeoperatsiooni kulusid, ütles Grishin: „See on tõenäoliselt suurim kindlustuskahju element, mille lahendamine võtab aastaid. Siinkohal on tegemist klassikalise üldavariiga, kus kulutatakse teadlikult jõupingutusi ja kulusi „mereseikluse” kõigi osapoolte ja aspektide, st laeva-, lasti- ja kaubaveohuvide päästmiseks. *Ever Given* puhul võib üldavarii koosneda laeva ujuvuse taastamise kuludest koos päästetasuga. See võib sisaldada ka laeva kergendamiseks näiteks kaldale laaditud lasti maksumust, kuid selliseid samme pole ette võetud.” (Оценки..., 2021)

Autor võib käsitletud materjali baasil järeldada, et nüüd, kui üldavarii on välja kuulutatud, peavad lastiomanikud ette näitama ning väljastama üldavarii omapoolse kontributsiooni ennem, kui last vabastatakse. Huvitatuid osapooli, kelle laadung on laeva pardal, ootab ees väga pikk ja kallis ooteaeg. Osapooltel, kellel pole last kindlustatud, on väga suur ja tõepärane võimalus lastist hoopiski ilma jääda. Kindlustuse olemasolul katab sissemaksete e deposiidi kulud kindlustus.

Vaatamata laevaomaniku poolt välja kuulutatud üldavariile, ei tõenda see veel, et ei ilmu fakte, mis välistaksid üldavariid ja näitaksid selgelt, et antud juhtum üldavarii alla ei kuulu. Samas on nii suurte nõudesummade puhul arusaadav laevaomanike tahe koguda osapooltelt sissemakseid. Kaubasaatjatele, -saajatele ning teistele asjast huvitatud isikutele aga tekitab üldavarii otseseid, liigseid õiguslike muresid, isegi siis kui otsus, kas tõesti kuulub antud juhtum üldavarii alla või mitte, tuleb hiljem, kui on avaldatud kõik kahjud ja kulud ning neid on kokku arvatud ja viidud läbi uurimine. Antud protsess võib võtta aastaid. Kindlasti kaasneb juhtumiga ka lasti kättesaamise viivitus ning lastiomanikelt võidakse sisse nõuda deposiiti kuni 50% ulatuses igast konteineri väärtusest. Tänu eelmainitud viivitustele, aeglasele menetlusprotsessile järeldab autor, et üldavariid on mõistlikum kasutada väiksemate laevade puhul, kus huvitatud osapoolte hulk ja ka dokumentatsiooni voog oleks tunduvalt väiksem.

Eeldatavate üldavarii kulude üldsumma on 100 miljonit dollarit ning huvitatud osapoolte hulk ulatub tuhandetesse. Antud juhtum toob välja järjekordselt laevanduse sektoris kindlustuse vajalikust. Transpordi valdkond on alati riske täis ja seda eriti veel merenduse ja meritsi kaubaveo sektoris. Autor on veendunud, et osapooltel kes regulaarselt puutuvad kokku merenduse, laevanduse, meritsi kaubaveoga ning kellel on kogemused ja teadmised valdkonnast, omavad kindlasti ka kindlustuslepingut õnnetusjuhtumite tagajärgede leevendamiseks. Seega võib

järeldada, et asjatundjatele, kelle riskid olid kaetud kindlustusega, tunduvad kulutused väiksema murena, kui neile, kellel lastikindlustus puudus.

Autor leiab, et üldavarii ei pruugi olla kõige parem süsteem tänapäeva laevanduses, eriti veel kui üldavarii juhtum puudutab ülisuurt laeva, millel veetakse konteinerlasti, kus huvitatud osapoolte hulk on selgelt ülisuur.

3.2 Tuleviku väljavaated

Merendus areneb kiirelt ja halastamatult, sest tehnoloogia areng ei seisa paigal. Areng paneb imestama, esitades aina uusi leiutisi. Kunagi oleksid tekivad projektid tundunud ulmena, fantastikana, ent tänasel päeval on ulmelised projektid osutunud üsnagi reaalselt. Automatiseeritud, mehitamata laevade ehitamise idee on sellest hea näide. (Кондратьев А.И. jt..., 2016)

Isesõitva ja -funktsioneeriva laeva loomise idee ulatub tagasi juba eelmise sajandi seitsmekümnendatesse aastatesse. Idee tekkimist mõjutasid suuresti tolle aastate tehnoloogia arengud nagu näiteks satelliitnavigatsiooni- ja autopiloodisüsteemid. (Клюев В.В., 2018)

Selge on, et autonoomsuse revolutsioon ei piirdu ainult maanteedega. Ookeani täidavad peagi laevad, mille roolis pole roolimeest - ohutud, innovaatilised laevad, mis on justkui ulmejutu lehekülgedelt välja astunud. Meid ootab tulevik, kus kõigil laevadel alates sõjalaevadest kuni parvlaevade ja kaubalaevadeni on mõningane tehisintellekt. Sellised nutikad laevad suudavad iseseisvalt teha pikki reise, tulla toime tormidega ja vältida kokkupõrkeid ilma inimese sekkumiseta. (Militzer & Muench Ukraine GmbH, 2019).

Mehitamata tehnoloogia arendamist navigatsioonis ja selle rakendamist teostavad paljud riigid, organisatsioonid ja ettevõtted, kes viivad läbi uuringuid, tehnoloogia- ja transpordiprojekte. (Титов, А. В., & Баракат, Л. 2018). Euroopa Liit on üle kümne aasta rahastanud uuringut „Mere mehitamata navigatsioon”, mille käigus teadlased valmistavad ette autonoomse puistlastilaeva prototüübi, mehitamata tehnoloogia kulude ja tulude hindamiseks. Projekti nimeks on MUNIN (*Maritime Unmanned Navigation through Intelligence in Networks*). Briti ettevõtte Rolls-Royce uurib ja arendab mehitamata kaubalaevu. Arendustiim on omas Alesundi (Norra) kontoris juba loonud virtuaalse prototüübi, mis simuleerib laeva 360-kraadist vaadet sillalt. Ettevõtte väidab, et

kaptenid, olles maismaal, saavad tulevikus korruga mitme mehitamata laeva juhtimiseks sarnaseid käsukeskusi kasutada. (Кондратьев А.И. jt..., 2016)

Maailma suurimate sadamate hulka kuuluval Rotterdami sadamal on olnud pikk koostööpartnerlus tehnoloogiaettevõtetega, mis töötavad robotlaevade loomise nimel. Sadamas püsib Hollandi idufirma Captain AI revolutsiooni esirindel ning endine *Rotterdamsche Droogdok Maatschappij* (RDM) laevatehas on nüüd koduks mitmetele erasektori haridus- ja teadustöö idufirmadele, sealhulgas Captain AI. Kasutades sadamapatrull-laeval süvaõppe algoritme ja arvutisimulaatorit, töötab *start-up* välja ja katsetab laevade autonoomse liikumise süsteemi, mis tulevikus oleks adapteeritav kõikidele laevatüüpidele puksiiridest tankeriteni, kaubalaevade ja sõjalaevadeni. (Militzer & Muench Ukraine GmbH, 2019).

Isesõitvate laevade seilamiseks pole piisav ainult tehnoloogia areng ja uute laevade ehitamine, selleks on tarvis tagada valdkonna õiguslik reguleerimine, nii rahvusvaheline kui ka riiklik. Kuna merendus on rahvusvaheline, globaalne tegevussfäär, siis ka õiguslikud küsimused reguleeritakse eelkõige rahvusvaheliste normidega. (Клюев В.В., 2018)

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on asunud arutama autonoomsete laevade tulevikku ja valdkonna õiguslikku reguleerimist, kuna hetkeseisuga ei sulandu isesõitvad laevad laevanduse reguleerimise juriidilisse paradigmasse. On olemas ka arvamus, et kuna inimesi autonoomses laevas pole, siis pole vaja säilitada inimelusid ja SOLAS konventsioon pole üldse vajalik tulevikus. (Клюев В.В., 2018) Sama kehtib ka muude konventsioonide kohta, mis oleksid tehnoloogia arengust suuresti mõjutatud ning kindlasti vajaksid täiendamist, ülevaatamist, ümbertegemist, korrektsioone ja täiustamist.

Õigusliku reguleerimise esimeseks sammuks peaks olema autonoomse laeva mõiste, termini määratlemine, et oleks selge, mida tähendab ning mida mõistetakse autonoomse laeva all. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni mereohutuse komitee määratleb neli autonoomia taset merelaevadel. Esimesel tasemel osa laeva toiminguid toimuvad automatiseeritult, kuid pardal olev laevapere kontrollib laevaprotsesse ning vajadusel langetab juhtimisotsuseid. Teisel tasemel on kõik laevaprotsessid automaatsed, sealhulgas navigatsioon ja sõidurežiimide muutmise otsused. Pardal olevad inimesed sekkuvad juhtimisprotsessi ainult äärmise vajaduse korral. Järgnevad kaks taset ei vaja laevameeskonna kohalolu laeva pardal. Kolmanda taseme autonoomsel laeval on laev juhtimiskeskuse pideva järelevalve all, juhtimisotsuseid tehakse operaatorite poolt maismaalt. Neljanda taseme laevad funktsioneerivad iseseisvalt ilma laeva- ja kaldapersonali osaluseta, laev

ise võtab vastu vajalikud juhtimise ehk navigatsiooni otsused nagu laeva marsruudi muutmise, takistuste vältimine, lahknemine teiste laevadega. (Клюев В.В., 2018)

Autonoomsete laevade kasutuselevõtu puhul tekib palju küsimusi vastutuse jagamisel avarii korral. Sätestamata on kes vastutaks negatiivsete tagajärgede puhul ja kuidas sätestatakse tsiviilvastutus avarii ja muude intsidentide korral.

Üldavarii määratlusest selgub, et transpordi käigus tekkinud kahjud arvestatakse üldavariina nelja tingimuse olemasolu korral. On vaja, et kulud ja kahjumid oleksid: tahtlikud, mõistlikud, erakordsed, tehtud eesmärgiga päästa laev, last ja praht neid ähvardavast ühisest ohust ning oht omakorda peab olema piisavalt tõsine ja reaalne.

Piisava tehisintellekti õppega võib saavutada laevade täielik autonoomsus ja laevade võime lahendada erakorralisi olukordi, ent selleks peaks olema eelnevalt erakorraline stsenaarium inimeste poolt masinasse seadistatud, et masinal oleksid konkreetsed käsklused kuidas toimida ühel või teisel juhul. On võimalik õpetada arvutit hindama ohtu laevale, lastile ning otsustada, määrates selle ohu tõsidusastet ja seejärel tegutseda, võttes kasutusele meetmed ohu eiramiseks või laeva ja lasti päästmiseks. Sellisel juhul peaksid kindlasti arvutis olema varasemalt programmeeritud vastavad stsenaariumid ning tegevuste järjestus ohu vältimiseks. Esimesel kolmel IMO poolt sätestatud autonoomsuse tasemel osalevad laeva toimimises ka inimesed, mis kergendaks tehisintellekti õpeprotsessi, ent neljandal autonoomsuse tasemel on laev täiesti iseseisev. Neljanda taseme autonoomsusega laeva ekspluatatsiooniks peaks olema tehtud hiiglaslik eeltöö erinevate seotud valdkondade esindajate poolt.

Isesõitvate laevade tulekul kerkib pinnale küsimus, kuidas määrata tahtlikus ja kavatsus tehisintellekti puhul. Masinal ei ole tahet, ning tema ettevõetud tegevused on varasemalt juba eelprogrammeeritud, ning masin täidab vaid käskluste jada, mida inimesed on loonud. Vaba tahet masinal pole ning ei teki veel nii peagi. Kuidas saab masin, automatika tahtlikult teha ohverdusi või esile kutsuda kulutusi, kui tahe on omane vaid elusolenditele. Automatiseerituse esimesel kolmel astmel, nagu neid määrati IMO poolt, osalevad küll protsessides ka inimesed, mõningad nendest asuvad laeva pardal ning mõningad juhtimiskeskuses maismaal. Eelmainitud kolmel tasemel oleks võimalik määrata tegevuse tahtlikkust, kuna siis laev oleks ikkagi inimeste juhtimise all, ent neljanda autonoomsuse tasemel oleks laev täiesti omapäi, iseseisev, ise navigeeriv ja otsuseid vastu võttev. Viimasel juhul, autori arvates, polegi võimalik tegevuse tahtlikkust määrata ning antud juhul kindlasti peaks vastavad muutused kanduma ka seadusandlusesse, ent sellega

kaasneks ka üldavarii mõiste definitsiooni muutus. Kuna üldavarii on iidne meretava, ja selle põhilised tingimused on sätestatud juba aastasadu, siis tehnoloogia arenguga ja isesõitvate laevade tekkega peaks kindlasti arvestama ka üldavarii regulatsiooni vastavate muutustega. Autonoomsuse neljandal tasemel peaks kas eemaldama avarii korral üldse üldavarii võimaluse, või muutma oluliselt sõnastust.

3.3 Järeldused

Üldavarii on üks rahvusvahelise mereõiguse ja ka Eesti mereõiguse kõige keerukamaid, segasemaid ja asjakohasemaid institutsioone.

Kaasaegses mereõiguse praktikas käsitletakse üldavariid kui kahju, erakorralist kulu või loovutust, mis on tahtlik, mõistlik, tehtud üldise ohutuse huvides, kaitsmiseks ohu eest vara, lasti ja laeva.

Antud töös võrreldud riigikogu poolt 16 veebruaril 1932 aastal vastuvõetud avarii ja dispashi seaduse, kaubandusliku meresõidu koodeksi ja kaubandusliku meresõidu seaduse võrdlemisel ilmnis reeglistike märkimisväärne sarnasus.

Kuigi Eestis kasutatavad üldavariiga seotud õigusaktide nimetused ja ka reeglistiku sõnastus on läbi aegade muutunud, põhimõtte ja eesmärk on jäänud samaks. Hetkel kehtivas KMSS-is on otsustatud liikuda internatsionaalse ühtsuse poole ja lihtsalt viidata tekstis YAR reeglistikule. YAR on rahvusvaheliselt kokkulepitud reeglistik, mis on laialdaselt tuntud ja on olnud kasutuses aastakümneid. Seega autor leiab, et suund liikuda üldtunnustatud reeglite poole on õige, sest enamus asjatundjaid ja asjasse puutuvaid osapooli kasutavad just YAR ning pole mõistlik teksti niisama ümber kirjutada.

Autor tahaks märkida, et Eesti seadusandluses kasutuses olnud ja ka olemasolevad reeglistikud on olulisel määral olnud ja on ka praegu koostatud tuginedes YAR-i baasile ning on mõjutatud selle poolt. Enamus reeglitest on tõlgitud ja paremini sõnastatud ning ümberkujundatud eesti keele jaoks, kuid põhimõtte ja sisu on säilinud. Töö käigus ilmnis sarnasusi ka reeglite järjestuses Eesti seadustes ja YAR reeglistikus. Järjestusest võib samuti järeldada, et kõik Eesti seadusandluses üldavariid käsitlevad reeglistikud on koostatud tuginedes kõvasti York- Antwerpeni reeglistikule.

Kuigi ilmneb mõningaid erinevusi käsitletud õigusaktides, on siiski põhimõtted jäänud samaks ning need regulatsioonid pole olulisel määral muutunud aastate vältel.

Tänapäeval esineb juhtumeid, kus laevaomanik otsustab välja kuulutada üldavarii nagu juhtus konteinerlaeva *Ever Given* avariiga Suessi kanalis. Seoses sellega, et laevade mõõtmed on tunduvalt muutunud ning laevad on suuremad ja mahutavad rohkem lasti ning lastiomanike võib olla palju, kaasneb üldavarii väljakuulutamise suurt hulka dokumentatsiooni. Dokumentide voogude tutvumiseks, nende kogumiseks ja töötlemiseks kuulub palju aega ja seega üldavarii dispašži protsess on aega nõudev. Protsess võib võtta aastaid otsuse langetamiseks ja selle teatavaks tegemiseks.

Ever Given laevaavarii osutab kindlustuse vajalikkusele laevanduses. Enamustes kindlustuslepingutes on olemas sätted üldavarii juhtumi puhuks ning sellega kaasnevad kulud on kaetud kindlustuse poolt. Seega meritsi kaubaveo puhul on oluline olla teadlik eri nüanssidest, mis rõhutab kvalifitseeritud spetsialistide väljaõppe vajadust. Kindlasti tuleks klientidel, kes pole merendusega tuttavad, pöörduda kogunud spetsialistide poole meritsi kaubaveoks. Kogunud valdkonna töötajad oskavad kliente juhendada ning anda soovitusi, kuidas toimida üldavarii juhtumi korral ning kuidas vähendada oma riske arvestades võimaliku üldavarii juhtumi tekkimist.

Tuleviku väljakutse on aina suuremat arutlusringkonda omavad iseseisvad, mehitamata laevad. Autonoomsete laevade tekkimisel pole üldavarii reguleerimine ainuke seadusandluse aspekt, mis nõuaks muutmist või täiustamist. Kehtivad nii ülemaailmsed kui ka Eesti üldavarii regulatsioonid pole valmis autonoomsete laevade tekkeks. Kuna on väljatoodud mitmeid autonoomsuse astmeid laevadele, kus laevad võivad olla kas täiesti iseseisvad või mõningates aspektides kontrollitavad inimese poolt, on tulevikus vaja arvestada nende muutustega ja kaasata reeglistiku vastavaid täiendusi. Samas autor leiab, et kuna üldavarii peaks olema tahtlik loovutus ühiseks ohutuseks, on autonoomsel laeval väga raske määrata tegevuse tahtlikkust.

Eelmainitud arvestades leiab autor, et üldavarii menetlemine on keerukas, aeganõudev protsess, kus tänapäeva tingimusi arvestades võib osaleda tohutult suur hulk osapooli ja sellega kaasnev dokumentatsiooni voog on ülisuur. Tuleviku vajadustele vastamiseks peaks üldavarii seadustik olema ümbervaadatud, ümbersõnastatud ning vormistatud autonoomsete laevade tekke arvestamisega. Tänapäeval on protsess keerukas. Enamus kaubasaatjaid ja -saajaid omab ikkagi kindlustuslepinguid, seega katab kindlustus kaasnevaid kulusid. Autor leiab, et tulevikus pole välistatud võimalus, et üldavarii kui seaduslik alus ühise ohutuse tagamiseks tehtud kulude jagamiseks osapoolte vahel kaob üldse, vaatamata selle pikale ajaloole ja meretraditsioonide säilitamise vajadusele.

Kokkuvõte

Antud töös kolme Eesti õigusakti (1932. aasta avarii ja dispashi seadus, kaubandusliku meresõidu koodeks ja kaubandusliku meresõidu seadus) võrdlusest selgub, et üldavarii põhimõtted on jäänud samaks ning Eesti õigusaktides on märgatav märkimisväärne sarnasus York-Antwerpeni reeglitega, millest võib järeldada, et need seadusaktid on koostatud just YAR baasil.

Tänapäeva üldavarii regulatsiooni olukord Eesti seadusandluses viitab kindlalt rahvusvaheliselt tunnustatud reeglistike kasutuselevõtule ja soovile liikuda rahvusvahelisuse poole, kus kohaliku seadusandluse väljatöötamise asemel eelistatakse kasutada rahvusvaheliselt tuntuid ja laialdaselt kasutuses olevaid väljatöötatud reeglite kogumeid, kus antud teemat on määratletud tuginedes erinevast rahvusest ekspertide kogemustele ja merekaubanduse heale tavale.

Inimkonna ja sellega seoses ka merenduse areng on pidev ja tehnoloogia haarab enda alla aina rohkem igapäeva toiminguid, nihutades arengusuunda autonoomsuse, robotiseerimise poole. Merendusvaldkond pole erand ning mõistagi juba pikemat aega kestavad vaidlused autonoomsete ehk isesõitvate laevade arendamise ja ekspluateerimise kohta. Arvamusi on erinevaid, kuid kindlasti tehnoloogia arenguga käsikäes käib alati ka seadusandluse areng. Üldavarii regulatsioon, niisama nagu palju teisigi seadusi vajaks tulevikus muutusi.

Töö käigus selgus, et autori poolt esitatud hüpotees, et Eesti seadusandlused on koostatud rahvusvaheliste reeglistike baasil ning omavad suuri mõjutusi üldtunnustatud reeglistike poolt, on tõestatud. Samuti sai selgeks, et üldavarii regulatsioon ei vasta täielikult tänapäeva reaalsusele, seda tõestab konteinerlaeva *Ever Given* avarii juhtum Suessi kanalis. Tuleviku vajadustele vastamiseks vajab regulatsioon mingil määral ümbertöötlemist, et vastata kiirele meresektori tehnoloogia arengule. Antud hüpoteesi seisukohta tõestab töös läbiviidud arutelu isesõitvate laevade kohta, kust selgus, et tuleviku vajadustele vastamiseks vajab regulatsioon täiustamist.

Summary

In this work, a comparison of three Estonian laws (the Emergency and Dispatch Act of 1932, the Merchant Shipping Code and the Merchant Shipping Act) shows that the principles of general average have remained the same and that Estonian laws bear considerable similarity to the York-Antwerp rules, so it's safe to assume that all of the above-mentioned laws were written on a YAR basis.

The current state of the general average in Estonian legislation strongly indicates the introduction of internationally recognized rules and the urge to move towards internationalism, where instead of developing local legislation, it is preferred to use internationally known and widely used developed sets of rules.

The development of humanity and, in connection, also of the maritime industry, is continuous, and technology embraces more everyday activities, shifting the direction of development towards autonomy and robotization. The maritime sector is no exception, with long-standing disputes over the development and operation of autonomous or self-propelled vessels. Opinions differ, but the development of legislation always goes hand in hand with the development of technology. General average regulation, like many other laws, would need to change in the future.

In the course of the work, it became clear that the hypothesis presented by the author that Estonian legislation has been prepared on the basis of international rules and has great influence by generally accepted rules. It also became clear that the regulation of the general average did not fully correspond to today's reality, as evidenced by the Ever-Given accident in the Suez Canal. To meet future needs, regulation needs some redesign to respond to rapid technological developments in the maritime sector. The position of this hypothesis is confirmed by the discussion on autonomous ships carried out in the work, which shows that the regulation needs to be improved in order to meet the needs of the future.

Viidatud allikad

BIMCO (2016). BIMCO to refer to new York-Antwerp rules 2016 in future documents. https://www.bimco.org/news/priority-news/20160511_york_antwerp_rules (03.02.2021)

Browne, M., Eagan, L. L. C. (2013). General Average in the 21st Century: What Are The Arguments?. - *A Briefing Paper Prepared for the General Average Subcommittee of the Carriage of Goods Committee, Maritime Law Association of the United States*. <http://maloofandbrowne.com/wp-content/uploads/2013/07/General-Average-in-the-21st-Century-What-are-the-Arguments.pdf> (03. 02. 2021)

Distinguish between General Average and Particular Average – *veebilehekülj*: <https://qsstudy.com/business-studies/distinguish-between-general-average-and-particular-average> (02.02.2021)

Eesti Kaubandus-Tööstuskoja põhikiri. (2010). - *Eesti Kaubandus-Tööstuskoja koduleht*: <https://www.koda.ee/et/meist/pohikiri> (04.02.2021)

Gavin, M. (2021). Ever Given: arrest and GA – what happens to vessel and cargo next? (2021). – *theloadstar*: <https://theloadstar.com/ever-given-arrest-and-ga-what-happens-to-vessel-and-cargo-next/> (04.04.2021)

General Average – A Simplified Explanation- *veebilehekülj*. https://maxfreights.com/general-average/#_The_Process_of_General_Average (15.02.2021)

Gombrii, K. T. J., Shaw, R., Nielsen, B. (2012) Revision of York Antwerp Rules 2004 (to be known as York Antwerp Rules 2012) -*Report to the national maritime law associations* <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/2012-06-25-of-the-President-with-a-proposal-to-change-the-YAR-2004.pdf>

Hudson, N. G., Harvey, M. (2017). The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment (4th ed.). *Taylor & Francis*.

Kaubandusliku meresõidu koodeks. (1991). -*RT 1991, 46, 577*: <https://www.riigiteataja.ee/akt/182059> (04.02.2021)

Kaubandusliku meresõidu seadus. (2002). -*RT I 2002, 55, 345:*
<https://www.riigiteataja.ee/akt/110122020010?leiaKehtiv> (04.02.2021)

Leonard, M. (2021). Ever Given, general average and why shippers will share the costs of a ship's rescue.- *supplychaindive:* <https://www.supplychaindive.com/news/ever-given-general-average-shipper-cost/597994/> (07.04.2021)

Lindpere, H. (2018) Kaubandusliku meresõidu seaduse muutmise seaduse eelnõu väljatöötamise kavatsus. -*Koda:* <https://www.koda.ee/sites/default/files/content-type/content/2018-06/Kaubandusliku%20meres%C3%B5idu%20seaduse%20muutmise%20eel%C3%B5u%20VT%20K.pdf> (21.03.2021)

Lowndes, R. (1888). The Law of General Average, English and Foreign. *Stevens and Sons.*

Masellis, M., Gunn, S. W. A. (Eds.). (1992). The management of mass burn casualties and fire disasters (pp. 7-12). -*Kluwer Academic Publishers.*

Militzer & Muench Ukraine GmbH (2019). Без шкипера у руля: автономные суда становятся реальностью. -*Veebilehekülg:* <https://mum-net.com.ua/rus/news/morskie-perevozki/bez-shkipera-u-rulya-avtonomnye-suda-stanovyatsya-realnostyu/> (05.04.2021)

Riigi Teataja, nr. 21, 8 märts 1932. (1932). Riigikogu poolt 16. veebruaril 1932 vastuvõetud 162. Avarii ja dispashi seadus. -*veebilehekülg:* <https://dea.digar.ee/cgi-bin/dea?a=d&d=AKriigiteataja19320308.2.3> (04.02.2021)

Schuler M. (2021) Ever Given Updates from the Ship Manager – Ship Arrest ‘Extremely Disappointing’. -*gcaptain:* <https://gcaptain.com/ever-given-grounding-the-latest-from-the-ship-manager/> (07.04.2021)

UNCTAD (1991). General Average - A Preliminary Review. https://unctad.org/system/files/official-document/c4isl58_en.pdf (04.02.2021)

York-Antwerp Rules 2016. (2016) -*veebilehekülg:* <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/YAR-2016-English-with-Rule-XVII-correction.pdf> (04.02.2021)

Анисимов И. О., Бюрно К.С. (2020). Правовые основы института общей аварии в морском праве. -*Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер»*, (9), С. 13-21. <http://inter-legal.ru/pravovye-osnovy-instituta-obshhej-avarii-v-morskom-prave> (03.02.2021)

Бажанов, С.В. (2017). Общая авария на морском и внутреннем водном транспорте: правовое регулирование, признаки и особенности.- *Вопросы науки и образования*. №11 (12). С. 160-166. КиберЛенинка: <https://cyberleninka.ru/article/n/obschaya-avariya-na-morskom-i-vnutrennem-vodnom-transporte-pravovoe-regulirovanie-priznaki-i-osobennosti> (03.02.2021)

Баракат, Л., Титов, А. В.,(2018). Перспективы технологического развития и внедрения безэкипажных судов. -*Морские интеллектуальные технологии*, (3-1), 94-103. Morintex: http://morintex.ru/wp-content/files_mf/1536237142MITVOL41No3PART12018compressed.pdf#page=95 (02.04.2021)

Бердегулова, Л.А., Григорьева, К.В. (2018). ПРАВОВАЯ ПРИРОДА МОРСКОГО ПРОТЕСТА. -*Аллея науки*, 3(3), 153-156. https://alley-science.ru/domains_data/files/9March18/PRAVOVAYA%20PRIRODA%20MORSKOGO%20PROTESTA.pdf (19.03.2021)

Борисов, Д., Ярошевский, М. (2021). Ever Given может быть конфискован. Кто виноват и кто заплатит за пробку в Суэцком канале. - *vgudok*: <https://vgudok.com/lenta/ever-given-mozhet-byt-konfiskovan-kto-vinovat-i-kto-zaplatit-za-probku-v-sueckom-kanale> (06.04.2021)

Касаткина А.С., Кобахидзе Д.И. (2016). Эволюция Йорк-Антверпенских правил об общей аварии как источника международного частного морского права.- *Вестник Московского университета*. Серия 11.Право, №(4), С. 68-82. КиберЛенинка: <https://cyberleninka.ru/article/n/evolyutsiya-york-antverpenskih-pravil-ob-obschey-avarii-kak-istochnika-mezhdunarodnogo-chastnogo-morskogo-prava/viewer> (03.02.2021)

Клюев В.В. (2018). Правовое регулирование использования автономных судов. -*Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике*, (5 (78)), 13-15. КиберЛенинка: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-ispolzovaniya-avtonomnyh-sudov> (03.04.2021)

Кондратьев А.И., Попов А.Н., Худяков О.А., (2016). О необходимости внедрения беспилотных судов в торговый флот России. -*Транспортное дело России*, (6), 138-140. КиберЛенинка: <https://cyberleninka.ru/article/n/o-neobhodimosti-vnedreniya-bespilotnyh-sudov-v-torgovyy-flot-rossii> (03.04.2021)

Оценки убытков по аварии Ever Given могут быть сильно преувеличены: Oakeshott Insurance (2021). - *Казахстанский портал о страховании*: <https://www.insur-info.ru/overseas/press/164234/> (06.04.2021)

Петров, И. М. (2015). Общая авария как функция эргатических систем управления перевозками грузов морским транспортом. -*Вісник Одеського національного морського університету*, (2), 204-216. http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/Vonmu_2015_2_21.pdf (20.03.2021)

Сорокин Г.А. (2018). Разработка и принятие Йорк-Антверпенских правил 1890 г. -*Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки*, 4 (70) (2), С. 82-87. КиберЛенинка: <https://cyberleninka.ru/article/n/razrabotka-i-prinyatie-york-antverpenskih-pravil-1890-g> (20.03.2021)

Судовладелец Ever Given объявил общую аварию. (2021). - *Ukrainian Shipping Magazine*: <https://usm.media/sudovladelec-ever-given-obyavil-obshhuyu-avariyu/> (04.04.2021)

Lisa 1 Õigusakte võrdlev tabel

	1932 aasta Avarii ja dispashi seadus.	Kaubandusliku meresõidu koodeks	Kaubandusliku meresõidu seadus.
	I. Avarii	XV. peatükk ÜLDAVARII	§ 122. Üldavarii mõiste
1.Üldavarii mõiste	§1. Üldavariitoiminguks loetakse tahtlikult ja põhjendatult erakorralise ohvri toomist või erakorraliste kulutuste tegemist mereühisreisis olevate varade ühisest hädaohust ärahoidmise otstarbel.	§ 264. Üldavariiks loetakse kahju, mis tekkis tahtlikult ja põhjendatud piires tehtud erakorralistest kulutustest või loovutustest, et päästa laev, prahiraha ja laeval veetav last neid ähvardavast ühisest ohust.	(1) Üldavariiks loetakse kahju, mis tekkis tahtlikult ja põhjendatud piires tehtud erakorralistest kulutustest või loovutustest, et päästa laev, prahiraha ja laeval veetav last neid ähvardavast ühisest ohust.
2.Üldavarii loovutuste ja kulude jaotuse põhimõte.	§ 2. Üldavarii ohvrid ja kulud langevad asjaosalistele huvidele käesolevas seaduses ettenähtud alustel.	§ 264. Üldavarii jaguneb laeva, prahiraha ja lasti vahel vastavalt nende maksumusele. Prahiraha all mõistetakse käesolevas peatükis ka sõidu- ja pagasiraha.	(2) Üldavarii loovutused ja kulutused jagatakse laeva, lasti ja prahiraha vahel vastavalt York-Antwerpeni reeglitele, välja arvatud juhul, kui lastiveolepingust ja vedaja vastutuskindlustuse lepingust ei tulene teisiti. (3) Tekitatud loovutuste ja kulutuste suuruse kindlakstegemine toimub vastavalt York-Antwerpeni reeglitele.
Üldavarii alla kuuluvad vigastused, kaotused, kulud.	§ 3. Üldavarii alla kuuluvad ainult need vigastused, kaotused või kulud, mis on üldavariitoimingu otseseks tagajärjeks. Üldavarii alla ei kuulu laevale või laadungile reisi viivituse tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka viivitusest olenevad kaudsed kaotused, näiteks niisugused, mis tingitud	§ 269 Üldavariiks ei tunnustata 6) igasugune kahju ja kadu, mis laeval või lastil esines reisi pikendamise tõttu (seisujast, hinnamuutusest jm. tulenev kahju).	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel C. 1. Üldavarii alla kuuluvad ainult need vigastused, kaotused või kulud, mis on üldavariitoimingu otseseks tagajärjeks. 2. Keskkonnale tekitatud kahju, saasteainete lekkimisel või levitamisel ei tasusta kaasnevaid kulusid üldavariina 3. Üldavarii alla ei kuulu laevale või laadungile reisi

	laevaseisust või turuhindade vahest.		viivituse tagajärjel tekkinud vigastused või kaotused, samuti ka viivitusest olenevad kaotused, näiteks niisugused, mis tingitud laevaseisust või turuhindade vahest.
Huvitatud isiku süül tekkinud kahju.	§ 4. Asjaolu, et ohvrit või kulutusi põhjustanud juhtumus oli tekkinud mõne asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tagajärjel, ei kaota õigust tasust osa saada, kuid selle asjaosalise vastu võidakse esitada nõudeid tähendatud pahatahtlikkuse või hooletuse pärast.	§ 270. Üldavarii jaotatakse käesoleva koodeksi paragrahvis 264 sätestatud korras ka sel juhul, kui erakorralist kulu või loovutamist põhjustanud oht tekkis laeva, prahiraha või lasti suhtes varaliselt huvitatud isiku süü läbi; selline jaotus ei võta ülejäänud üldavarii osalistelt õigust kantud kahju vastavalt isikult sisse nõuda.	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel D. Asjaolu, et ohvrit või kulutusi põhjustanud juhtumus oli tekkinud mõne asjaosalise pahatahtlikkuse või hooletuse tagajärjel, ei kaota õigust tasust osa saada, kuid selle asjaosalise vastu võidakse esitada nõudeid tähendatud pahatahtlikkuse või hooletuse pärast.
Muud erakorralised kulud	§ 6. Erakorralised kulud, mis on tehtud mõne teise, üldavariina tasumisele kuuluva, kulu asemel, loetakse üldavariiks ning niisugusena tasutavaiks, kuid ainult erakorraliste kulude tegemisega ärahoitud üldavariikulude summani.	§ 267 9) kogu erakorraline kulu, mis tehti teise kulu asemel, mida oleks tunnistanud üldavarii alla kuuluvaks; see aga hüvitatakse vaid ärahoitud kulu piires, olenemata kokkuhoiust, mida mõni üldavarii osalistest sellise asendava kulu tegemisest on saanud.	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel F. Erakorralised kulud, mis on tehtud mõne teise, üldavariina tasumisele kuuluva, kulu asemel, loetakse üldavariiks ning niisugusena tasutavaiks, kuid ainult erakorraliste kulude tegemisega ärahoitud üldavariikulude summani.
	§ 34. Laeva, selle päraldiste ja laadungi erakorralised vigastused, kaotused ja kulud, mis ei vasta üldavarii tingimustele, loetakse eraavariiks.	§ 268. Kahju, mille suhtes ei kehti käesoleva koodeksi paragrahvid 264, 266 ja 267, tunnistatakse eriavariiks. See kahju ei kuulu jaotamisele laeva, lasti ja prahiraha vahel. Selle	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel C. 1. Ainult sellised kaotused, kahjud või kulud, mis on üldisavariitoimingu otseseks tagajärjeks.

	§ 35. Eraavarii kantakse ja tasutakse selle asja omaniku poolt, mis kannatas vigastuse või kaotuse all või mis põhjustas kulu.	kahju kannab see, kellele kahju tekitati, või see, kellel lasub vastutus selle tekitamise eest.	
Üldavariiks loetakse:			
Lasti merre heitmine	§ 8. Laadungi merreheitel tasutakse üldavariina ainult siis, kui laadungit veeti kooskõlas kaubanduses tunnustatud kommetega.	§ 266. Üldavarii hulka, kui on olema käesoleva koodeksi paragrahvis 264 märgitud tunnused, kuulub: 1) kahju, mis on tingitud lasti või laeva päraldist merre heitmisest. Välja arvatud: § 269 1) merre heidetud isesüttinud lasti ning kaubandusliku meresõidu eeskirjade ja tavade vastaselt laeval veetud lasti maksumust;	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel I- Lasti merreheit. Lasti merreheitmist ei tunnustata üldavariina, kui lasti ei veetud vastavalt kaubanduse tunnustatud tavadele.
Kahju, kaotus mida tehti ühise ohutuse tagamiseks	§ 9. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tehtud laevale ja laadungile või kummalegi neist ühiseks julgeolekuks toodud ohvriga või ohvri toomise tagajärjel, samuti ka vigastused, mis tekkinud luukide või teiste avauste kaudu sisse tunginud veest, kui luugid olid avatud ja avaused tehtud selleks, et ühiseks julgeolekuks teostada merre heiteid.	§ 266. 1) ...samuti kahju laeva või lasti kahjustustest üldiseks päästmiseks vajalike meetmete rakendamisel, eriti vee trümmidesse sisse tungimise tõttu lasti väljaheitmiseks avatud luukide või teiste selleks tehtud avade kaudu;	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel II- Kaotus või kahju, ühise ohutuse tagamiseks tehtud ohverduste tagajärjel. Kahju ja kaotused, mis tekkisid merereisil varale tänu ühise ohutuse tagamiseks tehtud ohverdustele, ka vigastused, mis tekkinud luukide või teiste avauste kaudu sisse tunginud veest, kui luugid olid avatud selleks, et ühiseks julgeolekuks teostada merre heiteid, loetakse üldavariiks.
Tulekahju kustutamine	§ 10. Üldavariina tasutakse vigastused, mis laeval tulekustutamisel on tekitatud laevale ja	§ 266 2) kahju, mis tekitati laevale või lastile tulekahju kustutamisega laeval, kaasa arvatud	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis:

	<p>laadungile või kummalegi neist vee läbi või teisiti, arvatud kaasa vigastused, mis tekkinud põleva laeva randa ajamisest või ruumide uputamisest; kuid tasumisele ei kuulu niisugused laeva ja hulklaadungi osade või laadungi üksikute kolide vigastused, mis tekkinud tulest.</p>	<p>põleva laeva uputamisest tekkinud kahju; Välja arvatud: § 269 2) tulekahju kustutamisel suitsu ja/või kuumenemise käbi ükskõik mil viisil tekitatud kahju;</p>	<p>Reegel III- Laeva pardal tule kustutamine. Laevale ja/või veosele veest või muul viisil tekitatud kahju, sealhulgas kahju tulekahju kustutamisest laeva pardal peab olema tunnustatud üldavariina; välja arvatud suitsukahjustused, kuumusest tekkinud kahjustused.</p>
<p>Rusude, jäänuste äralõikamine</p>	<p>§ 11. Üldavariina ei tasuta kaotust või vigastust, mis tekitatud laeva taglase või teiste asjade rusude või jäänuste äralõikamisega, kui need asjad olid juba varem mereõnnetuse läbi muutunud kõlbmatuks või kistud lahti.</p>	<p>§269 Käesoleva koodeksi paragrahvis 264 märgitud tunnuste olemasolul ei tunnustata üldavariiks 3) kahju, mis tekitati nende laevaosade riismete või laevaosade maha raiumisega, mis olid purustatud või kaotatud õnnetusjuhtumi tagajärjel enne loovutuste tegemist ühisest ohust pääsemiseks;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel IV- Rusude äralõikamine. Kahju või kahjustus, mis on tekkinud vraki või laeva osade mahavõtmisel, osadel mis olid varem lahti kistud või on õnnetusjuhtumi tõttu kaotsi läinud, ei tunnustata üldavariina. .</p>
<p>Madalikule tahtlik juhtimine, sõit</p>	<p>§12. Kui laev on tahtlikult aetud randa niisugustel asjaoludel, et ka ilma tahtliku randa ajamiseta laev oleks möödapääsematult kantud randa, madalikule või kaljudele, siis ei tasuta üldavariina kaotusi või vigastusi, mis niisugusest tahtlikust randa ajamisest on tekkinud laevale, laadungile ja veorahale koos või mõnele neist eraldi. Kõigil teistel juhtudel, kui laev ühiseks julgeolekuks on tahtlikult aetud randa, tasutakse</p>	<p>§266 3) kahju, mis tekitati laevale või lastile laeva tahtliku juhtimisega madalikule ja seda laeva madalikult lahti tõmmates;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel V: Vabatahtlik madalikule sõit. Kui ühise ohutuse huvides laeva tahtlikult kaldale ajatakse, sõltumata sellest, kas laev oleks möödapääsmatult kantud randa, madalikule, sellest tulenevalt seotud vara kaotsimine või kahjustamine antud mereseikluses on lubatud arvestada üldavariina.</p>

	sellest tekkinud kaotused ja vigastused üldavariina.		
Päästetöötasu	Pole täpsustatud	<p>§266 7) abisaamiseks tehtud kulu ulatuses, milles päästetöid tehti, kaitsmaks laeva, prahiraha ja lasti ohu eest, olenemata päästelepingu olemasolust;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel VI- Päästetöötasu.</p> <p>(a) Merereisi osaliste kantud päästekulud, tasustatakse üldise keskmisena tingimusel, et päästetööd viidi läbi säilitamiseks vara, mille suhtes võib kohaldada b, c ja d lõikeid.</p> <p>(b) Vaatamata lõikele a, kui merereisi osapooltel on eraldi lepinguline või juriidiline vastutus päästjate ees, on pääste lubatud ainult siis, kui on olemas järgmistest põhjustest:</p> <p>(i) õnnetus või muud asjaolud, mis põhjustavad kaotust või kahju varale reisi ajal, mille tulemuseks on olulised erinevused päästetud- ja kontributsiooniväärtuste vahel</p> <p>(ii) on märkimisväärsed üldavarii ohverdused.</p> <p>(iii) päästetud väärtused on ilmselgelt valed ja päästekulude jaotus on oluliselt vale.</p> <p>(iv) Üks päästmise osapooltest on tasunud ära märkimisväärse osa päästetasudest teise osapoole eest.</p> <p>(v) Märkimisväärne osapoolte osa on rahuldanud päästmisnõude erinevatel tingimustel, arvestamata päästja või kontribuutori intressi,</p>

			<p>valuutakorrektsiooni ega kohtukulused.</p> <p>(c) Punktis a viidatud päästekulud hõlmavad päästmistasu, milles arvestatakse päästjate oskused ja pingutused keskkonnakahjustuste vähendamiseks nagu on kirjeldatud artiklis 13 lõikes 1 punktis b, 1989 aasta Rahvusvahelise päästetööde konventsioonis</p> <p>(d) Eritasu mille laevaomanik peab päästjale tasuma vastavuses 1989 aasta Rahvusvaheline päästetööde konventsioonile 14 artikliga, 4 paragrahvis määratletud ulatuses, või muu sisult sarnase sättega (näiteks SCOPIC) ei tasustata üldavariina ja ei arvestata päästekuludena käesoleva reegli punktis a kirjeldatule.</p>
<p>Laeva jõuseadmete, muude masinate, katelde vigastused</p>	<p>§14. Üldavariina tasutakse vigastused, mis tekitatud kiinijooksud ning hädaohtlikus seisukorras viibiva laeva masinaile ja kateltele katse puhul viia laev uuesti ujuvile, kui on tõendatud, et need vigastused on tekkinud tõelise tahte tagajärjel viia laev ühise julgeoleku otstarbel — ülal tähendatud vigastuste riisikol — ujuvile. Üldavariina ei tasuta aga</p>	<p>§266 4) kahju madalikule sõitnud laeva jõuseadmete, teiste masinate või katelde vigastamisest, mis tekkisid püüdest laeva madalikult lahti tõmmata;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel VII- Masinate ja katelde kahjustused. Madalikul, ohu situatsioonis, püüdlustest madalikult lahti tõmmata, laeva masinatele ja katlatele tekitatud kahju lubatakse arvestada üldavariina, kui on näidatud, et see on tekkinud tegelikust kavatsusest laeva viia ujuvile ühise</p>

	kaotusi ega vigastusi, mis on tekkinud masinate ja katelde töötamisest juhul, kui laev on ujuvil.		ohutuse huvides üldnimetatud kahju tekkimise ohus. Juhul, kui laev on ujuvil, kaotusi ega vigastusi, masinate ja katelde töötamisest üldavariina ei tunnustata.
Laeva kergendamisest tekkinud kulud, kahjustused	§ 15. Kui laev on joosnud kinni ja selle laadung, küttematerjal ja varustis või mõni neist lossitakse nii, et seda tuleb lugeda üldavariitoiminguks, siis tasutakse üldavariina lisakulud, mis tekkinud kergendamisest, kergendamisvahendite rentimisest ja lossitu tagasilaadimisest, samuti ka nende toimingute tagajärjel tekkinud kaotused ja vigastused.	§266 5) kulu lasti, kütuse või varustusesemete laevalt praamile ümberlaadimise, praamide üürimise ning lasti, kütuse või varustusesemete laevale tagasilaadimise tõttu, mis oli põhjustatud laeva madalikule kinnijäämisest; 6) lasti, kütuse või varustusesemete kahjustustest või hukust tingitud kahju, mis tekkis nende laeval ümberpaigutamise, laevalt lossimise, tagasilaadimise ja ladumise tõttu, samuti hoidmisel neil juhtudel, kui nende meetmete rakendamiseks tehtud kulu ise tunnustatakse üldavarii alla kuuluvaks;	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel VIII- Kulud madalikul asuva laeva kergendamisel ja sellega kaasnevad kahjustused. Kui laev on madalikul ja lasti, kütust, varud või mõnda neist lossitakse üldavarii toiminguna, siis lisakulud, mis tekkinud kergendamisest, kergendamisvahendite rentimisest ja lossitu tagasilaadimisest, samuti ka nende toimingute tagajärjel tekkinud vara kaotused ja vigastused käsitletakse üldavariina.
Inventaar, last jne, mida kasutati kütusena	§ 16. Üldavariina tasutakse laeva inventar ja varustis või osa neist, mis hädatarvidust mööda põletati kütteainena ühise julgeoleku otstarbel hädaohu korral, kuid ainult siis, kui laevale oli võetud küllaldane tagavara kütteainet. Üldavariina tasutavast summast arvutatakse maha selle kütteaine väärtus, mis oleks ära tarvitatud, arvutatult	Pole täpsustatud.	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel IX- Kütuseks kasutatavad last, laeva inventar ja varud. Laeva lasti, materjale ja varusid või mõnda neist, mida kasutatakse kütusena üldiseks ohutuseks, ohu ajal, tunnustatakse üldavariina, ent sellisel juhul laeva materjalide ja varude maksumuses üldavariil arvutatakse

	turuhinnaga, mis oli maksev laeva viimases väljasõidusadamasse laeva ärasõidu päeval.		maha kütteaine väärtus, mida merereisil oleks ära tarvitatud.
Kulutused pelgusadamasse, varjukohas	§ 17. Kui laev on sõitnud pelgusadamasse või -kohta või pöördunud tagasi laadimissadamasse või -kohta õnnetuse, ohvri või muude erakorraliste olude tagajärjel, mis tegid seesuguse sisse- või tagasisõidu tarvilikuks ühise julgeoleku huvides, siis tasutakse üldavariina kulud, mis tekkinud sissesõidust tähendatud sadamasse või kohta; kui laev sealt sõidab ära oma alglaadungiga või selle osaga, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud sadamast või kohast väljasõiduga seotud kulud, mis tekkisid niisuguse sisse- või tagasisõidu tagajärjel.	§ 267 1) kulu, mis tuleneb laeva sunnitud sisenemisest varjukohta või tagasipöördumisest lähtesadamasse õnnetusjuhtumi või mingi muu erakorralise asjaolu tõttu, mis kutsus esile vajaduse selliseks sissesõiduks või tagasipöördumiseks, et tagada üldine julgeolek; 2) kulu, mis on seotud laev väljumisega esialgse lastiga või osaga sellest varjukohast või lähtesadamast, kuhu laev oli sunnitud tagasi pöörduma;	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel X- Kulud pelgusadamasse. (a) (i) Kui laev on sõitnud pelgusadamasse, -kohta või pöördunud tagasi laadimissadamasse, -kohta õnnetuse, ohvri või muude erakorraliste olude tagajärjel, mis tegid sõidu tarvilikuks ühise julgeoleku huvides, siis tasutakse üldavariina kulud, mis tekkinud sissesõidust tähendatud sadamasse või kohta; kui laev sealt sõidab ära oma alglaadungiga või selle osaga, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud sadamast või kohast väljasõiduga seotud kulud, mis tekkisid niisuguse sisse- või tagasisõidu tagajärjel.
Kulutused pelgusadamasse, varjukohas-<u>pukseerimine</u>	§ 20. Kui avariis olev laev asub sadamasse või kohas, kus on otstarbekohane parandada teda nii, et ta kogu laadungiga võib jätkata reisi, ja kui kulude kokkuhoidmiseks laev pukseeritakse mõnesse	§ 267 7) käesoleva paragrahvi punktides 1-6 ettenähtud kulu, mis on tingitud vajadusest viia laev varjukohast teise kohta põhjusel, et esimeses varjukohas pole võimalik laeva remontida, samuti selle	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel X (a)(ii)- Kui laev asub pelgusadamasse või -kohas ja laev eemaldatakse, pukseeritakse teise sadamasse, -kohta, sest

	<p>teise parandussadamasse või -kohta või sihtsadamasse või kui laadung või osa sellest veetakse edasi mõne teise laevaga või muul viisil toimetatakse edasi, sus kantakse niisuguse pukseerimise, edasivedamise ja edasitoimetamise lisakulud, kas kõik või mõned neist, — kuni ärahoitud lisakulude määrani — vastavate asjaosaliste poolt, proportsionaalselt kokkuhoitud erakorralistele kuludele.</p>	<p>sõiduga seotud kulu, kaasa arvatud ajutine remont ja pukseerimine;</p>	<p>esimeses kohas pole võimalik teostada parandustöid, rakendatakse reegel X sätteid teise sadama,- koha suhtes võrdsustades seda pelgusadamaga,- kohaga ning ümberpaigutamise kulud kaasaarvatult pukseerimis ja paranduskulud tasustatakse üldavariina. Reegel XI sätteid rakendatakse reisi piknemise kohta, mis laeva ümberpaigutamisega tekkis.</p>
<p>Kulutused pelgusadamas, varjukohas- <u>Laadungi, kütteainete või tagavarade ümberseadmine</u></p>	<p>§ 18. Laadungi, kütteainete või tagavarade ümberseadmise kulud laevas või nende lossimise kulud laadimis-, peatus- või pelgusadamas või -kohas, tasutakse üldavariina, kui ümberseadmine või lossimine oli tarvilik ühiseks julgeolekuks või selleks, et võimaldada ohvri või õnnetuse tagajärjel tekkinud laeva vigastuste parandamist, kui parandus oli tarvilik reisi julgeks jätkamiseks.</p>	<p>§ 267 3) lasti, kütuse või varustusesemete lähte- ja vahesadamas ning varjukohas ümberpaigutamise või lossimise kulu, mis tehti üldise julgeoleku pärast või võimaluse saamiseks parandada õnnetusjuhtumist või muudest erakorralistest asjaoludest tingitud laevavigastused, kui see parandamine oli antud reisi ohutuks jätkamiseks vajalik; Välja arvatud: § 269 4) lasti, kütuse või varustusesemete ümberpaigutamist või laadimiskulu lähtesadamas, vahesadamas või varjukohas juhul, kui laeva vigastus avastati lähte- või vahesadamas</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel X(b)(i)-Laadungi, kütteainete või tagavarade ümberpaigutamise kulu laevas või nende lossimise kulud laadimis-, peatus- või pelgusadamas või -kohas, tasutakse üldavariina, kui ümberseadmine või lossimine oli tarvilik ühiseks julgeolekuks või selleks, et võimaldada ohvri või õnnetuse tagajärjel tekkinud laeva vigastuste parandamist reisi ohutuks jätkamiseks, väljaarvatud juhul kui laevavigastusi avastati laadimis või lossimis sadamas, kohas, ja vigastused pole seotud õnnetuse või teiste erakordsete juhtumitega,</p>

		tingimusel, et reisi kestel avastatud vigastusega seotud õnnetus- või erakorralist juhtumit ei olnud, aga samuti siis, kui selline kulu tehti, lähtudes laadungi nihkumisest reisi kestel laadungi ümberpaigutamiseks, ja ümberpaigutamine ei olnud vajalik ühisest ohust hoidumiseks;	mis leidsid aset merereisi jooksul. Reegel X (b)(ii)- laadungi, kütte või varustuse ümberseadmise või lossimise kulud ei tasustata üldavariina juhul, kui nad tekkisid lasti ümberpaigutamisel, ümberhaalamise käigus, väljaarvatud juhul kui lasti ümberpaigutamine oli vajalik ühiseks ohutuseks.
	<p>§ 19. Kui laadungi, kütteinete või varustise ümberseadmise või lossimise kulud tasutakse üldavariina, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud laadungi, kütteinete või tagavarade tagasilaadimise ning laeval kohaleasetamise (stowing) kulud ühes kõigi laokuludega, kaasa arvatud tulekindlustus.</p> <p>Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või enam ei jätkka oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina mingeid laokulusid, mis tekkinud pärast laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva. Kui aga laev enne laadungi lossimise lõpetamist tunnustatakse merekõlbmatuks või katkestab reisi, tasutakse üldavariina ülal</p>	<p>§ 267 4) käesoleva paragrahvi punktis 3 märgitud asjaoludel lossitud või ümberpaigutatud lasti, kütuse ja varustusesemete hoiukulu koos põhjendatud kindlustuskuluga, nende tagasilaadimise ja ladumise kulu; kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või laev ei jätkka esialgset reisi, siis hoiukulu arvestatakse üldavariini alla kuuluvaks laeva merekõlbmatuks tunnustamise kuupäevani või laeva edasisest reisist loobumise kuupäevani või lasti lossimise lõpetamise kuupäevani, kui laev tunnustatakse merekõlbmatuks või loobus edasisest reisist enne seda kuupäeva;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel X-(c) ja (d).</p> <p>(c)Kui laadungi, kütteinete või varustise ümberseadmise või lossimise kulud tasutakse üldavariina, siis tasutakse samuti üldavariina tähendatud laadungi, kütteinete või tagavarade tagasilaadimise ning stoovimise kulud, kõigi laokuludega, kaasa arvatud kindlustus. Reegli XI sätted rakendatakse ajakulule, mis tekkis uuesti stoovimise ja laadimise käigus.</p> <p>(d)Kui laev tunnustatakse merekõlbmatuks või katkestab reisi tasutakse üldavariina laokulutused kuni katkestamise või merekõlbmatuks tunnustamise kuupäevani v laadungi lossimise lõpetamise päevani.</p>

	tähendatud laokulud kuni laadungi lossimise lõpetamise päevani.		
Kulutused pelgusadamas, varjukohtas-töötasu	<p>§ 21. Kui laev § 17-§20 tähendatud asjaoludel või neis paragrahvides märgitud paranduste läbiviimiseks on sõitnud sadamasse või kohta või peatus seal, siis tasutakse üldavariina laevajuhi ja laevapere palgad ja nende ülalpidamiskulud liigse peatuseaja eest selles sadamas või kohas, kuni laev on seatud või oleks pidanud seatama niisugusesse seisukorda, et võib jätkata reisi. Kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või ei jätkata oma algreisi, siis ei tasuta üldavariina laevajuhi ja laevapere palku ega ülalpidamiskulusid, mis tekkinud pärast merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise päeva. Laeva merekõlbmatuks tunnustamise või reisi katkestamise korral enne laadungi lossimise lõpetamist tasutakse üldavariina ültähendatud laevajuhi ja laevapere palgad ja ülalpidamiskulud kuni lossimise lõpetamise päevani.</p>	<p>§ 267 5) laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, kütuse ja varustusesemete kulu, mis tehakse seoses antud reisi pikenedisega laeva sisenemise tõttu lähtesadamasse käesoleva paragrahvi punktides 1 ja 3 märgitud asjaoludel; kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või laev ei jätkata esialgset reisi, siis see kulu arvestatakse üldavariini alla kuuluvaks laeva merekõlbmatuks tunnustamise kuupäevani või laeva edasisest reisist loobumise kuupäevani või lasti lossimise lõpetamise kuupäevani, kui laev tunnustatakse merekõlbmatuks või loobus edasisest reisist enne seda kuupäeva; 6) laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, mis tekkisid seetõttu, et laev jäi üldise julgeoleku huvides mingisse kohta kauemaks peatuma õnnetusjuhtumi või mõne muu erakorralise asjaolu või sellest asjaolust tingitud vigastuse kõrvaldamiseks, kui remont oli antud reisi ohutuks jätkamiseks vajalik. Kütuse ja varustusesemetega seoses olev kulu ning sadamakulu, mis tekkis</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XI (b)(i) - laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, kütuse ja varustusesemete kulu, mis tehakse seoses antud reisi pikenedisega laeva sisenemise tõttu sadamasse õnnetuse, ohverdamise või muudel erijuhtudel, kus ühise julgeolekuks on tarvis varjukohta,-sadamasse siseneda või turvalise reisi jätkamise võimaldamiseks paranduste tegemiseks. Reegel XI (v) Juhul kui aga laev tunnustatakse merekõlbmatuks või laev ei jätkata esialgset reisi, siis see kulu arvestatakse üldavariini alla kuuluvaks laeva merekõlbmatuks tunnustamise kuupäevani või laeva edasisest reisist loobumise kuupäevani või lasti lossimise lõpetamise kuupäevani, kui laev tunnustatakse merekõlbmatuks või loobus edasisest reisist enne seda kuupäeva;</p>

		<p>laeva viibimise tõttu, hüvitatakse üldavarii jaotamise korras, välja arvatud remondist tingitud kulu, mida üldavarii hulka ei arvata; § 269 5) laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, laeva vigastuse remondi ajal isegi siis, kui remont oli vajalik reisi ohutuks jätkamiseks, juhul kui laeva vigastus avastati lähte- või vahesadamas tingimusel, et reisi kestel mingit avastatud vigastusega seotud õnnetus- või erakorralist juhtumit ei olnud;</p>	
<p>Lossimisel tekkinud kahju lastile</p>	<p>§ 22. Ümberseadmisel, lossimisel, ladustamisel, tagasilaadimisel ja kohaleasetamisel (stowing) laadungile, kütteainetele või varustisele tekitatud kaotused või vigastused tasutakse üldavariina ainult siis, kui üldavariina tasutakse tähendatud toimingute vastavad kulud.</p>	<p>6) lasti, kütuse või varustusesemete kahjustustest või hukust tingitud kahju, mis tekkis nende laeval ümberpaigutamise, laevalt lossimise, tagasilaadimise ja ladumise tõttu, samuti hoidmisel neil juhtudel, kui nende meetmete rakendamiseks tehtud kulu ise tunnistatakse üldavarii alla kuuluvaks;</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XII- Ümberseadmisel, lossimisel, ladustamisel, tagasilaadimisel ja kohaleasetamisel (stowing) laadungile, kütteainetele või varustisele tekitatud kaotused või vigastused tasutakse üldavariina ainult siis, kui üldavariina tasutakse tähendatud toimingute vastavad kulud.</p>
<p>Ajutine remont</p>	<p>§ 24. Kui laevale on tehtud ajutised parandused laadimis-, vahe- või pelgusadamas ühise julgeoleku otstarbel või üldavariiohvriga tekitatud vigastuste kõrvaldamiseks, siis tasutakse niisuguste</p>	<p>§ 267 8) üldise julgeoleku huvides lähtesadamas, vahesadamas või varjukohas teostatud laeva ajutise remondi maksumus, samuti vigastuse ajutise remondi maksumus, mis kuulub üldavarii alla; kuid</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XIV-Ajutised parandused. (a) Kui ajutised parandused on tehtud laadimis-, vahe-, pelgusadamas ühise julgeolekuks, või kui</p>

	<p>paranduste kulud üldavariina; kui aga juhusliku vigastuse ajutised parandused teostatakse ainult selleks, et võimaldada lõpetada reisi, siis kuuluvad ka niisuguste paranduste kulud tasumisele üldavariina, kuid ainult ärahoitud kulude määran, mis oleksid tekkinud ja üldavariina kuulunud tasumisele siis, kui niisuguseid ajutisi parandusi ei oleks seal teostatud. Üldavariina tasutavate ajutiste paranduste kuludest ei tehta mahaarvutusi uue ja vana erineva väärtuse alusel.</p>	<p>makstav tasu juhuslike vigastuste ajutise parandamise eest, mis on vajalik vaid antud reisi lõpetamiseks, hüvitatakse ainult selle ärahoitud kulu piires, mis oleks arvatud üldavarii hulka kuuluvaks, kui seda parandamist poleks olnud;</p>	<p>vigastus tekkis üldavariiohvrist, siis tasustatakse paranduskulud üldavariina. (b) Kui ajutised parandused on tehtud ainult selleks, et lõpetada reis, kuuluvad kulud tasumisele üldavariina ärahoitud kulude määran, mis oleksid tekkinud ja tasustatud üldavariina. (c) Üldavariina tasutavate ajutiste paranduste kuludest ei tehta mahaarvutusi uue ja vana erineva väärtuse alusel.</p>
Veoraha kaotus	<p>§ 25. Veoraha kaotus, mis on tekkinud laadungi vigastuse või kaotuse tagajärjel, tasutakse üldavariina, kui veoraha kaotus on tekitatud üldavariitoiminguga või kui laadungi vigastus või kaotus on tasutav üldavariina. Bruttoveorahast arvutatakse maha kulud, mis veoraha omanik oleks pidanud kandma veoraha ärateenimiseks, mis aga jäid ära ohvri tagajärjel.</p>	<p>§266 8) lasti kaotusest tingitud prahiraha kaotamiseks neil juhtudel, kui lasti kaotus hüvitatakse üldavarii jaotamise korras; seejuures arvatakse prahirahast maha kulu, mis lastivedaja oleks selle saamiseks teinud, kuid mis loovutuse tõttu jäi tegemata.</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XV- Prahiraha kaotus. Sama mis 1932 aasta reeglistikus.</p>
Ohverdatud kaupade kahjusumma tasumine	<p>§ 26. Ohverdatud kaupade vigastusest või kaotusest tekkinud kahju, mis kaupade omanik on kandnud selle ohvri tagajärjel, tasutakse üldavariina summas,</p>	<p>§ 273. Üldavarii jaotamise korras hüvitatav kahju, mis tekkis loovutatud lasti kahjustamise või kaotamise tõttu, määratakse kindlaks</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XVI- Kaotatud või ohvriga kahjustatud lasti puhul lubatud kahjusumma.</p>

	<p>mille arvutamise aluseks võetakse turuhinnad laeva kohalejõudmise päeval või mereühisreisi lõpul, kui see lõpeb teises kohas, kui esialgu määratud. Kui sel viisil vigastatud kaubad müüakse pärast laeva kohalejõudmist, siis üldavariina tasumisele kuuluv kahjusumma arvutatakse kauba hinna järgi kauba rikkumata seisukorras laeva kohalejõudmise päeval, korrutades seda kaotusprotsendiga, mis tuletatakse müügist saadud summa võrdlemisest kauba hinnaga kauba rikkumata seisukorras müügi päeval.</p>	<p>vastavalt lasti maksumusele lossimisel, kaubasaajale esitatava arve järgi, sellise arve puudumisel aga lähetusmaksumusest lähtudes. Lasti maksumusse lossimisel lülitatakse kindlustusmaksed ja prahiraha, välja arvatud juhul, kui riisiko prahiraha ja lasti eest lasub erinevatel huvidel.</p> <p>Kahjustatud lasti müümisel määratakse hüvitamisele kuuluv kahju kindlaks käesoleva paragrahvi esimese lõigu alusel kindlaksmääratud rikkumata lasti maksumuse ja kahjustatud lasti müügist saadud puhastulu vahena.</p>	<p>(a)(i) Kahjusumma, mida tasustatakse üldavariina, ohverdatud kaupade vigastusest või kaotusest tekkinud kahju eest, arvutatakse turuhinna alusel kauba lossimise ajal, faktuurarve alusel, mis saajale esitati, faktuurarve puudumisel aga lasti hinna alusel, mida pardale võeti. Selline kommertsarve võib dispašööri otsusega, olla väärtust kajastavat, olenemata lõplikust sihtpunktist vastavalt veolepingule.</p> <p>(ii) Väärtus lossimise ajal sisaldab endas kindlustuse ja prahiraha summat välja arvatud kui riisiko prahiraha ja lasti eest lasub erinevatel huvidel.</p> <p>(b) Kui sel viisil vigastatud kaubad müüakse, ning kahjusumma polnud eraldi kokku leppitud siis üldavariina tasumisele kuuluv kahjusumma arvutatakse müügi neto summa ja rikkumata kauba neto summa vahena, arvutatult vastavalt antud reegli esimese paragrahvile.</p>
Kontributsioon	<p>§ 27. Üldavarii kontributsioon määratakse kindlaks varade tegelikkude nettoväärtuste alusel mereühisreisi lõpul, millistele väärtustele tuleb arvutada juurde ohverdatud varade eest</p>	<p>§ 276. Üldavarii kontributsioonimaksed tehakse lähtudes vara netoväärtusest reisi lõpul, välja arvatud maksed lasti eest, mis tehakse lähtudes lasti maksumusest lossimisel kaubasaajale esitatava arve järgi, selle</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XVII: Sama mis koodeksis.</p> <p>(a)(i) Üldavarii kontributsioonimaksed tehakse lähtudes vara netoväärtusest reisi lõpul, välja arvatud maksed lasti</p>

	<p>üldavariina tasumisele kuuluv summa, kui see ei ole juba arvatud kaasa. Laevaomaniku riisikol olevast veo- ja sõidurahast arvutatakse maha kulud ja laevapere palgad, mida ei oleks tulnud anda välja veoraha ärateenimiseks, kui laev ja laadung oleksid läinud täielikult kaotsi üldavariitoimingu ajal, ning mida ei loetud tasutavaiks üldavariina. Samuti arvutatakse maha varade väärtusest kõik need kulud, mis varade suhtes on tehtud pärast üldavariitoimingut, arvatud välja need kulud, mis kuuluvad tasumisele üldavariina. Reisijate pagas ja isiklikud esemed, mis laeval on konossementida, ei kuulu üldavarii kontributsioonikohustuse alla.</p>	<p>puudumisel aga lähetusmaksumusest lähtudes. Lasti maksumusse lülitatakse kindlustusmaksed ja prahiraha, välja arvatud juhud, kui riisiko prahiraha ja lasti eest lasub erinevatel huvidel; siinjuures ei arvestata lasti maksumusse enne lossimist kaotatu või kahjustatu maksumust.</p> <p>Laeva maksumus määratakse arvestamata dimaiz- või taim- taarteri positiivset või negatiivset tulemit.</p> <p>Ülaltoodule liidetakse üldavarii korras hüvitav loovutatud vara maksumus, kui see ei ole juba eelnevalt arvesse võetud, sealjuures jäetakse laevaomaniku riisikol lasuvast prahirahast või sõidurahast välja laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, mida ei oleks tulnud maksta, kui laev ja last oleksid hukkunud üldavariid põhjustavatel asjaoludel, ja mis ei olnud arvestatud üldavarii hulka.</p> <p>Peale selle arvatakse vara maksumusest maha pärast üldavariid selle vara suhtes tehtud lisakulu, välja arvatud üldavarii hulka kuuluv.</p>	<p>eest, mis tehakse lähtudes lasti maksumusest lossimisel kaubasaajale esitatava arve järgi, selle puudumisel aga lähetusmaksumusest lähtudes.</p> <p>(ii) Lasti maksumusse lülitatakse kindlustusmaksed ja prahiraha, välja arvatud juhud, kui riisiko prahiraha ja lasti eest lasub erinevatel huvidel; siinjuures ei arvestata lasti maksumusse enne lossimist kaotatu või kahjustatu maksumust. Iga lasti võib välja arvata üldavariist kui dispašöör leiab, et selle lisamise kulud oleksid ebaoproportsionaalsed selle lõpliku panusega.</p> <p>(iii) Laeva maksumus määratakse arvestamata dimaiz- või taim- taarteri positiivset või negatiivset tulemit.</p> <p>(b) Ülaltoodule liidetakse üldavariina hüvitav loovutatud vara maksumus kui see pole eelnevalt arvesse võetud, sealjuures jäetakse laevaomaniku riisikol lasuvast prahirahast või sõidurahast välja laevapere töötasu ja ülalpidamiskulu, mida ei oleks tulnud maksta, kui laev ja last oleksid hukkunud üldavariid põhjustavatel asjaoludel, ja mis ei olnud arvestatud üldavarii hulka. Samuti arvutatakse maha varade väärtusest kõik need kulud, mis varade suhtes</p>
--	--	--	--

			<p>on tehtud pärast üldavariitoimingut, arvatud välja need kulud, mis kuuluvad tasumisele üldavariina.</p> <p>(c) Reegli G 3. lõigus kirjeldatud olukorras, lasti varakontributsiooni arvutatakse nende väärtuse alusel kohaletoimetamise päeval, laeva kontributsioonimaksed aga arvutatakse tema nettoväärtuse alusel lossimise lõppemisel.</p> <p>(d) Kui last müüakse enne sihtkohta jõudmist, maksed määratakse tema müügi nettotulu alusel, lisaks summad, mis on lubatud üldavariina.</p> <p>(e) Reisijate pagas, post ja isiklikud esemed, mis laeval on konossementida, ei kuulu üldavarii kontributsioonikohustuse alla.</p>
Deklareerimata, valesti deklareeritud last	<p>§ 29. Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis peale laaditud laevaomaniku või ta esindaja teadmata, või mis pealeladimisel tahtlikult valesti deklareeritud, ei kuulu tasumisele üldavariina, kuid niisugused kaubad langevad kontributsioonikohustuse alla juhul, kui nad on päästetud. Vigastused või kaotused, millised on tekitatud kaupadele, mis peallaadimisel valesti deklareeritud vähema väärtusega kui nende</p>	<p>§ 271. Laevaomaniku või tema agentide teadmata laevale laaditud lasti kahjustusest või hävimisest tulenevat kahju ei jaotata käesoleva koodeksi paragrahvis 264 sätestatud korras. Kui aga see last päästeti, on omanikud kohustatud üldavarii sissemaksetest üldisel alusel osa võtma.</p> <p>Selle lasti omanikud, mille väärtus oli veoks üleandmisel avaldatud madalamana tegelikust väärtusest, võtavad osa üldavarii sissemaksudest vastavalt lasti tegelikule väärtusele, kuid saavad</p>	<p>Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XIX- Deklareerimata või valesti deklareeritud last. Sama mis 1932aasta avarii ja dispashi seaduses.</p>

	tegelik väärtus, kuuluvad üldavariina tasumisele deklareeritud väärtuse alusel, kuid kaubad langevad kontributsioonikohustu-se alla nende tegelikus väärtuses.	hüvitust kahju eest vaid vastavalt lasti avaldatud väärtusele.	
Intressid	§ 32. Üldavariina kuuluvad tasumisele protsendid üldavariina arvestatud kulutustelt, ohvritelt ja tasudelt aastaprotsentide seaduslikus suuruses, mis on maksvad lõplikus sihtsadamasa, kus reis lõpeb, seal aga, kus ei ole seaduslikku protsendimäära — viie protsendi suuruses aastas, kuni üldavarii dispashi koostamise päevani, kusjuures tuleb arvestada makseid, mis vahepeal on saadud kontributiivväärtustelt või üldavarii deposiitfondilt.	§ 275. Üldavarii jaotamise korras hüvitatavale kulusummale ja teistele summadele arvatakse aastas juurde 7 protsenti hetkest, mil see kulu tehti, kuni dispaši koostamise lõpetamiseni. Kui aga üldavarii kohta käiva kulu ja kahju hüvitamise korras tehti mingeid väljamakseid enne dispaši koostamise lõpetamist, arvatakse protsendid makstud summadele juurde nende maksmise päevani	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XXI-Üldavariis lubatud kahjumi intress. (a) Kulude, ohvrite ja hüvitiste intressid on lubatud rakendamiseks kuni kolm kuud peale üldavarii dispaši koostamise kuupäevast. (b) Kalendriaasta intressi arvutamise määr on kaheteistkümme kuu ICE LIBOR valuuta jaoks, milles dispaš on koostatud, nagu teatatud selle kalendriaasta 1. jaanuaril. Suurendades seda 4% võrra. Kui dispašs valmis valuutas, mille ICE LIBOR ei toeta, on intress 12-kuuline USA dollar ICE LIBOR, suurendatuna nelja protsendipunkti võrra.
Sularahahoised	§ 33. Kui laadungil lasuva üldavariikontributsiooni, päästmis- või erikulude arvel on nõutud sisse sularaha, siis kantakse see võimalikult protsente kandvale kahe usaldusmehe (üks laevaomaniku, teine raha sissemaksjate poolt) ühisele eriarvele	Pole täpsustatud.	Pole täpsustatud. Kui rakendatakse YAR 2016 siis: Reegel XXII-Sularaha deposiitide käsitlemine. (a) Kui sulara on kogutud seoses üldavariikontributsiooni, päästmis-, või erikuludega, kantakse need summad otsekohe üle dispšöörile, kes hoiustab

	<p>usaldusmeeste poolt vastuvõetavaks tunnustatud pangas. Sissemakstud summad ühes juurdekasvanud protsentidega hoitakse maksete kindlustuseks pooltele, kes Õigustatud neid saama üldavarii, päästmis- või erikulude tõttu laadungilt, mille suhtes tähendatud maksed nõutud sisse.</p> <p>Usaldusmehed on õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sissemakstud rahast, kuivõrd neid selleks kirjalikult volitanud dispashöör. Niisugused sissemaksed või maksed või tagasimakseid ei avalda mõju poolte lõplikule vastutusele. Kui eelmises lõikes ettenähtud usaldusmehi ei ole valitud, makstakse sissetulnud sularaha dispashööri eriarvele laevaomaniku ja dispashööri poolt vastuvõetavaks tunnustatud pank. Dispashöör on niisugusel korral õigustatud tegema osalisi makseid või tagasimakseid sissemakstud summast eelmises lõikes ettenähtud alustel.</p>		<p>summad dispashööri nimelisel eriarvel, teenides võimalusel intressi.</p> <p>(b) Erikonto moodustatakse vastavalt klientide või kolmandate osapoolte rahaliste vahendite käsitlemis seadustele dispashööri asukohas. Konto peab olema dispashööri omavahenditest eraldi, vastavalt õigusnormidele, mis käsitlevad kolmandate isikute vahendite haldamist.</p> <p>(c) Hoiustatud summad koos võimalike kogunenud intressidega hoitakse tagatisena üldavarii, pääste- või eritasu maksmiseks, mille suhtes hoiused on kogutud, neile, kes on õigustatud neid saama. Maksed kontol või deposiidi tagasimakseid võib tagasi maksta ainult siis, kui dispashöör on selliseid makseid kirjalikult kinnitanud ja deponeerija, kes taotles nende heakskiitu on teavitatud. Pärast deponeerija nõusoleku saamist või nõusoleku puudumisel 90 päeva jooksul, võib dispashöör makse summa või viimast kontributsiooni deposiidist maha arvata.</p> <p>(d) Kõik deposiidid, maksed või tagasimakseid ei avalda mõju poolte vastutusele.</p>
Nõude tähtaeg	§ 36. Dispashi tegemise nõude õigus aegub kahe	§ 366. Käesoleva paragrahvi punktides 1-2	Reegel XXIII - üldavarii kontributsiooni aeg.

	aasta möödumisel, arvates kauba sihtsadamasse jõudmise päevast, sinna mittejõudmise korral aga päevast, mil kaup pidi sinna jõudma. Üldavarii tasude nõude õigus aegub kahe aasta möödumisel, arvates dispashi jõusseastumise päevast.	tähendatud nõuete suhtes kohaldatakse hagi üheaastast aegumistähtaega. See tähtaeg arvutatakse: 1) nõuete järgi, mis tulenevad mere- lastiveolepingust välisveos, sealhulgas nõuded dispaši ja demeredži maksmiseks, lasti väljaandmise päevast, aga kui lasti välja ei antud, siis päevast, mil see oleks pidanud olema välja antud;	(i)Nõue aegub, kui nõuet ei esitatud ühe aasta jooksul. Nõuet ei saa esitada kuue aasta jooksul pärast ühisreisi lepingu lõpetamise kuupäeva. (ii)Sellest hoolimata saavad pooled kokkuleppe sõlmida ja aegumistähtaega pikendada.
Isiklik vastutus ja tagatise andmine			
	II. Dispashi koostamine ja dispashöör		§ 124. Dispašš
Dispašš	§ 38. Avarii iseloomu kindlakstegemist ja üldavarii korral kahjude arvutamist ning nende jaotamist (dispashi) toimetab ametlik dispashöör.	§ 277. Üldavarii klassifitseeritakse ja selle kahju jagamise arvestus (dispašš) koostatakse asjasthuvitatud isikute avalduste põhjal dispašööride poolt, kes kuuluvad Eesti Kaubandus-Tööstuskoja juurde ja kes määratakse nimetatud koja poolt mereõiguse ja kaubandusliku meresõidu alaste teadmiste ja kogemustega isikute hulgast. Dispašöörid tegutsevad Eesti Kaubandus-Tööstuskoja poolt kinnitatud põhimääruse alusel.	(1) Üldavarii sissemaksed ja kahju suuruse määrab kindlaks ja jagab selleks määratud isik (dispaššöör) reederi ülesandel, koostades selle kohta dokumendi (dispašš).
Dispaši koostamise avaldus	§ 41. Laevaperemees on kohustatud viivituseeta astuma samme üldavarii dispashi koostamiseks. Laevaperemehe viivituse korral võib ka iga teine	§277. ...asjasthuvitatud isikute avalduste põhjal...	(2) Reeder peab käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud toimingute tegemiseks andma dispaššöörile viivitamatult, aga mitte

	asjaosaline nõuda dispashi koostamist.		hiljem kui ühe kuu jooksul pärast üldavarii toimumist, vastava käsundi. Kui reeder viivitab käsundi andmisega, võib seda teha ka üldavariis osalenud laeva omanik, vedaja ning lastiks oleva kauba saatja või saaja.
Allikad	(Riigi Teataja..., 1932)	(Kaubandusliku..., 1991)	(York-Antwerp Rules..., 2016); (Kaubandusliku meresõidu seadus..., 2002)

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks¹

Mina Olga Pozolotina

1. Annan Tallinna Tehnikaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose Üldavarii regulatsiooni areng iseseisva Eesti seadusandluses ja selle vastavuse analüüs tänapäeva ja tuleviku väljakutsetele, mille juhendaja on Anatoli Alop, PhD,

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.

19.05.2021

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 kaitstvale üliõpilasele kindlaksmääratud tähtajaks nõusolekut lõputöö reprodutseerimiseks ja avalikustamiseks vastavalt lihtlitsentsi punktidele 1.1. ja 1.2, siis lihtlitsents nimetatud tähtaja jooksul ei kehti.