

VIII, H. 2

Latv. Vald

Cand. iur. Verners Vītiņš

Liepājas apgabaltiesas loceklis

34

160

Jūras tiesības

Rigā, 1939. g.

KRIŠJĀNA VALDEMĀRA JŪRSKOLAS IZDEVUMS

347.79

L. V. B.
№ ~~357231~~ ✓

0309046488

Grāmatu spiestuves paju sab.
„GRĀMATRŪPNIKS“
Rīgā, Pils ielā Nr. 14.



Priekšvārds.

Grāmata „Jūras tiesības“ domāta galvenā kārtā kā mācības grāmata jūrskolām.

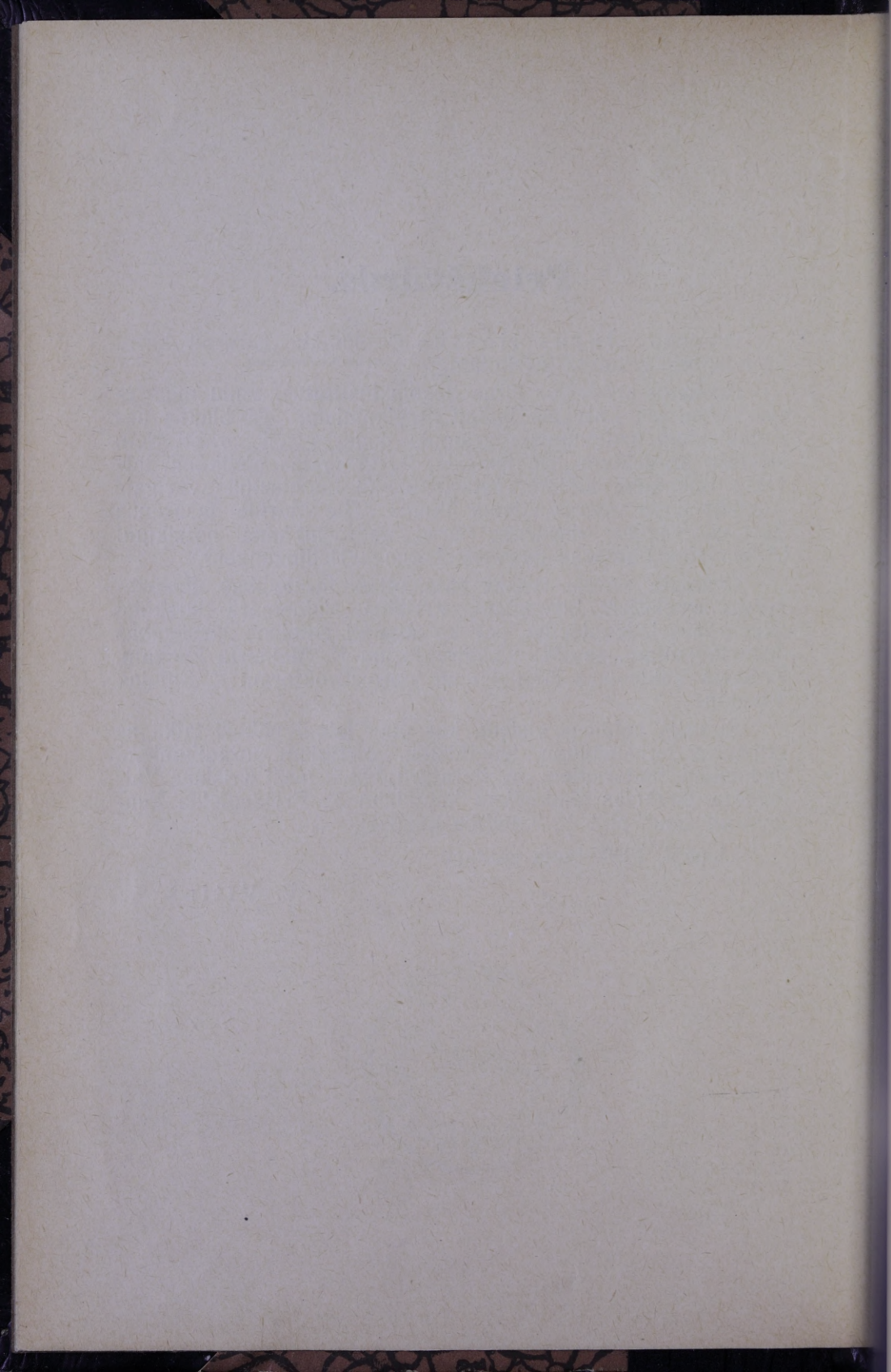
Apskatot attiecīgos jūras tiesību institutus, esmu piegriezis vērību arī Latvijas likumu noteikumiem. Tā blakus pedagoģiskiem uzdevumiem grāmata noderēs arī praktiskiem latviešu jūrniekiem. Šā iemesla dēļ grāmatas pielikumā latviešu tulkojumā ievietots starptautiskā kuģniecībā svarīgais Anglijas jūras apdrošinājuma likums (The Marine Insurance Act) un Vācijas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi (Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen).

Grāmata varēja iznākt pateicoties Jūrniecības departamenta atvēlētiem līdzekļiem, Krišjāņa Valdemāra jūrskolai uzņemoties izdevniecību, par ko sirsnīgi pateicos Jūrniecības departamentam, sevišķi vicedirektoram K. Meinerta kungam, Krišjāņa Valdemāra jūrskolai un viņas direktoram E. Kalniņa kungam.

Sirsnīgi pateicos visiem, kas man laipni nākuši talkā ar grāmatas ierosinājumu, izpalīdzību, vērtīgiem norādījumiem, padomiem, materialiem un literatūru, bet it īpaši Krišjāņa Valdemāra jūrskolas skolotājam kapteinim K. Freidenfelda kungam un cand. phil. L. Kristlība kundzei.

Liepājā, 1939. gada janvarī.

V. Vītiņš.



Satura rādītājs.

Jūras tiesības.

Lapp.

1. §.	Ievads	1
-------	------------------	---

I

Kuģis.

2. §.	Kuģis	8
3. §.	Jūras kuģu un citu peldošu līdzekļu registrācija	11
4. §.	Kuģu izmērišana	16
5. §.	Kuģu aplūkošana	19
6. §.	Kuģu iekāršana	22
7. §.	Jūras prasības	29
8. §.	Kuģu pirkšana un pārdošana	34
9. §.	Kuģu pārdošana spaidu kārtā un prasību nodrošināšana	36
10. §.	Kuģa dokumenti	41
11. §.	Kuģa žurnāls	45
12. §.	Kuģošana Latvijā	49

II

Personas kuģniecībā.

13. §.	Kuģa īpašnieks	52
14. §.	Kuģu rēdereja	55
15. §.	Kuģu īpašnieka tirdznieciskie palīgi	59
16. §.	Kuģa personāls	63
17. §.	Kapteinis	65
18. §.	Pārējais kuģa administratīvais personāls	73
19. §.	Kuģa komanda	79
20. §.	Jūrnieku ārstēšana un apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem	92

III

Dažādas jūrniecības iestādes.

21. §.	Jūrniecības departaments	100
22. §.	Ostas	101
23. §.	Robežapsardzības un muitas iestādes	104
24. §.	Konsuli	109
25. §.	Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšana Latvijā	119
26. §.	Jūras tiesas ārzemēs	124
27. §.	Loči	135
28. §.	Vateršauti	136

IV

Jūras transportdarījums.

29. §.	Jūras transportdarījums	137
30. §.	Izfraktētāja pienākumi	142
31. §.	Nofraktētāja pienākumi	150
32. §.	Atbrīvotājas klauzulas	154
33. §.	Jūras transportlīguma izbeigšanās	158
34. §.	Pasažieru pārvadāšana	160
35. §.	Čartepartija	162
36. §.	Konosaments	164
37. §.	Kuģa iepošana ostā un izpošana no ostas	169
38. §.	Latvijas ostu nodokļi	175

V

Avarijas.

39. §.	Avarijas	177
40. §.	Kuģu sadursmes avarija	179
41. §.	Briseles konvencija par kuģu saduršanos	183
42. §.	Lielā jeb vispārējā avarija	185
43. §.	Jorkas-Antverpenes noteikumi	191
44. §.	Zaudējumu sadalīšana lielajā avarijā	213
45. §.	Dispaša	217
46. §.	Avarijas procedūra	222
47. §.	Pārējie avarijas dokumenti	228
48. §.	Palīdzības sniegšana kuģiem un kuģu glābšana jūras briesmās	231
49. §.	Palīdzības sniegšana uz jūras Latvijas piekrastē	237
50. §.	Bodmereja	240
51. §.	Pārtikas vielu un kuģa piederumu aizņemšanās uz jūras	243

VI

Jūras apdrošinājums.

52. §.	Jūras apdrošinājums	244
53. §.	Jūras apdrošinājuma priekšmets	250
54. §.	Jūras apdrošinājuma līgums	257
55. §.	Apdrošinājumaņēmēja pienākumi	260
56. §.	Apdrošinātāja pienākumi	263

VII

Starptautiskās jūras tiesības.

57. §.	Starptautiskās tiesības	272
58. §.	Starptautisko tiesību attīstības vēsture	275
59. §.	Starptautiskā satiksme	276
60. §.	Nacionālie ūdeņi	280
61. §.	Jūra	283
62. §.	Jūras brīvības princips	285
63. §.	Jūras šaurumi	288
64. §.	Starptautiskie konflikti un to atrisināšana	289
65. §.	Karš	292

	Lapp.
66. §. Jūras karš	297
67. §. Jūras kara vešana	299
68. §. Tiesības uz jūras ieguvumu	303
69. §. Neitralitāte	307
70. §. Kara kontrabanda	309

VIII

Tautu savienība.

71. §. Tautu savienība	311
72. §. Pastāvīgā starptautiskā tiesa	316
73. §. Starptautiskā darba organizācija	318

Pielikumi.

I Anglijas jūras apdrošinājuma likums	323
II Vācijas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi	353
III Kuģa reģistrācijas sertifikats	391
IV Mēru grāmata	393
V Starptautiskās kravas markas apliecība	394
VI Flagas patents	395
VII Pagaidu flagas patents	396

Saīsinājumi.

C. L.	Civillikums.
C. P. L.	Civilprocesa likums.
Tirdzn. nol.	Tirdzniecības nolikums.
S. lik.	Soču likums.
C. com.	Code de Commerce.
H. G. B.	Handelsgesetzbuch.
M. S. A.	Merchant Shipping Act.
M. I. A.	The Marine Insurance Act.
A. D. S.	Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen
V. V. G.	Gesetz über den Versicherungsvertrag.
Y. A. R.	Jork Antwerp Rules.
V. V.	Valdības Vēstnesis.

Jūras tiesības.

1. §. Ievads.

Jūras tiesības ir jūras kuģniecības (Seeschiffahrt) tiesības, kas normē kuģniecību jūrā. No jūras kuģniecības ir jāatšķir kuģniecība iekšējos ūdeņos (Binnenschiffahrt).

Jūras tiesību uzdevums un īpatnības. Jūras tiesības sadalas publiskajās un privātajās jūras tiesībās. Publiskajās jūras tiesībās saskatami gan starptautisko, gan valsts, gan administratīvo tiesību elementi, no kuriem vadoties, šķiro arī publiskās jūras tiesības, sevišķu vērību piegriežot starptautiskajām jūras tiesībām, kas regulē attiecības starp valstīm kā tiesību subjektiem.

No privātajām jūras tiesībām ir atdalījusies vesela tiesību nozare — jūras tirdzniecības tiesības, kas regulē jūras tirdzniecību.

Tā kā mūsu uzdevums ir nodarboties ar mācību par jūras tirdzniecības kuģošanu, tad patiesībā mūsu priekšmets ir jūras tirdzniecības tiesības kā publiskās jūras tiesības, cik tālu tās saistas ar privātajām respektīvi jūras tirdzniecības tiesībām. Šo tiesību galvenais uzdevums ir regulēt preču pārvadāšanu pa jūru. Tādēļ tām jāseko tiem īpatnējiem apstākļiem, kādos kuģošana notiek, un šīs īpatnības, atšķirībā no citiem tirdzniecības veidiem, ir ļoti lielas. Jūras tirdzniecības kuģis līdz ar kravu padots daudz lielākām briesmām nekā transports pa dzelzceļu. Kuģis atrodas tālu prom no piederības ostas. Šis apstāklis radījis īpašus principus, kas citās tirdzniecības nozarēs nav pazīstami: zaudējumu sadalīšanu starp visiem briesmu dalībniekiem (kuģi un kravu). Jūras kuģniecības lielais risks novedis pie kuģa īpašnieka ierobežotas atbildības. No otras puses — kuģa kreditoriem ir priekšrocības pret pārējiem kuģa īpašnieka kreditoriem. Kuģa kapteinim pieder liela vara, un viņš ir kuģa īpašnieka pilnvarnieks bez īpašas pilnvaras, tādēļ viņa atbildība ir daudz lielāka nekā vienkārša pilnvarnieka atbildība. Īpašuma tiesības var iegūt arī uz tālumā esošu kuģi, tāpat uz kravu, kas atrodas transportā.

Kuģniecības saimnieciskais un valstiskais uzdevums. Jūras kuģniecība saimnieciski ir ļoti izdevīga, jo jūras ceļā bieži var braukt tieši starp iekraušanas un lēmuma ostām, saīsinot ceļu un pārvarējot reizē lielāku daudzumu preču. Galvenā jūras transporta priekšrocība tomēr ir tā lētums. Normalos apstākļos viena un tā pati preču pārvadāšana kuģī prasa daudz mazāk spēka (tikai apmēram vienu septīto daļu) un daudz mazāku apkalpošanu nekā dzelzceļš. Tādēļ jūras kuģis viegli konkurē ar dzelzceļu, pat ja kuģim jābrauc ar likumu.

Ievērojot minētās jūras kuģniecības priekšrocības, saprotams, ka jūras kuģniecība vienmēr attīstas. Arī katras valsts interesēs ir sekmēt šo attīstību. Nerunājot nemaz par to, ka kuģniecība rada drošus un uzņēmīgus ļaudis, no vienas puses kuģniecība valstij ir patstāvīga tirdzniecības un rūpniecības nozare, kur atrod nodarbošanos daudz valsts pilsoņu, no otras puses tā kapitalistiem ir izdevīgs kapitālu ieguldīšanas veids. Tādēļ arī valsts interesēs ir pabalstīt nacionālo kuģniecību, jo vedummaksa dod ārzemju valūtu un zeltu, turpretim transportējot ar ārzemju kuģiem, vedummaksa aizplūst uz ārzemēm. Valsts interesēs ir attīstīt spēcīgu tirdzniecības floti arī tādēļ, lai kara gadījumā būtu spēcīgs kara flotes palīgs, sevišķi dažādiem kara transporta uzdevumiem.

Jūras tiesību attīstība. Ja vēro jūras tiesību attīstību, tad pirmie noteikumi, kas regulē jūras tirdzniecību, atrodami jau senajā Grieķijā. No turienes tie pārgājuši uz seno Romu. Viduslaikos jūras tiesības attīstījās galvenā kārtā Vidusjūras un ģermaņu zemēs. Te liela nozīme bija dažādu pilsētu statūtiem, piem., Hamburgas statūtiem.

Vidusjūrā liela nozīme bija viduslaikos kataloņu valodā uzrakstītajam privātajam jūras ieradumu un Barselonas tiesas spriedumu kopojumam, kas pazīstams ar nosaukumu „Consulado del mar“.

Atlantijas okeana piekrastē sevišķi svarīgs bija tiesas spriedumu privātais kopojums ar nosaukumu „Roles“ vai „Jugements d' Oleron“ (vārds „Oleron“ ņemts no kādas salas Atlantijas okeanā Luaras upes grīvas tuvumā).

Abi šie avoti ļoti ietekmēja jūras tiesību attīstību un, pateicoties tiem, jūras tiesības sadalījās: Ziemeļu jūras tiesībās, kas aptver Anglijas, Ziemeļamerikas Savienoto Valstu un Vācijas-Holandes jūras tiesības, un Dienvidu jūras tiesībās, kas aptver Francijas un citu Vidusjūras valstu jūras tiesības.

Uz abiem šiem avotiem arī Hanzas savienība XIV g. s. dibināja pazīstamo jūras tiesību kopojumu „Wisby stadslag von sciprechte“.

XVI un XVII g. s. valstis sāk kodificēt un sistematizēt jūras tiesības. Sevišķa nozīme Francijas 1681. g. izdotajam jūras tiesību likumu kopojumam „Ordonnance sur la Marine“, kas ietekmēja visas kontinentalās Eiropas jūras tiesību likumdošanu, kārtojot jūras tiesību saimnieciskās attiecības.

Valsts attiecības pret jūras tirdzniecību pat līdz XIX g. s. otrajai pusei ir tādas, ka katra valsts atbalsta vienīgi nacionālo kuģniecību, liekot lielus šķēršļus svešu valstu kuģiem.

Anglijā XVII g. s. Kromvels izdeva t. s. „Navigācijas aktu“, kas spilgti izteica aizliegumu svešu valstu kuģošanai Anglijā.

XVII un XVIII g. s. starp Angliju un citām jūras valstīm (sākumā Spāniju, tad Holandi un Franciju) notiek sīva cīņa par dažādu jūras ceļu virskundzību. Šis cīņas atspoguļojās arī jūras tiesību likumdošanā, kādēļ kļūst saprotama tendence atzīt vienīgi nacionālo kuģniecību.

Tikai XIX g. s. otrajā pusē Francija un Anglija sāk pamazām no šī principa atkāpties.

Bij. Krievijā jūras tiesību pirmavoti bijuši līgumi ar grieķiem. Tikai kopš Pētera I laikiem izdota vesela rinda speciālu likumu.

**Jūras
kuģniecības
vēsturiskā
attīstība.**

Jūras kuģniecība attīstījusies ciešā sakarā ar dažādiem apstākļiem, kam bijusi svarīga nozīme jūras tirdzniecībā. Viduslaikos kuģošanu parasti dibināja uz sabiedrības pamatiem. Kamēr kuģi bija mazi, arī to personāli bija mazi, un kapteinis kopā ar pārējiem jūrniekiem sastādīja zināmu tirdzniecības sabiedrību, kas kopīgiem līdzekļiem iegādāja kuģi un to ekspluatēja, t. i. pārvadāja tirgotājiem preces, pie kam pats pārdevējs vai pircējs brauca līdz ar precēm. Dažreiz kuģis piederēja citām personām. Tādā gadījumā sabiedrību sastādīja šo kuģu īpašnieki; kapteinis vadīja kuģi, bet kuģa ekspluatāciju pārzināja viens no līdzīpašniekiem. Par kuģa līdzīpašniekiem bieži bija arī kravas īpašnieki. Tā kuģa īpašnieki sākumā vienmēr sastādīja sabiedrību, kurā ne reti apvienojās kuģa personāla, kravas īpašnieku un kuģa īpašnieku intereses. Šie sabiedrības pamati vēl tagad sastopami jūras tiesībās. Lielu apvērsumu jūras kuģniecībā atstāja Amerikas atklāšana (1492. g.), kompasa izgudrošana, Indijas taisnā ceļa atklāšana un Austrālijas atklāšana XVII g. s. Pēc šiem notikumiem pirmatnējā piekrastes kuģošana pārgāja uz tālbraucieniem, un sāka attīstīties tirdzniecība ar tālām vietām. Eiropā sāka iekļūt tropu zemju augļi un produkti. Visa tirdzniecības uzmanība pievērsās jaunatklātajām zemēm, turpretim līdz tam visa Rietumeiropas tirdzniecība galvenā kārtā koncentrējās Itālijā. Tālie

kuģu braucieni prasīja daudz lielākus kapitalus un daudz spēcīgākus kuģus, krava bija jāņem no vairākiem nosūtītājiem, ceļā bija jāiebrauc vairākās, iepriekš noteiktās ostās, bet līdz ar to nodibinājās kuģošana ar noteiktiem braucieniem. Ne kuģa īpašniekam, ne kravas īpašniekam vairs nebija vajadzības kuģi pavadīt, jo kuģi un kravu uzticēja kapteinim, kas no sabiedrības biedra pārvērtās par kuģa personāla priekšnieku. Pamazām radās jūras transporta darījums, kas kuģa ekspluatāciju uz iepriekš minētajiem pamatiem izspieda, atvietojojt to ar tīri kapitalistisku jūras tirdzniecības uzņēmumu iekārtu.

Merkantilismam attīstoties, valstis sāka stiprā mērā veicināt kuģniecību, atbalstot galvenā kārtā nacionālo kuģniecību cenšanos iegūt jaunatklāto zemju tirgus un līdz ar to arī pašas zemes. Lai šo uzdevumu sekmīgāk veiktu, bija jāsāk normēt jūras tiesības, piegriežot galveno vērību jūras tirdzniecībai. Kā spilgtākais piemērs šinī ziņā minama Francija, kur, pateicoties karstajam merkantilisma piekritējam Kolbēram, izdeva divus noteikumus („ordonnance“) — vienu attiecībā uz sauszemes tirdzniecību 1673. g. („Ordonnance du Commerce“) un otru, jau agrāk minēto, attiecībā uz jūras tirdzniecību, 1681. g. („Ordonnance sur la Marine“). Arī citas valstis sekoja šim piemēram un izdeva likumus, kas kārtoto gan privatās, gan publiskās jūras tirdzniecības tiesības.

Jūras tiesību avoti. Tagad piegriezīsimies jūras tiesību avotiem. Tie ir tie paši, kādus tiesības vispār pazīst: likums, ierādumi, tiesu prakse un zinātne.

Likums. No visiem minētajiem avotiem galvenā nozīme piešķirama likumam, kā arī dažādiem, attiecīgas varas izdotiem, administratīviem rīkojumiem. Sevišķi pēdējā laikā visas valstis piegriež lielu vērību jūras tiesībām un likumdošanas ceļā cenšas panākt modernas un piemērotas jūras tiesības. Arī Latvija to ievērojusi, un tās likumdošana šinī nozarē ir bijusi ļoti svētīga. Nodibinoties Latvijai, tā pārņēma visus bijušās Krievijas likumus, cik tālu tie nerunāja pretī Latvijas valsts iekārtai. Līdz ar to pārņēma visus likumus, kas attiecas uz jūras tiesībām.

Tirdzniecības nolikums. Vispirms te minams Tirdzniecības nolikums. Tas ir ļoti novecojies likums, kas domāts galvenā kārtā buru kuģniecībai un tagadējiem laikiem maz piemērots. To atzina arī paši krievi un 1909. g. izstrādāja plašu likumprojektu par tirdzniecības kuģošānu (уложение о торговом мореплавании), bet to līdz pasaules karam nepieņēma. Tā Latvijai sākumā bija jāiztieks ar pilnīgi

vecu likumu. Tādēļ arī saprotama mūsu valsts varas cenšanās to atvietot ar jauniem likumiem, kas arī lielā mērā izdevies, un daudzi tā noteikumi atvietoti ar jauniem moderniem likumiem. Tomēr vēl vienmēr visā visumā Tirdzniecības nolikums uzskatams par spēkā esošu un jācer, ka izdos pilnīgu, modernu jūras tiesību kodeku. Par jūras tirdzniecību runā Tirdzniecības nolikuma otrā grāmata no 94.—653. pantam. Bijušās Krievijas likumu kopojumā Tirdzniecības nolikums ievietots XI sējuma 2. daļā.

No bijušās Krievijas likumiem atsevišķi minams Tirdzniecības procesa nolikums (arī lik. kopojumā XI sējuma 2. daļā), kas satur noteikumus par tirdzniecības tiesām, tiesāšanas kārtību šinīs tiesās, kā arī tiesāšanas kārtību maksātne-spējīgo lietās.

Latvijā izdotie svarīgākie kuģniecības likumi. Latvijā izdotie svarīgākie likumi jūras tiesībās ir sekojošie: likums par kuģošanas tiesībām (Lik. kr. 1923. g. 20. un 1932. g. 111), kas nosaka, kam tiesība nodarboties ar kuģošanu Latvijā; noteikumi par kuģu pirkšanu-pārdošanu (Lik. kr. 1931. g. 85.) regulē kuģu pirkšanas-pārdošanas līgumus; likums par kuģu reģistrēšanu un flagas patentu izsniegšanu (Lik. kr. 1923. g. 21., 1930. g. 160.) nosaka, kādiem kuģiem ir tiesība braukt ar Latvijas karogu, kā arī kuģu reģistrācijas kārtību un flagas patenta izsniegšanu; likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām (Lik. kr. 1928. g. 126., 1932. g. 128.), plašs, moderns likums, kas regulē kuģu ieķīlāšanu hipotekarā veidā, kuģu reģistrāciju Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļā, kuģu aprakstīšanu un pārdošanu izolē, kā arī regulē jūras prasības; likums par kuģu izmērišanu (Lik. kr. 1923. g. 16., 1934. g. 27.); noteikumi par tirdzniecības kuģu aplūkošanu (Lik. kr. 1928. g. 213., 1929. g. 205., 1931. g. 86.); likums par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu (Lik. kr. 1927. g. 39., 1929. g. 69., 142., 1930. g. 148., 1931. g. 205., 1932. g. 94., 1934. g. 222.); noteikumi par jūrniekiem (Lik. kr. 1928. g. 212., 1930. g. 94., 1933. g. 97., 1937. g. 156.); ļoti svarīgs likums, kas regulē jūrnieku dienesta attiecības, nosaka dienesta pienākumus un tiesības un jūrnieku tiesisko stāvokli; noteikumi par kuģniecības nelaimes gadījumiem un to izmeklēšanu (Lik. kr. 1926. g. 110., 1928. g. 199., 1930. g. 155.) paredz kārtību, kā izmeklējami un iztiesājami visi nelaimes gadījumi ar Latvijas kuģiem jebkurā vietā un ar ārzemju kuģiem Latvijas ūdeņos; likums par brīvostām (Lik. kr. 1921. g. 103.); likums par ostām (Lik. kr. 1938. g. 71.); noteikumi par ūdeņu lietošanu kuģniecībai, laivniecībai, plostošanai un koku pludinā-

šanai (Lik. kr. 1929. g. 75., 1930. g. 67.) regulē upju un ezeru kuģošanu; zvejniecības likums (Lik. kr. 1931. g. 59.); noteikumi par jūrskolām (Lik. kr. 1931. g. 206.); likums par vateršautiem (Lik. kr. 1938. g. 120.). Šie ir īsumā galvenie likumi, kas izdoti Latvijā jūras tiesību laukā. Par tiem visiem būs minēts turpmāk pie attiecīgiem institūtiem. Vēl jāaizrāda, ka Jūrniecības departaments visus šos likumus un noteikumus sakopojis ar nosaukumu „Kuģniecības likumu un noteikumu kopojums“ un izdevis tos atsevišķā grāmatā 1933. gadā un šā kopojuma turpinājumu 1938. g. janvārī. Tas ir ievērojams kodifikācijas darbs un ļoti lielā mērā atvieglo orientēšanos Latvijas jūrniecības likumos. Kopojumā ievietotas arī visas konvencijas par kuģniecību ar ārvalstīm, plaši pielikumi un alfabets.

Ieradumi. Pie jūras tiesību avotiem, kā jau sacijām, pie skaitami ieradumi. Tiem jūras tirdzniecībā daudz lielāka nozīme nekā citās tirdzniecības nozarēs, jo jūras tirdzniecībai sākumā nebija nekādu likumu, bet tikai ieradumi. Kad valstis sāka interesēties par kuģniecību, tad svarīgākos ieradumus pārvērtā likumos. Ieradumi novirzījās otrajā vietā, dodot priekšroku rakstītam likumam. Tomēr likums atļauj piemērot arī ieradumus, sevišķi tos piemēro tirdzniecībā un kuģniecībā. Ja likums neregulē gadījumu, tad tiesai tas jāizšķir uz ieradumu tiesību pamata. Tā kā tirdzniecība ātri mainas, pie kam mainas arī tās veidi un iekārtas, tad vislabākajam likumdevējam grūti izsekot tās attīstībai un gribot negribot jāļauj attiecības nokārtot ieradumu tiesībām. Pie tāda ieskata pieturas visu Eiropas valstu likumdevēji. Šinī ziņā sevišķi minama Anglija, kas, sekojot romiešu tiesībām, vispār nešķiro likumu un ieradumu. Tādēļ angļu tiesnesis, izšķirot strīdu tirdzniecības vai jūras tirdzniecības laukā, var pielietot ne tikai Anglijā, bet visā pasaulē pastāvošus ieradumus un arī vietējos nacionālos likumus. Bij. Krievijā un arī Latvijā ļoti daudzus tirdzniecības institūtus regulē vienīgi ieradumu tiesības. Ievēribu pelna Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras sakopotās Rīgas biržas parašas (1938. g. „V. V.“ 92. n.).

Tiesu prakse. Kaut gan tiesas spriedums ir saistošs tikai tanī lietā, kas ar šo spriedumu ir izšķirta, tam tomēr ir nozīme arī ārpus šīs konkrētās lietas. Ja tiesas spriedums izšķir kādas tiesiskas attiecības, tad šo attiecību atkārtotānās vai līdzīgā gadījumā uz to var atsaukties kā uz precedentu. Tā var rasties zināms ieradums, kam, kā jau redzējām, ir svarīga nozīme tiesību attīstībā. Jūras tiesību laukā se-

višķi liela nozīme principāliem jūras tiesas spriedumiem. Latvijā nav jūras tiesas istās tiesas nozīmē, jo tās lēmumiem nav tiesas sprieduma, bet tikai pierādījuma nozīme, Tādēļ mums arī nav sakopotu spriedumu jūras tiesību laukā. Atsevišķi spriedumi jūras tirdzniecības tiesību laukā atrodami pazīstamajā Cvingmaņa spriedumu krājumā, kā arī Latvijas senata spriedumos.

Zinātne

Arī zinātne ir uzskatāma kā ievērojams faktors tiesību, resp. jūras tiesību avotos. Zinātne vispirms iztulko pastāvošos likumus, tos kritizē un norāda uz likuma trūkumiem, kā arī vēlamiem papildinājumiem. Šos zinātnes norādījumus parasti ievēro likumdevējs. Tādēļ likumi bieži atrodas tā uzskata ietekmējumā, kāds bijis zinātnei šini jautājumā.

Ārzemju kuģniecības likumi.

Tagad īsumā apskatīsim, kādi likumi ārzemēs regulē jūras tiesības. Vācijā 1897. gada tirdzniecības nolikuma (Handelsgesetzbuch vai saīsināti H. G. B.) ceturtnā grāmata: Seehandel (474.—777. §), 1899. g. Flaggengesetz, 1902. g. Seemannsordnung. Bez tam liela loma jūras apdrošinājumā piekrīt Vācijas vispārējiem jūras apdrošināšanas noteikumiem (Allgemeine Deutsche Seeverversicherung Bedingungen), kuri tulkojumā ievietoti pielikumā.

Anglijā, kā jau teikts, galvenā nozīme ieradumu tiesībām (common law). Kodificēti darbi sākas kopš 1854. gada pa lielākai daļai par publiskajām jūras tiesībām. 1894. gadā izdots „Merchant Shipping Act“, kas satur agrāk izdotu likumu sakopojumu. Tas apskata galvenā kārtā jūras administratīvās tiesības un sadalas 14 daļās. Privatās jūras tiesības regulē atsevišķi akti, pie kuriem starp citiem pieskaitāmi 1855. g. 14. augustā izdotais „Bills of Lading Act“, 1906. g. likums par jūras apdrošināšanu („The Marine Insurance Act“ vai saīsināti „M. I. A.“), kas tulkojumā ievietots pielikumā, 1924. g. likums par kravas pārvadāšanu u. c. (Jāaizrāda, ka vispār Anglijas tiesībām ir trīs galvenie avoti: 1) statute law, kas aptver rakstītus, valsts likumdošanas varas izdotus atsevišķus likumus, 2) common law — ieradumu tiesības un 3) law of equity — tiesas spriedumi.)

Francijā 1807. g. — „Code de commerce“ (saīsināti C. com.) 2. grāmata. Šī likuma pamatā ir 1681. g. „Ordonnance sur la Marine“. Pateicoties franču kodeka skaidrajai ieviešanai, labajam saturam un redakcijai, tas ir ievērojami ietekmējis daudzus likumus jūras tiesību laukā, sevišķi tanīs valstīs, kuras iekaroja Napoleons. Bez „Code de commerce“

minams vēl 1885. g. likums par jūras hipotekām un 1906. g. likums par jūras kredītbiedrībām.

Ziemeļamerikas Savienotajās Valstīs, līdzīgi Anglijai, pirmajā vietā piemēro ieradumu tiesības. No kodificētām tiesībām atzīmējams 1893. g. „Harter Act“ un 1920. g. „Merchant Marine Act“ (t. s. Jones Act).

Skandināvijas valstīm visām pēc saturā ir gandrīz līdzīgi likumi, kas visi atrodas vācu jūras tiesību ietekmē: Zviedrijas 1891. g. likums, Dānijas 1892. g. likums un Norveģijas 1893. g. likums.

Grieķijā — 1910. g. 17. aprīļa likums.

Holandē — 1838. g. „Wettbock van Koogshandel“ 2. grāmata. 1914. g. izdots jūras tiesību likumu projekts.

S. P. R. S. — 1929. g. 14. jūnijā izdotais kodekss.

Pa lielākai daļai visi šie likumi vēlāk grozīti un papildināti.

Jūras tirdzniecības tiesību iedalījums. Jūras tirdzniecības tiesību saturu var sadalīt trīs daļās atkarībā no tiem priekšmetiem, kurus skar jūras tirdzniecības tiesības. Pirmajā daļā ietilpst visi jēdzieni un juridiskās attiecības, kuru objekts ir pats kuģis un kuģa personāls, otrajā daļā — jūras transporta darījumi un trešajā — visi citi darījumi un attiecības, kurām sakars ar jūras transporta darījumiem. Apskatot tuvāk jūras tirdzniecības tiesības, pieturēsimies pie šī sadalījuma.

I.

Kuģis.

2. §. Kuģis.

Jūras tiesībās ar vārdu „kuģis“ parasti saprot jūras kuģi, t. i. kuģi, kas nodarbojas ar preču vai pasažieru pārvadāšanu (lik. par kuģoš. ties. 1. p. 1923. g. Lik. kr. 20.). Tātad galvenā kuģa pazīme ir tā uzdevumu raksturs. Visas citas pazīmes, piem., būves veids, tilpība u. c. šinī ziņā nav svarīgas. Sevišķi jāuzsver pēdējais apstāklis, jo daudzi maldīgi domā, ka kuģa raksturs nosakams no tā tilpības. Tai juridiski ir nozīme tikai attiecībā uz kuģa reģistrāciju, jo atkarībā no tilpības kuģa reģistrācija var būt obligāta vai neobligāta.

**Kuģa atšķirība
no citām
kustamām
mantām.**

Kuģis ir kustama manta (Civillikuma 842. p. piezīme), bet, pateicoties tiem īpatnējiem apstākļiem, kādos notiek kuģošana, likums tam piešķir dažas tādas īpašības, kādas citām kustamām mantām nav. Kuģi reģistrē Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļā, kuģa īpašnieks ir tā persona, uz kuras vārdu kuģis ierakstīts reģistrā, katram kuģim ir savs reģistrācijas numurs, savs vārds, sava piederības osta, savi dokumenti, kuģa iekārtošana notiek nevis, kā to likums nosaka pie kustamu mantu iekārtošanas, rokas ķīlas veidā, bet gan kuģa hipoteku veidā. Bez tam kuģis sastāda it kā kuģa īpašnieka atsevišķu mantības kopību, kas atdalīta no pārējās kuģa īpašnieka mantības un saucas par *jūras mantību* (fortune de mer) atšķirībā no pārējās kuģa īpašnieka mantas, kuru sauc par *sauzemes mantību* (fortune de terre). Visas minētās īpašības kuģim piešķir tikai tādēļ, ka to prasa kuģošanas īpatnējie apstākļi. Kuģis parasti atrodas tālu prom no piederības ostas, bieži kuģim ilgāks laiks jāpavada jūrā, kur tas padots daudzām briesmām, kādēļ arī kuģošana saistas ar lielāku risku. Tikai tādēļ, veicinot sekmīgu kuģošanu, kuģim piešķir tādas īpašības, kurām, salīdzinot ar citu kustamo mantu īpašībām, ir daudz priekšrocību.

**Kuģu
sadalījums.**

Kuģus sadala atkarībā no to īpašībām un uzdevumiem vairākās šķirās (not. par tirdzn. kuģu aplūkošanu 3., 4. un 5. p.).

Pēc sava uzdevuma kuģus sadala pasažieru un preču kuģos. Par pasažieru kuģi skaitas katrs kuģis, kas pārvadā bez kuģa personāla vismaz 24 pasažierus. Pārējie kuģi skaitas par preču kuģiem.

Atkarībā no kuģa dzinējspēka kuģi sadalas:

- 1) kuģos ar mehānisko dzinējspēku, ja kuģi dzen ar mašīnām vai motoru, pie kam kuģim kā palīgspēks var būt arī buras;
- 2) buru kuģos, ja kuģi dzen tikai buras vai arī buras un mehāniskais dzinējs, bet pēdējam ir palīgazinēja raksturs;
- 3) prāmjos, ja kuģi dzen ārpus tā esošais dzinējs, t. i. to velk cits kuģis, dzen ar airu palīdzību, velk tauvā u. t. t.

Pēc brauciena tāluma kuģi sadalas:

- 1) tālbraucēju kuģos,
- 2) tuvbraucēju kuģos,

- 3) kuģos, kas brauc Latvijas piekrastē un Rīgas jūras līcī un
- 4) iekšējo ūdeņu braucēju kuģos, ja kuģis brauc pa Latvijas upēm un ezeriem un ostu rajoniem, ieskaitot reidu.

Kuģa piederumi. Ar vārdu „kuģis“ saprot ne tikai pašu kuģa korpusu, bet arī visus tos piederumus, kas nepieciešami, lai kuģis varētu doties jūrā un sekmīgi veikt braucienu.

Kuģa piederumus sadala divās daļās: vieni no tiem kuģim ir nepieciešami, lai tas varētu braukt. Pie tādiem pieder visa nepieciešamā takelaža un dažādas nepieciešamas palīgierīces.

Pie otriem piederumiem pieskaitāmi tādi, kas nav nepieciešami, lai kuģis varētu braukt, un bez kuriem kuģis varētu arī iztikt (piem., lielāks skaits glābšanas laivu). Šāda kuģa piederumu klasifikācija ir vajadzīga tanīs gadījumos, kad jānoskaidro, kas īsti pieder pie kuģa, piem., kuģi pērkot vai pārdodot, kad rodas jautājums, kādi priekšmeti nododami līdz ar pašu kuģi; pie apdrošināšanas, pie avarijām u. c.

Nepieciešamie kuģa piederumi seko paša kuģa juridiskiem likteņiem, kaut arī par tiem, piem., kuģi atsavinot, nekā īpaši nebūtu minēts. Otrās daļas piederumi seko kuģim tikai tādos gadījumos, ja par to atsevišķi ir minēts līgumā, mantu sarakstā u. c.

Latvijas likumu par kuģu hipotekām un jūras prasībām (Lik. kr. 1928. g. 126.) 57. p. nosaka, kas pieskaitāms pie kuģa piederumiem un vedummaksas piederumiem. Šai klasifikācijai gan ir vairāk juridisks raksturs un tā domāta gadījumam, kad iestājas kuģa atbildība par jūras prasībām un kuģa hipotekām. Noteikumu par kuģu pirkšanu-pārdošanu (Lik. kr. 1931. g. 85.) 4. p. nosaka, ka pie kuģa piederumiem pieskaitāms viss, kas vajadzīgs kuģa kārtīgai darbībai. Bez tam kuģu hipotekas un jūras prasību likuma 3. p. piezīmē norādīts, ka kuģa piederumiem nav pieskaitāmi: kurinamais un kārtīgai kuģa apkalpošanai vajadzīgie materiāli, kā arī pārtikas vielas. Arī Civillikuma 861. p. norādīts, ka par kuģa inventāru neskaitas kuģa pārtikas krājumi. Pie tiem pieder gan kuģa dokumenti (Civillik. 862. p. un piezīme).

Kuģa būve. Ievērojot kuģa lielo tautsaimniecisko nozīmi, kuģus būvēt un ierīkot kuģu būvētavas var katrs. Tikai kuģis jābūvē tā, kā to prasa kuģu būves tehniskie noteikumi. Tas jādara kā kuģa personāla un pārvaldājamo pasažieru, tā paša kuģa drošības labad, jo kuģim jābūt izturīgam,

lai sekmīgi varētu veikt savus uzdevumus. Kad kuģis ir uzbūvēts, tad tas nevar sākt braucienu, pirms to nav pārbaudījuši Jūrniecības departamenta vai ostas kapteinim padoti ierēdņi (noteik. par tirdzn. kuģu aplūkošanu Lik. kr. 1928. g. 213.). Katram tirdzniecības kuģim jābūt tā būvētam, tā ierīkotam un apgādātam ar visu vajadzīgo, tā krautam un uz tā jābūt tādai komandai, lai tas būtu piemērots un drošs tam uzdevumam un tiem braucieniem, kādiem tas paredzēts.

Attiecīgu jūras spēju apliecību, pasažieru apliecību un kravas markas apliecību izsniedz ostas kapteiņi, bez šīm apliecībām kuģi neizlaiž no ostas. Šis likums arī nosaka, kā tehniski kuģis būvējams, kādai jābūt kuģa konstrukcijai, kuģa mehānismiem un glābšanas ierīcēm u. t. t.

Piederības Katram kuģim ir piederības osta. Latvijā **osta.** pirms likuma par kuģu hipotekām un jūras prasībām izdošanas, kas nosaka, ka visi kuģi reģistrējami Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļā, kuģi bija reģistrējami piederības ostā. Tagad šī reģistrācija faktiski atkritusi. Saskaņā ar likumu par kuģa reģistrēšanu un flagas patenta izsniegšanu (Lik. kr. 1923. g. 21.), par kuģa piederības ostu ir skaitama tā osta, kurā tas reģistrēts. Kuģis, kamēr tas nav reģistrēts, piederīgs pie tās ostas, kur dzīvo īpašnieks, vai pie īpašnieka pastāvīgai dzīves vietai tuvākās ostas. Ja kuģis pieder vairākiem kopīpašniekiem, tad ievēro kuģa rīkotāja dzīves vietu. Ja kuģis iegūts ārzemēs no ārvalsts pilsoņa, tad līdz kuģa reģistrācijai par kuģa piederības ostu skaitas tā, kura uzrādīta pagaidu flagas patentā.

Piederības ostai galvenā kārtā ir palikusi tā nozīme, ka no turienes parasti kuģi rīko, jo piederības ostā atrodas kuģa īpašnieka dzīves vieta. Piederības ostai vēl ir tā nozīme, ka daudzos gadījumos, kad kuģim iznāk dažādu konfliktu kārtošana, zināmas attiecības regulē pēc kuģa piederības ostas vietā pastāvošiem likumiem un noteikumiem.

3. §. Jūras kuģu un citu peldošu līdzekļu reģistrācija.

Kuģa reģistrs. Katram jūras kuģim, kas brauc ar Latvijas karogu un lielāks par 20 bruto reģ. tonnām, jābūt reģistrētam Latvijā. Agrāk kuģi reģistrēja kuģa piederības ostā, tagad visus kuģus saskaņā ar likuma par kuģu hipotekām un jūras prasībām (Lik. kr. 1928. g. 126.) 14. p. reģistrē Finanču ministrijas Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļā. Šim nolūkam kuģniecības nodaļā ved speciālu kuģu reģistru. Katram kuģim reģistrā atsevišķa folija ar atsevišķu numuru. Šim

kuģu reģistram ir liela nozīme, jo likums (noteikumā par kuģa pirkšanu-pārdošanu 1. p.) atzīst par kuģa īpašnieku vienīgi to personu, uz kuras vārdu kuģis ierakstīts kuģa reģistrā. Tā tad šim reģistram ir piešķirta publiska ticamība (публичная достоверность; öffentliches Registerglauben), kas nozīmē, ka tikai tie dati par kuģi, tā īpašniekiem, parādiem un aprgrūtīnājumiem ir spēkā attiecībā pret trešajām personām, kas ierakstīti kuģu reģistrā. Kuģu reģistrēšanai un iekļilāšanai kuģniecības nodaļā ved sekojošas grāmatas (lik. par kuģu hip. un jūras prasībām 21.—36. p.):

Kuģu reģistrā vedamās grāmatas un reģistra iekārta. 1) Kuģu hipoteku grāmatas, kas sastāv no kuģa obligaciju apliecinātiem norakstiem un kuģa pirkšanas-pārdošanas līguma un citu attiecīgu dokumentu oriģināliem, uz kuru pamata koroborētas kādas tiesības uz kuģi, kopā ar apliecinātiem norakstiem no lēmumiem par tiesību nodibināšanu vai nodrošināšanu, kā arī par šo tiesību vēlāko grozīšanu vai dzēšanu. Šīs grāmatas sastāda par katru gadu atsevišķi.

2) Kuģu reģistrs, kurā katram kuģim ar atsevišķu numuru ir atsevišķa nodaļa, kas sastāv no 4 daļām. 1. daļā ierakstamas sīkas ziņas par kuģi, tā vārds (arī pēdējie divi vārdi), kuģa šķira, mašīnu skaits un tips, jauda zirgu spējās, katlu skaits, pazīšanas flagas signāls, galvenie izmēri, kuģa klasifikācija, kuģa būves vieta un gads, pārmaiņas, kas notikušas, izpildot kuģa remontus u. t. t.; 2. daļā ierakstami īpašnieki, viņu pavalstniecība, katram kopīpašniekam piederošo domāto (ideālo) kuģa daļu lielums un pārmaiņas īpašnieku īpašuma tiesībās uz kuģi; 3. daļā ierakstami ķīlu parādi (hipotekas), to izcelšanās, pārmaiņas un izbeigšanās un 4. daļā ierakstama prasību piedzīšanas vēršana uz kuģi, tiesas lēmumi par prasību nodrošināšanu un citi īpašuma tiesību ierobežojumi.

3) Koroborāciju aktis vedamas katram kuģim atsevišķi, un tur atrodas visa kuģa vai kuģa daļas reģistrācijas sertifikātu noraksti, kā arī visu kuģu hipoteku grāmatā esošo dokumentu un kuģniecības nodaļas vadītāja lēmumu noraksti un dažādi dokumenti, kas nav iesienami kuģu hipoteku grāmatā. Norakstiem jābūt notara vai kuģniecības nodaļas sekretara apliecinātiem.

Bez šīm grāmatām vēl vedami:

4) Žurnāls.

5) Kuģu alfabētisks rādītājs.

6) Kuģu īpašnieku alfabētisks rādītājs.

Kuģu reģistrācijas grāmatas un pašu reģistrāciju vada un pārzina Finanču ministrijas Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa.

Kuģniecības nodaļas pārraudzība kuģu iekīlāšanas ziņā piekrīt Rīgas apgabaltiesai. Pārsūdzību par nodaļas vadītāja lēmumiem un nepareizu rīcību iesniedz ar Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas starpniecību Rīgas apgabaltiesai blakussūdzību kārtībā 2 nedēļu laikā no pārsūdzamā lēmuma paziņošanas dienas vai dienas, kad sūdzētājs par to uzzinājis.

Kuģu reģistrā var ieskatīties un izrakstīt sev vajadzīgās ziņas visas personas, bet hipoteku grāmatās, kā arī kuģu koreģistrāciju aktīs var ieskatīties, kā arī no visām grāmatām dabūt apliecinātus norakstus un izrakstus vienīgi kuģa īpašnieks, rīkotājs, kuģa obligācijas turētājs, kā arī viņa pilnvarotās personas. Pārējās personas izrakstus var dabūt tikai uz tiesas lēmuma pamata.

Kuģa reģistrācijas pieteikums. Lai kuģi reģistrētu, vispirms ir jāiesniedz reģistrācijas pieteikums. Tanī ir jāuzrāda: kuģa vārds, uzdevums un šķira (tvaikonis, buru- vai motorkuģis), takelaža un dzinējs, kuģa izmēri, lielums reģ. tonnās vai kubmetros, mašīnu jauda indicētās zirgu spējās, katlu izmēri, kur un kad kuģis būvēts vai iegūts no ārzemju pilsoņiem.

Pie pieteikuma jāpieliek:

- 1) pierādījums, ka kuģim tiesība braukt ar Latvijas flagu,
- 2) kuģa būves grāmata vai dokuments, kas pierāda īpašuma tiesības uz kuģi,
- 3) mēru grāmata un
- 4) jūras spējas apliecība vai valdības atzītas klasifikācijas biedrības izsniegts klasifikācijas sertifikats.

Kuģu reģistrā jāieraksta visas iepriekš minētās ziņas.

Katra pārmaiņa kā kuģa īpašnieku sastāvā (pārdošanas, pārrakstīšanas, mantošanas gadījumos), tā pašā kuģī (pārbūves) un ķīlu parādos vai apgrūtinājumos jāieraksta kuģu reģistrā un jāatzīmē kuģa reģistrācijas certifikatā vai daļu certifikatos un flagas patentā. Bez tādas atzīmes pārmaiņas nav saistošas attiecībā pret trešajām personām.

Ārzemēs iegūta kuģa reģistrācija. Ja Latvijas pilsonis ieguvis kuģi ārzemēs, un kuģi nav iespējams tūlīt reģistrēt Latvijā, tad Latvijas konsuls izsniedz vienīgi pagaidu flagas patentu uz vienu gadu, ja kuģis atrodas ārvalsts Eiropas ūdeņos, un uz diviem gadiem, ja kuģis iegūts citās pasaules daļās. Kuģis re-

ģistrējams, kuģim ienākot Latvijas ostās, vai arī rakstiski, ja kuģis noteiktā laikā Latvijas ostā nevar ienākt. Kuģa kapteinim par to jāpaziņo tuvākajam Latvijas konsulam. Konsuls pagarina pagaidu flagas patentu uz 6 mēnešiem un nekavējoši par to paziņo Jūrniecības departamentam. Ja minēto 6 mēnešu laikā likuma prasības par kuģa reģistrāciju un flagas patenta izsniegšanu nav nokārtotas, tad kuģis zaudē tiesību braukt ar Latvijas karogu. Tālākus pagarinājumus likums nepielaiž.

Reģistrācijas Pēc reģistrācijas kuģa īpašniekam izsniedz reģistrācijas sertifikātu, kas ir viens no svarīgākajiem kuģa dokumentiem. Tanī ietvertas tādas ziņas, kas atrodas kuģu reģistrā, kā kuģa šķira un vārds, paziņotais flagas signāls, piederības osta, būves vieta un gads, kuģa izmērīšanas rezultāti, kuģa īpašnieks, uz kāda pamata īpašnieks ieguvis īpašuma tiesības uz kuģi, kuģa kļu parādi un apgrūtinājumi. Visas pēc reģistrācijas sertifikāta izsniegšanas radušās pārmaiņas jāatzīmē arī sertifikātā.

Tā tad reģistrācijas sertifikāts pierāda īpašuma tiesības uz kuģi. Bez tam katra ieinteresētā persona, vajadzības gadījumā ieskatoties sertifikātā, var pārlicināties, kādi ir kuģa parādi un apgrūtinājumi, kam ļoti liela nozīme kuģa kredīvēšanā. (Reģistrācijas sertifikāta paraugu sk. III pielikumā.)

Pārējo peldošo līdzekļu reģistrācija. Bez jūras kuģiem, kuru tilpība pārsniedz 20 reģ. bruto tonnas, reģistrējami arī citi peldošie līdzekļi (1936. g. „V. V.“ 151., 273. n.):

- 1) visi jūras kuģi, kas mazāki par 20 bruto reģ. tonnām, izņemot kara kuģus,
- 2) visi ostu un upju velkoņi, preču un pasažieru kuģi, motorlaivas, ledlauži, zemessmēlēji un zemessūcēji un to prāmji, peldošie pālsiši, peldošie celtņi, peldošie doki, kā arī lietošanai derīgās liellaivas, izņemot jachtklubos pierakstītās jachtas,
- 3) visas jūrmalas zvejniēku un satiksmes buru, aīru un motorlaivas.

Lai reģistrētu šādus peldošos līdzekļus, to īpašniekiem jāiesniedz rakstiska aptauja. Šo reģistrāciju izdara pēc peldošā satiksmes līdzekļa pastāvīgās atrašanās vietas: ostas rajona ūdeņos — attiecīgi ostas kapteiņi, iekšējo pludināmo ūdensceļu rajonos — šo ūdensceļu rajonu pārzīņi, jūrmalā — robežu uzraugi vai vietējie policijas ierēdņi.

Peldošo satiksmes līdzekļu reģistrācijai visa Latvijas piekraste un pludinamie ūdensceļi iedalīti rajonos, pie kam katram rajonam norādīts attiecīgs inicialis.

Peldošie satiksmes līdzekļi ierakstami sevišķās peldošo satiksmes līdzekļu grāmatās. Par notikušo reģistrāciju peldošā satiksmes līdzekļa īpašniekam reģistrētāja iestāde izsniedz reģistrācijas apliecību, kurai pastāvīgi jāatrodas uz darbā esošiem pasažieru un preču-pasažieru kuģiem un velkoņiem.

Reģistrētam peldošam satiksmes līdzeklim jābūt apzīmētam priekšgalā abos sānos ar tā vārdu, ja tāds ir, ja nav, tad ar reģistrētājas iestādes iniciali un numuru. Airu un motorlaivu vārdam, inicialim un numuram jābūt ar vismaz 8 centimetrus augstiem burtiem un cipariem — bet kuģu un lielaiļu — vismaz 15 centimetrus, atkarībā no peldošā satiksmes līdzekļa lieluma. Uzrakstiem jābūt skaidri salasamiem, un to krāsai spilgti jāatšķiras no peldošā satiksmes līdzekļa korpusa krāsas. Šie uzraksti peldošo satiksmes līdzekļu īpašniekiem jātur vienmēr labā kārtībā.

Peldošā satiksmes līdzekļa vārdu var mainīt vienīgi ar Jūrniecības departamenta atļauju, bet iniciali un numuru tikai pārreģistrējot citā reģistrācijas iestādē. Par visām notikušām pārmaiņām peldošā satiksmes līdzekļa īpašniekam vēlākais 6 nedēļu laikā pēc notikušās pārgrozības rakstiski jāpaziņo iestādei, kur peldošais satiksmes līdzeklis reģistrēts, izņemot īpašnieka maiņu, kas jāpaziņo 14 dienu laikā.

Peldošie satiksmes līdzekļi jāreģistrē vēlākais 6 nedēļu laikā pēc būves nobeigšanas vai iegūšanas.

Reģistrācijas noteikumu izpildīšanu pārrauga tās iestādes un amata personas, kurām reģistrācija uzdots.

Peldošo satiksmes līdzekļu reģistrācijas virspārraudzību un vispārējā kopsavilkuma sastādīšanu izdara Jūrniecības departaments.

Par reģistrācijas noteikumu neizpildīšanu peldošā satiksmes līdzekļa īpašnieks vai viņa vietnieks saucams pie atbildības pēc Sodu likuma 156. panta.

Jachtu reģistrācija. Pie jachtklubiem piederīgās jachtas jāreģistrē attiecīgā jachtklubā, kam šinī nolūkā jāved sevišķa grāmata (noteikumi par Latvijas jachtklubos reģistrētām jachtām 1931. g. „V. V.“ 123. n. un 1935. g. „V. V.“ 123. n.). Tanī jāieraksta:

- 1) jachtas vārds; ja agrāk tai bijuši citi vārdi, tad arī tie,
- 2) īpašnieka vārds un uzvārds un pastāvīgā dzīves vieta,
- 3) būves gads un galvenais būves materials,

- 4) vai jachtai ir klājs,
- 5) mastu skaits,
- 6) jachtas galvenie izmēri metros: lielākais garums, lielākais platums, iekšējais dziļums jachtas vidū,
- 7) vidējā iegrimē,
- 8) vai jachtai ir nolaižams ķilis,
- 9) buru lielums kvadratmetros (motorjachtām dzinēja tips un mašīnaudda indicētās zirgu spējās),
- 10) jachtas reģistrācijas apliecības vai licences izsniegšanas datums un numurs,
- 11) pazišanas vimpeļa apraksts un zīmējums.

Aizliegts jachtu reģistrēt vairāk kā vienā jachtklubā.

Braukt ar Latvijas jachtkluba flagu atļauts tikai tām buru, motor- vai airu jachtām, kuras reģistrētas kādā no valdības apstiprinātiem Latvijas jachtklubiem.

Ar Latvijas zēģelētāju savienības flagu jachtām atļauts braukt tikai ar šīs savienības rakstisku atļauju.

Uz ārzemēm jachtām atļauts braukt tikai ar nacionālo karogu vai Latvijas zēģelētāju savienības flagu.

Jachtām, ko jachtklubs reģistrējis un atzinis par braukšanas spējīgām, kluba valde izsniedz pēc Jūrniecības departamenta apstiprināta parauga jachtas reģistrācijas apliecību, kas dod tiesību braukt ar jachtkluba flagu netraucēti kā pa jūru, tā arī pa upēm un ezeriem Latvijas robežās, pie kam, izbraucot no Latvijas ostām jūrā, tāpat atgriežoties Latvijas ostās no jūras, jachtām nav jāpieteicas muitnicās, ne arī pie kuģu pieņemšanas sardzēm (brandvachtēm).

Jachtai uz muitas, robežsargu vai ostas kapteiņa kuteru attiecīgu signalu jāapstājas.

4. §. Kuģu izmērīšana.

Katrs jūras tirdzniecības kuģis ir izmērijams, lai noteiktu tā tilpību, ko aprēķina parasti tonnās. Tilpības noteikšana galvenā kārtā vajadzīga fiska interesēm, jo atkarībā no kuģa tilpības ņem un aprēķina dažādus kuģu nodokļus. Bez tam kuģa izmērīšanu prasa kuģu reģistrs, jo bez izmērīšanas rezultātiem kuģus neieraksta reģistrā, kā arī neizsniedz kuģa reģistrācijas sertifikātu un flagas patentu, kurā arī atzīmē kuģa izmērus.

Kuģa izmērīšanu Latvijā galvenā kārtā regulē likums par kuģu izmērīšanu (Lik. kr. 1923. g. 16., 1934. g. 27.), bez tam 1923. g. 10. augustā izdotā instrukcija par to kuģu tilpuma iz-

mērīšanu, kas mazāki par 20 bruto reģ. tonnām un kas brauc iekšzemes ūdeņos („V. V.“ 178. n.), un 1925. g. 5. maijā Finanču ministrijas izdotā instrukcija par tirdzniecības kuģu izmērīšanu („V. V.“ 118., 120. un 121. n.).

Pēc likuma par kuģu izmērīšanu, izmērijams ir katrs Latvijas vai ārvalstu pilsoņiem piederošs jūras tirdzniecības kuģis, ja tas ir lielāks par 20 bruto reģ. tonnām tilpības un domāts jūras tirdzniecībai vai pasažieru pārvadāšanai.

Brīvi no izmērīšanas ir to ārvalstu kuģi, ar kurām Latvijas valdība noslēgusi attiecīgas konvencijas par savstarpēju mēru grāmatu atzīšanu, vai kuras bez konvencijas noslēgšanas atzīst Latvijas mēru grāmatas un kuģus izmērī pēc Mursoma sistēmas. To ārvalstu kuģus, kas Latvijas mēru grāmatas neatzīst, pēc ienākšanas Latvijas ostās var izmērīt pēc Latvijas kuģu izmērīšanas noteikumiem, izsniedzot šiem kuģiem ostu nodokļu un nodevu aprēķināšanai Latvijas ostās Latvijas mēru grāmatu.

Pēc Finanču ministrijā saņemtajiem paziņojumiem Latvijas mēru grāmatas bez iebildumiem atzīst sekojošās valstis: Grieķija, Holande, Itālija, Lielbritānija, Norveģija, S. P. R. S., Vācija, Ziemeļamerikas Savienotās Valstis. Ar zināmiem grozījumiem, saskaņā ar speciālu vienošanos, Latvijas mēru grāmatas atzīst Somija un Zviedrija. No pārējām jūrniecības valstīm lielākā daļa atzīst Latvijas mēru grāmatas uz reciprocitātes pamatiem klusējot.

Latvijā jūras tirdzniecības kuģu tilpība izmērojama pēc Mursoma sistēmas. Ja kuģis jau piekrauts pavisam vai daļai un tādēļ nav iespējams izdarīt šo mērīšanu, tad tas izmērojams pēc tā sauktā saīsinātā paņēmiena. Šādi izmērītam kuģim izsniedz tikai pagaidu mēru grāmatu, kura derīga līdz kuģa izkraušanas ostai Latvijā.

Kuģu izmērīšanas virspārraudzība piekrīt Jūrniecības departamentam. Kuģus izmērī attiecīgo ostu kapteiņi uz kuģa īpašnieka vai kapteiņa rakstisku uzaicinājumu.

Mēru grāmata. Ostu kapteiņi resp. ostu ierēdņi pārbauda instrumentus un kuģa izmērīšanas rezultātus. Visus izmērīšanas datus ieraksta sevišķā tam nolūkam vedamā grāmatā un uz šo datu pamata izsniedz kuģa mēru grāmatu.

Mēru grāmatu blanketes un auklu grāmatas kuģu ierakstīšanai izgatavo latviešu un angļu valodā pēc finanču ministra apstiprinātas formas. Mēru grāmatā jāieraksta: kuģa vārds, ar kādu flagu kuģis brauc, piederības osta, īpašnieku vārds,

kuģa starptautiskais izšķirības flagu signāls, dzinēja jauda, kad, kur un no kāda materiala kuģis būvēts, būvētāja vārds, kuģa galvenie izmēri un izmērīšanas iznākums.

Tilpību mēru grāmatā atzīmē bruto un neto reģistra tonnās un kubmetros, pie kam pieņem vienu reģistra tonnu (100 angļu kubpēdas) līdzīgu 2,83 kubmetriem.

Mēru grāmatu neizsniedz, pirms visa būve līdz ar uzbūvēm uz kuģa klāja nav pabeigta.

Mēru grāmatu paraksta ostas kapteinis, kuģa izmērītājs un darbvedis, uzspiežot iestādes zīmogu.

Kad mēru grāmata pazudusi, tad kuģa īpašniekam vai kapteinim par to rakstiski jāpaziņo tuvākajam ostas kapteinim, kas uz kuģa īpašnieka rēķina zudumu izsludina „Valdības Vēstnesī” un izsniedz mēru grāmatas duplikātu ar attiecīgu piezīmi.

Ja pēc mēru grāmatas izsniegšanas kuģis pārbūvēts un tādēļ kuģa tilpība pārgrozījusies, tad kuģis, skatoties pēc pārbūvēm, mērijams no jauna vai pa daļai, un tam izsniedzama jauna mēru grāmata, atņemot veco. (Mēru grāmatas paraugu sk. IV pielikumā.)

Katra Latvijas vai ārvalsts kuģa īpašnieka vai kapteiņa pienākums — paziņot ostas kapteinim, ienākot Latvijas ostā, par visām ārzemēs izdarītām pārbūvēm, ja tās vēl nav ierakstītas mēru grāmatā. Tāpat jāpaziņo par kuģa telpu lielumu vai lietošanas pārgrozījumiem, kuru rezultātus, saskaņā ar kuģu mērīšanas noteikumiem, atskaita no kuģa bruto tonnažas.

Par šo pienākumu neizpildīšanu vainīgo soda ar divkārtīgiem ostas nodokļiem, aprēķinātiem pēc pareizas izmērīšanas rezultātiem par visu laiku, kamēr kuģis pēc notikušās tilpības pārgrozīšanas apmeklējis Latvijas ostas.

Mēru grāmata atbrīvo kuģi no katrreizējas izmērīšanas, kad jāzina kuģa tilpība. Tā ir liela ērtība, jo, lai pareizi kuģi izmērītu, tas jāizkrauj, bet izkraušana saistīta ar lielu laika un darba spēka patēriņu. Tādēļ arī valstis ieinteresētas slēgt konvencijas par savstarpēju mēru grāmatu atzišanu. Latvijā pagaidām tādu ir noslēgusi ar Zviedriju un Somiju (sk. 74. §).

Kuģi, kuru tilpība nepārsniedz 20 bruto reģistra tonnas, izmērijami saskaņā ar 1923. gada 10. augusta instrukcijas noteikumiem (1923. g. „V. V.” 178. n.).

Par kuģu izmērīšanu ņem sevišķu atlīdzību pēc Finanču ministrijas izstrādātās takses (1931. g. „V. V.” 66. n.).

5. §. Kuģu aplūkošana.

Katram kuģim jābūt tā būvētam, tā ierīkotam un apgādātam ar visu vajadzīgo, tā piekrautam un uz tā jābūt tādām personām, lai kuģis būtu piemērots un drošs tam uzdevumam un tiem braucieniem, kādiem tas paredzēts. Valsts uzdevums sabiedrības publisko interešu dēļ ir rūpēties, lai katrs kuģis tiešām atbilstu savam uzdevumam un būtu pietiekoši drošs. Šinī nolūkā valsts iestādes izdara kuģu aplūkošanu (Lik. kr. 1928. g. 213.), kuras uzdevums ir pārbaudīt, vai kuģis būvēts un ierīkots saskaņā ar likuma noteikumiem. Kuģa aplūkošanu izdara ostas kapteiņi, un tā sadalas:

- 1) pirmatnējā,
- 2) periodiskajā un
- 3) ārkārtējā.

Jūras kuģiem aplūkojams kā korpuss, mehānismi un katli, tā arī kuģu dzīvojamās telpas, kuģu ierīces, apgāde un inventārs.

Pārbaudīšanu un aplūkošanu izdara attiecīgi Jūrniecības departamenta vai ostas kapteinim padoti ierēdņi ar speciālu izglītību:

- 1) korpusam — inženieris - kuģu būvētājs vai līdzīgs speciālists, kuru par tādu atzīst Jūrniecības departaments;
- 2) tvaika katliem un mehānismiem — inženieris-mehāniķis, diplomēts I šķiras kuģu mehāniķis vai līdzīgs speciālists, kuru par tādu atzīst Jūrniecības departaments;
- 3) kuģa apgādei, ieskaitot arī glābšanas ierīces un navigācijas rīkus — jūras tirdzniecības kuģu kapteinis;
- 4) sanitārajam stāvoklim — ostas ārsts;
- 5) kuģa braukšanas spējām un kravu markai — inženieris - kuģu būvētājs vai līdzīgs speciālists, kuru par tādu atzīst Jūrniecības departaments.

Kuģa tvaika katlu aplūkošana izdara termiņos, kuros noteic sevišķi Jūrniecības departamenta izdoti obligāti noteikumi par kuģa tvaika katlu aplūkošanu (1930. g. „V. V.“ 190. n.).

Kuģu mašīnu aplūkošana. Dzinējmašīnas kuģiem aplūkojamas vienu reizi navigācijas gadā, bet pasažieru kuģiem — divas reizes gadā. Pie aplūkošanas kuģa īpašniekam jāuzrāda pēdējā aplūkošanas apliecība. Bez tam uz pasažieru kuģiem tālos braucienos ikgadus, bet citiem kuģiem ik pa 4 gadiem galvenās mašīnas un palīga mehānismi jāaplūko izjauktā stāvoklī, tāpat dibena vārstuļi un sūkņi, skrūvrvārpsta jāizvelk un

jāizņem kloka vārpsta starpvārpstas gultņu apskatīšanai. Līdz ar to izdarams vismaz 1 stundu ilgš mēģinājuma brauciens.

Kuģa galvenajai mašīnai jābūt no laba materiala un konstrukcijas ziņā pietiekoši stiprai, lai varētu izturēt to slodzi, kādai tā domāta. Mašīnai jābūt tādā kārtībā un ar tādu jaudu, lai kuģis normalos apstākļos būtu spējīgs iet tanī virzienā, kādā to vada.

Kurinamā un citu materialu krājumam uz kuģa jābūt tādā vairumā, lai šis krājums vismaz par 25% pārsniegtu faktiskās vajadzības līdz ostai, kur krājumu būtu iespējams atjaunot.

Bez izņēmuma visām caurulēm, kas iet no tvaika katla un mehānismiem caur ārapšuvi zem kravu ūdenslinijas, jābūt pagriežņiem vai vārstuļiem no nerūsējoša metāla, un šiem pagriežņiem jābūt ierīkoti ar nenonemamām atslēgām vai arī ar tādām nonemamām atslēgām, kuras nevar noņemt, kamēr pagrieznis vaļā.

Galvenajam tvaika noslēgu vārstuļim jābūt viegli un parocīgi noslēdzamam no aizsargātas vietas ārpus katlu vai mašīnu telpas.

Uz mehānisku dzinēju dzītiem kuģiem galvenajām mašīnām un palīga mehānismiem jābūt apgādātiem ar tām rezervju daļām, kas visvairāk cieš no dilšanas vai visvieglāk var salūzt. Tāpat uz kuģa jābūt vajadzīgiem darba rīkiem un materiāliem mazu defektu izlabošanai mehānismos. Uz kuģiem tālos braucienos jābūt arī rezerves dzenskrūvei.

Pārbaudot kuģu mašīnas, jāraugas, lai mašīnām būtu visas vajadzīgās rezervju daļas (Rezervju daļu saraksts virzuļmašīnām tvaikoniem — 1928. g. „V. V.“ 251. n., 1930. g. „V. V.“ 190. n., kā arī instrukcija kuģu virzuļmašīnu indicētās jaudas noteikšanai 1929. g. „V. V.“ 25. n.).

Tāpat jāseko, vai kuģis apgādāts ar visām glābšanas ierīcēm, kādas likums paredz, un vai tās labā stāvoklī (noteik. par tirdzn. kuģu aplūkošanu 29.—47. p. un instrukcija kuģu glābšanas ierīcēm 1932. g. „V. V.“ 122. n.).

Izdarot kuģa gadskārtējo aplūkošanu, jānosaka arī, kādā grupā kuģis ieskaitams ne tikai attiecībā uz brauciena rajonu, bet arī attiecībā uz dzinēja veidu un dzinēja jaudu, kā arī, vai kuģis ir pielaižams pasažieru pārvadāšanai. Jāraugas, lai kuģis, mašīnas, takelaža un kuģa laivas būtu kārtībā, lai kuģis būtu apgādāts ar visiem vajadzīgiem ugunsdzēsamiem rīkiem, laternām, kā arī citiem signālrikiem, inventāru, rezervju daļām un citiem vajadzīgiem priekšmetiem, kā arī, vai visi šie rīki ir vajadzīgā kārtībā, un vai šie priekšmeti ir vajadzīgās vietās. Līdz ar to jānoteic to priekšmetu īpašības un skaits, par kuriem šinīs noteikumos nav sīkāku norādījumu,

bet kuri ir nepieciešami (noteikumi par kuģu ierīču un to pārbaudes kārtību 1932. g. „V. V.“ 119. n.).

Pārlūkojot dzīvojamo telpu piemērotību savam uzdevumam, tāpat pārlūkojot vispārējo sanitāro pusi, jāpieaicina ostas ārsts (noteikumi par kuģa sanitāro uzraudzību un kontroli 1929. g. „V. V.“ 258. n.).

Kopā ar vispārējo kuģa apskati jāpārbauda arī kuģa administratīvā personāla dokumenti, tāpat arī jāpārlicinas, vai kuģa personāla skaits saskan ar likumu.

Ja pie pārbaudīšanas vai apskatīšanas uz kuģa atrod kādus trūkumus, tad par tiem jāziņo rakstiski kuģa īpašniekam vai kapteinim, bet pēdējam uzrādītie trūkumi jāizlabo vai jānokārto, pēc kam atkārtoto aplūkošanu tajās daļās, kur trūkums novērots.

Ja kuģis pēc aplūkošanas ir dabūjis ievērojamu bojājumu korpusā, tvaika katlos, mašīnās, takelažā vai galvenajā inventārā, vai kādu no minētajām daļām pazaudējis, tad pēc tam, kad vaina ir izlabota, kuģis no jauna apskatams attiecīgam ierēdnim.

Kuģa korpusā jāaplūko arī vienmēr tad, ja tas ir pieskāries gruntij, un ja ir aizdomas, ka kuģis bojāts, pie aplūkošanas jānoteic, vai kuģa galīga aplūkošana pēc izlabošanas izdarama peldošā vai uzvilktā stāvoklī.

Pasažieru kuģiem, ievērojot kuģa izturību, brauciena ražojumu un kravas uzņemamo spēju, jānosaka maksimalais pasažieru skaits, kuru kuģis drīkst uzņemt, izsniedzot katru gadu speciālu pasažieru apliecību.

Maksimalais pasažieru skaits nosakams, izejot no tā, lai uz katru pasažieri iznāktu vismaz $\frac{1}{2}$ kvadrātmetra kuģa klāja brīvās virsmas.

Ja uz kuģiem tālos un tuvos braucienos pasažieri iedalīti klasēs, tad pasažieru skaits katrā atsevišķā klasē var būt ne lielāks kā guļu vietu skaits atsevišķā klasē. Šiem pasažieriem jāparedz arī attiecīga brīva klāja virsma, rēķinot 1,83 kvadrātmetra uz katra kajītes pasažiera.

Ja kuģa īpašnieks nav apmierināts ar kuģa aplūkošanas rezultātiem, tad viņš var griezties ar rakstu pie Jūrniecības departamenta, kas minēto jautājumu izlemj galīgi.

Kravas marka. Pie vispārējās apskates jāraugas, vai kuģiem ir iegrimes atzīmes, kravas marka un klāja līnija.

Kravas marka kuģiem noteicama saskaņā ar 1930. g. Londonas starptautiskās kravas markas konvencijas noteikumiem un instrukciju kravas markas noteikšanai (1928. g. „V. V.“ 251. n. un 1931. g. „V. V.“ 82. n.). Kad kuģi apskatījuši

Jūrniecības departamenta ierēdņi, kuģim izsniedz īpašu kravas markas apliecību (sk. V pielikumu) un kuģa brīvsānu apliecību.

Bez sacītā pie kuģu aplūkošanas jāievēro arī tas, lai kuģiem būtu pareiza konstrukcija un būves veids, lai mašīnas būtu laba materiala, pareizas konstrukcijas un pareizi iebūvētas, lai kuģis būtu apgādāts ar pietiekoša daudzuma un labuma glābšanas ierīcēm, kā arī citādi kuģis būtu kārtībā.

Par kuģa aplūkošanu ņem atlīdzību saskaņā ar Jūrniecības departamenta 1931. g. 4. decembra instrukciju (1931. g. „V. V.“ 274. n.).

Jūras spējas apliecība. Kad ostas kapteinis pēc aplūkošanas kuģi atzinis par derīgu un drošu savam uzdevumam, viņš izsniedz kuģa īpašniekam attiecīgu aplūkošanas vai jūras spējas vai kuģa aplūkošanas apliecību (noteik. par kuģu aplūkošanu 2. p.), bez šādas apliecības kuģi neizlaiž no ostas.

Ostas kapteinis var atbrīvot kuģi no aplūkošanas, ja kuģim ir piešķirta Jūrniecības departamenta atzītas klasifikācijas biedrības klase tam braucienam un tam brauciena ceļam, kādam kuģi grib izlietot.

Ostas kapteinim ir tiesība izsniegt korpusa aplūkošanas sertifikatu arī uz klasifikācijas biedrības eksperta izsniegtas apliecības pamata.

Pie Jūrniecības departamenta atzītām klasifikācijas biedrībām pieder: angļu „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“, vācu „Germanischer Lloyd“, franču „Bureau Veritas“ u. c.

6. §. Kuģu iekīlāšana.

Viens no svarīgākajiem likumiem Latvijas jūras tiesībās ir likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām. 1925. gadā izdeva „Noteikumus par kuģu hipotekām un jūras prasībām“, kas bija nepilnīgi. Tādēļ 1928. gadā izdeva „Likumu par kuģu hipotekām un jūras prasībām“, pie kam 1932. gadā izdeva vēl šī likuma beigu daļu par prasību nodrošināšanu un piedzīšanu (Lik. kr. 1928. g. 126. un 1932. g. 128.). 1932. gadā izdota pie likuma arī instrukcija (1932. g. „V. V.“ 60. n. un 164. n.). Šis likums ir moderns, regulē kuģu iekīlāšanu, jūras prasības un piedziņas vēršanu uz kuģi, pavisam uz citādiem principiem, nekā to pazina novecojušies bijušās Krievijas likumi.

Vispirms apskatīsim kuģu iekīlāšanu.

Kuģi jāiegulda ļoti lielas materialas vērtības, kas ne katru reizi ir kuģa īpašnieku rīcībā. Lai tās sagādātu, viņam jāmeklē

aizdevums. Aizdevējam savukārt vajaga nodrošinājumu aizdotās naudas atdabūšanai. To panāk, iekilājot kuģi, kura vajadzībām nauda ir aizdota.

Kuģu iekilāšana savā pamatā dibinas uz Civillikumu noteikumiem par ķilām. Tomēr kuģa iekilāšana novirzījusies no Civillikumos pazīstamās kustamās vai nekustamās mantas iekilāšanas un pazīst zinamas īpatnības, kuras radījuši kuģniecība atšķirībā no citiem tirdzniecības un rūpniecības arodiem.

Civillikums izšķir četrus ķilu veidus (Civ. lik. 1279. p.):

- 1) rokas ķilu — kustamas mantas iekilāšana ar ķilas nodošanu ķilas ņēmēja valdīšanā;
- 2) hipoteku — nekustamas mantas iekilājums, kas nav saistīts ar valdīšanas nodošanu;
- 3) lietošanas ķilu — ja kustama vai nekustama augļu nesēja lieta iekilāta tā, ka kreditors to valda un ievā no tās augļus, un
- 4) kuģa hipoteku — speciala hipoteka, kuģu nodibina ar reģistrētu jūras tirdzniecības kuģu iekilājumu bez kuģa nodošanas ķilas ņēmēja valdīšanā.

Arī neregistrētus kuģus iespējams iekilāt, bet gan vienīgi rokas ķilas veidā, t. i. nododot ķilu ķilas ņēmēja valdījumā (Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 6. p., Civ. lik. 1340. p.).

Kuģis, kā jau teikts, ir kustama manta. Sakarā ar to var arī saprast kuģa iekilāšanu rokas ķilas veidā. Turpretim otrs ķilas veids — hipoteka — pēc vispārējā principa ir iespējams tikai uz nekustamu mantu. Tomēr kuģi var iekilāt hipoteku veidā. Likumdevējs šeit atkāpies no vispārējā civiltiesiskā principa par ķilām, vadoties no nepieciešamības un tiem īpatnējiem apstākļiem, kādiem ir padots kuģis un kuģošana. Kuģa hipoteka arī tādēļ nelīdzinas parastajai nekustamās mantas hipotekai, bet tā ir īpatnēja hipoteka, „kuģu hipoteka“, kuru, kā jau teikts, radījuši īpatnēji apstākļi un kura tikai pa daļai piemērojams noteikumiem un kārtībai par nekustamas mantas iekilāšanu.

Līdzīgi citām ķilām kuģu hipoteka ir:

- 1) lietišķa tiesība (lik. par kuģu hip. un jūras pras. 7. p.),
- 2) ķilu tiesība (šī lik. 1. p.) un
- 3) akcesoriska vai blakus tiesība, t. i. tā izbeidzas ar galvenās saistības dzēšanu un pati par sevi pastāvēt nevar. Bez tam kuģu hipoteka nodrošina līdzīgi galvenajam prasījumam arī visus likumīgos blakus prasījumus, t. i. procentus u. c.

Agrāk, kad vēl nepazina kuģu reģistrus, kuģi iekilāja rokas kālas veidā, simboliski nododot kālas ņēmējam kuģa dokumentus. Šāds iekilāšanas veids ir ļoti neērts, jo atņem kuģa īpašniekam pilnīgu rīcības brīvību par kuģi. Ja ar kuģi nav pilnīga rīcības brīvība, tad nevar attaisnoties arī tas aizņēmums, kura dēļ kuģis iekilāts. Tādēļ arī XIX g. s. iedomājās ievest speciālu kuģu reģistru, kurā būtu atzīmēta kuģu iekilāšana un kam būtu publiska ticamība. Tāda iekilāšana būtu ērtāka kuģa īpašniekam, jo viņam nebūtu jāizlaiž no rokām kuģa īpašuma dokumenti, un daudz ērtāka arī kreditoram: viņš, aizdodot naudu, var pārliecināties par kuģa pārādiem.

Holande pirmā ievēda kuģu reģistru ar 1836. g. 21. jūnija likumu. Pēc tam 1854. g. ar „Merchant Shippings Act“ kuģu reģistru ievēda Anglija, Prūsija 1861. g., Hamburga 1885. g., Francija 1874. g. un 1885. g.

Dažās valstīs ved 2 reģistrus: vienu — kuģa piederības ostā, otru — tikai attiecībā uz kuģu iekilāšanu.

Latvijā reģistrus kuģu iekilāšanai ievēda ar 1925. gada 15. janvāra noteikumiem par kuģu hipotekām un jūras prasībām; šos noteikumus atvietoja vēlāk ar 1928. gada 4. jūnija likumu par kuģu hipotekām un jūras prasībām.

Par šo reģistru iekārtu esam jau runājuši iepriekš (3. §). Tikai vēlreiz jāaizrāda, ka kuģu reģistrs Latvijā nav tikai kuģu iekilāšanai vien, bet tas izpilda arī to reģistrāciju, kas agrāk bija jāizdara piederības ostām saskaņā ar 1923. g. likumu par kuģu reģistrēšanu.

Hipotekas tiesību izcelšanās. Latvijas likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām 37. p. nosaka, ka hipotekas tiesība uz kuģu reģistrā ierakstīto kuģi izceļas:

- 1) ar kuģa īpašnieka piekrišanu un
- 2) ar iekilāšanas darījuma ierakstīšanu kuģu reģistrā.

Tā tad izšķirami divi momenti: pirmkārt, v i e n o š a n ā s starp kreditoru un kuģa īpašnieku par pašu parāda darījumu un, otrkārt, šā parāda raksta i e r a k s t ī š a n a kuģu reģistrā. Galvenā nozīme ir ierakstīšanai kuģu reģistrā. Vienošanās var būt, bet tā viena pati hipoteku nerada. Reģistru interesē tikai formālā vienošanās. Nav vajadzīga materiālā vienošanās, jo kīlu ierakstīšana reģistrā ir saistīta vienīgi ar kuģa īpašnieka gribu. Tas nozīmē, ka, ierakstot hipoteku kuģu reģistrā, nauda faktiski var būt arī neaizdota, bet hipoteku radījuši kādi citi iemesli. Tādēļ ir iespējams, ka materiālā vienošanās var sekot pat pēc kālas ierakstīšanas reģistrā. Tāpat hipotekārā veidā var nodrošināt tikai nākošo prasību. Pie vienošanās

un arī ierakstīšanas reģistrā prasa tikai vienu noteikumu, lai piekrišanu dotu tieši pats kuģa īpašnieks vai viņa pilnvarotā persona (40. p.) resp. to nevar darīt tikai tā saucamais „šķietamais” īpašnieks. Sakarā ar to rodas jautājums, vai reģistrā ierakstītājām hipotekām ir publiska ticamība, t. i. tas, ko Vācijas likums pazīst ar nosaukumu „öffentliches Registerglauben” (Vācijas zemes grāmatām tas ir, bet kuģu reģistriem nav. Schapp-Deutsches Seerecht 14. lapp., Wüstendörfer-Schiffahrtsrecht 257. lapp.), vai reģistrā ierakstītā kīla ir un paliek negrozama, kaut to arī būtu ierakstījis neīsts īpašnieks. Likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām, izņemot minēto 41. p., klusē par to. Acīm redzot, arī likumdevējs pārliecinājies, ka šis jautājums nav nokārtots, un vēlāk, 1931. g. 1. aprīlī, noteikumos par kuģu pirkšanu-pārdošanu 1. un 2. p. skaidri pasaka, ka kuģu reģistrā ir publiska ticamība.

Pašam līgumslēdzēju vienošanās resp. parāda rakstam jābūt apliecinātam notaru likuma paredzētajā kārtībā (39. p.).

Obligācijas Kuģa obligācijā jāuzrāda:

saturs.

- 1) kuģa vārds,
- 2) ar kīlu nodrošinātās prasības summa un procentu lielums, kā arī kapitāls un procentu nomaksas kārtība,
- 3) kreditora uzvārds,
- 4) citi nosacījumi.

Galvenais, protams, ir noteikums par parāda sumas un procentu apzīmēšanu, lai katrs eventualais kreditors zinātu par kuģa parādiem. Kuģa obligācija var būt uz vārdu vai arī blanko cedēta. Cesija jāapliecina notāram. Reizē ar hipotēkas ierakstīšanu reģistrā par to atzīmē arī kuģa reģistrācijas certifikātā un flagas patentā (50. p.). Tas darīts nolūkā, lai netiktu maldināti ārzemju kreditori, sevišķi jūras prasītāji, un viņiem būtu zināms par kuģa parādiem.

Vai iespējams izdarīt kuģa iekīlāšanu, ja pats kuģis neatrodas Latvijas ostā? Likums ar 11. p. dod uz to tiešu atbildi un atļauj to darīt. Bez tam iekīlāšanas aktā pats kuģis, sakarā ar iepriekš sacīto, nespēlē nekādu lomu. Parāda darījums tikai jālegalizē Latvijas pārstāvībā resp. konsulatā.

Spaidu

hipotekas.

Bez labprātīgām hipotekām uz kuģi iespējama arī spaidu hipoteka (Zwangshypothek, richterliches Pfandrecht, Civ. lik. 1307. p.). Starpība te ir tā, ka labprātīgas hipotekas parāds cēlies parasti sakarā ar kuģi, bet spaidu hipotekas pamatā var būt kura katra kuģa īpašnieka neizpildīta un tiesas ceļā piespriesta, naudā izteikta personīga prasība. Tā tad spaidu hipotekas pamatā jābūt

tiesas spriedumam, kas stājies spēkā un vērsts pret kuģa īpašnieku. Nav nozīmes, uz kāda pamata spriedums pasludināts, bet vienīgi tas, lai spriedums būtu spēkā. Ar tiesas izdotu šāda sprieduma izpildu rakstu prasītājs griežas Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļā, kur spriedumu ieraksta kuģu reģistra III daļā bez kādas kuģa īpašnieka atļaujas vai piekrišanas. Tur ierakstītais tiesas spriedums tūlīt pārvēršas par kuģu hipoteku un tam ir visas kuģu hipotekas tiesības un priekšrocības. Šādu hipoteku, kas nav ierakstīta kuģu reģistrā saskaņā ar kuģa īpašnieka gribu, bet gan spaidu kārtā uz tiesas sprieduma pamata, sauc par kuģa spaidu hipoteku. Spaidu hipotekai var ierakstīt arī prasības nodrošināšanas atzīmi kuģu reģistra IV daļā (lik. par kuģu hip. un jūras pras. 65. p.), lai paturētu vietu vēlāk ar tiesas spriedumu sekojošai hipotekai.

Vai kuģim piemērojamas aizturēšanas tiesības?

Rodas jautājums, vai kuģim piemērojamas arī likumīgās ķīlu tiesības resp. likumīgās aizturēšanas tiesības, par kurām runā Civ. lik. 1734.—1740. p., t. i. vai kreditori kuģi var aizturēt, ja kuģa īpašnieks nav nokārtojis dažādas saistības sakarā ar kuģi? Šim jautājumam sakars ar dažām prasībām, kas cieši saistītas ar pašu kuģi, galvenā kārtā ar remonta atlīdzību. Piemērojoties civillikumiem, tādu tiesību kuģa remontētājam nav. Tādas tiesības pastāv Vācijā (H. G. B. 647. §). No mūsu likuma par kuģu hip. un jūras pras. gan izriet, ka kuģa remontētājam atkarībā no kuģa remonta rakstura un nepieciešamības kreditoru vispārējām interesēm ir jūras prasītāja tiesības, jo lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p. 1. p-kts nosaka, ka galvenā kārtā, starp citu, apmierinami izdevumi, kas izdarīti kreditoru vispārējās interesēs kuģa uzturēšanai.

Kuģu hipoteku apmierināšanas kārtību nosaka lik. par kuģu hip. un jūras pras. 54. p., — tās apmierinamas koroborācijas laika kārtībā, bet ja hipotekas koroborētas vienā dienā, tad koroborēšanas ierakstu kārtībā. Tas nozīmē, ka vispirms pilnā apmērā apmierina vecāko hipoteku, skatoties pēc ierakstīšanas laika, tad sekojošo u. t. t. Tādēļ pirmās hipotekas arī apmierinājuma ziņā ir visdrošākās. Interesanti atzīmēt, ka Vācijā kuģu hipotekas apmierinamas nevis koroborācijas laika kārtībā, bet gan koroborēšanas ierakstu kārtībā. Turpretim mūsu likums pieturējies apmierināšanas kārtībā pie tās sistēmas, kāda pastāv Anglijā, Francijā un Itālijā.

Kas atbild par kuģa hipotekām?

Par kuģa hipotekām, kā tas redzams no likuma par kuģu hip. un jūras pras. 1., 3., 54. un 55. p., atbild kuģis, vedummaksa un to piederumi. Kas ir kuģa un vedummaksas piederumi, par to runā šī likuma 3. un 57. p.:

- 1) nesaņemtā zaudējumu atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam par kuģim nodarītiem bojājumiem un par zaudēto vedummaksu,
- 2) nesaņemtā zaudējumu atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam vispārējās avarijas gadījumā, ciktāl šī atlīdzība sastādas no kuģim nodarītiem un vēl neatliedzinātiem bojājumiem vai par zaudēto vedummaksu,
- 3) atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam par brauciena laikā citam kuģim sniegto palīdzību vai glābšanu, atskaitot atlīdzību kuģa personalam.

Vedummaksa, kā arī pārējās maksas, kuras atbild par kuģa hipotekām, atbildīgas tikai tik ilgi, kamēr šīs maksas kuģa īpašnieks nav saņēmis. Pēc saņemšanas tās vairs nav atsevišķs piedziņas objekts, jo, ienākušas kuģa īpašnieka kasē, saplūst ar pārējo kuģa īpašnieka mantu.

Tāpat par hipotekām atbild arī kuģa pārdošanas suma. Pēc lik. par kuģu hip. un jūras pras. 7. p. iekļātū kuģi var atsavināt tikai ar obligācijas turētāja atļauju, izņemot piespiedu pārdošanu, kas notiek tiesas ceļā. Tas arī ir saprotams, jo kuģis stipri padots tā vērtības samazināšanās riskam un bez tam, atrodoties ārvalstu ūdeņos, bieži nav pakļauts hipotekarā kreditora uzraudzībai. Tādēļ, lai nebūtu iespējamās ļaunprātības no parādnieku puses, arī ievests šis noteikums.

Par kuģa hipotekām atbild arī apdrošināšanas atlīdzība (lik. par kuģu hip. un jūras pras. 59. p., sal. ar Civ. lik. 1312. p.). Še ir atšķirība starp jūras prasību un kuģu hipoteku apmierināšanu, jo apdrošināšanas maksa par jūras prasībām neatbild. Tas ir tādēļ, ka hipoteka ir dota pašam kuģim un ar to arī nodrošināta. Jūras prasības izcelšanās, turpretim, meklējama tanīs grūtībās, kas radušās, lai būtu iespējams braucienu turpināt. Tādēļ arī par hipotekām jāatbild pašam kuģim resp. arī apdrošināšanas maksai, kas atvieto kuģi kā vērtību kuģa bojāejas gadījumā.

Te var rasties jautājums, kā ir gadījumā, ja kuģis, piem., cietis avariju, bet ir izlabojams un kuģa īpašnieks saņem tikai daļu no apdrošināšanas maksas, sakarā ar nodarītiem zaudējumiem? Vai tad arī kuģa hipoteku turētājs var apmierināt savu prasību no šīs atlīdzības? Likumā par kuģu hip. un jūras pras. 60. p. paredz, kādos gadījumos obligācijas parādu nekavējoties var atprasīt. Tur, starp citu, teikts, ka tādi gadījumi ir kuģa pilnīga bojāeja, kad iestājušies apstākļi, kas kuģa īpašniekam dod tiesību prasīt pilnu apdrošināšanas atlīdzību, un kad kuģim radušies tādi bojājumi, kuģu dēļ tas atzīts par neizlabojamu. No šiem noteikumiem varētu secināt, ka obli-

gācijas apmierināšanas prasību varētu vērst uz apdrošināšanas maksu tikai kuģa pilnīgas bojā ejas gadījumā.

Tālāk lik. 7. p. vēl īpaši nosaka, ka jūras prasības un kuģu hipotekas seko kuģim, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tas atrodas. Ar šo speciāli uzsvērtu noteikumu taisni pasvītrots kuģu hipotekas un jūras prasību lietišķu tiesību raksturs. Kuģa obligācijas turētājam nav īpašuma tiesības uz kuģi. Viņam tikai tiesība uz prasības celšanu, lai panāktu kuģa pārdošanu. (Pretēji ir Anglijā.)

Vai hipoteka var pārvērsties personīgā saistībā? Rodas jautājums, vai kuģa hipotēka var būt arī par personīgas prasības pamatu? Tāds gadījums var iestāties, ja vairs nav iekļātā objekta resp. nav ķīlas, kas atbildētu par saistības samaksu.

Likums par kuģu hip. un jūras prasībām uz to atbildi nedod. Izejot no jūras tirdzniecības principa, ka kuģa īpašnieks atbild tikai ar fortune de mer, liekas, ka hipoteka nevarētu pārvērsties par personīgu saistību. No otras puses, pēc Civillikumu noteikumiem par ķīlām, ir skaidrs, ka saistība paliek, kaut arī ķīla gājusi bojā. Tādā gadījumā hipotekas turētājs var panākt parāda samaksu, vērsot prasību personīgi pret kuģa iekļātāju, pie kam par prasību atbildēs ne tikai viņa fortune de mer, bet arī fortune de terre. Pēc Latvijas Senata viedokļa (1937. g. spried. 575.), ja kuģa obligācijas izdevējs kā obligācijas kreditora personīgs parādnieks reizē ir arī kuģa īpašnieks, tad kuģa obligācijas turētājam tiesība, arī pēc kuģa pārdošanas vai vispār pēc hipotekas atkrišanas, prasīt no sava personīgā parādnieka pašā pamatprasījuma izpildīšanu un pie tam uz obligācijā minētā civiltiesiskā aizdevuma līguma pamata vērst savu aizdevuma prasījumu arī uz sava personīgā parādnieka pārējo mantu. Tomēr tanī pašā spriedumā Senats paskaidro, ka jūras prasības, bez š a u b ā m, apmierinamas vienīgi no prādnieka - kuģa īpašnieka jūras mantības un tālāk secina, ka kuģa hipotekas nepieder pie jūras prasībām.

Hipoteka uz kuģi izbeidzas, pieturoties pie Civ. lik. noteikumiem par ķīlu izbeigšanos (Civ. lik. 1309. un sek. p.), t. i. ar galvenās saistības dzēšanu, ar iemaksu tiesā, atlaidumu no kreditora puses u. c.

Kuģa daļas iekļāšana. Vēl jāatzīmē kuģa daļas iekļāšana. Tā kā kuģis ietver sevī lielu vērtību, un retam rēderam vienam pašam ir tik daudz naudas, lai viens varētu kuģi nopirkt vai uzbūvēt, tad parasti kuģis pieder vairākiem rēderiem kopā, katram zināma domājamā daļa (attīstas tā saucamā „Partenreederei“). Latvijas likums neaizliedz kuģi dalīt pēc patikas daudzās kopīpašuma daļās. Dažas valstis ierobežo īpašuma

tiesību saskaldīšanu pārāk mazās daļās. Tas darīts kreditoru un arī kuģa pārvaldīšanas un reģistrācijas interesēs.

Latvijā likums, acīm redzot, tādēļ nenosaka mazākās kuģa kopīpašuma daļas lielumu, lai pēc iespējas vairāk personu piedalītos kuģu pirkšanā un tā veicinātu mūsu nacionālo kuģniecību, kaut gan, kā jau teikts, pārāk liela sadalīšana neizdevīga kuģa kreditoriem.

Sakarā ar to, ka kuģis pieder kopīpašniekiem, rodas jautājums par kuģa daļas iekļāšanu. Likums par kuģu hip. un jūras pras. tieši saka (5. p.), ka var iekļāt arī kuģa domātās daļas, bet tikai ar visu kopīpašnieku piekrišanu, kas darīts kopīpašnieku interešu nodrošināšanai. Iekļā kopīpašnieka daļu, nevis kopīpašnieka daļību kuģa sabiedrībā — rederejā. Tādēļ, ja daļu iekļāšanā rodas kādi sarežģījumi, to atrisināšanai jāgriežas pie lietišķām tiesībām un nevis pie saistību tiesībām resp. sabiedrības līguma. Šaubu gadījumā ar īpašuma daļas iekļāšanu līdziekļāti arī tās piederumi: kopīpašuma un dalības tiesība pārējā kuģa sabiedrības mantā, t. i. kasē, vedummaksas prasība, tā sauc. „Bankguthaben“, bet nekādā gadījumā nav iekļāta dalības tiesība kuģa sabiedrībā, ciktāl tā ir līdzpārvaldīšanas tiesība, sevišķi balsošanas tiesība, kā arī visas citas tīri personīgas tiesības. Latvijā praksē kuģu daļas hipotekas gandrīz nemaz nepastāv.

Daļu hipoteka rodas tāpat, kā rodas visa kuģa hipoteka. Tādā pašā kārtībā notiek arī tās apmierināšana.

Kuģa obligācijas nenomaksas gadījumā prasība jāceļ tieši pret pašreizējo kuģa īpašnieku resp. jāceļ lietišķa prasība (lik. 7. p.).

7. §. Jūras prasības.

Gandrīz visas jūras valstis nokārtojušas likumdošanas ceļā, normējot un izdalot sevišķā grupā, zinamas prasības, kas izriet no kuģa ekspluatācijas un kravas pārvadāšanas. Šīs prasības sauc par jūras prasībām (Seegläubigerforderung). Jūras prasībām parasti likums piešķir privilēģētas tiesības tanī ziņā, ka, pastāvot citām prasībām uz kuģi, pat uz ķīlu tiesībām dibinātām prasībām, tās apmierina vispirms.

Rodas jautājums, kāds pamats ir šādu jūras prasību priekšrocībai?

Jūras prasību pamats. Ir vesela rinda iepriekš neparedzētu izdevumu, kas izceļas, kuģim atrodoties braucienā, un kas nepieciešami, lai kuģis vai krava varētu glābties no bojā ejas un laimīgi nokļūt ostā. Bez šiem izdevumiem aizietu bojā kuģis, kas ir kuģa īpašnieka kreditoru prasību apmierinājuma

objekts, vai arī krava, kas savukārt ir kuģa īpašnieka prasību apmierinājuma objekts. Tādēļ kā kuģa īpašnieka, tā kuģa īpašnieka kreditoru interesēs ir, lai kapteinim braucienā būtu tiesības izdarīt zinamus izdevumus. Tas panākams vienīgi tādā ceļā, ka šo kreditoru prasībām dod priekšrocības tiesības pret visiem citiem kuģi apgrūtināšiem parādiem.

Otrs pamats jūras prasību attaisnošanai ir tas, ka jūras tirdzniecībā kuģa īpašnieks atbild par parādiem, kas cēlušies sakarā ar kuģa ekspluatāciju, tikai ar kuģi un vedummaksu (fortune de mer, Schiffsvermögen, lik. par kuģu hip. un jūras pras. 7. un 55. p.), bet ne ar visu savu mantu (fortune de terre, prof. Loebers — Tirdzniecības tiesību pārskats, 385. lapp., 207. §). Tādēļ arī jūras prasībām ir taisnīgi dot priekšrocību pret citām prasībām, par kurām kuģa īpašnieks var būt arī personīgi atbildīgs.

Šie būtu faktiskie apstākļi, kas attaisno jūras prasības un dod tām priekšrocības pret citām prasībām.

Jūras prasību juridiskais raksturs. Latvijas likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām runā 55. p., nosakot, ka „apakšā minētās jūras prasības un kuģa hipotekas bauda uz kuģi un vedummaksu un to piederumiem priekšrocības sekošā kārtībā“. Tālāk enumerācijas kārtībā ir uzskaitītas jūras prasības.

Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 7. p. teikts, ka „jūras prasības un kuģa hipotekas seko kuģim, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tas atrodas“. Tas nozīmē, ka likumdevējs jūras prasībām piešķir lietišķu tiesību raksturu un, ievērojot jūras prasību īpatnējo būtību, varētu teikt, ka jūras prasības nodibina it kā īpatnēju ķīlas veidu.

Briseles konvencijas 1. un 2. p. par jūras prasībām ir noteikti. Pēc konvencijas tās apmierinamas pirms visām prasībām.

Norveģijas jūras likums (Low om sjøfarten) 267. § atzīst jūras prasības par ķīlu tiesībām (Seepfandrecht).

Arī Vācijas H. G. B. 754.—756. § u. c. jūras prasības nosauc par „Gesetzliches Pfandrecht“ uz „Schiffsvermögen“.

Angļu tiesības radījušas t. s. „lien“ sistemu (lien — sakars), pēc kuras veselu rindu prasību pret kuģa īpašnieku nodrošina ar kuģi. Te gan nav tikai prasības, kas ceļas sakarā ar kuģa ekspluatāciju, bet iespējamās arī citas personīgas prasības pret kuģa īpašnieku. Jūras „lien“ dod tiesības celt lietišķu prasību pret kuģi, neatkarīgi no tā, kā valdīšanā tas atrodas, un prasīt pat kuģa aizturēšanu līdz tiesas dienai. Ja spriedums prasītājam labvēlīgs, tad savu prasību apmierinā-

šanai viņš var prasīt kuģa pārdošanu, neatkarīgi no tā, vai kuģis atrodas parādnieka rokās vai pārgājis cita īpašumā.

Francijā Code de commerce 190. un 191. § veselu rindu (12 kategorijas) prasību nosauc par privileģētām prasībām, kuras likumā paredzētā priekšrocību kārtībā apmierina no kuģa pārdošanā ieņemtās sumas, ja kuģi parādu dēļ pārdod. Francijā privileģētās prasības seko kuģim, neatkarīgi no tā, vai parādnieks ir vēl kuģa īpašnieks, vai kuģis jau pārgājis citās rokās.

Ja piegriežamies vispārējam jautājumam par jūras prasību juridisko raksturu, tad no nupat minēto likumu noteikumiem redzams, ka jūras prasības ir īpatnēja veida nodibinātas likumīgas ķīlu tiesības.

Visi teoretiski secinājuši, ka jūras prasība ir lietišķa rakstura tiesība visplašākā nozīmē, tā atrisināma uz lietu tiesību pamata, un bez tam likums tai bieži piešķir ķīlu tiesības uz kuģi un vedummaksu.

Latvijā kuģu hipotekas apmierinājuma priekšrocību ziņā atrodas 5. vietā (lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p.) un tikai pēc hipotekām seko vēl citas svarīgas jūras prasības, piem., bodmerejas prasības.

Jūras prasību priekšrocību kārtība. Apskatot likuma par kuģu hipotekām un jūras prasībām 55. panta saturu, redzam, ka vispirms privileģiju dod tādām prasībām, bez kurām kuģa kreditoriem nav iespējams savas prasības realizēt, kā tiesas izdevumiem, nodokļiem, nodevām (55. p. 1. p-kts). Tad seko izdevumi, kas izdarīti kreditoru vispārējās interesēs kuģa uzturēšanai vai nolūkā panākt kuģa pārdošanu un tā vērtības sadalīšanu (55. p. 1. p-kts). Te ietilpst arī kuģa remonts, ja tie izdarīti kuģa kreditoru vispārējās interesēs kuģa uzturēšanai.

2. punktā paredzētas personāla algas un citi likumīgi atlīdzinājumi, kas pienākas kuģa dienestā esošām personām. Alga skaitas par pēdējo braucienu, ja līgums slēgts uz braucieniem, vai par 3 mēnešiem, ja līgums slēgts uz laiku. No likuma teksta redzams, ka ne tikai kuģa kalpotāju algas prasībām ir priekšrocība, bet arī citu kuģa dienestā esošo personu (arī kapteiņa) algas prasībām.

55. p. 3. p-kts paredz atlīdzību par kuģa glābšanu un palīdzības sniegšanu tam, kā arī kuģa parādu vispārējās avarijas gadījumā. Likumdevējs izšķir glābšanu no palīdzības sniegšanas. Šinī jautājumā, kur glābšana sākas un palīdzība beidzas, pastāv plaši strīdi. Avarijas jautājums arī var būt strīdīgs tiktāl, ciktāl dažkārt var rasties grūtības avariju

klasificēšanā. Likumdevējam nav iespējams tos definēt, un tādēļ strīdus gadījumi atstājami tiesas izšķiršanai.

55. p. 4. p-kts paredz zaudējumus, kurus pienākas atlīdzināt: 1) kuģa īpašnieka vai kuģa dienestā esošās personas nolaidības dēļ, 2) par kuģa sadursmi, 3) par pasažieru un kuģa personāla ievainojumiem, 4) par kravās zudumiem vai bojājumiem, 5) par zaudējumiem, kas nodarīti ostas ierīcēm, būvēm, dokiem vai kuģojamiem ceļiem.

Prasību var iesniegt kopā pret kuģa īpašnieku un vainīgo personālu, pret pēdējo gan subsidari (prof. Loebers — Tirdzn. ties. 384. lapp.).

Pie otrā punkta izšķiršanas jāievēro 1926. gada 25. augusta noteikumi par kuģniecības nelaiemes gadījumu izmeklēšanu resp. kuģniecības nelaiemes gadījumu izmeklēšanas koleģijas lēmumi. Par kravu jāatbild tiktāl, ciktāl no atbildības neatbrīvo atbrīvotājas klauzulas.

Pēc 4. punktā minēto jūras prasību apmierināšanas seko kuģu hipotekas un tikai pēc to apmierināšanas apmierinama vēl vesela rinda jūras prasību: visas tās prasības, kuras kapteinis uzņēmis uz savu likumīgo tiesību pamata ārpus kuģa piederības ostas (55. p. 6. p-kts), vai, kas radušās operācijās, kuras viņš ārpus kuģa piederības ostas izdarījis kuģa uzturēšanai vai brauciena turpināšanai, neskatoties uz to, vai kapteinis tanī pašā laikā ir arī kuģa īpašnieks vai nav, vai parādu ietaisījis viņš, vai arī piegādātājs, preču nosūtītājs vai cits ligumslēdzējs.

Septītajā un pēdējā vietā jūras prasību tiesības ir parādiem, kas ceļas no konosamenta.

Izņēmuma gadījumā likuma 6. un 7. punktus minētās prasības var ierindoties pirms hipotekām. Tas ir tad, ja šīs prasības cēlušās ne agrāk kā 3 mēnešus pirms hipoteku koroborēšanas un pieteiktas Jūrniecības departamentā kuģniecības nodaļā koroborēšanai pirms hipoteku koroborēšanas.

Tālāk likums dod dažus norādījumus arī par jūras prasību apmierināšanas kārtību. 61. p. nosaka, ka 55. p. 3. un 6. p-ktos minētās prasības (atlīdzība par glābšanu un bodmereja) apmierinamas tādā veidā, ka vēlāk radušās prasības apmierinamas vispirms.

62. p. nosaka, ka beidzamajā braucienā cēlušās prasības apmierinamas pirms tām prasībām, kas cēlušās iepriekšējā braucienā.

**Kas atbild
par jūras
prasībām?**

Jūras prasības, saskaņā ar lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p., apmierinamas no kuģa un vedummaksas, kā arī to piederumiem. Kas uzskatams par kuģa un vedummaksas piederumiem, par to jau ru-

nājām iepriekš (sk. 2. un 6. §). Latvijas likums šinī ziņā ir saskaņots ar Briseles konvenciju (10. p.).

Gandrīz visas likumdošanas paredz, ka izdevumi, kas cēlušies sakarā ar braucienu, apmierinami tādā kārtībā, ka priekšroka pēdējam braucienam pret agrāko. Arī Latvijas Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 56., 61. un 62. p. to paredz, un šinī ziņā likums saskaņots ar Briseles konvenciju. Tas darīts tādēļ, ka brauciena izdevumu segšanai pretējā gadījumā ār- zemēs nebūtu iespējams dabūt kreditu, un lai kuģi neapgrūti- nātu pārāk daudz nenokārtotu parādu, bet katru kreditoru pamudinātu jau pie laika celt savu prasību.

Jūras prasības nekādā gadījumā neskar ap- drošināšanas sumu. To paredz Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 58. un 59. p. (arī Briseles konvencijas 10. p.).

Jūras prasību dzēšana. Jūras prasības dzēš:

- 1) samaksa,
- 2) kuģa pārdošana piespiedu kārtā un
- 3) noilgums.

Attiecībā uz kuģa pārdošanu ir dažādi uzskati. Briseles konvencijas 6. p. paredz, ka jūras prasības dzēš tikai kuģa piespiedu pārdošana, resp. pie kuģa labprātīgas pārdošanas jūras prasības paliek.

Latvijā Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 7. p. nosaka, ka jūras prasības un kuģa hipotekas seko kuģim, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tas atrodas.

Tādi paši noteikumi ir arī Vācijā.

Tā tad piespiestās pārdošanas gadījumā par jūras prasību atbild pārdošanā ieņemtā suma un prasību dzēš, bet labprātī- gās pārdošanas gadījumā, ja prasību nedzēš, tā pāriet uz jauno ieguvēju, kaut gan tas nav parādnieks.

Noilgums. Jūras prasības dzēš noilgums. Tā termiņi ir da- žādi. Latvijā (64. p.) viens gads, skaitot no dien- nas, kad cēlusies tiesība piedzīt prasību.

Briseles konvencijas 6. p. paredz 1 gadu no prasības ter- miņa dienas (acīm redzot, tiesības uz prasību), bet dažām pra- sībām ne ilgāk par 2 gadiem no prasības izcelšanās dienas.

Katrā ziņā ilgi termiņi nav vēlami jau agrāk izteikto iemeslu dēļ — lai kuģi neapgrūtinātu daudz nezinamu parādu.

Ar šī termiņa notecējumu izbeidzas ne tikai tiesības uz privilēģiju, bet arī pati prasība. Pēc Lik. par kuģu hip. un jūras pras. noilgums iesākas ar dienu, kad ir tiesība piedzīt prasību.

Pret ko celama jūras prasība? Še interesanti atzīmēt dažu zinātnieku domas, kurām ciešs sakars arī ar jūras prasību juri-disko raksturu.

Šaps saka, ka prasības jāceļ pret rēderi kā kuģa vērtības turētāju.

Papenheims ir pretējās domās. Viņš saka, ka parāds pie rēdera „iesalst“, bet nākošie ieguvēji ir tikai līdzatbildīgi (Hafter) par parāda segšanu. Kā pret parādnieku ir prasība par maksājumu, tā pret īpašnieku ir prasība, kuras mērķis ir kuģa piespiedu pārdošana. Kolīdz rēderis kīlas objektu — kuģi un vedummaksu — ir atsavinājis, viņš vēl gan skaitas parādnieks, bet bez pienākuma izdarīt samaksu. Viņš vispār izšķir parādu un atbildību (jaunais ieguvējs ir atbildīgs, bet ne parādnieks).

Vistenderfers to neatzīst un saka, ka jūras prasības ir lietišķas prasības visplašākā nozīmē, jo jūras prasītājs pret katru citu, arī 3. personu, varot aizstāvēt savas priekšrocības.

Latvijas likums par kuģu hipotekām un jūras prasībām 7. p. nosaka, ka kuģa hipotekas un jūras prasības seko kuģim, neatkarīgi no tā, kā īpašumā tas atrodas. No tā redzams, ka likums piešķir jūras prasībām lietišķu raksturu. Tādēļ prasība celama pret kuģa īpašnieku, bet ārpus kuģa piederības ostas, ārpus Latvijas, pret kapteini kā kuģa saimnieku (sk. prof. Loebers, Tirdzn. tiesības 384. lapp.).

Beigās var rasties arī ieskaita jautājums gadījumā, ja kuģis atsavināts pirms jūras prasības izbeigšanās. Papenheims domā, ja agrākais rēderis samaksā, tad jūras prasība izbeidzas, bet pret jauno ieguvēju rēderim nav kondicijas prasība, bet tikai zinama norēķināšanās.

Savelkot sacīto par jūras prasībām, varam teikt, ka jūras prasības ir specialas, likumā paredzētas, naudā izteicamas prasības, kas cēlušās sakarā ar kuģa ekspluatāciju un kurām, kaut arī tās neieraksta kuģu reģistrā, parasti ir priekšrocība pret kuģa hipotekām. Jūras prasības nepieciešamas kuģa ekspluatācijai, un tās kalpo kā kuģa īpašnieka, tā kravas īpašnieka un jūras apdrošinātāja interesēm.

8. §. Kuģu pirkšana un pārdošana.

Kuģu pirkšanu un pārdošanu regulē 1931. gada 13. aprīlī izdotie „Noteikumi par kuģu pirkšanu-pārdošanu“ (Lik. kr. 1931. g. 85.). Saskaņā ar šiem noteikumiem pārdodot reģistrētu kuģi, pirkšanas-pārdošanas līgums jānoslēdz rakstiski. Tas jāapliecina iekšzemē notaram, bet ārzemēs Latvi-

jas karjeras konsulam vai tiem goda konsuliem, kas uz to sevišķi pilnvaroti. Pirkšanas līgumā katrā ziņā jānorāda:

- Pirkšanas līguma saturs.**
- 1) pircēja un pārdevēja vārds, uzvārds un pavaltniecība, bet ja kuģi pārdod vai pērk juridiska persona, tad tās nosaukums un atrašanās vieta,
 - 2) kuģa vārds, bet ja agrāk kuģim bijuši citi vārdi, tad pēdējie divi,
 - 3) kuģa šķira un piederības osta,
 - 4) kuģa tonnaža un būves gads,
 - 5) ja pērk un pārdod kuģa domāto daļu — tās lielums,
 - 6) pirkuma suma.

Apliecinot pirkšanas-pārdošanas līgumu, notaram vai konsulam jāpārliedz par pārdevēja īpašuma tiesībām uz pārdodamo kuģi. Ja līgumu slēdz Latvijā, tad notaram jāapliecina arī līgumslēdzēju tiesību spēja.

Kuģa daļas pārdošana. Ja kuģis pieder vairākiem kopīpašniekiem, tad katrs no viņiem var savu kopīpašuma daļu vai arī daļu no tās pārdot, pie kam pārējiem kopīpašniekiem pieder tikai pirmpirkuma tiesības. Tas nozīmē, ja kopīpašnieks vēlas savu domāto daļu pārdot, viņam tā vispirms jāpiedāvā pārējiem kuģa kopīpašniekiem. Jo kopīpašnieki, izlietojot pirmpirkuma tiesības, vēlas šo daļu pirkt, tad viņiem tas jāpaziņo pārdevējam rakstiski 2 nedēļu laikā no piedāvājuma saņemšanas (Civillik. 2060. p.). Pirmpirkuma tiesības pārējiem kuģa kopīpašniekiem nepieder, ja kuģa domātās daļas pārdošana notiek starp vecākiem un bērniem, brāļiem un māsām, vīru un sievu, kā arī starp tā paša kuģa kopīpašniekiem.

Ārvalsts kuģu pirkšana. Ja Latvijā pērk pie ārvalsts ostas piederīgu kuģi, tad, pirms kuģa ierakstīšanas Jūrniecības departamenta kuģu reģistrā uz ieguvēja vārdu, jāiesniedz attiecīgās ārvalsts iestādes apliecība, ka pārdotais kuģis ir dzēsts no līdzšinējās piederības valsts kuģu reģistra.

Latvijas kuģa pārdošana ārzemēs. Latvijas kuģi ārzemēs atļauts pārdot tikai saziņā ar Latvijas karjeras konsulu, kuram uzrādams pirkšanas-pārdošanas līgums apliecināšanai. Konsuls atņem flagas patentu un to kopā ar pārdošanas līguma norakstu un kuģa reģistrācijas sertifikātu piesūta Jūrniecības departamentam, bet mēru grāmatu atstāj pircējam, ierakstot tanī attiecīgu atzīmi par kuģa pārdošanu. Pārdodot velkoņus, upju pasažieru kuģus, motorlaivas, jachtas, liellaivas

u. c., pirkšanas līgumam jābūt rakstiskam, pie kam paraksti jāapliecina notaram, policijai vai pašvaldības iestādei.

Iekilāta kuģa pārdošana. Ja pārdod reģistrētu kuģi vai tā domāto daļu, kas ir iekilāta, tad vajadzīga ķīlas turētāja resp. obligācijas īpašnieka piekrišana, izņemot gadījumu, kad kuģi pārdod spaidu kārtā publiskā izsolē.

Gadījumā, ja kuģi pārdod, tam atrodies braucienā, uz pircēju, ja nav norunāts citādi, pāriet tiesība saņemt vedummaksu par kravu, kas kuģa pārdošanas laikā atrodas kuģī, kā arī tiesība uz kuģa materiāliem, kurināmo, pārtikas vielām, ziežvielām u. c., kas nepieciešami brauciena nobeigšanai. Tāpat uz pircēju pāriet varbūtējie zaudējumi, kas cēlušies kuģa pēdējā braucienā.

Attiecībā pret trešajām personām reģistrēta kuģa pirkšanas-pārdošanas līgums ir saistošs tikai tad, ja tas ierakstīts Jūrniecības departamenta kuģu reģistrā. Par reģistrēta kuģa īpašnieku skaita tikai to, kas par tādu ierakstīts kuģu reģistrā, un tādēļ, lai pircējs par tādu varētu būt, viņam reģistrā jāpārraksta kuģis uz savu vārdu.

9. §. Kuģu pārdošana spaidu kārtā un prasību nodrošināšana.

Ja kuģa kreditori nevar dabūt savu prasību labprātīgu samaksu, viņi var prasību apmierināšanai vērst piedziņu uz kuģi. Tāpat viņiem tiesība savu prasību nodrošināt, lai kuģa saimnieks kuģi neatsavinātu, un viņi nepaliktu bez apmierinājuma. Noteikumi par kuģu spaidu pārdošanu un prasību nodrošināšanu atrodas Likumā par kuģu hipotekām un jūras prasībām no 65.—101. p.

Prasību nodrošināšana. Vispirms apskatīsim prasību nodrošināšanu. Tā iespējama divos veidos (66. p.); ar apķīlāšanu un atzīmes ierakstīšanu kuģa reģistra IV daļā. Ja prasības priekšmets ir īpašuma tiesības uz kuģi, vai prasība vērsta uz kuģa reģistrāciju, tad šādu prasību nodrošinājumus izdara, apķīlājot kuģi un ierakstot atzīmi kuģa reģistra otrajā daļā. Atzīmes ierakstīšana aizliedz līdzšinējam kuģa īpašniekam kuģi atsavināt vai to apgrūtināt ar parādiem vai arī ierakstīt kuģa reģistrā kādas brīvprātīgi nodibinātas tiesības uz kuģi.

Divējādas atzīmes kuģu reģistrā. Ja prasības priekšmets, turpretim, ir nau-
das prasījums, tad nodrošināšana izdarāma, ierakstot atzīmi, kā jau teikts, kuģa reģistra IV daļā. Te jāpiezīmē, ka kuģi, ar kuru nodrošināts naudas prasījums, nevar bez prasītāja piekrišanas atsavināt ārzemnie-

kiem. To nosaka Likuma par kuģu hip. un jūras pras. 71. pants. No tā varam secināt, ka atzīmes ierakstīšana kuģa reģistra IV daļā nenoliedz vispār kuģa atsavināšanu, kā tas ir gadījumā, ja atzīmi ieraksta II daļā. Lai nodrošinātu prasību, prasītājam jāiesniedz Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļai lūgums, kuram jāpievieno tiesas izdots izpildu raksts vai arī tiesas vai tiesas priekšsēdētāja apliecināts lēmumu noraksts par prasības nodrošināšanu. Bez tam prasītājs var griezties arī pie tiesu izpildītāja, iesniedzot viņam izpildu rakstu. Tad tiesu izpildītājs paziņo kuģniecības nodaļai par prasības nodrošinājumu, un tā ieraksta nodrošinājuma atzīmi.

Ja nodrošinājumu prasa valsts iestāde neapstrīdamam prasījumam, tad nodrošinājuma atzīmi ieraksta uz šīs valsts iestādes paziņojuma par lēmumu prasību nodrošināt (68. un 69. p.).

Atzīmi par naudas prasījuma nodrošinājumu dzēš, ja kuģa īpašnieks iesniedz kuģniecības nodaļai pie notara parakstītu prasītāja vai piedzinēja piekrišanu atzīmes dzēšanai. Tāpat atzīmi dzēš, ja iesniedz kuģniecības nodaļai spēkā stājušās tiesas sprieduma norakstu, ar kuru noraidīta prasība, kas ar atzīmi bija nodrošināta, vai tiesas lēmumu par nodrošinājuma atcelšanu. Ja atzīmi lūgusi ierakstīt valsts iestāde neapstrīdamas prasības nodrošināšanai, tad atzīmi dzēš pēc šīs iestādes attiecīga paziņojuma.

Piedzīnas vēršana uz kuģi. Piedziņas vēršana uz kuģi un kuģa pārdošana izsolē norit saskaņā ar Civilprocesa likuma noteikumiem par mantu pārdošanu (vispār pie prasību nodrošināšanas uz kuģi, kā arī pie kuģa pārdošanas izsolē, jārikojas pēc Civilprocesa likuma noteikumiem, ciktāl nav paredzēti izņēmumi Likumā par kuģu hipotekām un jūras prasībām 65. un 80. p.). Tādēļ, vēršot piedziņu uz kuģi, vispirms piedzinējam jāizņem tiesā izpildu raksts, kas jāiesniedz tiesu izpildītājam. Tas nekavējoties izsniedz kuģa īpašniekam izpildu pavēsti ar uzaicinājumu samaksāt parādu labprātīgi, norādot, ka pretējā gadījumā kuģi apķīlās un pārdos izsolē. Pie piedziņām, kas ceļas no jūras prasībām un kuģa hipotekām, izpildu pavēsti var nodot kuģa kapteinim vai viņa vietniekam, ja kuģa īpašnieka dzīves vai uzturēšanās vieta ir ārpus tās pilsētas vai apriņķa, kur spriedums jāizpilda (72. p.). Reizē ar izpildu pavēstes nosūtīšanu parādniekam, tiesu izpildītājs par to paziņo kuģniecības nodaļai, kura nekavējoties ieraksta atzīmi reģistra IV daļā par piedziņas vēršanu uz kuģi. Tas jā dara tādēļ, lai katrs varētu pārliecināties,

vai kuģim nedraud spaidu pārdošana, kam var būt ļoti svarīga nozīme, piem., pie kuģa labprātīgas pārdošanas. Izrakstu no reģistra ar ierakstīto atzīmi par piedziņas vēršanu kuģniecības nodaļa piesūta tiesu izpildītājam. Ja prasītājs ir apturējis piedziņu un 3 mēnešu laikā nav lūdzis to atjaunot, tad šo atzīmi var dzēst, ja to lūdz kuģa īpašnieks. Ja tiesu izpildītāja aicinājumam samaksāt parādu labprātīgi **Kuģa apķīlāšana.** nav bijuši nekādi panākumi, tad tiesu izpildītājs kuģi apķīlā. Tas nozīmē, ka kuģi izņem no kuģa īpašnieka rīcības. Kuģi nenodod citas personas lietošanā, to vienkārši aiztur, lai kreditors varētu panākt tā pārdošanu izsolē un savas prasības apmierināšanu.

Likums nosaka (74. p.), ka nedrīkst apķīlāt kuģi, kas gatavs doties braucienā. Šis pants arī nosaka, ka kuģis atzīstams par gatavu doties braucienā tad, kad kuģim muitnīca izsniegusi atpakaļ kuģa dokumentus. Tikai vienā gadījumā var apķīlāt kuģi, kas gatavs doties braucienā, un tas ir, ja piedziņa vērsta uz kuģi tāda parāda apmierināšanai, kas tieši taisīts priekšā stāvošā brauciena vajadzībām. Aizliedzot braucienam gatava kuģa apķīlāšanu, likums ņēmis vērā preču nosūtītāja un prasības īpašnieka intereses.

Kuģa apķīlāšana attiecas nevien uz kuģa korpusu, bet arī uz visiem kuģa piederumiem (3. un 75. p.).

Kuģa aprakstīšana. Apķīlājot kuģi, tiesu izpildītājam jāpasūta kuģa aprakstījums, kur jāieraksta kuģa reģistrācijas certifikatā un mēru grāmatā esošās ziņas. Visi kuģa dokumenti pievienojami aprakstījumam. Ja apraksta tikai kuģa domāto daļu, tad aprakstījumam dokumenti nav pievienojami. Aprakstījumā jāatzīmē diena, kad tas iesākts un kad pabeigts. To paraksta bez tiesu izpildītāja arī piedzinējs un parādnieks, ja viņi pie aprakstīšanas bijuši klāt. Tiesu izpildītājs pie aprakstīšanas var pieaicināt arī lieciniekus. Piedzinējs, parādnieks un pieaicinātie liecinieki var iesniegt tiesu izpildītājam savas piezīmes par viņa sastādāmo aprakstījumu un likt priekšā pārgrozījumus, kas pēc viņu domām vajadzīgi. Piedzinējam vai parādniekam, kas parakstījis aprakstījumu bez jebkādam piezīmēm, nav tiesības vēlāk iesniegt sūdzību par aprakstījuma nepareizību.

Kuģa novērtēšana. Līdz ar kuģa apķīlāšanu un aprakstīšanu jāizdara arī kuģa novērtēšana. Tai ir nozīme izsolē, jo no novērtēšanas sumas, ja priekšrocību prasību summa nav augstāka, sākas izsole.

Aprakstamā kuģa vērtību, ja par to nenotiek piedzinēja un parādnieka vienošanās, nosaka lietpratējs, kuru, ja piedzinējs un parādnieks nevienojas, izrauga tiesu izpildītājs.

Kuģa glabāšana. Apkīlātais kuģis nododams glabāšanā personai, kurai tas jāuzrauga līdz izsoles dienai. Par glabāšanu glabātājs var saņemt atlīdzību saskaņā ar noteikumiem par aprakstītu kuģu glabāšanu (1932. g. „V. V.“ 165. n.).

Kad tiesu izpildītājs pabeidzis kuģa apkīlāšanu, aprakstīšanu, novērtēšanu un nodevis to glabāšanā, viņam jāiesniedz viss piedziņas akts vietējai apgabaltiesai (79. p.) Tai jāpārbauda, vai tiesu izpildītājs ievērojis visus likuma noteikumus, vai aprakstījumam pievienoti visi kuģa dokumenti u. t. t. Ja viss ir kārtībā, apgabaltiesa uzdod tiesu izpildītājam sarīkot izsoli.

Izsoles publicēšana. Izsoles dienu un vietu tiesu izpildītājs publicē „Valdības Vēstnesī“ un uz piedzinēja lūgumu arī vietējos laikrakstos. Izsole jāpublicē ar tādu aprēķinu, lai tā notiktu agrāk kā vienu mēnesi pēc publicēšanas.

Par kuģa pārdošanu tiesu izpildītājs sastāda arī paziņojumu, kurā norāda visus datus par kuģi, par kuģa hipotekām, parādiem, pārdošanas vietu, laiku u. t. t. Šos paziņojumus izsūta vismaz 3 nedēļas pirms izsoles dienas Jūrniecības departamentam, ostu kapteiņu kancelejām, biržām un pārdošajam kuģim, pie kam paziņojumi izliekami redzamās vietās.

Izsoles kārtība. Kuģu izsoles sarīko tiesu izpildītājs pie attiecīgās apgabaltiesas tiesas locekļa uzraudzībā. Izsole sākas ar izsoles lapas nolasīšanu. Tanī jāatzīmē kuģa nosaukums, cena, no kuras jā sākas izsolei, ostas nodokļi un nodevas, kas pienākas no kuģa, vai arī izdevumi, kādi cēlušies, noliekot kuģi pārdošanā.

Katram, kas vēlas piedalīties izsolē, jāiesniedz tiesas depozītā vai tiesu izpildītājam nodrošinājums kuģa novērtējuma desmitās daļas apmērā. No nodrošinājuma iesniegšanas ir atbrīvoti:

- 1) valsts un pašvaldības iestādes,
- 2) pārdojamā kuģa kopīpašnieki, uz kuru daļām nav vērstā piedziņa, un
- 3) piedzinējs un hipoteku kreditori, ja viņu prasījums pārsniedz nodrošinājuma apmēru.

Izsole sākas no novērtējuma sumas vai no tās prasījumu (izdevumi, nodokļi, parādi, darba algas u. c. jūras prasības)

sumas, kurai apmierinājuma ziņā ir priekšrocība pret visām uz kuģi vērstām piedziņām, raugoties pēc tā, kura no šīm summām ir lielāka.

Kuģis paliek tam, kas nosolījis augstāko cenu.

Neotikusi izsole. Izsole uzskatama par nenotikušu:

- 1) ja nav ieradies neviens, kas vēlas solīt,
- 2) ja neviens no tiem, kas ieradušies, nepārsola sumu, no kuras izsolei jāsakas, un
- 3) ja pircējs 2 nedēļu laikā nenomaksā pirkuma cenu, kā arī vajadzīgās nodevas.

Ar tiesas lēmumu izsoli tādos gadījumos atzīst par nenotikušu un, ja kāds no kreditoriem lūdz, kuģi nodod otrā izsolē, pie kam otrā izsolē kuģi var pārdot arī zem priekšrocību prasību sumas, t. i. likums nenosaka, no kādas sumas jāsakas otrai izsolei (90. p.).

Divu nedēļu laikā no izsoles dienas kuģa nosolītājam jāsamaksā nosolītā summa (86. p.), ieskaitot tanī arī iemaksāto nodrošinājumu. Ja kuģi aprūtinā hipoteku parādi, tad ieguvējs, ja viņš par to vienojas ar hipoteku kreditoru, var tos pārņemt uz sevi un ieskaitīt pirkšanas sumā.

Ja pirkuma cena laikā samaksāta, tad apgabaltiesa lemj par izsoles apstiprināšanu, kuģa apstiprināšanu uz pircēja vārdu un visu to kuģa reģistrā ierakstīto parādu saistību dzēšanu, kuras ieguvējs nav uzņēmis uz sevi, jo izsolē pārdotais kuģis pāriet uz pircēju brīvs no visiem parādu prasījumiem, ja vien tos pircējs neuzņemas uz sevi un neieskaita pirkuma cenā (92. p.).

Kad šis lēmums stāties spēkā (to var pārsūdzēt Tiesu palātā viena mēneša laikā), tiesa nodod kuģa pircējam kuģa reģistrācijas sertifikātu ar uzrakstu par kuģa īpašuma tiesību pāreju uz pircēju. Šis sertifikats kopā ar tiesas lēmuma norakstu, kuģa flagas patentu un mēru grāmatu pircējam jāiesniedz kuģniecības nodaļai kuģa reģistrēšanai uz pircēja vārdu. Ja kuģis pārdots izsolē ārzemniekam, tad tiesa visus kuģa dokumentus, izņemot mēru grāmatu, nosūta kuģniecības nodaļai kuģa izslēgšanai no kuģu reģistra, bet ieguvējam iesniedz sevišķu apliecību par kuģa iegūšanu. Pie kuģa domātas daļas pārdošanas izsolē ārzemnieki pielaižami tikai tad, ja tam piekrīt pārējie daļu kopīpašnieki.

Izsolē ieņemtās naudas sadalīšana. Reizē ar lēmumu par izsoles apstiprināšanu un kuģa nostiprināšanu uz pircēja vārdu, tiesa sadala izsolē ieņemto naudu starp kreditoriem. Naudas sadalīšanā jāievēro tā priekšrocība, kuru paredz lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p., t. i. pra-

sības, kurām ir priekšrocības, apmierinamas vispirms pilnā apmērā, un tikai tad, ja paliek nauda pāri, apmierinamas pārējās prasības, pie kam, ja neiznāk nauda to apmierināšanai pilnā apmērā, tās apmierinamas samērīgi (par 55. p. minēto prasību priekšrocības kārtību sk. 7. §). Lai tomēr jūras prasībām būtu priekšrocība, tās jāpieteic līdz izsoles dienai (97. p.) tiesu izpildītājam. Kuģa hipotekai līdzīga priekšrocība ir arī tās procentiem par pēdējiem trim gadiem līdz izsoles dienai. Ja par procentiem nav pieteikts līdz izsolei, tad tiem ir priekšrocība tikai no tās dienas, kad ierakstīta atzīme kuģu reģistrā par piedziņas vēršanu uz kuģi.

Ārzemnieku kuģa pārdošana. Līdzīgi kuģim, kas brauc ar Latvijas karogu, pārdod izsolē arī ārzemnieku kuģi (99. p.). Tādā gadījumā par piedziņas vēršanu uz kuģi jāpaziņo ārvalsts reģistrācijas iestādei, kura ved reģistru par pārdodamo kuģi. Ja kuģi izsolē pārdod ārzemniekiem, tad flagas patentā no reģistrācijas certifikatā ierakstama atzīme par kuģa pārdošanu, pēc kam tie nosūtāmi Ārlietu ministrijai nosūtīšanai pārdotā ārzemes kuģa reģistrācijas iestādei.

Pārsūdzības. Sūdzības par to, ka, kuģi aprakstot un novērtējot, nav ievēroti likuma noteikumi, kā arī par tiesu izpildītāja darbību pirms aprakstījuma un novērtēšanas jāiesniedz apgabaltiesai 2 nedēļu laikā no dienas, kad pārsūdzamā darbība notikusi.

Sūdzība par to, ka, izsludinot kuģa publisko pārdošanu, nav ievēroti likuma noteikumi, iesniedzama ne vēlāk kā divas nedēļas no izsoles izsludināšanas „Valdības Vēstnesī”. Sūdzība par izsoles nepareizu noturēšanu iesniedzama septiņu dienu laikā. Arī šīs sūdzības iesniedzamas apgabaltiesai. Apgabaltiesas lēmumu par izsoles apstiprināšanu vai atzīšanu par nenotikušu var pārsūdzēt viena mēneša laikā Tiesu palātā blakus sūdzības kārtībā.

10. §. Kuģa dokumenti.

Kā jau iepriekš redzējām, kuģis atšķiras no citām kustamām mantām. Šī atšķirība ir radusies sakarā ar tiem īpatnējiem apstākļiem, kādos kuģis atrodas, pārvadājot preces pa jūru. Viena kuģa atšķirības pazīme ir tā, ka kuģim piešķir un izdod *kuģa dokumentus*, kas kuģim nepieciešami savu uzdevumu veikšanai. Šiem dokumentiem vienmēr jābūt uz kuģa, lai iestādēm un personām, kam nepieciešams tanīs ieskatīties vai tos pārbaudīt, tie būtu pieejami. Kuģa dokumenti ir sekojoši: flagas patents, reģistrācijas certifikats, mēru grā-

mata, kuģa aplūkošanas apliecība, klasifikācijas sertifikats, veselības apliecība, kravas markas apliecība un licence radio-stacijas lietošanai.

Apskatīsim šos dokumentus tuvāk.

Reģistrācijas sertifikats. Viens no svarīgākajiem kuģa dokumentiem ir kuģa reģistrācijas sertifikats. Tā kā mēs to apskatījām sakarā ar kuģa reģistrēšanu (3. §), tad atkārtoti pie tā neatgriezīsimies. Tikai vēlreiz atminēsimies, ka kuģa reģistrācijas sertifikats pierāda īpašuma tiesības uz kuģi.

Flagas patents. Kuģim pēc tā reģistrēšanas Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa izdod flagas patentu. Šis dokuments piešķir kuģim tiesību braukt ar Latvijas tirdzniecības karogu.

Kuģa nacionalitātes nozīme un priekšrocības. Flagas patentam ir liela nozīme un tā izdošana nav tikai formāls akts. Kuģim, kam ir kādas valsts flagas patents, ir piešķirta tā saucamā šīs valsts „nacionalitāte” resp. piederība pie šīs valsts, kas ārēji izpaužas kuģa tiesībā uzvilkt valsts tirdzniecības karogu.

Nacionalitātes piešķiršanai ir tā nozīme, ka kuģis kā atklātā jūrā, tā svešas valsts ostā, zināmā mērā arī svešas valsts teritorialos ūdeņos, līdzīgi valsts diplomātisko pārstāvju dzīvojamām telpām, skaitas par piederības valsts teritorijas daļu (territoire flottant). Uz tirdzniecības kuģiem svešas valsts ostās un teritorialos ūdeņos tikai principā iedarbojas šīs valsts vara resp. likumi, bet faktiski svešas valsts vara iejaucas tikai tad, kad aizskar šīs valsts publiskās intereses, piem., sacelj nekārtības ārpus kuģa. Kara kuģi, turpretim, nekādā gadījumā nav padoti svešas valsts varai, pat tās ostās un teritorialos ūdeņos. Tādēļ uz kuģa noslēgtiem civiltiesiskiem darījumiem, kā arī izdarītiem krimināla rakstura pārkāpumiem piemēro piederības valsts likumu.

Uz nacionalitātes principa pamata katru svešvalsts kuģi ārzemēs respektē un tam ir privilēģijas, kādas ir tā piederības valstij. Starp citu, 1856. g. Parīzes traktatā sankcionēts šis starptautiskais jūras tiesību princips, nosakot, ka „flaga sedz preces”. Atklātā jūrā karogs nosaka neitralitāti un neaizskaramību pat no svešas valsts kara kuģiem.

Kuģim, kas brauc ar valsts karogu, ārzemēs ir tiesība uz visu piederības valsts diplomātisko pārstāvju apsardzību.

**Kādi kuģi
uzskatāmi par
nacionāliem
Latvijā un
ārzemēs?**

Kādus kuģus uzskata par nacionāliem kuģiem? Šinī jautājumā katras valsts likumi atšķiras. Latvijas 1923. g. Likuma par kuģu reģistrēšanu un flagas patentu izdošanu 1. p. nosaka, ka ar Latvijas flagu atļauts braukt kā Latvijas, tā arī ārzemju pilsoņiem un juridiskām personām piederošiem kuģiem,

ja tie ir reģistrēti Latvijā vai arī izdarīta to iepriekšēja reģistrācija pie Latvijas konsularajiem pārstāvjiem ārzemēs, un ja šo kuģu atbildīgo rīkotāju pastāvīgā dzīves vieta ir Latvija, pie kam Latvijas kuģniecības sabiedrībās ne mazāk kā divām trešdaļām no valžu locekļu skaita, viņu starpā arī priekšsēdētājam, jābūt Latvijas pilsoņiem.

Tā tad ar Latvijas karogu var braukt arī ārzemniekiem piederošie kuģi, ja vien šo kuģu pastāvīgā rīkotāja dzīves vieta ir Latvijā. Ārzemniekiem Latvijas flagas patentu izsniedz tikai ar katreizēju Finanšu ministrijas atļauju, pie kam kuģa īpašniekam jāapņemas darboties saskaņā ar Latvijā pastāvošiem un arī nākotnē izdodamiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem, kas attiecas uz Latvijas jūras tirdzniecības kuģiem un nodarbošanos ar kuģniecību (Noteikumi par ārzemju pilsoņiem piederošo un ar Latvijas flagu braucošo tirdzniecības kuģu atbildīgiem rīkotājiem 1. un 3. p. 1931. g. „V. V.“ 66. n.).

Latvijā flagas patentu izdod Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa. Tas rakstīts divās valodās: latviešu un angļu. (Flagas patenta paraugu sk. VI pielikumā un pagaidu flagas patentu sk. VII pielik.)

Pagaidu flagas patents. Ja Latvijas pilsonis vai juridiska persona ārvalstī ieguvusi no ārzemnieka kuģi, tad, pārliecinājies, ka ieguvējam ir tiesība būt par Latvijas kuģa īpašnieku, Latvijas konsuls viņam izdod pagaidu flagas patentu tuvāk skat. 24. §).

Mēru grāmata. Nākošais kuģa dokuments ir mēru grāmata. Arī par to jau esam runājuši iepriekš un tādēļ vairs neatkārtosim (4. §).

Klasifikācijas sertifikats. Ieinteresētām personām bieži ir svarīgi dabūt pareizas ziņas par kuģa stāvokli un derīgumu. To viņām nevar sniegt reģistrācijas sertifikats vai izraksts no kuģniecības nodaļas kuģu reģistra, jo tur atrodas gan pla-

šas ziņas par kuģi, bet nekas par tā derīgumu. Šinī nolūkā nodibinātas sevišķas „klasifikācijas“ iestādes, t. i. biedrības, kas ved reģistrus jūras tirdzniecības kuģiem. Atkarībā no kuģu spējam un derīguma — šīs biedrības kuģus sadala klasēs. Katrai biedrībai pastāv savi noteikumi par kuģu būvi, no kuriem vadoties, kuģus ieraksta vienā vai otrā klasē.

Lai kuģis dabūtu savas biedrības klasifikācijas sertifikātu vai, kā parasti mēdz teikt, „lai dabūtu klasi“, kuģi aplūko biedrības vietējais aģents. Ja kuģis atbilst biedrības kuģu būves noteikumiem, tad biedrība kuģim arī izsniedz klasifikācijas sertifikātu. Parasti to izsniedz uz 4 gadiem. Tad kuģis jāremontē saskaņā ar biedrības aģenta norādījumiem. Pēc remonta kuģim klasifikāciju atkal pagarina. Parasti izsniedz 2 klasifikācijas apliecības: vienu — kuģa korpusam un otru — mašinām.

Jāsaka, ka šīs biedrības ir ievērojami iespaidojušas kuģu būvniecību. Ar tām rēķinas arī valdības iestādes, un ostu kapteiņi parasti atbrīvo no aplūkošanas tos kuģus, kuriem ir šādas klasifikācijas sertifikāti. Arī Latvijā ostu kapteiņi var kuģi atbrīvot no aplūkošanas, ja kuģim ir piešķirta Jūrniecības departamenta atzītas klasifikācijas biedrības klase (Not. par tirdzniecības kuģu aplūkošanu 51. p.).

Pie ievērojamākajām klasifikācijas biedrībām pieder: „Bureau Veritas“, dibināta 1828. g. Parīzē ar nosaukumu „Bureau de renseignements pour les assurances maritimes“, ar nodalām visās lielākās pasaules ostās; „Lloyd's Register“ dibināta 1726. g. Londonā; „Germanischer Lloyd“, dibināta 1867. g. Hamburgā; „American Bureau of Shipping“, saskaņā ar amerikāņu 1920. g. Merchant Marine Act; „Norske Veritas“ Norvēģijā; „Veritas Italiano“ u. c.

Vispopulārākā no šīm sabiedrībām ir „Lloyd's Register of British and Foreign shipping“. Tā izcēlusies tādā ceļā, ka XVIII g. s. vidū kādas Londonas tavernas īpašnieks, kura tavernā vienmēr sapulcējās jūrnieki, jūras tirgotāji un apdrošinātāji, veda atzīmes par dažādu kuģu stāvokli, kā arī ievāca ziņas par kuģu kapteiņiem. Šīs savāktās ziņas tavernas īpašnieks sniedza personām, kas par to interesējās. Pamazām šis mazais pasākums izvērtās par speciālu kantori. Tagad angļu „Lloids“ ir uzņēmums, kura darbība aptver visu pasauli. Galvenais „Lloida“ uzdevums ir kuģu klasifikācija. Dibinoties uz zinātniskiem noteikumiem, „Lloidā“ izstrādāti speciali tehniski noteikumi; lai dabūtu „Lloida“ klasi, kuģa korpusam, mašinām un visām kuģa ierīcēm jāatbilst šiem noteikumiem. Angļu „Lloids“ kuģus sadala trīs klasēs: augstākā un divās zemā-

kās. Kuģiem, kas neatbilst zemāko klašu noteikumiem, klasi nepiešķir. Bez tam „Lloids“ ved izsmelošu statistiku visiem kuģiem, kuru tilpība pārsniedz 100 tonnu, kā arī statistiku par bojā gājušiem kuģiem, izdodot katru gadu jūlijā par to speciālu „reģistru“. Pateicoties tam, ka kuģniecībā saduras apdrošinātāju, kravu nosūtītāju un kuģu īpašnieku intereses, angļu „Lloida“ darbība ir sasniegusi lielu precizitāti un ir augstākā mērā korekta un solida, jo pēc būtības šī sabiedrība izpilda uzraudzības funkcijas par visas tirdzniecības flotes tehnisko stāvokli, bet to pašu nekontrolē nekādas pārraudzības iestādes.

Kuģa pase. Kuģiem, kas nodarbojas ar piekrastes kuģošanu, muitnīcas izsniedz t. s. kuģa pasi, kurā ierakstītas ziņas par kuģi, kā arī kuģa braucieni.

Veselības apliecība. Lai neievazātu no ārzemēm valstī lipīgas slimības, kuģiem, kas iebrauc no ārzemēm, jābūt tā saucamai veselības apliecībai vai karantēnas patentam. Šāda apliecība satur izbraukšanas ostas oficiālas iestādes apliecinājumu par to, ka ostā neplosas nekādas lipīgas slimības. Tāda apliecība kuģim jāizņem arī Latvijā, braucot no Latvijas uz ārvalstu ostām. Latvijā tās izdod Rīgas ostas ārsts. Veselības apliecība jālegalizē pie tās valsts konsula, uz kuras ostu brauc. Pa lielākai daļai veselības apliecības uz vienošanās pamata starp daudzām valstīm atceltas.

Veselības apliecības izdod uz ārstniecības nolik. (bij. Krievijas likumu kopoījuma XIII sēj.) 1020. un 1030. p. pamata.

Par kravas markas apliecību jau esam runājuši 5. §. (Par munsturrulli un kravas dokumentiem sk. tālāk.)

Kā pēdējais kuģa dokuments minams radioatļauja, kuru izdod Pasta un telegrafa departaments (Lik. kr. 1931. g. 106.).

11. §. Kuģa žurnals.

Jau kopš seniem laikiem uz kuģiem pastāv kuģa žurnals, kurā katru dienu jāizdara ieraksti par visiem apstākļiem, kas atgadījušies kuģošanā. Kuģa žurnalam jāatspoguļo visa brauciena gaita un notikumi, kas stāv sakarā ar to.

Atbildība par kuģa žurnāla vešanu. Par kuģa žurnāla vešanu ir atbildīgs kapteinis. Tas nenozīmē, ka viņam pašam kuģa žurnals arī jāved. To vest var uzdot arī citai personai. Parasti kuģa žurnālu ved pirmais stūrmanis. Latvijā pat „Noteikumi par jūrniekiem“ 43. p. paredz stūrmaņa pienākumos kapteiņa uzraudzībā vest kuģa klāja žurnālu. Var rasties

jautājums, kas ir atbildīgs, ja žurnālā ieraksti izdarīti nepareizi? Kapteinis būs atbildīgs tad, ja viņš savā uzraudzībā būs pielaidis nolaidību, protams, nerunājot par noziedzību, jo kapteinis vispār atbild kuģa īpašniekam par visas rūpības piemērošanu (prof. Loebers 388. lapp.). Ja stūrmanis būs tīši, ar nolūku izdarījis nepareizus ierakstus, tad atbildība gulsies uz viņu. Ikdienas žurnala ierakstus skata cauri un paraksta kuģa kapteinis.

Kuģa klāja žurnals jāsāk vest, tiklīdz iesāk uz kuģa uzņemt kravu vai balastu, un tas jāved regulāri katru dienu visā brauciena laikā, saprotot ar brauciena laiku arī kravas izkraušanu lēmuma ostā. Žurnālā izdarītos ierakstus parasti katru dienu paraksta kapteinis un stūrmanis. Žurnalu izsniedz ostas kapteiņa kancelejā, un tas nav ņemams jauns katram braucienam, bet tikai tad apmainams pret jaunu, kad pierakstīts pilns. Vecais žurnals uzglabājams pie kuģa īpašnieka 10 gadus. Ārzemēs kuģa žurnalu izdod konsuls. Konsulam iesniedzams arī kuģa žurnals pārbaudīšanai sekojošos gadījumos:

- 1) kad notikusi kuģa kapteiņu maiņa,
- 2) avarijas protokola un jūras protesta uzņemšanas gadījumos,
- 3) kad nomunsturē visu kuģa personālu,
- 4) nozieguma gadījumos uz kuģa, un
- 5) bodmerejas aizņēmuma noslēgšanas gadījumā.

Konsuls tad pārbauda, vai žurnals ir kārtībā, un par pārbaudīšanu, tās laiku un iemeslu atzīmē žurnālā. Ja nav vēl kas cits īpaši pārbaudams pie žurnāla, pārbaudīšana ir pietiekoša, kad konsuls pārliecinājies, vai lapām caurvērtai auklai uzspiestais zīmogs ir nesabojāts, vai nav izrautu lapu un vai žurnals ir vests dienu no dienas.

Nelaimes gadījumos, ja kuģim draud bojā eja, viens no pirmajiem kapteiņa uzdevumiem ir glābt žurnālu. Tāpat viņam nekavējoties jāgādā par žurnāla atdabūšanu, ja tas nonācis svešās rokās.

Žurnāla formu katrā valstī nosaka attiecīgās kuģniecības iestādes. Latvijā par kuģa žurnāla vešanu gan runā novecojies Tirdzn. nol. 168.—174. p., bet tikai vispārēji. Pati kuģa žurnāla vešanas kārtība (techniskā) dibinās uz zināmiem noteikumiem, kas radušies uz pastāvošās prakses pamata. No kuģa žurnāla vešanas Latvijā ir atbrīvoti:

- 1) preču kuģi, kuru tilpība nepārsniedz 75 tonnas,
- 2) velkoņi un palīguģi, kas brauc tikai vienas ostas rajonā, un
- 3) piekrastes vietējās satiksmes preču kuģi.

Kuģa žurnala saturs. Kapteinim jārūpējas, lai kuģa žurnālā bez vispārējām braucienu notikumu atzīmēm tiktu ierakstīti sekojoši dati: 1) vēja virziens un stiprums; 2) kurss pēc galvenā kompasa un kursa maiņa; 3) drifte; 4) variācija; 5) deviācija; 6) kursa kopizlabojumi; 7) patiesais kurss; 8) lagas nolasiņums; 9) jūras stāvoklis; 10) gaisa stāvoklis; 11) debess stāvoklis; 12) spiediens pēc barometra; 13) gaisa temperatūra; 14) ūdens augstums satecēs; 15) kuģa atrašanās vieta pusdienā; 16) 24 stundās nobrauktais jūras jūdžu skaits; 17) patērētā un atlikušā kurinamā un dzeramā ūdens daudzums; 18) skrūves apgriezīnu skaits; 19) tvaika spiediens katlos; 20) gaisa temperatūra bunkuros; 21) iegrime kuģa priekšgalā un pakaļgalā brauciena sākumā un beigās; 22) sānsvere; 23) kuģa personāla darbs un darba laiks ostā un uz jūras; 24) mērītie ūdens dziļumi un grunts sastāvs; 25) bāku un citu zīmju peilējumi; 26) signālu lietošana miglainā laikā, sniegam sniegot un citos gadījumos; 27) loča uznākšana un noiešana no kuģa; 28) pārmaiņas kuģa personāla sastāvā; 29) dzimšanas un miršanas gadījumi uz kuģa; 30) uz kuģa izdarītie noziegumi un pārkāpumi; 31) ēdiena porciju samazināšanas gadījumi; 32) nelaimes gadījumi ar kuģi un kravu; 33) nelaimes gadījumi kuģa personāla sastāvā, sakropļošana, nonāvēšana, saslimšana u. c.; 34) citi svarīgākie gadījumi un notikumi, kas stāv sakarā ar kuģa braucieniem un ekspluatāciju.

Visi ieraksti žurnālā jāieraksta ar tinti. Ierakstu izkasīšana un lapu izplēšana aizliegta. Ja rodas vajadzība kaut ko izsvītrot, iespraust vai izlabot, tad to var darīt, bet šādi svītrojumi, iespraudumi vai labojumi jāatrunā ierakstījuma beigās. Svītrojumi un labojumi izdarāmi tā, lai svītrotais teksts būtu skaidri salasāms.

Kuģa žurnala uzdevums. Kuģa žurnalam ir ļoti liela nozīme. Patiesībā tā uzdevumu var sadalīt divās daļās:

- 1) žurnals ir kontroles līdzeklis kuģa īpašniekam par braucienu un kapteiņa darbību brauciena laikā, un
- 2) žurnalam ir juridiska nozīme jūras protesta, avarijas protokola sastādīšanā un visu to strīdu izšķiršanā, kas cēlušies ieinteresētām personām sakarā ar braucienu.

Kas attiecas uz pirmo uzdevumu, tad kuģa žurnals nevar visā pilnībā atspoguļot kapteiņa darbību, ciktāl tanī ir ieinteresēts kuģa īpašnieks, jo kuģa žurnālā neieraksta darijumus, kurus slēdz kapteinis ar preču nosūtītājiem, neieraksta ne saņemtās, ne arī izdotās naudas sumas, kā algas u. c. Tādēļ, lai kapteinis varētu sniegt pilnīgu pārskatu kuģa īpašniekam, se-

višķi attiecībā uz izdevumiem un ienākumiem, viņam jāved bez žurnala vēl attiecīgas rēķinu grāmatas. Tā tad šinī ziņā kuģa žurnalam nav sevišķi lielas nozīmes.

Daudz svarīgāks kuģa žurnala uzdevums ir otrajā gadījumā. Avarijas protokola sastādīšanas gadījumā kuģa žurnalam vai tanī izdarītiem ierakstiem ir ļoti liela nozīme. Arī jūras protesta gadījumos žurnalam ir liela nozīme. Tāpat jūras tiesā kuģa žurnalam ir liela nozīme (Noteikumi par kuģniec. nelaiemes gad. izmeklēšanu 8. p.). Kuģa žurnālā izdarītiem ierakstiem gan nav absolūts spēks, t. i. tie nav uzskatāmi par neapgāžamiem, bet konflikta izšķiršanas gadījumā tiem ir ļoti svarīga pierādījumu nozīme. Protams, šo pierādījumu, kā kuru katru citu pierādījumu, spēks ir atkarīgs no tiesas novērtējuma. Ja izrādīsies, ka kapteinis žurnālu vedis nekārtīgi, tanī ir daudz svītrojumu, labojumu vai kasiņu (visi izdarītie labojumi žurnālā pirms parakstiem atzīmējami), tad tādām žurnalam nevar būt tāda pierādījuma nozīme, kāda būs kārtīgi vestam žurnalam.

Mašīnu žurnals.

Uz tvaikoņiem bez kuģa klāja žurnala jāved arī mašīnu žurnals. To ved kuģa pirmais mehaniķis. Tanī ierakstams viss, kas attiecas uz mašīnu darbību, kā arī visi rīkojumi par mašīnu gaitu, kas saņemti no komandas tilta, atzīmējot arī rīkojuma došanas laiku. Sevišķi jārūpējas, lai mašīnu žurnālā tiktu atzīmēti:

- 1) katru stundu: spiediens katlos, tvaika pārkarsēšanas temperatūra, mašīnu darba stundas, apgriezīnu skaits minūtē, vakuums kondensatorā, temperatūra jūras cirkulācijas (pēc kondensatora) un barojamam (pēc priekšsildņa) ūdenim;
- 2) katru maiņu: palīga mehanismu darba stundas, pie kam ailē rakstams, kāds palīga mehanisms darbojies un cik ilgu laiku, materialu patēriņš, apgriezīnu skaits pēc skaitītāja (ja tāds uz kuģa ir), kuģa ātrums pēc lāgas (ņemams no klāja žurnala), skrūves slīde, temperatūra bunkuros, kurināmā patēriņš, eļļas patēriņš;
- 3) katru dienu: ūdens sālums katlos, ūdens reakcija, pie kam skābā reakcija atzīmējama ar „sk“, sārmainā — ar „sr“ un neitrālā — ar „nt“. Ūdens sālums un reakcija noteicama pulkst. 12.00 dienā. Tāpat katru dienu atzīmējams materialu patēriņš par 24 stundām un atlikums;
- 4) katru braucieni 1 reizi: izmērītais ogļu patēriņš maiņā, pelnu vairums šinī pašā maiņā un pelnu %. Ja vienā braucienā kuģis ieņēmis vairākas reizes jaunas ogles,

tad ogļu un pelnu vairuma mērišana atkarojama katram jaunam ogļu krājumam.

Attiecībā uz materiala patēriņu izlietotie materiāli šinī ailē ierakstami chronoloģiskā kārtībā. Katras maiņas beigās pavelkama svītra un pieliekami maiņas mehanika iniciāli.

Mašīnu žurnāls pēc tā nobeigšanas jāuzglabā 5 gadus, skaitot no pēdējā ierakstījuma dienas. Uzglabāt to var uz kuģa vai malā pie kuģa īpašnieka.

Nelaiemes gadījumā uz jūras vecākajam mehaniķim, cik iespējams, jārūpējas par mašīnas žurnāla glābšanu.

Mašīnu žurnāla sākumā jāievieto mašīnu un katlu apraksts. Aprakstā jāatzīmē mašīnu vai katlu pārbūve un kapitālais remonts.

Par mašīnu darbību ikmēnešus sastādāms mēneša pārskats, bet katru gadu pārskats.

Kuģa katliem jābūt arī katlu grāmatām.

Žurnālu reģistrs. Uz kuģa jāatrodas arī žurnālu reģistram, kur atzīmējami saņemtie kuģa un mašīnu žurnāli, žurnāla nosaukums, žurnāla numurs, izdošanas datums, kad žurnāls iesākts un nobeigts, un kur žurnāls pēc nobeigšanas nodots glabāšanā. Kuģa žurnālus, mašīnu žurnālus, žurnālu reģistrus un katlu grāmatas izsniedz ostu kapteiņu kancelejas.

12. §. Kuģošana Latvijā.

Likums par kuģošanas tiesībām.

Ar kuģošanu jūras tirdzniecības nozīmē sašķaņā ar likumu par kuģošanas tiesībām (Lik. kr. 1932. g. 20. un 1932. g. 111.) saprot preču un pasažieru pārvadāšanu ar jūras tirdzniecības kuģiem.

Saskaņā ar minētā likuma 1. pantu jūras kuģošana atļauta visiem Latvijas, kā arī ārvalstu pilsoņiem. Izņēmums ir tikai kuģošana piekrastes un iekšzemes ūdeņos. Tā atļauta tikai tiem kuģiem, kas pieder Latvijas pilsoņiem vai Latvijas pilsoņu sabiedrībām. Glābšanas darbus jūras piekrastē Latvijas robežās atļauts izdarīt arī ārzemju kuģiem. Ārzemju velkoņiem Latvijas ūdeņos atļauts vilkt kuģus un citus ūdenssatiksmes līdzekļus, kurus tie atvilkuši no ārzemēm. Ja Latvijas pilsoņiem piederošs kuģis pāriet mantošanas ceļā ārzemnieku īpašumā, tad pēc viena gada, skaitot no mantojuma atstājēja miršanas dienas, kuģis zaudē tiesības pārvadāt preces un pasažierus Latvijas piekrastes un iekšzemes ūdeņos. Kā-

diem kuģiem ir tiesība braukt ar Latvijas karogu, par to jau runājam 10. §.

Kuģniecības veidi. Izšķir vairākus jūras kuģniecības veidus, izejot no tā viedokļa, ar kādiem braucieniem kuģis nodarbojas — tuviem vai tāliem. Kuģošanu iekšzemes ūdeņos sauc par piekrastes kuģošanu (kabotažu). To sadala savukārt braucienos iekšzemes piekrastēs, pie kam braucienam nav tālāks par 15. j. j. vienā jūrā (bornaža), un braucienos iekšzemes piekrastēs vairākos iekšējos ūdeņos (lielā bornaža). No piekrastes kuģošanas atšķir tā saucamo „Staffelfahrt“ (Commercio di escala), t. i. braucienus ar dažādām pieturas vietām, iekraujot un izkraujot preces. Latvijā likums (Likums par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu) izšķir trīs

Braucienveidi. braucienveidus: piekrastes braucienus, tuvbraucienus un tālbraucienus.

Piekrastes braucieni. Par piekrastes braucieniem sauc braucienus starp Latvijas ostām un jūrmalu un braucienus Rīgas jūras līcī.

Tuvbraucieni. Tuvbraucieni ir braucieni: Baltijas jūrā un tās līčos, Beltā, Zundā un Kategatā līdz linijai Skagens-Lindesnesa un pa ķeizara Vilhelma kanāli līdz Emsas ietekai.

Tālbraucieni. Braucieni ārpus šīm robežām uzskatāmi par tālbraucieniem. Šim braucienveidam ir nozīme kuģu klasifikācijā, kā arī kuģu vadītāju tiesību piešķiršanā. Bez tam arī ostu nodokļu aprēķināšanā ir nozīme braucienveidam.

Kuģošana pa iekšējiem ūdeņiem. Kuģošanu pa iekšējiem ūdeņiem regulē „Noteikumi par ūdeņu lietošanu kuģniecībai, laivniecībai, plostošanai un koku pludināšanai“ (Lik. kr. 1929. g. 75. un 1930. g. 67.) un uz šā likuma pamata izdotie „Noteikumi kuģošanai un laivošanai pa iekšējiem ūdensceļiem („V. V.“ 1933. g. 77. n.). Šis likums līdz ar noteikumiem sīki nosaka un paredz kuģošanas kārtību, ūdensceļu kopšanu un izbūvi, tauvas joslas lietošanu, dažādu būvju un ierīču piemērošanu ūdensceļu satiksmes prasībām, kuģu personālu un uguns un skaņu signālus, kārtību un drošību, sadursmes un citus nelaimes gadījumus, kā arī sodus par šo noteikumu neievērošanu.

Kuģošana, laivošana, plostošana un koku pludināšana kā publiskas, tā arī privātos ūdeņos atļauta ikvienam visur, kur tāda satiksme ūdeņu dabiskā stāvoklī, kaut arī tikai plūdu laikā, praktiski iespējama.

Ūdensceļu izbūvi, regulēšanu un piemērošanu kuģošanai vai koku pludināšanai var izdarīt valsts, ūdeņu piekrastes īpašnieki paši vai, ar sevišķu atļauju, kāda cita persona.

Uz ūdensceļiem, kur notiek kuģošana, laivošana, plostošana un koku pludināšana, kā arī šo ūdeņu tauvas joslā bez Jūrniecības departamenta atļaujas un apstiprinātiem projektiem ir aizliegts celt jebkādas pastāvīgas vai pagaidu būves un ietaises, kā arī jau pastāvošām izdarīt kapitalus remontus.

Par vadītājiem un mašīnistiem uz pasažieru tvaika kuģiem, preču tvaika kuģiem un velkoņiem, kā arī mašīnistiem uz zemessmēļiem, celtniem un pālsišiem, kurus dzen ar mašīnu, drīkst būt tikai tādas personas, kas ieguvušas attiecīgos noteikumus paredzētās tiesības.

Personāla lielumu noteic atkarībā no kuģa mašīnu jaudas, un tas parasti sastāv no 2—4 cilvēkiem.

Visiem kuģojamiem līdzekļiem jābūt apgādātiem ar ugunssignāliem kā arī ar stipri skanošiem skaņu signalaparātiem.

Ūdensceļus pārzina Jūrniecības departaments, bet tieši uz vietām — ūdensceļu rajonu pārzīni.

(Publisko ezeru un upju saraksts iespiests Civillikumā kā pielikums pie 1102. p.)

Tauvas josla. Gar visu — kā privatu, tā publisku ūdeņu (jūras, upju, ezeru un kanālu), kā arī gar to salu un atteku krastiem pastāv tauvas josla.

Tauvas josla ir paredzēta bezmaksas lietošanai sekojošām ūdenssatiksmes un zvejniecības vajadzībām: kuģu, laivu un plostu piestāšanai; kuģu kravas izkraušanai un to pagaidu novietošanai; kuģojamo satiksmes līdzekļu pārziemošanai, būvei, izlabošanai, darvošanai, drivēšanai un tam nolūkam nepieciešamo materiālu novietošanai; kuģu personāla, zirgu un plostnieku iešanai pa krastu, laižot vai velkot plostus un laivas; ēdienu vārīšanai un dienas un nakts atpūtai; laivu un plostu vilkšanai, kur tādu praktizē; nodarbināto zirgu ganīšanai; pludināšanai sagatavoto koku materiālu novietošanai līdz to ielaišanai ūdenī vai sasiešanai plostos; atpludināto materiālu izvilkšanai, pagaidu nokraušanai un pārziemošanai; kuģu un plostu avarijas vai nelaimes gadījumos preču un koku materiālu pagaidu novietošanai, ar Jūrniecības departamenta atļauju pagaidu būdu celšanai — pārziemošanai atstāto kravu un avariju cietušo kuģu piederumu glabāšanai un kravu sargu miteklim, ar nosacījumu, ka būdas nedrīkst traucēt satiksmi pa tauvas joslu un ka tās atstājamas tauvas joslā ne ilgāk par viena gada navigācijas un pārziemošanas laiku, kā arī citām

tieši ar kuģošanu un koku pludināšanu saistītām vajadzībām, zvejnieku noņemšanai un zvejas rīku žāvēšanai un citām zvejnniecības vajadzībām.

Dabiskās tauvas joslas platums ir:

- 1) gar ūdeņiem, kas kuģojami vai plostojami visu sezonu, un gar jūras krastiem — 20 m;
- 2) gar ūdeņiem, kur pludināšana notiek plostos vai lavinās — 10 m, un
- 3) gar mazākām upēm, upītēm un strautiem, kur iespējama tikai vaļēju (nesasietu) koku un malkas pludināšana un vienīgi uzplūdu laikā — ne vairāk kā 4 m, pie kam tauvas josla pastāv tikai pa pludināšanas laiku (sal. Civ. lik. 1118. p.).

II.

Personas kuģniecībā.

13. §. Kuģa saimnieks.

**Kuģa
īpašnieka
atšķirība no
armatora.**

Kuģa īpašnieks ir kuģa saimnieks, kas uz sava rēķina lieto un izmanto jūras tirdzniecības kuģi. Kuģa īpašnieku sauc arī par rēderi (shipowner, propriétaire, судохозяин). Kas jūras kuģošanai lieto svešu kuģi, tas nav kuģa īpašnieks, bet armators (Ausrüster), piem., kas kuģi nomā lietošanai (prof. Loebers 206. §). Arī Latvijas likumprojekts par rēderejām paredz, ka koprēderis ir kuģa kopīpašnieks. Nepareizs ir uzskats, ka rēderis ir arī persona, kas uz sava rēķina sarīko braucienam viņai nepiederošu jūras tirdzniecības kuģi. Pēc prof. Loebera uzskata pēdējā gadījumā kuģa lietotājs ir tikai armators, jo viņš nelieto savu kuģi un nepieņem kapteini. Sevišķi pēdējā apstākli prof. Loebers saskata kardinalo starpību, jo, piem., čarterētājs kapteini nekad nepieņem.

**Kuģa
īpašnieka
atbildība.**

Svarīga ir kuģa īpašnieka atbildība, kas iestājas tad, ja sakarā ar kuģošanu ir cēlušies zaudējumi trešajām personām.

Kuģa īpašnieks vispirms atbild par visiem zaudējumiem, kas cēlušies no neatļautiem darbiem un kurus kuģa personāla locekļi, izpildot amatu, nodara trešajām personām.

Tāpat kuģa īpašnieks atbild par visiem līgumiem un darijumiem, kurus kapteinis slēdz kā kuģa īpašnieka pilnvarotā

persona un vietnieks savas varas robežās kuģa interesēs ārpus kuģa īpašnieka dzīves vietas. Kapteinis rikojas kā kuģa īpašnieka vietnieks savā vārdā, bet uz kuģa īpašnieka rēķina. Tādēļ kuģa īpašnieks atbild par prasībām, kas ceļas no kapteiņa noslēgtā dienestlīguma ar kuģa personālu, transportdarījumiem u. t. t., jo visi šinī ziņā slēgtie darījumi un dotie rīkojumi ir cieši saistīti ar kuģa izmantošanu. Visos šādos gadījumos ieinteresētām personām ir tiesības griezties ar prasību tieši pie kuģa īpašnieka.

Kuģa īpašnieka atbildības apmērs.

Kuģa īpašniekam pēc vispārējā principa ir jāatbild ar visu savu mantu. Ja kuģa īpašnieks ir rēdereja, t. i. ja ir nodibināta kuģa kopsaimniecība, arī tad kuģa kopīpašniekiem jāatbild ar visu savu mantu, jo rēdereja pēc savas juridiskās konstrukcijas līdzinās atklātai sabiedrībai, bet tās biedriem jāatbild kreditoriem ar visu savu mantu. Tomēr kuģniecība notiek īpatnējos apstākļos. Kuģa īpašnieks savā darbā ir padots briesmām un riskam; tādēļ vispār (starptautiski) ir ieviesta aprobežota kuģa īpašnieka atbildība, kas nesniedzas pāri

Jūras mantība.

tā saucamajai kuģa īpašnieka jūras mantībai (sk. 14. §). Ar pēdējo apzīmē kuģi kopā ar vedummaksu, t. i. maksu par kravas un pasažieru pārvadāšanu (Lik. par kuģu hip. un jūras prasībām 55. p.). Bez tam pie jūras mantības vēl pieder (Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 57. p.):

- 1) nesāņemtā zaudējumu atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam par kuģim nodarītiem bojājumiem un par zaudēto vedummaksu,
- 2) nesāņemtā zaudējumu atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam vispārējās avarijas gadījumā, ciktāl šī atlīdzība pienākas par kuģim nodarītiem un vēl neatlīdzinātiem bojājumiem vai par zaudēto vedummaksu, un
- 3) atlīdzība, kas pienākas kuģa īpašniekam par brauciena laikā citam kuģim sniegto palīdzību vai glābšanu, bet atskaitot no šīs atlīdzības atlīdzību kuģa personālam.

Pie jūras mantības pēc Latvijas likuma (58. p.) nepieder apdrošināšanas atlīdzība, kaut gan likums nosaka, ka šī atlīdzība tomēr atbild par kuģa obligācijām (59. p.).

Sauszemes mantība.

Kuģa īpašnieka sauszemes mantība ir visa pārējā kuģa īpašnieka mantība: viņa privatā manta, tirdzniecības uzņēmumi, kapitāli, nekustami īpašumi, kā arī citi viņam piederošie kuģi atšķirībā no konkrētā kuģa.

Abandona tiesības. Jūras tiesībās vēl pazīstams īpatnējs gadījums, kad kuģa īpašnieks var atsvabināties no mantiskas atbildības. Šinī gadījumā kuģa īpašnieks izlieto tā saucamās *abandona* tiesības (*droit d'abandon*), nododot kuģi ar vedummaksu kreditoru rīcībā un līdz ar to neatbildot pāri par kuģa un vedummaksas apmēru (sk. arī 56. §).

Abandons ir saistības dzēšana resp. izpildīšana no kuģa īpašnieka puses, nododot noteiktas prasības sumas samaksas vietā kreditoriem kuģi ar vedummaksu. Tādēļ, ja kreditoriem, pārdodot kuģi, no ieņemtās naudas pēc saistību dzēšanas paliek pārpalikums, tas nododams kuģa īpašniekam, Abandons ir parādnieka tiesības, un tādēļ to izlietošanas gadījumā nav prasama kreditoru piekrišana, bet pietiek ar kuģa īpašnieka vienpusīgu paziņojumu, ka viņš vēlas šīs tiesības izlietot.

Kuģa īpašnieka atbildība ārzemēs. Ārzemēs nodibinājušās četras kuģu īpašnieku atbildības sistēmas (prof. Loebers Tirdzn. ties. pārskats 207. §):

- 1) eksekucijas jeb mantas atbildības sistēma (Vācijā HGB 486. §, Skandināvijas valstīs) — kuģa īpašnieks atbild tikai ar „kuģi un vedummaksu“, bet līdz neaprobežotai sumai, t. i. piedzīt parāda sumu var tikai no kuģa un vedummaksas, kamēr kreditoriem ir ķīlu tiesības uz kuģa īpašnieka jūras mantību; šīs tiesības viņi var izlietot pret ikreizējo kuģa īpašnieku, vēršot eksekūciju uz kuģa mantību;
- 2) *abandona* sistēma (Francijā, Beļģijā, Itālijā) pēc romiešu tiesību noksalās atbildības — kuģa īpašnieks atbild ar visu savu mantību, bet viņam ir tiesības uz *abandonu*, t. i. kuģa īpašnieks var atsvabināties no atbildības, atteikdamies no kuģa un vedummaksas, kamēr attiecīgiem kreditoriem ir privileģētas tiesības uz mantību; pēc jaunākā uzskata — ar kuģa *abandonu* kreditors tomēr neklūst kuģa īpašnieks, it kā paturot sev vērtības pārsniegumu, jo kuģis ir pārdodams izsolē uz kuģa īpašnieka rēķina, un ienākuma pārsniegums pienākas kuģa īpašniekam;
- 3) naudas atbildības sistēma (*Summenhaftungssystem*, Anglijas tiesības) — kuģa saimnieks atbild personīgi līdz maksimalai naudas sumai, bet tikai proporcionāli kuģa lielumam (līdz 8 £ par bruto tonnu pie mantu zaudējumiem un līdz 15 £ pie personu zaudējumiem), kamēr kreditoriem ir privileģētas tiesības uz kuģa mantību. Šī atbildība atkrīt pie kuģa īpašnieka personīgās vainas („*actual fault or privity*“);

- 4) kuģa īpašnieks atbild personīgi līdz kuģa mantības vērtībai (Werthhaftungssystem) — kuģa īpašnieks atbild tikai līdz tās vērtības sumai, kuru — brauciena beigās vai tūlīt pēc brauciena nelaiemes — sastāda viņa īpašuma interese (Eigentumsinteresse) kuģī līdz ar vedummaksu, bet kuģa īpašnieks var no atbildības atsvabināties ar abandonu, nododot kuģi oficialai uzticības personai (trustee, Treuhänder) krēditoru apmierināšanai: parāda ierobežojuma kombinācija ar atbildības ierobežojumu; atbildības ierobežojumi atkrīt pie „privity or knowledge of the owner“; krēditoriem ir priekšrocība uz kuģa mantību (Ziemeļamerikas Sav. V. sistēma).

14. §. Kuģu rēdereja (kopsaimniecība — Partenreederei).

Jūras tirdzniecības kuģis ietver sevī ļoti lielu mantisku vērtību, un ne katrreiz vienai personai ir tik daudz līdzekļu, lai varētu iegādāties un uzturēt jūras tirdzniecības kuģi. No otras puses, jūras tirdzniecības kuģis padots daudz lielākām briesmām nekā cits īpašums. Lai izdevumu un riska sadalīšanā pievilktu iespējami vairāk personu, jau no senām dienām kuģniecībā attīstījušās īpašas kuģu sabiedrības — kuģu kopsaimniecības vai rēderejas. Tas ir īpatnējs sabiedrību veids, kas pazīstams tikai kuģniecībā. Dalībnieku personas (part-owners) un skaits nav svarīgs, gan vairāk pats kuģis vai kuģi un cita jūras mantība, kas rēderejai pieder, Tā var teikt, ka rēdereja ir atsevišķa jūras sīkkapitalistu sabiedrības forma, t. i. vairāku personu apvienība, kuras viņām piederošo jūras tirdzniecības kuģi vai kuģus izlieto peļņas iegūšanai ar kuģošanu uz kopēja rēkina (prof. Loebers, Tirdzn. ties. pārskats 208. §). Katram rēderejas dalībniekam-koprēderim pieder kāda domājama daļa kuģī, pie kam šīs daļas lielums var būt dažāds (pēc Anglijas tiesībām gan tas ir noteikts lielums, kuģis tiek sadalīts 64 daļās (shares) un kuģi neregistrē vairāk kā 64 kopīpašniekiem; Francijā Vidusjūras piekrastē parasti kuģi dala 24 daļās). Kopīpašnieka tiesības rēderejā koprēderis iegūst līdz ar kuģa daļas iegūšanu. Lai rēderejā ar kuģa daļas iegūšanu neiekļūtu pārējiem koprēderiem nevēlamas personas, tad likums un arī rēderejas līgums parasti paredz koprēderiem pirmpirkuma tiesības, t. i. viņi var atsavināmo daļu atpirkt par to pašu sumu, kādu koprēderis saņems no svešas personas. Koprēdera nāve, atzīšana par maksātne-spējīgu (konkurss), rīcības spēju zaudēšana, t. i. aizgādības

nodibināšana neiespaido rēderejas pastāvēšanu. Tāpat rēdereja neizbeidzas, kādam no dalībniekiem uzsakot līdzdalību un izstājoties no rēderejas. No otras puses, ja vien rēderajas līgumā nav citādi paredzēts, līdzdalībnieks var kurā katrā laikā brīvi no rēderejas izstāties.

Rēdereja ir īpatnēja kuģniecības sabiedrība, bet viņa nav juridiska persona, tādēļ rēderejas dalībnieki atbild rēderejas kreditoriem tieši, t. i. kreditoriem nav jāvēršas ar prasībām vispirms pret rēdereju un tikai tad pret koprēderiem. Uz ārieni rēderejai trūkst tās vienības, kas ir juridiskai personai, pat nav atsevišķa nosaukuma — firmas, bet rēdereja un koprēderi parasti lieto kuģa nosaukumu. Modernos laikos kuģa kopsaimniecība kā tāda zaudējusi nozīmi, un viņas vietu tagad parasti ieņem akciju sabiedrības.

Rēderejas dibināšana. Kad vairākas personas ieguvušas kuģi vai kuģus un tikušas ierakstītas kuģu reģistrā kā īpašnieki, tad faktiski līdz ar to arī rēdereja uzskatama par nodibinātu. Tomēr parasti koprēderi slēdz rakstisku rēderejas līgumu. Tam nav paredzēta nekāda sevišķa forma, bet parasti viņā ietilpst rēderejas pārvaldīšanas noteikumi un kārtība, peļņas un zaudējumu sadalīšana, koprēderiem piederošā kuģa daļu atsavināšana, rēderejas izbeigšanās un citi noteikumi. Rakstiska līguma noslēgšana katrā ziņā vēlama. Rēdereju var nodibināt arī ar konkludentu rīcību, piem., kuģa īpašnieka nāves gadījumā vairākiem mantiniekiem turpinot mirušam piederošo kuģi izlietot jūras uzņēmumā.

Koprēderu savstarpējās attiecības. Domājamai kuģa daļai, t. i. koprēderim piederošai kuģa daļai ir divējāda nozīme. Vispirms, viņa ir patstāvīgs īpašums (manta), un kā tāds atsavināms un arī mantojams. Otrkārt, kuģa domājamā daļa pati par sevi nodibina viņas īpašnieka piederību pie rēderejas, t. i. līdzdalību rēderejas peļņā un zaudējumos un piedalīšanos rēderejas pārvaldīšanā.

Rēderis drīkst savu domājamo kuģa daļu atsavināt bez kādām ierunām no citu rēderu puses. Latvijā Likums par kuģu pirkšanu-pārdošanu (1931. g. Lik. krāj. 85. n.) paredz pārējiem rēderiem kuģa daļas atsavināšanas gadījumā pirmpirkuma tiesības uz šo daļu (sk. 8. §), izņemot, ja kuģa domājamās daļas pirkšana-pārdošana notiek starp vecākiem un bērniem, brāļiem un māsām, vīru un sievu, kā arī starp tā paša kuģa koprēderiem. Bez tam iekļātu kuģa daļu var pārdot tikai ar šīs daļas obligācijas turētāja piekrišanu. Ārzemniekam kuģa daļu var tikai tad atsavināt, ja ar daļas atsavināšanu kuģis nezaudē tiesību braukt zem Latvijas karoga (sk. 10. §).

Kuģa domājamās daļas ieguvējs iestājas rēderejā tanī stāvoklī, kāds bijis viņa daļas iegūšanas brīdī. Tāpat rēdera mantinieks iestājas rēderejā tai stāvoklī, kāds bijis, mantojumam atklājoties (C. L. 389., 701., 705. p.). Koprēderi piedalās rēderejas peļņā un zaudējumos saskaņā ar rēderejas līguma noteikumiem. Ja rēderejas līgumā nekas par to nav teikts, tad peļņu un zaudējumus sadala proporcionāli katram koprēderim piederošā kuģa domājamai daļai. Arī rēderejas pārvaldīšanā koprēderi piedalās saskaņā ar rēderejas līguma noteikumiem, bet pretējā gadījumā par to lemj pilnsapulce, kur parasti (ja likumā nav citādi noteikumi) balso pēc kuģa daļām (tā tad ne personām). Lēmumi parasti uzskatāmi par pieņemtiem, ja par tiem nodotas vairāk par pusi no visām rēderejas balsīm.

**Rēderejas
attiecības
pret trešām
personām.**

Tā kā rēderejai ārēji trūkst formālas vienības, un viņa nav arī juridiska persona, tad ārēji pret trešām personām viņa nevar uzstāties kā vienota sabiedrība, piem., kā: akciju sabiedrība, paļu sabiedrība u. c., bet tas jādara katram koprēderim atsevišķi. Gan saskaņā ar rēderejas pārvaldes noteikumiem var tikt izbīdītas atsevišķas personas, kuras uz speciala pilnvarojuma pamata var uzņemt rēderejas vārdā saistības, iegūt viņai kādas tiesības, pārstāvēt rēdereju tiesā u. t. t., tomēr ar to rēderejas juridiskā konstrukcija negrozas.

Principā katrs koprēderis var realizēt tās rēderejas prasības, kuras proporcionāli krīt uz viņam piederošo kuģa domājamo daļu, bet praksē tas tomēr nenotiek, jo rēderejas vadība vienkārši saimniecisku apstākļu dēļ parasti tiek nodota vienas vai nedaudzu personu rokās, kas tad arī kārtu visas rēderejas lietas. Arī koprēdera atbildība kreditoriem ir proporcionāla viņa domājamai daļai kuģī. Grūtāks ir jautājums, vai koprēderi atbild kreditoriem personīgi, ja rēderejas jūras mantību (sk. 13. §) nepietiek rēderejas kreditoru apmierināšanai. Principā, ņemot vērā rēderejas juridisko konstrukciju, t. i., ka viņa nav juridiska persona, par prasījumiem, kas radušies no rēdera vai no viņa pilnvarā slēgtiem darījumiem, sakarā ar kuģi vai tā braucieniem, kā arī par zaudējumiem, kas radušies sakarā ar rēdera vai viņa pilnvarnieka uzņēmumu vai kādiem nodarītiem zaudējumiem, atbild rēderis ar visu savu mantu, tā tad arī ar sauszemes mantību.

Šāds atbildības apmērs tomēr runā pretim pastāvošam starptautiskam kuģniecības principam, ka kuģa īpašnieks atbild tikai ar jūras mantību. Tādēļ praksē pa lielākai daļai rēdera atbildība izbeidzas (ja vien nacionāls likums nenosaka

citādi) ar viņa jūras mantību. Rēders var atbrīvoties no atbildības, izlietojot abandona tiesības (sk. 13. §). Jautājums, vai arī koprēderim pieder abandona tiesības, izšķirams pozitīvi, jo par rēderejas saistībām atbild atsevišķi koprēderi resp. viņu mantība un nevis rēdereja kā nedalīta sabiedrība. Tādēļ arī koprēderim ir tiesība brīvi kā īpašniekam rīkoties ar savu kuģa domājamo daļu, bet ja tas tā, tad viņš var izlietot arī abandona tiesības.

Korespondentrēderis vai kuģa rīkotājs.

Tā kā koprēderu lielais skaits rēderejas pārvaldīšanu visiem koprēderiem padara gandrīz neiespējamu, tad rēderejas pārzināšanai un vadīšanai rēderejas pilnsapulce var ievēlēt t. s. korespondentrēderi vai kuģa rīkotāju — no sava vidus vai no citām personām. Šis ir vienīgi jūras tiesībām pazīstams pārstāvības veids. Viņa pilnvaru apmēru nosaka koprēderu pilnsapulce. Parasti ar ievēlšanu un ierakstīšanu Jūrniecības departamenta kuģu reģistrā korespondentrēderis ir pilnvarots rīkoties un slēgt visus darījumus, kādus parasti prasa rēderejas pārzināšana un vadīšana, it sevišķi: uzturēt kuģi braukšanas kārtībā, izrīkot to braucieniem, izfraktēt, pieteikt un izdarīt visus kuģniecības uzņēmumu vadībai vajadzīgos un kuģniecībā pieņemtos apdrošinājumus, saņemt maksājumus, pieņemt dienestā un atlaist no dienesta kapteini, dot kapteinim norādījumus par kuģa pārzināšanu, izfraktēšanu un naudas izdošanu, pārbaudīt kapteiņa norēķinus un vajadzības gadījumā tādus no viņa prasīt, glabāt vajadzīgos norēķinus un citus uz rēderejas darbību attiecošos dokumentus, uzstāties rēderejas vārdā tiesā bez sevišķas pilnvaras. Parasti korespondentrēderim nav tiesības slēgt rēderejas vārdā aizņēmumu līgumus, uzņemties vekselu saistības, pārdot vai iekļāt kuģi vai tā domājamās daļas, ja koprēderi viņu nav šādai rīcībai speciāli pilnvarājuši. Izpildot savus pienākumus rēderejas pārzināšanā un vadīšanā, korespondentrēderim jārikojas ar laba saimnieka rūpību. Korespondentrēdera juridiskais stāvoklis visvairāk tuvojas prokuristam.

Rēderejas izbeigšanās.

Rēdereja, ņemot vērā viņas raksturu, neizbeidzas ar personu maiņu rēderejā, t. i. gadījumos, ja koprēderis nomirst, no rēderejas izstājas, kļūst maksātnespējīgs vai, ja tam iecerē aizgādību.

Tā kā rēdereja padota visu koprēderu lēmumam, tad dabīgi, ka ar koprēderu pilnas sapulces lēmumu rēdereju var izbeigt. Tāpat rēdereja izbeidzas, izbeidzoties viņas mantībai, t. i., kad kuģi pārdod, tas gājis bojā, pazudis bez vēsts vai kādā citā veidā iznīcināts.

Lemjot par rēderejas likvidēšanu, koprēderu pilnsapulce parasti ieceļ likvidatorus, kuriem uzdod realizēt visus rēderejas aktīvus, samaksāt parādus un pārpalikumu sadalīt starp koprēderiem proporcionāli viņiem piederošām kuģu daļām rēderejā.

15. §. Kuģa īpašnieka tirdznieciskie palīgi.

Kuģa īpašniekam kuģa kārtīgai ekspluatēšanai nepieciešami palīgi. Tos var sadalīt divās grupās: palīgos navigācijas darbā un palīgos tirdznieciskā darbā. Pie pirmajiem pieder viss kuģa personāls ar kuģa kapteini priekšgalā, bet pie otrajiem — vēl citas, parasti malā dzīvojošas personas. Tā kā par pirmajiem runāsim turpmāk, tad pakavēsimies tikai pie pēdējiem. Viņu galvenais uzdevums ir sakarā ar jūras uzņēmuma darbību visu darijumu slēgšana un juridiska nokārtošana. Šie palīgi ir: 1) kuģa aģents, 2) kuģa māklēri un 3) komisionāri.

Kuģa aģents. Kuģa aģents ir kuģa īpašnieka pilnvarnieks, kas rīkojas uz pilnvaras pamata un pilnvaras robežās un visus darijumus slēdz kuģa īpašnieka vārdā un uz viņa rēķina. Praksē, arī Latvijā, jēdziens par kuģa aģentu ir sajaukts ar jēdzienu par kuģa māklēru, kaut gan starp viņiem abiem ir starpība. Par kuģa aģentiem var būt kā juridiskas, tā arī fiziskas personas. Jūras transportdarijumos kuģa aģenta pienākumus bieži izpilda arī citi transportuzņēmumi, kā, piem., dzelzceļi vai arī rēderejas.

Kuģa aģenta pilnvarai jābūt rakstiskai, un viņa darbības apjomu, līdzīgi katra tirdzniecības aģenta darbībai, nosaka pilnvara. Aģents atšķiras no kuģa īpašnieka kalpotāja ar to, ka viņš neatrodas kuģa īpašnieka dienestā uz darba līguma pamata, bet darbojas kā kuģa īpašnieka pilnvarnieks, saņemot kā atalgojumu zināmus procentus no noslēgtā darijuma summas. Kuģa aģentam jāstrādā viņa pilnvaras devēja interesēs, un tādēļ viņš nedrīkst būt konkurējoša uzņēmuma (rēderejas) īpašnieks. Aģenta rīcība ir saistoša pilnvaras devējam, ja vien aģents nav pārkāpis savas pilnvaras robežas (izņēmums ir gadījums, ja uzņēmuma darbība nepieciešami prasa tādu aģenta rīcību, kurai viņam arī nav pilnvaras; tad viņš var arī novirzīties no pilnvaras robežām). Praksē kuģa aģenta darbība izpaužas pasažieru biļešu pārdošanā, kravas pieņemšanā pārvadāšanai, Čarterpartiju noslēgšanā, konosamentu izsniegšanā u. t. t. Kuģa aģents atbild kuģa īpašniekam par zaudējumiem, kas cēlušies no ļaunprātības un neuzmanības. Slēdzot

dažādus darījumus ar kuģa aģentiem, kontrahentiem nav jāprasa, lai katru reizi kuģa aģents uzrādītu savu pilnvaru, jo tas tirdzniecībā katrā atsevišķā gadījumā nemaz nebūtu iespējams. Pilnvaras esamību kuģa aģentam prezumē viņa ievietotie sludinājumi laikrakstos, reklamas, izkārtne un pati darījuma noslēgšanas vieta, kā, piem., kravas pieņemšana, pasažieru biļešu nopirkšana vai darījumu noslēgšana aģentūras telpās.

Tirdzniecības prakse pazīst vēl t. s. „kuģu nofraktēšanas aģentus“ („Chartering Agents“, „Befrachtungsagenten“), kas nodarbojas tikai ar jūras transportdarījumu noslēgšanu, bet citas darbības neizved. Šo aģentu tirdznieciskā dzīves vieta var būt pat tālu prom no ostas pilsētas.

Kuģa mākleris. Kuģa mākleris („Shipbroker“, „courtier maritime“, „Schiffsmakler“) ir persona, kas bez kādas pilnvaras profesionāli nodarbojas ar starpniecību kuģniecības darījumu noslēgšanā. Praksē viņa loma izpaužas tā, ka viņš uzņemas starpniecību transportlīgumu noslēgšanā, bodmerejā, kuģu nomā, kuģu pirkšanā un pārdošanā, kuģu glābšanā, palīdzības sniegšanā, zināmos apstākļos arī jūras apdrošinājumos u. t. t. Tā tad galvenā kuģa māklera atšķirība no kuģa aģenta ir tā, ka mākleriem nav pilnvaras, un mākleris, stingri ņemot, pats darījumu neslēdz, bet kā starpnieks tikai tuvina kontrahentus. Tomēr prakse kuģa māklera uzdevumu ievērojami paplašinājusi, un daudzos gadījumos viņš noslēdz darījumus kuģa īpašnieka uzdevumā, kaut arī bez pilnvaras.

Kuģa īpašniekam svešā ostā nepieciešama uzticības persona, kas kārtotu viņam vajadzīgos darījumus. Šī persona var būt ar pastāvīgu pilnvaru — kuģa aģents, vai ar atsevišķu uzdevumu katram gadījumam — kuģa mākleris. Arī vietējam kuģa īpašniekam var būt dažkārt dibināti iemesli zināmu darbību uzdot izpildīt ārpus viņa veikala stāvošai, attiecīgi piemērotai personai. Tā no vienas puses mākleris var būt neatverams kuģa īpašnieka palīgs svešā ostā, bet no otras puses viņš var būt zināmā mērā arī kuģa īpašnieka likumīgs veikalnieceisks pārstāvis, kura darbības apmērus, kaut arī viņam nav likumīgas pilnvaras, noteikusi ilggadīga tirdzniecības prakse. Tādēļ trešajai personai, kas uz tāda pamata noslēdz ar kuģa māklēri darījumu, pēc pastāvošās prakses nav jāpierāda, ka kuģa mākleris bijis pilnvarots darījumu noslēgt, bet gan tam, kas to apstrīd, jāpierāda, ka kuģa māklerim attiecīga pilnvara nav bijusi.

Kuģa mākleris, tāpat kā katrs tirdzniecības mākleris, ir tirgotājs, un daudzās valstīs viņiem ir oficiāls raksturs (1935. g.

Lik. par tirdzn. un rūpn. kameru Lik. kr. 217.). Kuģa māklera attiecības ar viņa pārstāvam personu dibinas parasti uz atsevišķa uzdevuma vai var arī pastāvēt darba līgumā, kura priekšmets ir veikala apgāde („Geschäftsbesorgung“). Šis māklera uzdevums var līdzināties bezuzdevuma veikala lietvedībai. Vai, attiecībām izbeidzoties, vajadzīga iepriekšēja uzteikšana, tas izšķirams, izejot no konkrētām attiecībām.

Kuģa māklera uzdevuma devējs ir pats kuģa īpašnieks vai viņa vietā kuģa kapteinis. Uzdevumu var nodot katrā pieņemamā veidā un kārtā, arī klusējot.

Uzdevums var attiekties uz visiem kuģa māklera profesionāliem pakalpojumiem praksē uz ieraduma pamata noteiktā apmērā vai arī tikai uz atsevišķas darbības izvešanu, piem.; kravas iekraušanu, kuģa izpošanu, vedummaksas, guļamdienu maksas u. c. naudas iekasēšanu, pārstāvību tiesas iestādēs, transportdarījumu noslēgšanu, palīdzības sniegšanas līgumu noslēgšanu, kasko u. c. apdrošināšanu, kuģa izrikojuma priekšmetu iegādi u. t. t. Ja kuģa māklerim uzdots kuģi ienest, tad, ja uzdevumā par to nav īpaši teikts, tas neattiecas pats par sevi arī uz kuģa izpošanu, un to var uzdot arī citam māklerim. Kuģa māklerim uzdotais uzdevums jāizpilda, ievērojot uzdevuma devēja (uzdevumu sauc arī par mandatu, no latīņu vārda „mandatum“, uzdevuma devēju — par mandantu, bet uzdevuma saņēmēju — par mandataru) intereses ar kārtīga tirgotāja rūpību un uzmanību.

Kuģa māklerim par viņa darbību parasti pienākas arī atlīdzība, par kuru var iepriekš vienoties, ja nepastāv attiecīga takse. Pretējā gadījumā to nosaka tiesa. Šo atlīdzību sauc par kurtažu. Kuģa māklerim, līdzīgi citiem mākleriem, jāved attiecīgas grāmatas. Tā kā kuģa māklери praksē uzskata par kuģa kapteiņa resp. kuģa īpašnieka tirdzniecisko atvietotāju (substitutu) vai arī pārstāvi, tad rodas jautājums par šīs pārstāvības apmēru pret trešajām personām. Nekādā gadījumā kuģa māklera pārstāvība nevar pārsniegt paša kapteiņa, kā kuģa īpašnieka vietnieka, tiesību likumīgās robežas. Pretējā gadījumā, lai māklera pārstāvības tiesības varētu pārsniegt šīs robežas, jābūt specialam līgumam ar kuģa īpašnieku. No tā tomēr nav secināms, ka gadījumā, ja kuģim kādu laiku nav kapteiņa (piem., viņa slimības, nāves, atlaišanas gadījumā), arī izbeidzas kuģa kapteiņa pieņemtā kuģa māklera pārstāvības uzdevums. Ja arī kuģa īpašnieks būtu māklerim izdevis pilnvaru, kas paplašina viņa darbību, viņš tomēr ar to nav pilnvarots grozīt kuģa kapteiņa, pēdējā tiesību robežas, noslēgtos darījumus, kā, piem., patvarīgi grozīt transporta līguma

noteikumus kapteiņa jau parakstītos konosamentos, nodot kuģa izkraušanu citam stauerim ja kuģa kapteinis to jau kādam nodevis u. t. t. Ja māklera rīcība ir pretrunīga kuģa kapteiņa rīcībai, tad izšķirēja nozīme paliek pēdējai, un trešajam personām tas jāņem vērā, ja vien māklers neuzrāda kuģa īpašnieka izdotu plašāku pilnvaru.

Praksē tiek prezumēts, ka kuģa māklers pārstāv kuģa kapteini resp. kuģa īpašnieku pie nofraktētāja un preču saņēmēja visos jautājumos, kas attiecas uz transportdarījumu, kā arī saņem vedummaksu un citas naudas, nokārto preču iekraušanas un izkraušanas līgumus ar stauveriem, „lichteriem“, nokārto kuģa iepošānu un izpošanu. Turpretim, netiek prezumēts, ka kuģa māklerim būtu tiesības parakstīt konosamentu vai ievest kuģa kapteiņa jau parakstītajos konosamentos kādus transportdarījuma grozījuma noteikumus.

Ciktāl kuģa māklers rīkojas kā kuģa kapteiņa resp. kuģa īpašnieka pārstāvis vai uz specialas pilnvaras pamata, kuģa īpašnieks atbild par viņa noslēgtiem tiesiskiem darījumiem un to sekām.

Kuģa māklers atbildīgs kuģa īpašniekam par savu, kā arī savu kalpotāju vainu uzdevumu izpildīšanā. Arī pret trešajām personām var iestāties kuģa māklera atbildība, ja viņš rīkojies kā „falsus procurator“ (neīsts pārstāvis), tā tad ļaunprātīgi.

Kuģa kapteinis atbild par kuģa māklera rīcību, ja viņš rīkojies (apstiprinājis) kuģa māklera darbību, pārkāpjot savas pilnvaras robežas.

Kuģa aģentu darbība daudzos gadījumos iznāk pārāk dārga, un bez tam tai tas trūkums, ka darījumus, kurus kuģa īpašnieka vārdā noslēdzis kuģa aģents, kaut arī tie būtu neizdevīgi, gandrīz nav iespējams apstrīdēt. Ja kuģa aģents pat pārkāpis savu tiesību robežas, tad tomēr vienkārši prestiža dēļ kuģa īpašniekam darījums jāpieņem, un tikai izņēmuma gadījumos viņš mēģina to apstrīdēt. Bez tam paša aģenta darbība ir saistīta pilnvaras robežās un nav pietiekoši elastīga tirdzniecībā. Arī kuģa māklera darbība ne vienmēr var apmierināt kuģa īpašnieku, jo labākajā gadījumā viņš ir starpnieks, bet bieži kuģa īpašnieks nemaz nevar zināt, kurai pusei par labu māklers vairāk darbojas un kā intereses viņš vairāk aizstāv. Tādēļ tirdzniecības prakse izbīdījusi vēl vienu kuģa

Komisionars. īpašnieka tirdzniecisko palīgu — komisio-
n a r u, kas darbojas uz komisijas līguma pamata. Komisijas līgumu slēdz ar kuģa īpašnieku, kuru šai gadījumā sauc par komitentu.

Ar tirdzniecības komisijas līgumu viena puse (komisionars) uzņemas tirdzniecības darījuma noslēgšanu („Ausfüh-

rungsgeschäft“) savā vārdā uz otras puses (komitenta) rēķina. Tā tad atšķirībā no aģenta, kas darbojas un darījumus slēdz kuģa īpašnieka vārdā, komisionars darījumus slēdz savā vārdā. Komisionars ir tirgotājs. Viņam jārikojas saskaņā ar komisijas līgumā komitenta dotiem norādījumiem un piešķirtām pilnvarām. Komisionars no noslēgtiem darījumiem iegūtās tiesības nodod komitentam, kam savukārt jāpieņem visi no šiem darījumiem izrietošie pienākumi, ja vien komisionars nav pārkāpis savas pilnvaras robežas. Par savu darbu komisionaram ir tiesība uz atlīdzību, un bez tam komitents atlīdzina viņam arī visus izdevumus.

Anglijā, pretēji kontinentalām valstīm, nešķiro aģentus, māklerus un komisionarus. Tirgotāju palīgu tiesības un pienākumus tur regulē speciali likumi. Slēdzot darījumus ar aģenta, māklera vai komisionara starpniecību, pēdējie atbild trešajām personām atkarībā no tā, vai darījumu viņi slēdz sava pilnvaras devēja vārdā vai savā vārdā, ko Anglijas likumi atļauj visiem trim.

Kuģa mākleris Jūras tirdzniecībā Anglijā liela loma piekrīt kuģa Anglijā. mākleriem („Shipbroker“), kuru uzdevums visvairāk pastāv transportdarījumu noslēgšanā. Mākleris var noslēgt tirdzniecības darījumu sava pilnvaras devēja vārdā vai arī savā vārdā, pie kam pēdējā gadījumā viņš par darījumu personīgi atbildīgs, līdz neatklāj sava pilnvaras devēja vārdu, vai no čartepartijas vai cita noslēgtā līguma satura nav skaidri redzams, ka viņš rīkojies kā mākleris. Pilnvaru kuģa māklerim var izdot uz viņa vārda rakstītas vēstules veidā, bet visbiežāk to izsaka pašā čartepartijā. Praksē izstrādājusies vesela rinda īsu formulu, kas nosaka kuģa mākleru pilnvaras apjomu. Šīs formulas tulko, dibinoties uz katras ostas tirdznieciskām ierašām, bet pēc vispārēja principa tās tulkojamas sašaurināti.

16. §. Kuģa personals.

Lai kuģis sekmīgi veiktu savu uzdevumu, tā apkalpošanai vajadzīgs personals, kura lielums atkarājas no kuģa lieluma. Personalam jā sastāv pa lielākai daļai no specialistiem. Lai regulētu attiecības starp kuģa īpašnieku un kuģa personālu, pēdējo pienākumus uz kuģa, kā arī tiesības, Latvijā izdoti „Noteikumi par jūrniekiem“ (Lik. kr. 1928. g. 212.; 1930. g. 94.; 1933. g. 97.; 1937. g. 156.) un Likums par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu (Lik. kr. 1927. g. 39.; 1929. g. 69., 142.; 1930. g. 148.; 1931. g. 205.; 1932. g. 94.; 1934. g. 222.).

**Kuģa
personala
iedalījums.**

Viss kuģa personals sadalas kuģa administratīvajā personālā jeb kuģa virsniekos un kuģa komandā.

Pie kuģa administratīvā personala pieder kuģa kapteinis, stūrmaņi, mehaņiķi, radiotelegrafists un ārsts.

Viss pārējais personals sastāda kuģa komandu, izņemot personas, kas nepieder pie kuģa personala. Te jāsaprot tādas personas, kam nav tiešu pienākumu apkalpot pašu kuģi tā braucienā, kā, piem., saimniecības vadītājs, uz lieliem pasažieru kuģiem — garīdznieki, bufetes turētāji, apkalpotāji, pavāri, ja viņu pienākumus neizpilda matroži u. c. Kaut arī šādas personas nepieder pie kuģa personala, viņām uz kuģa tomēr jāklausa kuģa kapteiņa rīkojumi un pavēles.

Lai sekmētu nacionālo kuģniecību, kā arī lai dotu Latvijas jūrniekiem darbu, jūras tirdzniecības kuģu, kas brauc ar Latvijas karogu, komandai jābūt Latvijas pavalstniekiem. Ārzemju pavalstnieki drīkst būt tikai komandas sastāvā, bet ne vairāk par $\frac{1}{4}$ no visas komandas kopskaita (Lik. par tirdzn. kuģu adm. personālu 25. p.). Izņēmums šim noteikumam ir paredzēts vienīgi sekojošos gadījumos:

- 1) uz kuģiem, kas pirkti ārzemēs, līdz pirmajai to ienākšanai Latvijas ostā,
- 2) uz kuģiem, kam ārzemju ostās nav iespējams bez aizkavēšanās sastādīt komandu no Latvijas pilsoņiem, un
- 3) sastādot vai papildinot komandu, kuģim atrodoties Ārēiropas ostā.

Izņēmuma gadījumos Latvijas konsuliem ir tiesība atlaut kuģa kapteinim pieņemt kuģa dienestā uz laiku, ne ilgāku par 3 mēnešiem, arī ārvalsts diplomētus kuģa vadītājus, mehaņiķus un radiotelegrafistus.

**Kuģa
personala
vecums.**

Darbs uz kuģa ir grūts un atbildīgs, kas prasa apķērību un izveicību. Tādēļ uz kuģa nedrīkst pieņemt darbā personas, kas nav sasniegušas zināmu vecumu. Likums nosaka, ka kuģa dienestā aizliegts pieņemt personas, kas jaunākas par 14 gadiem, bet kurinātājus un ogļu padevējus, kā arī sievietes, jaunākus par 18 gadiem (Noteik. par jūrniekiem 10. p.). No šā noteikuma izņemti sekojoši izņēmumi:

- 1) uz tiem kuģiem, kuru galvenais dzinējspēks nav tvaiks, par kurinātājiem un ogļu padevējiem var būt jūrnieki arī zem 18 gadiem;
- 2) ja kādā ostā vajadzīgs pieņemt kurinātāju vai ogļu padevēju, un nav iespējams atrast šā darba strādniekus,

- kas būtu vismaz 18 g. veci, tad šīs vietas var ieņemt pusaudži, kas jaunāki par 18 gadiem, bet vismaz 16 g. veci, pie kam šādos gadījumos viena vajadzīgā kuriņātāja vai ogļu padevēja vietā jāliek divi pusaudži;
- 3) personas zem 18 gadiem atļauts pieņemt dienestā par kuriņātājiem vai ogļu padevējiem uz apmācību kuģiem, bet tikai tad, ja šo darbu atzīst un pārrauga attiecīgas iestādes;
 - 4) personas zem 14 gadiem atļauts nodarbināt tikai uz tiem kuģiem, kur nodarbojas vienīgi vienas ģimenes locekļi;
 - 5) pieņemot dienestā personas, jaunākas par 18 gadiem, jāpieprasa ārsta apliecība, ka nodarbošanās nav kaitīga strādnieka veselībai vai miesas attīstībai. Ja šāda persona pieņemta dienestā uz ilgāku laiku, tad pēc kārtējiem starpbrīžiem, kas nevar būt ilgāki par vienu gadu, ar ārsta izmeklēšanu jākonstatē, vai dienesta turpināšana nav kaitīga. Ja ārsta apliecības termiņš izbeidzas braucienā, tad dienests turpinams bez ārsta izmeklēšanas līdz brauciena beigām;
 - 6) sevišķos gadījumos atļauts dienestā uz kuģa pieņemt personas zem 18 gadiem arī bez iepriekšējā punktā paredzētās ārsta izmeklēšanas, bet ar nosacījumu, ka tas jāizdara pirmajā ostā, kur kuģis iebrauks iekraut vai izkraut kravu.

17. §. Kapteinis.

Kapteinis (master, Schiffer, maître, судовщик, корабельщик) ir kuģa vadītājs, kas atvieto kuģa īpašnieku ārpus kuģa piederības ostas. Viņam uzticēta pilnīga kuģa vadīšana, un šinī ziņā viņš ir „le seul maître après Dieu“ (vienīgais kungs pēc Dieva). Tādēļ kapteinim ir vislielākā vara ne tikai faktiskā kuģa vadīšanā, bet viņš kā kuģa īpašnieka atvietotājs slēdz visus transportdarījumus un citus līgumus, kurus prasa kuģošanas normala gaita. Lai veiktu visus pienākumus, kapteinim ir arī zināma vara pār personālu, viņš to pieņem un atlaiž un var sodīt disciplinārā kārtā.

Ņemot vērā ļoti svarīgo un nopietno kapteiņa dienestu, kas bez tam prasa specialas navigācijas zināšanas, par kapteini var kļūt vienīgi persona, kam ir vajadzīgā, likumā paredzētā, izglītība un arī pietiekošas praktiskās zināšanas.

Kapteiņus sadala divās šķirās: tuvbraucējos un tālbraucējos kapteiņos (Lik. par tirdzn. kuģu adm. personālu 2. p.).

Tuvbraucēji kapteiņi. Tuvbraucējam kapteinim ir tiesības vadīt tuvos braucienos visādus kuģus, izņemot pasažieru kuģus, kas lielāki par 1500 tonnām, un būt par II stūrmani uz jebkura kuģa tālos braucienos. Tuvbraucēja kapteiņa diplomu var iegūt tikai tādas personas, kas: 1) līdz 1921. g. 1. janvarim izturējušas pārbaudījumu uz tuvbraucēja stūrmaņa gradu vai kā eksterni izturējušas pārbaudījumu uz tālbraucēju stūrmaņa gradu, vai nobeigušas Latvijas jūrskolu III klasi vai jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas III klasi, 2) nobraukušas uz jūras kuģiem klāja kalpotāju sastāvā 42 mēnešus, no kuriem mazākais 12 mēnešus par stūrmani.

Tālbraucēji kapteiņi. Tālbraucējs kapteinis var vadīt visādus jūras kuģus (Lik. par tirdzn. kuģu adm. personālu 4. p.). Tālbraucēja kapteiņa diplomu izsniedz tiem, kas: 1) līdz 1921. g. 1. janvarim izturējuši pārbaudījumu uz tālbraucēja stūrmaņa gradu vai kā eksterni izturējuši pārbaudījumu uz tālbraucēja kapteiņa gradu, vai nobeiguši Latvijas jūrskolu IV klasi, 2) ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu nobraukuši par stūrmani uz jūras kuģiem vismaz 18 mēnešus, no kuriem mazākais 12 mēnešus tālos braucienos (Lik. par tirdzn. kuģu adm. personālu 6. p.).

Dienesta līgums. Dienesta līgumu ar kuģa kapteini slēdz kuģa īpašnieks un tas jāslēdz rakstiski. Ja līgums nav rakstiski noslēgts, kuģa īpašnieks pēc Sodu likuma 372. p. sodams ar naudas sodu līdz Ls 500. Vienīgi uz Latvijas piekrastes kuģiem dienesta līgumu atļauts atvietot ar kapteinim izsniedzamo algas grāmatiņu (Noteik. par jūrniekiem 1. p.). Kas tieši jāmin šinī līgumā, to likums nenorāda. Šinī ziņā kontrahentiem atstātas brīvas rokas, acīm redzot, lai viņi savstarpīgās attiecībās nebūtu ierobežoti. Atstājot plašu rīcības brīvību šinī ziņā, līgumā tomēr katrā ziņā jāieraksta: 1) laiks, uz kādu līgumu slēdz, 2) atalgojums, 3) kapteiņa pilnvaras kuģa saimniecībā, 4) kapteiņa tiesības kuģa ekspluatācijā, t. i. braucienu izvēle, transportlīgumu slēgšana u. t. l. Šie noteikumi ierakstami skaidrības labad, lai vēlāk nerastos pārpratumi. Ļoti bieži kapteinis bez noteiktas mēnešalgas saņem arī zinamus procentus no vedummaksas. Tādā gadījumā tas līgumā katrā ziņā jāieraksta.

Dienesta līguma izbeigšanās. Attiecībā uz dienesta līgumu slēgšanu kuģa kapteinim iespējamās zinamas dažādības, kā to paredz Not. par jūrniekiem 2.—8. p. Tā, ja līgums slēgts uz nenoteiktu laiku, līgums skaitas par izbeigušos 2 mēnešus pēc vienpusējas līguma uzteikšanas, bet uz kuģiem, kas galvenā kārtā nodarbojas tuvos vai Latvijas piekrastes braucie-

nos — 1 mēnesi pēc uzteikšanas. Ja kuģis līguma izbeigšanās laikā atrodas braucienā, tad līgums izbeidzas pirmajā Latvijas ostā, kur kuģis ienāk iekraut vai izkraut kravu. Kapteinim, kas nepārtraukti izpildījis kapteiņa vietu uz buriņa 1 $\frac{1}{2}$ gadu vai uz kuģa ar mehānisku dzinēju 1 gadu, ir tiesība, līgumam izbeidzoties, atstāt dienestu arī ārzemēs Eiropas ostā, tomēr viņš nevar prasīt atļaušanu pirms kuģa izkraušanas. Kuģa rēderim ir tiesība katrā laikā atļaut kapteini no dienesta, bet ja kapteini atļauj no dienesta pirms dienesta līguma izbeigšanās, tad viņam ir tiesība pēc galīgas norēķināšanās ar rēderi saņemt algu par 2 mēnešiem uz priekšu, bet uz kuģiem, kuri galvenā kārtā nodarbojas tuvos vai Latvijas piekrastes braucienos, par 1 mēnesi uz priekšu, tomēr ne ilgāk kā par laiku, kas atlicis līdz līguma izbeigšanās termiņam, kā arī brīvu ceļu ar uzturu līdz līgumā paredzētai dienesta izbeigšanās vietai. Ja kapteini atļauj no dienesta ārzemēs, tad algu viņš saņem līdz dienesta atstāšanas dienai, bet brīvu ceļu un uzturu līdz kuģa piederības ostai Latvijā. Ja kuģa kapteini atļauj no dienesta aroda slimības vai sakropļojuma dēļ, kas viņu padara nespējīgu vadīt kuģi, tad viņam ir tiesība saņemt atlīdzību saskaņā ar Likumu par algotu darbinieku apdrošināšanu nelaimēs un arodu slimību gadījumos (Lik. kr. 1927. g. 91.), bet ja atļaušana no dienesta notiek pārējo slimību dēļ, tad kapteinim ir tiesība saņemt parasto atlīdzību. Kapteinis zaudē tiesību prasīt paredzēto atlīdzību un saņemt algu vienīgi par nokalpoto laiku gadījumos: 1) ja viņš simulē slimību vai sevi ir tīši ievainojis un 2) ja līguma noslēgšanas laikā viņš slēpis savu slimību vai ievainojumu. Ja kuģa kapteini atļauj no dienesta kā nederīgu, negodīgu personu, par smagām kļūdām vai lielām dienesta nolaidībām, tad viņam ir tiesība saņemt algu vienīgi par nokalpoto laiku, un viņš nevar prasīt nekādu atlīdzību. Ja iepriekš minēto iemeslu dēļ kapteini atļauj no dienesta ārzemēs, tad viņš saņem no kuģa rēdera brīvu ceļu un uzturu līdz kuģa piederības ostai. Ja kuģis iet bojā vai, ja avarijas gadījumā to atzīst par neizlabojamu, tad, ja līgumā nav citādi paredzēts, dienesta līgums skaitas par izbeigušos, bet kapteinim ir jāpaliek dienestā un jānokārto darīšanas attiecībā uz kuģi un kravu, saņemot dienesta līgumā nosacīto algu un faktiskos dzīvokļa un uztura izdevumus. Kapteinis saņem arī atlīdzību par bojātām vai zaudētām personīgām mantām.

No sacītā redzams, ka par kapteini kļūst vienīgi kuģa īpašniekam vēlama persona. Izņēmums ir gadījums, kad ārzemju ostās, ārpus kuģa īpašnieka dzīves vietas, kapteinis

nomirst vai smagi saslimst, vai citu iemeslu dēļ nav spējīgs kuģi tālāk vadīt. Tad kuģa kapteini izvēlas konsuls. Parasti tādā gadījumā konsuls sazinās ar kuģa īpašnieku, lai par kapteini nekļūtu kuģa īpašniekam nevēlama persona.

Kapteiņa darbības sadalījums. Kapteiņa darbību apjoma ziņā var sadalīt 2 daļās: viena daļa aptver tiešo kuģa vadīšanu un attiecības ar kuģa personālu, un otra — attiecības ar kuģa īpašnieku un citām personām, kam sakars ar transportdarījumiem.

Bez šīs darbības kapteinim sakarā ar kuģošanas īpatnējiem apstākļiem ir arī pavisam īpatnēji pienākumi. Tā kapteinim, kā oficiālai personai, ir jāatzīmē uz kuģa notikušie dzimšanas un miršanas gadījumi, viņam jāpieņem savā glabāšanā uz kuģa sastādītie testamenti, jāgādā, lai atklātu uz kuģa izdarītos noziegumus, un, ja tos izdarījis kāds no kuģa personāla, likumā paredzētā gadījumā viņš var to pat ieslodzīt. Bez tam kapteinim pieder zinama disciplināra vara ne tikai par kuģa personālu, bet arī par citām personām, kas atrodas uz kuģa.

Kapteiņa pienākumi kuģa vadīšanā.

Apskatīsim tagad kapteiņa uzdevumus, pienākumus un tiesības attiecībā uz kuģa vadīšanu. Pirms došanās ceļā kapteinim vispirms ļoti rūpīgi jāpārbauda, vai kuģis ir braukšanas kārtībā, kā arī, vai visi kuģa piederumi ir labā kārtībā. Ja kapteinis pirms došanās ceļā neapskata kuģi, tad atbildība par sekām, kuras cēlušās no tā, ka kuģis nav bijis kārtībā, gulstas uz kapteini. Kapteinim braucienā jāpielieto visas zināšanas (māka), uzmanība un centība, lai kuģis sekmīgi veiktu braucienu. Lai sasniegtu šo mērķi, kapteinim jāņem palīgā visi viņa rīcībā esošie līdzekļi, kurus sniedz modernā tehnika, kā arī jāņem vērā likumu noteikumi, un kur tādu nav, attiecīgas parašas. Tādēļ, ja kuģim vai kravai nodarīti bojājumi vai citi zaudējumi, kas radušies no kapteiņa nemākulīgas rīcības vai nepietiekošas uzmanības, bez kapteiņa pienākuma — atlīdzināt kuģa īpašniekam nodarītos zaudējumus, kapteinim var atņemt tiesības kuģi vadīt (Not. par kuģn. nelaimes gadījumu izmeklēšanu 26. un 27. p.) uz laiku vai pavisam, vai mazāk svarīgos gadījumos var izteikt rājienu, vai uzlikt naudas sodu līdz Ls 200,—.

Kapteinim krava, pasažieri, kā arī kuģa personāls jānogādā noligtā vietā. Ja jūras kuģa kapteinis patvaļīgi atstājis pasažieri vai jūras kuģa kalpotāju ne tanī vietā, kur noligts, tad kapteinis pēc Sodu lik. 388. p. sodams ar arestu vai ar naudas sodu, ne augstāku par Ls 500.

Kapteinim sevišķa vērība jāpiegriež, lai krava kuģī tiktu pareizi iekrauta, lai kuģis netiktu pārkrauts, un lai nenotiktu nekāda nelaime sakarā ar kravas nepareizu iekraušānu.

Tāpat kapteinis ir atbildīgs par to, lai netiktu pārsniegts atļautais pasažieru skaits uz kuģa, kā arī, lai glābšanas līdzekļi uz kuģa būtu saskaņā ar likumu (Not. par tirdzn. kuģu aplūkošanu 60. p.). Bez tam kapteinim it īpaši vēl jā rūpējas, lai nenotiktu nekāda nelaime no uguns, ūdens, zagļiem, laupītājiem un visādiem neparedzētiem gadījumiem. Ja kuģa kravas telpās sakrāties ūdens, kapteinim nekavējoties jāgādā, lai to laikus izsūknētu, un tas nesabojātu preces un pārtiku.

Kapteinim jā rūpējas, lai kuģis tiktu apgādāts ar labu un pietiekošu pārtiku, kā arī lai kuģa personālam tiktu izsniegta pietiekošā daudzumā nesabojāta pārtika. Ja kapteinis to neievēro, viņu var sodīt pēc Sodu likuma 373. p. ar arestu vai naudas sodu, ne augstāku par Ls 500. Ja tādas kapteiņa rīcības sekas ir kuģa personāla saslimšana uz jūras ar dzīvībai bīstamu slimību vai, ja viņiem draud bada nāve, tad kapteinis pēc tā paša Sodu likuma 373. p. 2. d. sodams ar cietumu.

Nekādā gadījumā un ne uz kāda iemesla pamata kapteinis nedrīkst kuģi braucienā atstāt, iekams viņš nav savam palīgam uzdevis izpildīt savu vietu. Par aiziešanu no kuģa, neuzdodot vadību vietniekam, kapteinis sodams pēc Sodu likuma 387. p. ar arestu uz laiku, ne ilgāku par 1 mēnesi, vai ar naudas sodu, ne augstāku par Ls 100. Sevišķi kapteinis nedrīkst kuģi atstāt briesmu gadījumos, bet viņam visiem spēkiem jācenšas kuģis glābt un pasargāt. Ja, turpretim, kapteinis atstāj kuģi briesmās, vai briesmu gadījumā noiet no kuģa, pirms nav nogājušas visas uz kuģa esošās personas, viņam draud pēc Sodu likuma 463. p. pārmācības nams uz laiku, ne ilgāku par 2 gadiem, pie kam tiesa var viņam atņemt diplomu uz laiku no viena gada līdz 5 gadiem.

Kuģim atrodoties ostā vai drošā noenkurotā vietā, kapteinis nevar liegt jūrniekiem brīvā laikā noiet malā. Tomēr kapteinim ir tiesība katrā laikā paturēt uz kuģa vienu trešdaļu komandas un vienu stūrmani vai mehaniķi (Noteik. par jūrniekiem 49. p.).

Visās vietās, kur ir muitas, karantenas u. t. t., kapteinim jāizpilda viss, ko likums uzliek par pienākumu attiecībā uz šīm iestādēm.

Visur, kur loču ņemšana ir obligāta, kapteinim tie jāņem, kaut arī viņam pašam braucamais ceļš būtu labi zinams, jo pretējā gadījumā atbildība gulstas uz kapteini.

Iebraucot ārzemju ostā, kapteinim katrreiz jāsažinas ar Latvijas konsulu.

Katram Latvijas kuģa kapteinim pēc iebraukšanas ārzemju ostā jānogādā tuvākajā Latvijas konsulatā pašrocīgi parakstīts ziņojums par kuģa ierašanos, izpildot īpašu formularu, kuru apgādā Ārlietu ministrija un ar Jūrniecības departamenta starpniecību izdala visiem Latvijas kuģiem. Ja tanī ostas pilsētā, kur kuģis iebraucis, ir Latvijas konsulats, tad kapteinim vai viņa vietniekam, ja iespējams, personīgi jāierodas pie konsula 24 stundu laikā un, iesniedzot augšminēto ziņojumu, jāuzrāda kuģa flagpatents, dienesta līgums ar kuģa kalpotājiem vai personāla saraksts. Ostu atstājot, kapteinis papildina ienākot sniegto ziņojumu ar datiem par šinī ostā ieņemto kravu, par pārmaiņām kuģa personāla un pasažieru sastāvā, par to, cik no atvestās kravas izkrauts, un par nākamo ceļa mērķi.

Ja minēto ziņojumu konsulam sūta pa pastu no ostas, kas atrodas ārpus viņa dienesta vietas, tad tas nosūtams ar tādu aprēķinu, lai tanī būtu ziņas, kuras kapteinis sniedz, ostu atstājot. Ja kuģa uzturēšanās ostā paredzama ilgāka par vienu nedēļu, tad ziņojums par kuģa izešanu ar attiecīgām ziņām un konsularām nodevām sūtams atsevišķi, nenokavējot pie ierašanās nosūtamo ziņojumu. Līdz ar ziņojumu kapteinim bez īpaša pieprasījuma jāpiesūta arī konsularā tarifā paredzētā tonnažas nodeva.

Par šo pienākumu nepildīšanu bez dibinātiem iemesliem konsuls var kapteini sodīt ar naudas sodu līdz Ls 50.

Konsuls uz dienesta līguma atzīmē, apliecinot ar savu parakstu, kuģa iebraukšanas un izbraukšanas datumus, kravas lielumu ienākot un izejot, kuģa ceļa mērķi un iekasētās konsularās nodevas.

Kapteiņa administratīvie pienākumi. Bez šiem pienākumiem, kas vairāk attiecas uz kuģa vadīšanas tehnisko pusi, kapteinim ir arī tīri administratīva rakstura pienākumi. Viņam jāved visi naudas un algas rēķini ar kuģa personālu, norēķini ar kuģa rēderi, aģentu un kravas nosūtītājiem.

Lai kuģa īpašniekam būtu iespējams pārbaudīt kapteiņa darbību, kā prakse, tā likums nosaka zinamu kārtību, kura kapteinim jāievēro. Tā kapteinim jāved norēķini: 1) naudai, ko viņš saņem no kuģa īpašnieka kuģa izdevumiem, 2) vedummaksai, 3) kuģa īpašniekam nosūtītai naudai, 4) kuģa izdevumiem un uzturam. Bez tam pēc katra brauciena kapteinis dod rēderim norēķinu par visu braucienu, pie kam šis norēķins jāizdara, pirms kapteinis izņēmis algu.

Ja nepieciešami līdzekļi kuģa remontam vai pārtikai, kapteinim ir tiesība, ja tanī vietā nav ne kuģa rēdera, ne kuģa aģenta vai citas pilnvarotas personas, noslēgt aizdevuma lī-

gumu (bodmereju), iekļājot kuģi vai kravu. Kapteinim pieder pat tiesība aizturēt svešu kuģi atklātā jūrā, ja galīgi trūkst kuģa personalam pārtikas līdzekļu, un aizņemties pārtiku no otra kuģa, pie kam, ja otrais kuģis nedod pārtiku labprātīgi, kapteinis var lietot varu.

Ja vētras gadījumā kuģis tiek bojāts un spiests meklēt patvērumu svešā ostā, pie kam kuģi nevar tik ātri izlabot, lai tas varētu laikā doties ceļā un laikā nogādāt kravu lēmuma ostā, tad, lai tādēļ preču nosūtītājam nerastos ievērojami zaudējumi, kapteinim ir tiesība pieņemt citu kuģi kravas nogādāšanai laikā lēmuma ostā. Vedummaksu tādā gadījumā uzskata par avarijas izdevumu.

Kapteiņa tiesības un pienākumi pret kuģa personālu. Attiecībā uz kuģa personālu kapteinim pieder **augstākā vara** uz kuģa (Noteik. par jūrniekiem 42. p.). Vispirms, kā jau iepriekš teikts, kapteinis pieņem un arī atlaiž kuģa personālu.

Ja kapteinis nav izpildījis likuma noteikumus par kuģa kalpotāju pieņemšanu darbā, par norēķināšanos ar viņiem vai par viņu atlaišanu no dienesta uz kuģa ārpus Latvijas robežām, viņš sodams saskaņā ar Sodu likuma 372. p. ar naudas sodu, ne augstāku par Ls 500.

Kuģa kapteinus, kas nav izpildījuši pienākumus, kādi viņiem uzlikti noteikumos par jūrnieku dienesta reģistrēšanu, Jūrniecības departamenta direktors var sodīt administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz Ls 500.

Kuģa kapteinus, kas bez pamatota iemesla samazinājuši finansu ministra noteiktās uztura produktu normas, Jūrniecības departamenta direktors var sodīt administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz Ls 500.

Vajadzības gadījumā kapteinim ir tiesība komandas locekļus sodīt disciplinārā kārtā (sk. 19. §). Disciplinārie sodi dažos gadījumos var izrādīties par pārāk vāju līdzekli, lai uzturētu kārtību uz kuģa. Tādos gadījumos kapteinim ir tiesība lietot pat ieročus, lai novērstu draudošās briesmas. Arī Latvijas Not. par jūr. 57. p. paredz tādas kapteiņa tiesības. Pēc šī panta — pienācīgas kārtības uzturēšanai uz kuģa kapteinim vai viņa vietniekam vajadzības gadījumā atļauts lietot spaidu līdzekļus. Sevišķos gadījumos, kad kuģim draud briesmas vai izcēlies dumpis, vai kāda cita vajadzība spiež, kapteinim ir tiesība lietot **jebkuru līdzekli** paklausības vai kārtības atjaunošanai, un šādos gadījumos katram no kuģa personāla jāpalīdz kapteinim bez sevišķa uzaicinājuma.

Ja tādā gadījumā personu, kura liedzas paklausīt, ievaino, tad par to neatbild ievainotājs, ja vien pierāda, ka viņš nav lietojis lielāku varu, nekā to apstākļi prasījuši.

Kuģa personalam jāpaklausa kapteinis bez ierunām. Par rupjībām vai pretošanos kapteinim uz jūras draud bargs sods.

Kapteiņa pienākumi pret kuģa īpašnieku. Kapteinis un kuģa īpašnieks var būt arī viena persona. Tādā gadījumā par attiecībām starp kapteini un kuģa īpašnieku nav ko runāt. Visbiežāk gan kuģa īpašnieks ir cita persona. Tādā gadījumā kapteinis ir no vienas puses kuģa īpašnieka pilnvarotais, ciktāl tas paredzēts likumā vai kuģošanas praksē, bet no otras puses viņš ir uz pakalpojuma līguma pamata pieņemts kuģa īpašnieka kalpotājs. Tādēļ kapteiņa un kuģa īpašnieka attiecības var apskatīt no diviem viedokļiem.

Kapteinis kā kuģa īpašnieka pilnvarotā persona. Pieņemot, ka kapteinis ir kuģa saimnieka pilnvarotā persona, pēdējais atbild par kapteiņa rīcību sakarā ar kuģošanu. Tādēļ, ja šinī sakarībā nodarīti trešajām personām zaudējumi, tad par tiem atbild kuģa īpašnieks. Tāpat par līgumiem un darijumiem, ko kapteinis slēdz savas varas robežās kuģa interesēs ārpus kuģa piederības ostās, t. i. ārpus kuģa īpašnieka dzīves vietas, atbild kuģa īpašnieks, jo kapteinis uzstājas kā kuģa īpašnieka vietnieks gan savā vārdā, bet uz kuģa īpašnieka rēķina (prof. Lobers Tirdzn. tiesību pārskats 207. §). Tā tad kuģa īpašnieka vietā un interesēs dotie rikojumi un slēgtie darijumi ir viņam saistoši. Ja trešo personu pretenzijas, kuras radušās no šādas kapteiņa rīcības, labprātīgi neapmierina, tad viņam tiesības celt prasību kā pret kuģa kapteini (kā pret kuģa īpašnieka pilnvaroto, bet ne personīgi), tā arī pret pašu kuģa īpašnieku.

Kuģa īpašnieks neatbild par to kapteiņa rīcību un darijumiem, kas nav izdarīti ne kuģa īpašnieka, ne kuģa interesēs, bet ko kapteinis izdarījis ārpus savas pilnvaras robežām.

Kapteinis kā kuģa īpašnieka kalpotājs. Kapteiņa atbildība. Kas attiecas uz kuģa kapteiņa tiesībām un pienākumiem pret kuģa īpašnieku kā pēdējā kalpotāja, tad tie tiek noteikti saskaņā ar kapteiņa uzdevumiem vadīt kuģi zināmā braucienā vai zināmā laika periodā. Kapteinis atbild kuģa īpašniekam par visiem zaudējumiem, kurus nodarījis kapteinis un pat personals, ja vien kapteiņa rīcībā saskatāma un noteikti konstatējama vaira civiltiesiskā nozīmē, nemaz nerunājot par kriminālu vainu. Tādēļ kapteiņa atbildība atkrīt tikai force majeure gadījumos.

No pirmā acu uzmetuma varētu likties nesaprotami, kā kapteinis var atbildēt par komandas nodarītiem zaudējumiem. Te nevajaga piemirst, ka komanda atrodas kapteiņa rīcībā un padota vienīgi viņam, un līdz ar to viņa kļūst par kapteiņa izpildu organu. Bez tam cietušajam nav iespējams konstatēt, kurš no personāla vainīgs zaudējumu nodarīšanā, bet kapteinis to var samērā viegli uzzināt. Kapteinim, kas atlīdzinājis cietušajam kuģa personāla nodarītos zaudējumus, ir regresa tiesības pret vainīgo kuģa personāla locekli, un viņš var pie norēķināšanās attiecīgo sumu ieturēt (Fedorovs Jūras tiesības 1. p. 84. p.). Kapteinis neatbild par tādu komandas rīcību, par kuru jānes tīri personīga atbildība, t. i. par tādu darbību, kurai jau ir kriminals raksturs.

18. §. Pārējais kuģa administratīvais personāls.

Pie pārējā kuģa administratīvā personāla vispirms pieder kapteiņa palīgs jeb stūrmanis.

Stūrmaņi. Stūrmaņa tiesības un pienākumus nosaka Noteik. par jūrniekiem 43. un 44. p. Stūrmanis ir kapteiņa tiešais palīgs. Viņa pienākums ir palīdzēt kapteinim vadīt kuģi un izdarīt vajadzīgos navigācijas un astronomiskos novērojumus un aprēķinus un kapteiņa uzraudzībā vest kuģa klāja žurnālu. Stūrmanis pārzina kuģa

Stūrmaņa pienākumi. piekraušanu un izkraušanu, provianta novietošanu un vispār gādā, lai kuģis būtu pilnīgā kārtībā priekšā stāvošam braucienam, kā arī brauciena laikā. Stūrmaņa uzraudzībā un rīcībā atrodas kuģa klāja inventārs un kuģa piederumi. Tāpat viņa uzraudzībā un rīcībā atrodas kuģa komanda. Ja kuģa dienestā ir vairāki stūrmaņi, tad pienākumus viņu starpā sadala kapteinis. Kuģa kapteiņa prombūtnes laikā viņa vietu pagaidām izpilda stūrmanis. Ja uz kuģa ir vairāki stūrmaņi, tad gadījumos, kuri necieš kavēšanos un par kuriem kapteinis nav devis rīkojumu, vispirms jārikojas I stūrmanim, bet pēdējā prombūtnes laikā II stūrmanim. Ja kapteinis nomirst, zaudē spēju vadīt kuģi, vai atsakas no dienesta, tad līdz jauna kapteiņa ierašanās brīdim kapteiņa pienākumus izpilda I stūrmanis.

Stūrmaņa vietu var ieņemt tikai tāda persona, kam ir kuģu vadītāja diploms vai apliecība. (Kuģu vadītāju diplomu vispār sadala 4 šķirās: tālbraucēju kapteiņu, tālbraucēju stūrmaņu, tuvbraucēju kapteiņu un tuvbraucēju stūrmaņu diplomus, — Lik. par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu 2. p.).

Tālbraucēji stūrmaņi. Tālbraucējam stūrmanim ir tiesība vadīt tuvos braucienos visādus jūras kuģus, izņemot pasažieru kuģus, kas lielāki par 1500 tonnām, un būt par stūrmani uz jebkura kuģa, izņemot I stūrmani uz tālbraucēju pasažieru kuģiem, lielākiem par 600 tonnām (Noteik. par tirdzn. kuģu adm. personālu 4. p. 2. p-kts). Tālbraucēja stūrmaņa diplomu izsniedz tiem, kas izturējuši pārbaudījumu uz tālbraucēja stūrmaņa gradu, vai nobeiguši Latvijas jūrskolu III klasi vai jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas III klasi un nobraukuši uz jūras kuģiem klāja kalpotāju sastāvā 42 mēnešus, no kuriem 12 mēnešus par stūrmani, tanī skaitā 6 mēnešus tālos braucienos (6. p.).

Tuvbraucēji stūrmaņi. Tuvbraucējam stūrmanim ir tiesība būt par stūrmani uz jebkura kuģa tuvos braucienos un par II stūrmani uz jebkura kuģa tālos braucienos, izņemot tālbraucējus pasažieru kuģus, kas lielāki par 1500 tonnām, un par kapteini uz piekrastes braucēju buru kuģiem līdz 150 tonnām un buru motorkuģiem līdz 100 tonnām. Tuvbraucēja stūrmaņa diplomu izsniedz personām, kas sasniegušas 21 gadu vecumu un izturējušas pārbaudījumu uz tuvbraucēja stūrmaņa gradu vai nobeigušas Latvijas jūrskolu II klasi vai jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas II klasi, nobraukušas uz jūras kuģiem klāja kalpotāju sastāvā 24 mēnešus, no kuriem mazākais 4 mēnešus uz buru kuģiem, vai izpildījušas Jūrniecības departamenta noteikto praktiskās apmācības kursu uz skolas buru vai buru motorkuģa.

Stūrmaņu skaits uz kuģa. Uz katra Latvijas jūras kuģa, neskaitot kapteini, jābūt vismaz šādam stūrmaņu skaitam:

- 1) uz pasažieru tvaika vai motorkuģiem:
 - a) lielākiem par 1500 tonnām — vismaz 3 stūrmaņiem, no kuriem tālos braucienos I stūrmanim jābūt ar tālbraucēja kapteiņa diplomu, II stūrmanim ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu, bet tuvos braucienos I stūrmanim jābūt ar tālbraucēja stūrmaņa vai tuvbraucēja kapteiņa diplomu;
 - b) no 600 līdz 1500 tonnām — vismaz 2 stūrmaņiem, no kuriem tālos braucienos I stūrmanim jābūt ar tālbraucēja kapteiņa, bet tuvos braucienos ar tālbraucēja stūrmaņa vai tuvbraucēja kapteiņa diplomu;
 - c) no 300 līdz 600 tonnām — vismaz 2 stūrmaņiem, no kuriem I stūrmanim jābūt ar tālbraucēja stūrmaņa diplomu;

- d) līdz 300 tonnām tuvos braucienos — vismaz vienam stūrmanim;
- 2) uz preču tvaika vai motorkuģiem:
- a) lielākiem par 500 tonnām — vismaz 2 stūrmaņiem;
- b) līdz 500 tonnām tālos un tuvos braucienos — vismaz vienam stūrmanim;
- 3) uz buru kuģiem:
- a) lielākiem par 500 tonnām — vismaz 2 stūrmaņiem;
- b) līdz 500 tonnām tālos braucienos un no 100 līdz 500 tonnām tuvos braucienos — vismaz vienam stūrmanim.

Piekrastes braucienos buru kuģiem līdz 150 tonnām, tāpat visiem velkoņiem un liellaivām, atļauts braukt bez stūrmaņiem. Jūras preču kuģus un laivas līdz 20 tonnām piekrastes braucienos atļauts vadīt arī nediplomētiem jūrnikiem — Latvijas pilsoņiem.

Finansu ministram ir tiesība, raugoties pēc vietējiem apstākļiem, samazināt stūrmaņu skaitu uz piekrastes braucienu kuģiem.

Kuģa mehaniķi. Tālāk pie kuģa administratīvā personāla pieder kuģa mehaniķi. Viņu tiesības un pienākumi paredzēti Noteik. par jūrnikiem 45.—46. p. Mehaniķis, būdams savā darbībā padots kapteinim, ir mašīnu personāla tiesais priekšnieks. Viņa pienākums ir vadīt darbus pie mašīnām, to piederumiem un ierīcēm, vadīt mašīnu gaitu, pārzināt un atbildēt par rīcību ar mašīnām, katliem, elektriskās apgaismošanas un atūdeņošanas ierīcēm, vinčām un citiem kuģa palīgmechaniem; pārraudzīt un uzturēt kārtībā mašīnu un katlu telpas līdz ar ogļu telpām, tankiem un tuneliem; pārzināt mašīnu inventāru, kurināmā un citu materiālu krājumus, sevišķi to derīgumu; kontrolēt materiālu pieņemšanu uz kuģa; uzraudzīt mašīnu personālu un viņa dzīvojamās telpas. Ja kuģa dienestā atrodas vairāki mehaniķi, tad par visu mašīnu darbību atbild I mehaniķis. Viņš sadala starp pārējiem mehaniķiem viņu uzdevumus. Pirmā mehaniķa prombūtnes laikā vai izpalikšanas gadījumos viņa vietu izpilda otrs mehaniķis, ja arī par to I mehaniķis nebūtu devis attiecīgu rīkojumu. Pirmajam mehaniķim jāved mašīnu žurnāls un jāatbild par to.

Pieņemot mašīnu komandu, kapteinim jārikojas saziņā ar I mehaniķi (Noteik. par jūrnikiem 9. p.).

Kuģa mehaniķu vietas uz visiem jūras pasažieru tvaikoņiem un pārējiem tvaikoņiem ar mašīnspēju 75 IHP un vai-

rāk un jūras velkoņiem, kuru mašinspēja ir 200 IHP un vairāk, atļauts ieņemt vienīgi Latvijs pilsoņiem, kam ir attiecīgi kuģu mehaniķu diplomu vai apliecības.

Jūras kuģu mehaniķu diplomu sadala trīs šķirās: I, II un III šķirā. Diplomus izsniedz Jūrniecības departaments.

III šķiras kuģu mehaniķi. III šķiras kuģu mehaniķu diplomu izsniedz personām, kas sasniegušas 20 gadu vecumu un:

- 1) izturējušas pārbaudījumu uz III šķiras kuģu mehaniķa gradu, vai nobeigušas tirdzniecības kuģu mehaniķu skolas vai jūrskolas kuģu mehaniķu nodaļas II klasi, vai finansu ministra apstiprinātus III šķiras kuģu mehaniķu kursus;
- 2) nodarbojušās 24 mēnešus kā mācekli vai amatnieki metala kuģu būvētavā, mašīnu būvētavā vai citā kuģu mehaniķa darbam piemērotā metala apstrādāšanas darbnīcā;
- 3) nobraukušas uz jūras tvaikoņiem mašīnu personāla sastāvā vismaz 12 mēnešus, no kuriem vismaz 6 mēnešus par kurinātāju.

III šķiras kuģu mehaniķa apliecību izsniedz personām, kas:

- 1) nobeigušas Rīgas biržas komitejas mašīnistu kursus, bijušās Baltijas flotes patstāvīgās vadības mašīnu skolu vai kādu citu tamlīdzīgu mācības iestādi, kuru par tādu atzīst Jūrniecības departaments;
- 2) apmierina iepriekš paredzētos prasījumus par III šķiras mehaniķu diplomu izsniegšanu 2. un 3. punktā;
- 3) līdz 1927. g. 1. janvarim 2 gadus izpildījušas uz jūras tvaikoņiem mehaniķu vietu.

III šķiras kuģu mehaniķis var ieņemt vietu:

- 1) kā III mehaniķis uz tvaikoņiem ar jebkuru mašinspēju;
- 2) kā II mehaniķis uz visiem tvaikoņiem ar mašinspēju līdz 650 IHP, bet pēc divgadīgas mehaniķa prakses kā II mehaniķis uz tvaikoņiem ar mašinspēju līdz 1000 IHP;
- 3) kā I mehaniķis tuvos braucienos uz preču tvaikoņiem ar mašinspēju līdz 300 IHP un uz pasažieru tvaikoņiem ar mašinspēju līdz 200 IHP.

II šķiras kuģu mehanikis. II šķiras kuģu mehanika diplomu izsniedz personām, kas:

- 1) bez iepriekšminēto noteikumu izpildīšanas nodarbojušās vēl 12 mēnešus kā mācekļi vai amatnieki metala kuģu būvētavā, mašīnu būvētavā vai citā kuģu mehanika darbam piemērotā metala apstrādāšanas darbnīcā;
- 2) ar III šķiras kuģu mehanika tiesībām nobraukušas par mehanikī vai asistentu uz jūras tirdzniecības tvaikoņiem 24 mēnešus, no kuriem vismaz 12 mēnešus uz tvaikoņiem ar vismaz 300 IHP mašīnspēju;
- 3) izturējušas pārbaudījumu uz II šķiras kuģu mehanika gradu vai nobeigušas tirdzniecības kuģu mehaniku skolas vai jūrskolas kuģu mehaniku nodaļas III klasi.

II šķiras kuģu mehanika apliecību izsniedz personām, kas:

- 1) nobeigušas Rīgas biržas komitejas mašīnistu kursus, bijušās Baltijas flotes patstāvīgas vadības mašīnu skolu vai kādu citu tamlīdzīgu mācības iestādi, kuru par tādu atzīst Jūrniecības departaments, vai izturējušas pārbaudījumu uz III šķiras kuģu mehanika gradu;
- 2) nodarbojušās 4 gadus kā mācekļi vai amatnieki metala kuģu būvētavā, mašīnu būvētavā vai citā kuģu mehanika darbam piemērotā metala apstrādāšanas darbnīcā;
- 3) līdz 1926. g. 1. janvarim izpildījušas uz jūras kuģiem ar mašīnspēju, ne mazāku par 600 IHP, mehanika vietu 5 gadus, no kuriem mazākais 1 gadu ieņēmušas tādu mehanika vietu, kuras izpildīšanai likums prasa II šķiras kuģu mehanika tiesības.

II šķiras kuģu mehanikis var ieņemt vietu: 1) kā II mehanikis uz tvaikoņiem ar jebkuru mašīnspēju, izņemot pasažieru kuģus tālos braucienos; 2) kā I mehanikis uz tvaikoņiem līdz 1200 IHP mašīnspējas.

I šķiras kuģu mehanikis. I šķiras kuģu mehanika diplomu izsniedz personām, kas:

- 1) izturējušas pārbaudījumu uz I šķiras mehanika gradu, vai nobeigušas tirdzniecības kuģu mehaniku skolas vai jūrskolas kuģu mehaniku nodaļas pilnu kursu;
- 2) pēc II šķiras kuģu mehanika diploma iegūšanas nobraukušas 24 mēnešus uz jūras tvaikoņiem, pie kam

6 mēneši jānobrauc uz tvaikoņiem ar mašīnspēju, ne mazāku par 600 IHP.

Inženieriem-mehaniķiem kuģu mehanika diplomu izsniedz atkarībā no viņu agrāk ieņemtās dienesta vietas rakstura un dienesta ilguma.

I šķiras kuģu mehaniķis var ieņemt I mehanika vietu uz visiem tvaikoņiem.

Kuģu mehanika grada iegūšanai personām, kas nobeigušas tehnisko mācības iestāžu mehaniskās nodaļas, finanšu ministrs teoretiskos pārbaudījumos var piešķirt atvieglojumus.

Mechaniķu skaits uz kuģa. Uz visiem jūras tirdzniecības tvaikoņiem jābūt vismaz šādam mehaniķu vai mehaniķu un viņu palīgu (asistentu) skaitam: 1) uz tvaikoņiem ar mašīnspēju līdz 200 IHP — vienam mehaniķim; 2) uz tvaikoņiem ar mašīnspēju no 201 līdz 500 IHP — 2 mehaniķiem; 3) uz tvaikoņiem ar mašīnspēju no 551 līdz 800 IHP — 3 mehaniķiem vai 2 mehaniķiem un 1 asistentam; 4) uz tvaikoņiem ar mašīnspēju vairāk par 800 IHP — 3 mehaniķiem (Lik. par tirdzniec. kuģu adm. personālu 11.—21. p.).

Mechaniķis-asistents. Uz katra tvaikoņa, uz kura jābūt vismaz 2 mehaniķiem, viens no viņiem izpilda I un otrs II mehanika vietu, bet uz tvaikoņiem, uz kuriem jābūt vismaz 3 mehaniķiem, viens no viņiem izpilda I, otrs II un trešais III mehanika vietu.

Asistentu vietas uz jūras tirdzniecības tvaikoņiem atļauts ieņemt vienīgi Latvijas pilsoņiem:

- 1) kas sasnieguši 20 gadu vecumu;
- 2) kuru redzes un dzirdes spēja atbilst uzņemšanas noteikumiem jūrskolas kuģu mehaniku nodaļā, un kuru vispārējais veselības stāvoklis netraucē izpildīt asistenta pienākumus;
- 3) kas kalpojuši mašīnpersonāla sastāvā uz jūras tvaikoņiem un kādā tehniskā mācības iestādē ieguvuši zināšanas, kuras asistenta vietas izpildīšanai atzīst par pietiekošām Jūrniecības departaments, vai kas līdz 1934. g. 1. jūlijam vismaz 1 gadu izpildījuši uz jūras tvaikoņiem mehanika vai asistenta vietu.

Asistentu apliecības izsniedz Jūrniecības departaments. Ostas kapteinim ir tiesība pielaist izņēmumus no likuma noteikumiem par kuģu mehaniķiem un asistentiem atsevišķiem braucieniem Latvijas piekrastes braucienu robežās, bet ne vairāk kā vienam braucienam gadā katram kuģim, ja vien ostas kapteinis atzīst, ka kuģis priekšā stāvošam braucienam

ir pietiekoši komplektēts ar kompetentu kuģa administratīvo personālu.

Radiotelegrafists. Radiotelegrafista vietu uz kuģa var ieņemt vienīgi tāda persona, kurai attiecīgu atļauju ir devis Latvijas Pasta un telegrafa departaments. Bez tam radiotelegrafistiem jābūt Latvijas pavalstniekiem.

Kā kuģa kapteinim, tā arī pārējam kuģa administratīvajam personālam jāizturas taisnīgi pret saviem apakšniekiem (Not. par jūr. 47. p.).

19. §. Kuģa komanda.

Dienesta līguma noslēgšana ar kuģa komandu un tā saturs. Kuģa komandu pieņem kapteinis. Uz visiem ārzemju braucienu tirdzniecības kuģiem kapteinim jāslēdz rakstisks dienesta līgums ar kuģa kalpotājiem pēc finanšu ministra noteikta līguma parauga. Šo līgumu apliecina vateršauts. Līgumā obligatoriski jāieraksta sekojošais: 1) kuģa šķira un vārds, piederības osta, bruto tilpība un mašinspēja; 2) minimalais kuģa komandas skaits; 3) kapteiņa uzvārds un vārds; 4) darba noteikumi; 5) uz cik ilgu laiku līgums noslēgts; 6) dienestā pieņemtā jūrnieka uzvārds, vārds, uz kuģa ieņemamā dienesta vieta, dzimšanas laiks; 7) diploma, braukšanas apliecību grāmatiņas un darba grāmatiņas numuri un jūrnieka pavalstniecība; 8) dienesta līguma parakstīšanas laiks un nolīgta alga, uzturs un virsstundu atlīdzība; 9) atzīmes par personības dokumentiem un 10) dienesta atstāšanas laiks un vateršauta vai konsula apliecinājumi par dienesta attiecību izbeigšanos.

Līgumslēdzējas puses pēc tam, kad tās iepazīstinātas ar līguma saturu, līgumu paraksta pašrocīgi vateršauta klātbūtnē. Līgumu var parakstīt vateršauta birojā, vai arī vateršautam ierodoties uz kuģa. Līguma parakstīšanai vateršauta birojā nav jāierodas visam kuģa personālam reizē, bet viņi var to darīt kuģa kapteiņa noteiktā kārtā. Kuģa īpašnieks vai kapteinis ar sevišķu pilnvaru var uzdot viņa vietā dienesta līgumu parakstīt kuģa stūrmanim. Pēc līguma parakstīšanas vateršauts to apliecina.

Likums, uzliedzot par pienākumu jūrnieku dienesta līgumu apliecināt oficiālai amatpersonai, privattiesiska rakstura kuģa kalpotāju dienesta līgumu pārvērš par publiski-tiesisku. Tādēļ ne dienesta līgumi, ne arī dienesta līgumu pārgrozījumi, kurus nav attiecīgā kārtā apliecinājis vateršauts vai ārzemēs Latvijas konsuls, nav uzskatāmi par likumīgā kārtā noslēgtiem, un līdz ar to tie nav saistoši.

Dienesta līguma oriģināls glabājas pie kuģa kapteiņa, kuram, slēdzot jaunu dienesta līgumu, agrākais jānodod vateršautam vai konsulam, ja tas nebūtu jau agrāk izdarīts. Liepājas un Ventspils ostas vateršautiem un konsuliem saņemtie agrākie dienesta līgumi un jaunā dienesta līguma noraksts vēlākais 14 dienu laikā jānosūta Rīgas ostas vateršautam uzglabāšanai vateršauta arhīvā.

Iekšzemē atļauts piemunsturēt ārzemju braucēja kuģa dienestā vienīgi personas, kam ir jūrnieku braukšanas apliecību grāmatiņa, kuras formu nosaka Jūrniecības departaments.

Finansu ministram ir tiesība, saziņā ar Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameru un Latvijas darba kameru, noteikt ārzemju braucēju kuģu jūrnieku minimalās algas, ar katru atsevišķu rīkojumu ne ilgāk kā uz 6 mēnešiem.

Algas grāmatiņa. Kad jūrnieks iestāties dienestā, kapteinis izsniedz viņam algas grāmatiņu pēc Jūrniecības departamenta apstiprināta parauga (Noteik. par jūrniekiem 11. p.). Tanī jānorāda: 1) kuģa nosaukums un bruto tilpība; 2) jūrnieka vārds un uzvārds, dzimšanas gads un diena, pastāvīgā dzīves vieta un līguma noslēgšanas vieta; 3) uz kuģa ieņemamā dienesta vieta; 4) uz cik ilgu laiku jūrnieks pieņemts kuģa dienestā; 5) noligtā alga; 6) virsstundu atlīdzība; 7) pārējie darba noteikumi.

Dienesta laikā algas grāmatiņā jāatzīmē: 1) dienesta laika sākums, uzteikšana un izbeigšanās; 2) pienākošās algas un atlīdzības izmaksas un varbūtējie algas atvilkumi; 3) naudas kursi, ja algu izmaksā citā valūtā nekā noligts.

Dienesta līguma pastāvēšanas laiks un uzteikšanas kārtība.

Dienesta līgumu var noslēgt uz nenoteiktu laiku vai noteiktu laiku, vai arī uz noteiktu braucieni. Ja jūrnieks pieņemts dienestā uz noteiktu laiku vai ar noteiktu uzteikšanas laiku, un ja termiņš izbeidzas, kuģim atrodies braucienā, tad līgums paliek spēkā līdz ostai, kur kuģis ienāk iekraut vai izkraut kravu. Kuģim ienākot Latvijas ostā iekraut vai izkraut kravu, jūrnieku var atlaist no dienesta, kā arī jūrniekam ir tiesība atstāt dienestu, uzteicot to tālāk norādītos termiņos. Ja līgums slēgts uz nenoteiktu laiku, tad abām līgumslēdzēju pusēm ir tiesība līgumu uzteikt katrā ostā, kur kuģis ienāk iekraut vai izkraut kravu. Ja jūrnieks ir Latvijas pilsonis un pieņemts dienestā Latvijā, tad viņu var atlaist vienīgi Latvijas ostā, neatkarīgi no tā, kura puse uzteikusi līgumu. Ja jūrnieks pieder pie administratīvā personāla, tad līguma uzteikšanas laiks ir 14 dienas, bet ja viņš pieder pie kuģa komandas, tad 4 dienas. Pē-

dējais uzteikšanas laiks piemērojams arī visos gadījumos, kad kuģis paredzēts novietot brīvgulā vai ziemas gulā Latvijā vai ārzemēs, ja vien dienesta līgumā nav noteikts citādi. Ja līgums slēgts uz noteiktu laiku vai noteiktu braucienu, un pēc līguma termiņa notecējuma jūrnieks turpinā dienestu bez jauna līguma noslēgšanas, tad katrai pusei ir tiesība uzteikt dienestu augstāk norādītā laikā jebkurā Eiropas ostā, kur kuģis ienāk iekraut vai izkraut kravu, bet ja kuģis brauc uz Latviju, tieši vai caur kādām starpostām, tad jūrniekam jāpaliek savā vietā, kamēr kuģis atgriežas Latvijā, bet ne ilgāk kā 2 mēnešus. Jūrniekam, kas pēc pēdējās piemunsturēšanas nepārtraukti atradies kuģa dienestā vismaz $1\frac{1}{2}$ gadu, ir tiesība uzteikt līgumu augstāk paredzētā laikā jebkurā ostā, kur kuģis ienāk iekraut vai izkraut kravu. Ja līgumā būtu paredzēti citādi termiņi, tad jārikojas saskaņā ar līgumu. Jūrniekam, kas atstāj dienestu, pēc kuģa ienākšanas ostā jāpaliek vēl dienestā nepieciešamo kuģa darbu veikšanai, tomēr uz kuģiem ar mēchaniskiem dzinējiem ne ilgāk kā 2 dienas un uz buriniekiem ne ilgāk kā 4 dienas. Kuģa administratīvā personala locekli rēderis var aizturēt kuģa dienestā, kamēr tas nodevis viņa pārziņā atrodošos inventāru, materialus vai kravu rēdera norādītai personai. Gadījumos, kad jāsastāda jūras protests, jūrniekam pret līdzšinējās algas, dzīvokļa un uztura samaksu jāpaliek ostā līdz jūras protesta sastādīšanai. Ja attiecīgās ārzemju valsts iestādes neļauj jūrniekam palikt malā vai prasa no viņa tādu garantiju, kādu jūrnieks nevar dot, tad dienesta līgums turpinās līdz ostai, kur tādi nomunsturēšanas šķēršļi nepastāv.

Kapteina tiesības atlaist jūrnieku pirms dienesta līguma izbeigšanās.

Kapteiniem zinamos gadījumos ir tiesības atlaist jūrnieku arī pirms dienesta līguma izbeigšanās. Šīs tiesības paredzētas Noteik. par jūrniekiem 32.—34. p. sekojošos gadījumos: 1) ja jūrniekam slimības vai ievainojuma dēļ nav iespējams izpildīt dienesta pienākumus, vai ja viņš slimo ar bīstamu slimību, kura var apdraudēt uz kuģa citu cilvēku veselību. Tādā gadījumā jūrniekam ir tiesība saņemt algu līdz atlaišanai no dienesta (t. i. līdz nomunsturēšanas dienai) un vēl viena mēneša algu uz priekšu, bet katrā gadījumā ne ilgāk kā līdz dienesta līguma izbeigšanai. Ja jūrnieks slimību vai ievainojumu dabūjis ar nodomu vai noziedzīgi rīkojoties, slēpis slimību, iestājoties dienestā, vai slimo ar veneriskām slimībām, tad viņam tiesība saņemt algu tikai līdz nomunsturēšanas dienai. Ja minētā iemesla dēļ atlaiž no dienesta slimu jūrnieku, kura ārstēšana piekrīt Jūrnieku slimo kasei, tad jūrniekam ir tiesība saņemt no kuģa īpašnieka algu tikai līdz

atlaišanas dienai; 2) ja jūrnieks izrādas par nespējīgu darba veikšanai, kuram viņš pieņemts; 3) ja jūrnieks vairākkārt neierodas noteiktā laikā uz kuģa, vai arī ja kuģim dodoties jūrā, jāpieņem trūkstošā jūrnieka vietā cits; 4) ja jūrnieks nepilda dienesta noteikumus, kā, piemēram: atsacījies izpildīt priekšniecības pavēles, lieto varas darbus pret kuģa administratīvo personālu vai citiem kuģa kalpotājiem, vai darba laikā vairākkārt piedzēries; 5) ja jūrnieks piekerts izšķērdēšanā, zādzībā vai citā noziedzīgā nodarījumā, par kuru draud cietuma sods vai bargāka atbildība, vai ir noslēpis kontrabandu vai preces, kuras aizliegts izvest no kuģa izbraukšanas ostas, vai ievest kuģa iebraukšanas ostā. Jūrnieks, kuru atlaiž iepriekš minēto iemeslu dēļ, dabū algu vienīgi līdz atlaišanas dienai, turpretī, ja jūrnieku atlaiž bez iepriekš minētajiem iemesliem, viņam ir tiesība saņemt uz priekšu algu: administratīvā personāla kalpotājiem — par 1 mēnesi, kuģa komandas kalpotājiem — par 14 dienām, bet ne ilgāk kā par laiku, kas atlicis līdz līguma izbeigšanai. Bez tam jūrnieks dabū brīvu ceļu un uzturu līdz līgumā paredzētai vietai, kur jūrniekam ir tiesība atstāt dienestu.

Jūrnieku, kuru atlaiž no dienesta ārzemēs 3., 4. un 5. punktā minēto iemeslu dēļ, kapteinis rēdera vārdā nosūta atpakaļ uz Latviju uz paša atlaistā jūrnieka rēķina. Ja sūtīšanu izdara Latvijas pārstāvība, tad rēdera pienākums ir nekavējoties atlīdzināt Ārlietu ministrijai vai pārstāvībai sūtīšanas izdevumus.

Ja līgums izbeidzas Latvijas ostā, bet atlaišana no dienesta notiek ārzemēs, tad jūrnieks dabū brīvu ceļu ar uzturu līdz kuģa piederības ostai.

**Jūrnieka
tiesības atstāt
dienestu pirms
līguma
izbeigšanās.**

Arī jūrniekam zināmos gadījumos ir tiesības atstāt dienestu pirms dienesta līguma izbeigšanās (noteik. par jūrn. 35.—38. p.). Ja kuģa komandas jūrnieks pierāda, ka viņš uz cita kuģa var dabūt kapteīna, stūrmaņa vai mehanika vietu, vai arī kuģa administratīvā personāla loceklis var dabūt augstākas pakāpes stūrmaņa vai mehanika vietu nekā tā, kuru viņš pašlaban uz kuģa ieņem, tāpat, ja kuģa dienesta turpināšana apdraud jūrnieka veselību, tad viņam ir tiesība atstāt dienestu, atstājot savā vietā pret to pašu algu citu šīs vietas izpildīšanai spējīgu jūrnieku. Stūrmanim šādā gadījumā dienests jāuzteic vēlākais 3 dienas pirms kuģa atstāšanas. Algu jūrnieks saņem līdz nomunsturēšanas dienai. Ja jūrnieks ar oficiāliem dokumentiem var pierādīt, ka kuģa lēmuma ostā plosas bīstama epidēmija, un jūrnieks to uzzinājis vienīgi pēc vietas pieņem-

šanas, tad, ja kuģis vēl nav izgājis jūrā, viņam ir tiesība prasīt tūlītēju atlaišanu no dienesta, bet pretējā gadījumā atlaišanu var prasīt pirmajā ostā, kur kuģis ienācis pēc tam, kad jūrniece šo gadījumu uzzinājis. Algu šādā gadījumā jūrniece saņem līdz nomunsturēšanas dienai. Ja kapteinis vai citi kuģa dienestā esošie jūrnieceki jūrnieceku moca vai spīdzina, un kapteinis atteicas sniegt jūrniecekam prasīto aizsardzību, tāpat, ja kapteinis nepamatoti atteicas dot jūrniecekam paredzēto uzturu un noligto algu, pēdējam ir tiesība prasīt atlaišanu no dienesta. Jūrniecekam ir tiesība prasīt atlaišanu no dienesta pirms līguma izbeigšanās arī gadījumos, kad kuģis zaudē tiesību braukt ar Latvijas karogu, bet kuģa īpašnieka vai kapteiņa maiņa, kuģim joprojām braucot ar Latvijas karogu, jūrniecekam šīs tiesības nedod. Gadījumos, kad kuģa īpašnieks izsludināts par maksātnespējīgu, katrai pusei ir tiesība līgumu uzteikt.

**Dienesta
līguma
izbeigšanās
kuģa bojā
iešanas
gadījumā.**

Dienesta līgums ar kuģa personālu izbeidzas pirms līgumā paredzētā termiņa iestāšanās arī, kuģim bojā ejot, vai, ja to izsludina par bojā gājušu vai neglābjamu, izņemot gadījumus, ja līgumā būtu citādi teikts (Noteik. 39. p.). Tomēr jūrnieceka pienākums ir pret līdzšinējo algu un

brīvu dzīvokli un uzturu piedalīties kuģa glābšanas darbos, kā arī palikt dienestā līdz jūras protesta sastādīšanai. Minētājos kuģa bojā iešanas gadījumos bojā gājušā kuģa jūrniecekiem ir tiesība saņemt no kuģa īpašnieka atlīdzību par tiešo bezdarba laiku dienesta līgumā paredzētās algas apmērā, tomēr ne ilgāk kā par 2 mēnešiem. Ja šajā laikā bezdarba jūrnieceks nepamatoti atsakas pieņemt viņam piedāvāto tādas pašas specialitātes vietu uz kuģa, tad viņš zaudē tiesību saņemt tālāko bezdarba atlīdzību. Ja jūrnieceka alga uz jaunā kuģa ir mazāka par viņa pēdējā dienesta algu, tad viņam tiesība saņemt no bojā gājušā kuģa īpašnieka algas starpību par laiku, kas atlicis līdz augstāk minētā 2 mēnešu laika beigām. Jūrnieceki — Latvijas pilsoņi — kuģa bojā iešanas gadījumā saņem uz kuģa īpašnieka rēķina arī brīvu ceļu un uzturu līdz kuģa piederības ostai.

Kuģa īpašnieka maksātnespējas gadījumā pārsūtīšanas un uztura izdevumus sedz valsts. Tāpat jūrniecekiem ir tiesība kuģa bojā iešanas gadījumā saņemt atlīdzību par savām bojātām vai zudušām mantām saskaņā ar Likumu par algotu darbinieku apdrošināšanu nelaiemes un arodu slimību gadījumos.

**Kuģa
personala
žurnāli.**

Uz ikviena ārzemju braucēja Latvijas tirdzniecības kuģa jāved kuģa personala žurnāls (1937. g. „V. V.“ 218. n.).

Kuģa personala žurnālus uz kuģiem izsniedz vateršauts.

Kuģa personala žurnāls jāved atsevišķi par katru kalendāra gadu. Kalendāra gadam notekot, kuģa personala žurnāls rūpīgi jānoslēdz, un ieraksti žurnāla nodaļās kapteinim ar savu parakstu jāapliecina, pēc kam žurnāls vēlākais līdz nākamā gada 1. aprīlim jānodod Rīgas vateršautam uzglabāšanai vateršauta archīvā.

Kuģa personala žurnālam ir 3 nodaļas, kur jāieraksta:

- 1) pirmajā nodaļā (personala sastāvs, pārmaiņas tanī un atestācijas): katra jūrnieka, arī kapteiņa, vārds un uzvārds, uz kuģa ieņemamā dienesta vieta, dzimšanas gads un datums, pavalstniecība, kad un kur iestājies kuģa dienestā, kad un kur atstājis kuģa dienestu, dienesta atstāšanas iemesls, jūrnieka raksturojums un atestācija, atzīmes par uzliktiem disciplināriem sodiem;
- 2) otrajā nodaļā — ziņas par kuģa izdarītiem braucieniem;
- 3) trešajā nodaļā — ziņas par jūrnieku izdarītiem pārkāpumiem, dienesta nolaidībām un darba paviršībām un kapteiņa lēmumi par jūrniekiem uzliktiem disciplināriem sodiem.

Kuģa personala žurnālu ved un uzglabā personīgi kuģa kapteinis.

Sevišķa vērība jāpiegriež kuģa komandas jūrnieku atestāšanai, kas nekavējoties jāizdara katrreiz, kad kuģa komandas jūrnieks atstāj dienestu, kapteiņa maiņas gadījumā un pirms žurnāla nosūtīšanas Rīgas vateršautam. Kuģa administratīvais personāls nav atestējams.

Atestējot jūrnieka uzvešanos un dienesta pienākumu izpildīšanu, kapteinim kuģa personala žurnālā šim nolūkam iekārtotās ailēs jāieraksta „loti labi“ vai „labi“ pēc kapteiņa personīgā novērtējuma. Ja kapteinis neatrod par iespējamu jūrnieku šādi atestēt, tad viņam par to žurnālā jāatzīmē, motivējot savu rīcību. Arī kuģa komandas jūrniekam ir tiesība atteikties no atestācijas, un šādā gadījumā kuģa personala žurnālā jūrnieka atestāšanai iekārtotās ailēs jāieraksta, ka jūrnieks atestāciju nevēlas.

Kapteiņa maiņas gadījumā tā jāatzīmē kuģa personala žurnālā. Kapteinim, kas atstāj dienestu, pirms kuģa nodošanas jāatestē visa kuģa komanda. Jaunajam kapteinim, kas uzņemas kuģa tālāko vadību, kuģa personāls par jaunu jāieraksta

žurnalā, un ikviens komandas jūrniece jāatēstē pie dienēsta atstāšanas vai kalēdara gada beigās pirms žurnala nosūtīšanas Rīgas vateršautam.

Kapteinis ir atbildīgs par kuģa personala žurnala kārtīgu vēšanu. Visiem ierakstiem par pārmaiņām kuģa personala sastāvā, kas notikušas kuģim pēdējā ostā esot vai brauciena laikā, jābūt izdarītiem līdz kuģa pienākšanai nākamā ostā.

Rīgas vateršauta darba laikā jūrnieku darba devējiem ir tiesība ieskatīties vateršauta glabāšanā nodotos kuģu personāla žurnālos un izrakstīt no tiem sev vajadzīgās ziņas.

Uz valsts iestāžu vai amatpersonu pieprasījumu Rīgas vateršautam jāizsūta izziņas no kuģa personala žurnāliem.

Jūrnieku braukšanas apliecību grāmatiņas. Izsniedzot jūrniekam braukšanas apliecību grāmatiņu, vateršautam tanī jāieraksta: 1) jūrnieka vārds un uzvārds, 2) dzimšanas gads un datums, 3) dzimšanas vieta, 4) pavalstniecība un 5) kad un kas braukšanas apliecību izsniedzis (1937. g. „V. V.“ 218. n.).

Jūrnieka ģimētnē jāielīmē braukšanas apliecību grāmatiņā šim nolūkam paredzētā vietā. Ielīmētā ģimētnē jāapzīmogo ar vateršauta zīmogu tā, lai vismaz viena ceturtdaļa zīmoga skārtu ģimētni. Ģimētnēm jābūt pagatavotām pēc noteikumiem, kādi paredzēti pases saņemšanai. Braukšanas apliecību grāmatiņa jūrniekam pašrocīgi jāparaksta un tanī jāieraksta paša vai viņa tuvāko piederīgo mājas adrese; pēdējās ziņas atstājamas arī vateršautam.

Visas izsniedzamās jūrnieku braukšanas apliecību grāmatiņas jānumurē tekošiem numuriem pēc kārtas, un par tām vateršautam jāved sevišķs saraksts, kur jāatzīmē, kam, kad un ar kādu numuru grāmatiņa izsniegta.

Piemunsturējot jūrnieku, vateršautam, ostas kapteinim vai konsulam jāieraksta jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņā: 1) kuģa šķira un vārds, bruto tonnaža (mašīnu personālam arī mašīnspēja), 2) uz kuģa ieņemamā dienēsta vieta un 3) kad un kur iestājies dienēstā.

Pēc iepriekš minēto datu ierakstīšanas braukšanas apliecību grāmatiņā piemunsturētājs to nodod kuģa kapteinim uzglabāšanai, līdz kamēr jūrnieks atstāj dienēstu.

Jūrniekam atstājot kuģa dienēstu, kapteinim uzlikts par pienākumu uz kuģa personala žurnālā ierakstīto datu pamata jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņu papildināt, ierakstot tanī pēc augstāk minētiem piemunsturētāja ierakstiem: 1) kad, kur un kāda iemesla dēļ jūrnieks atstājis dienēstu, 2) kā izpildījis dienēstu, kā uzvedies, vai alkohola lietošana traucē-

jusi dienesta izpildīšanu, un 3) kuģa klāja personalam arī braucieni aprakstu, t. i. vai jūrnieks atradies tālos, tuvos vai piekrastes braucienos. Izdarītie ieraksti kuģa kapteinim jāapliecina ar savu parakstu un kuģa zīmoga nospiedumu. Pirms braukšanas apliecību grāmatiņas izsniegšanas atpakaļ jūrniekam — braukšanas laiks ar savu parakstu un zīmogu nospiedumu jāapliecina vateršautam, konsulam vai ostas kapteinim, bet, ja to nav iespējams izdarīt, tad ierakstus grāmatiņā līdz ar kapteini paraksta kuģa I stūrmanis vai I mehaniķis.

Jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņā nedrīkst ierakstīt: „Il stūrmanis“, „Il mehaniķis“, „Il šķiras kurinātājs“ un tamlīdzīgi, bet jāieraksta: „otrais stūrmanis“, „otrais mehaniķis“, „otrās šķiras kurinātājs“ un tamlīdzīgi.

Pēc augstāk minēto datu ierakstīšanas jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņa jāizsniedz jūrniekam atpakaļ.

Gadījumos, kad jūrnieks no kuģa nobēdzis, miris vai citādi atstājis dienestu, nesapņēmot atpakaļ jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņu, kapteinim jāieraksta tanī augstāk minētās ziņas, un grāmatiņa ar attiecīgu ziņojumu jāpiesūta Rīgas vateršautam.

Jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņas nozaudēšanas vai bojā iešanas gadījumā jūrniekam, ja viņš vēlas saņemt jaunu, jāiesniedz Rīgas vateršautam pieteikums, kur jānorāda, kur, kad un kādos apstākļos braukšanas apliecību grāmatiņa nozaudēta vai bojā gājusi. Pēc apstākļu un ziņu pārbaudīšanas vateršautam uz lūdzēja rēķina jāizsludina „Valdības Vēstnesī“ nozaudētā vai bojā gājušā jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņa par nederīgu un pēc tam jāizdod jauna, ierakstot tanī, ja vateršauta rīcībā ir attiecīgie kuģa personāla žurnāli, datus par jūrnieka dienestu uz pēdējiem diviem kuģiem. Jaunizdodamā jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņā jānorāda, ka tā izdota nozaudētās vai bojā gājušās vietā.

Ikvienam, kas atradis nozaudētu, piemirstu vai pamestu jūrnieka braukšanas apliecību grāmatiņu, tā jānodod tās īpašniekam, policijai vai vateršautam.

Neizpildītās jūrnieku braukšanas apliecību grāmatiņas rūpīgi jāglabā, un vateršautam rūpīgi jāseko, lai tās nenokļūtu vateršauta dienesta personālam nepiederošu personu rīcībā.

Izdarot ierakstus kuģu personāla žurnālos un jūrnieku braukšanas apliecību grāmatiņās, jāraugās, lai ieraksti būtu skaidri salasāmi. Visi ieraksti jāizdara ar tinti. Ierakstu izkasišana aizliegta. Ja rodas vajadzība ko izsvītrot, ierakstīt vai izlabot, tad to atļauts darīt, vienīgi atrunājot izdarīto svītrojumu, ierakstījumu vai izlabojumu.

Kuģu personāla žurnālus un jūrnieku braukšanas apliecību grāmatīņas pēc Jūrniecības departamenta direktora apstiprinātas formas liek izgatavot Rīgas vateršauts. Pirms kuģu personāla žurnālu izsniegšanas tie jācaurauklo un jānumurē.

Atalgojums. Par savu darbu uz kuģa jūrnieks saņem algu. Tā pastāv naudā, bet tanī ietilpst arī jūrniekam paredzētais uzturs un dzīvoklis uz kuģa.

Alga skaitas no dienas, kad jūrnieks iestājas dienestā uz kuģa, bet ja viņam no pieņemšanas vietas jāizbrauc, lai nonāktu uz kuģa, tad no izbraukšanas dienas. Algu izmaksā līdz dienesta atstāšanas dienai vai, ja jūrnieks bijis piemunsturēts, līdz nomunsturēšanas dienai, to ieskaitot, izņemot gadījumu, kad jūrnieks zaudējis tiesību saņemt algu. Par laiku, kad jūrnieks bez likumīga iemesla atturas no darba, algu neizmaksā. Mēneša daļas aprēķināšanai mēnesī skaita 30 dienas. Ja dienesta līgumā nav sacīts citādi, tad bez algas kuģa personāls saņem par brīvu arī uzturu. Algas izmaksu var prasīt, vienīgi kuģim atrodoties ostā un ne biežāk kā divreiz mēnesī. Alga izmaksājama skaidrā naudā, atskaitot to algas daļu, kuru uz jūrnieka līgumu izmaksā ar kuģa īpašnieka starpniecību. Jūrniekam ir tiesība prasīt, lai līdz divām trešdaļām no viņa algas katru mēnesi izmaksā pret kvīti noteiktai personai Latvijā. Bez jūrnieka piekrišanas augšminēto naudas izmaksu var samazināt tikai tanīs gadījumos, ja algas atlikuma nepietiek, lai segtu jūrniekam uzlikto disciplināro naudas sodu vai prasības, kas cēlušās no tīšas darba pārviršības vai nolaidības, ja tāda ir pierādīta. Kapteinim ir tiesība no jūrnieka nopelnītās algas līdz dienesta atstāšanai pie katras izmaksas ieturēt vienu trešdaļu, bet ieturētā alga kopsumā nedrīkst pārsniegt triju mēnešu algu. Ja alga noteikta par zināmu braucieni, tad jūrnieka algas grāmatīņā jāatzīmē brauciena paredzētais ilgums. Ja brauciens turpinās ilgāk par līgumā paredzēto laiku, tad par laiku, kas pārsniedz līgumā paredzēto brauciena ilgumu, jūrnieks saņem attiecīgu piemaksu. Ja brauciens ilgst mazāk par nolīgto laiku, tad līgumā paredzētā alga jāizmaksā pilnā apmērā. Ja jūrnieks atstājis dienestu pirms brauciena nobeigšanas, tad paredzētais brauciena ilgums ņemams par pamatu algas aprēķināšanai par nokalpoto laiku. Ja kuģa administratīvais personāls vai komanda brauciena laikā samazinas, tad šādi ietaupīto algu par laiku, kamēr kuģis atrodas jūrā, kapteinis sadala starp pārējiem kuģa kalpotājiem samērā ar pavadīto darbu, kas katram piekritis. Kapteinis pats šo papildu atlīdzību nesaņem. Jūrnieka nāves gadījumā algu aprēķina, ieskaitot miršanas dienu, ja vien jūrnieka tiesības uz algu nav izbeigušās agrāk. Ja kuģis pazudis bez

vēsts un nevar noteikt, kad nelaime notikusi vai būtu notikusi, tad, aprēķinot jūrnieku algu, jāpieņem, ka jūrnieka nāve iestājusies pēc tā laika notecējuma, kas vajadzīgs zinamam kuģim zināmā gada laikā braucienam no tās vietas, no kuras saņemtas beidzamās ziņas no kuģa, līdz ostai, uz kuriem tas braucis. Ja, izdarot galīgo aprēķinu, noskaidrojies, ka jūrnieks uz algas rēķina avansu veidā saņēmis vairāk nekā viņam pienākas, tad zinamos gadījumos viņam tiesība neatmaksāt to avansu daļu, kas pārsniedz nopelnīto algu.

Gadījumos, kad jūrniekam ir tiesība saņemt atlīdzību par nenokalpoto laiku uz priekšu, ar apzīmējumu „alga“ jāsaprot jūrnieka nolīgta noteiktā (pastāvīgā) alga, nepieskaitot tai atlīdzību par virsstundām, uzturu un citām naturalijām.

Dienesta pienākumi. Atrodoties dienestā (Noteik. par jūrniekiem 48. p.), katra jūrnieka pienākums ir izturēties kārtīgi, mierīgi un pieklājīgi, nepiedzerties, būt pieklājīgam pret savu priekšniecību un cieši izpildīt kārtības uzturēšanai uz kuģa dotās pavēles. Saņemot pavēli, apakšniekam skaidros vārdos jāpateic, ka pavēli sapratis. Jūrniekam cieši jāizpilda priekšniecības pavēles, kas attiecas uz dienestu, rūpīgi jāsargā kuģa mantas un krava, kā arī vispār apzinīgi jāizpilda dienesta pienākumi. Zaudējumi, kas ceļas no jūrnieka nolaidīgas vai kļūdainas rīcības, viņam jāatlīdzina. Tiesa gan var šo zaudējumu atlīdzību samazināt, ievērojot kļūdīšanās vai nolaidības raksturu, zaudējumu lielumu un citus apstākļus. Jūrniekam jāierodas dienestā uz kuģa viņam noteiktā laikā. Pēc iestāšanās dienestā jūrnieks nedrīkst kuģi atstāt bez savas priekšniecības atļaujas. Ja kuģis atrodas ostā vai noenkurots drošā vietā, jūrniekam nevar liegt brīvā laikā noiet malā, ja vien viņa klātbūtne uz kuģa nav nepieciešama kuģa mantu uzraudzībai, kādam steidzamam darbam, kuģa pārvietošanai vai prombraukšanai. Tomēr kapteinim ir tiesība katrā laikā paturēt uz kuģa vienu trešdaļu kuģa komandas un vienu stūrmani vai mehaniķi. Ja jūrnieks nevar noteiktā laikā atgriezties uz kuģa, tad viņam, ja iespējams, bez kavēšanās par to jāziņo kuģa kapteinim. Ja uz kuģa piemunsturētais jūrnieks ārzemes ostā noteiktā laikā neierodas dienestā vai atstāj kuģi bez atļaujas, un šinī gadījumā kuģim trūkst darba spēka, vai ja jūrnieks malā piedzēries, tad kapteinim ir tiesība to nogādāt uz kuģa ar policijas palīdzību. Saskaņā ar Sodu lik. 374. p. jūras kuģa kalpotājs, kas 1) nokavējis atgriezties no viņam piešķirtā atvaļinājuma uz jūras kuģi, kurš dodas vai atrodas ceļā, ja nokavējums ieildzis vairāk par 24 stundām; 2) bez svarīga iemesla ilgāk par 24 stundām patvaļīgi atstājis kuģi, kurš dodas vai atrodas ceļā; 3) bez sva-

rīga iemesla vai tādēļ, ka iestājies cita kuģa dienestā, nav ieradies dienestā uz jūras kuģa noteiktā laikā, kad jānodas ceļā, sodams ar arestu. Ja tādu noziedzīgu nodarījumu izdarījušas vairākas personas kopīgi, tad vainīgie sodami ar cietumu. Ar tiem pašiem sodiem un uz tā paša pamata sodama persona, kas uzkūdijsi vai pabalstījusi jūras kuģa kalpotāju izdarīt minētos noziedzīgos nodarījumus. Piemunsturētam jūrniekam nav tiesības atstāt kuģa dienestu beidzamajā dienā, kad kuģis gatavojas doties braucienā. Jūrnieka aizbēgšanas gadījumā ārzemes ostā kapteinis var pārdot uz kuģa palikušās jūrnieka mantas. No ieņemtās naudas vispirms sedz kuģa īpašnieka zaudējumus, kas cēlušies no jūrnieka aizbēgšanas, bet pārpalikumu jūrnieks var saņemt viena gada laikā, skaitot no aizbēgšanas dienas. Ja viņš šinī laikā neierodas, ne arī ziņo par vēlēšanos šo naudu saņemt, tad rēderis pārpalikušo naudu nosūta Jūrnieku namam. Personīgām vajadzībām mantas atļauts ņemt līdzī uz kuģa vajadzīgā daudzumā, ar nosacījumu, lai nerastos traucējumi kuģa kravai vai pārējam kuģa personalam. Bez kapteiņa atļaujas jūrnieks nedrīkst ņemt līdzī preces ne uz sava, ne uz cita rēķina. Tāpat jūrniekam aizliegts nelegāli pārvadāt pasažierus. Par mantām, kuras jūrnieks ņēmis līdzī bez kapteiņa atļaujas, jūrniekam jāmaksā vedummaksa, kā arī atlīdzība, ja tādēļ būtu kuģa īpašniekam cēlušies zaudējumi. Ja ir aizdomas, ka jūrniekam uz kuģa ir kontrabanda vai aizliegtas mantas, kapteinim ir tiesība likt pārmeklēt kuģa dzīvojamās telpas un mantu glabātuves. Tādas atrastas mantas kapteinis var ņemt savā uzraudzībā, nogādāt malā vai vajadzības gadījumā mest pār bortu.

**Kapteiņa
tiesības
jūrnieku sodīt
disciplinārā
kārtā.**

Ja jūrnieks nepaklausu kapteiņa rīkojumiem, pēdējam ir tiesība jūrnieku sodīt ar naudas sodu līdz 7 dienu algas apmēram. Gadījumi, kad sods pielietojams, ir šādi (Noteik. par jūrniekiem 59. p.): ja jūrnieks 1) bez atļaujas noiet malā; 2)

bez svarīga iemesla neierodas noteiktā laikā darbā vai tūlīt pēc atgriešanās uz kuģa neziņo savai priekšniecībai par nokavēšanās iemesliem; 3) ar nokavēšanos vai neuzmanību dienestā rada kuģim zaudējumus vai briesmas; 4) darbā ir piedzēris; 5) izšķērdīgi vai citādā kārtā nepienācīgi apejas ar uztura līdzekļiem; 6) atļauj pie kuģa personala nepiederīgai personai slēpties uz kuģa vai, neskatoties uz aizliegumu, laiž kādu uz kuģa (ja pie kuģa personala nepiederīgas personas slēpšana uz kuģa izdarīta ar nolūku veicināt šīs personas izbraukšanu no Latvijas uz ārzemēm, tad vainīgam draud kriminalatbildība); 7) bez atļaujas ņem līdzī uz kuģa reibinošus dzērienus, ieročus vai citu, kas var radīt nekārtības, vai

bez atļaujas nogādā malā savas mantas; 8) uzvedas nepieklājīgi pret priekšniecību vai neklausā priekšniecības dienesta pavēlēm; 9) uz kuģa vai citur dienestā ceļ strīdu vai nemieru vai kā citādi traucē kārtību un pieklājību.

Sodišanas kārtība. Sods uzliekams ne agrāk kā pēc 12 stundām pēc tam, kad kapteinis par notikušo uzzinājis, bet arī ne vēlāk kā 7 dienas pēc pārkāpuma izdarīšanas, ja vien nav sevišķa iemesla citādi rīkoties.

Sodu nevar uzlikt, iekams nav noskaidroti lietas tuvākie apstākļi. Izmeklēšanu izdara kapteiņa noteiktā kuģa administratīvā persona. Izmeklēšanā noprātina vainīgo un lieciniekus. Nopratināšanas protokolus paraksta kā nopratinātais, tā arī nopratinātājs. Vainīgā pārkāpumu un kapteiņa lēmumu ieraksta kuģa personāla žurnālā. Sodītam ir tiesība dabūt norakstu no nopratināšanas protokoliem un kapteiņa lēmuma.

Uzliekot sodu, jāievēro pārkāpuma smagums, kā arī apsūdzētā agrākā uzvešanās. Ja pārkāpums izrādas mazs, un ja ir pamats domāt, ka vainīgais labosies ar brīdinājumu, tad izteicams vienīgi brīdinājums. Pārkāpumu lietās kur kapteinis pats noteicis sodu, viņš nevar būt par sūdzētāju, izņemot gadījumus, kad, sodu noteicot, kapteinis savā lēmumā cēlis attiecīgu ierunu. Kapteinis var dibinātu iemeslu dēļ pirms jūrnieka aiziešanas no dienesta sodu atļaut pa daļai vai pavisam. Lēmums par soda atļaušanu jāieraksta kuģa personāla žurnālā; pretējā gadījumā lēmums neiegūst spēku.

Gadījumā, ja jūrnieks ar kapteiņa lēmumu nav apmierināts, viņam ir tiesība prasīt kapteiņa lēmuma revidēšanu pirmajā ārzemes ostā, kur atrodas Latvijas konsuls, un kur kuģis uzturas vismaz 3 dienas, vai to pārsūdzēt Latvijā attiecīgā tiesā 6 mēnešu laikā, skaitot no nomunsturēšanas vai dienesta atstāšanas dienas.

Kuģa kalpotājs, kas pārkāpis dienesta pienākumus tādā laikā, kad kuģim draudējušas briesmas, sodams saskaņā ar Sodu likuma 375. p. ar cietumu uz laiku, ne mazāku par 6 mēnešiem.

No jūrnieka algas ieturētā soda nauda, kapteinim, jūrnieku nomunsturējot, jāatstāj pret kvīti nomunsturētājam (vateršautam, konsulam vai ostas kapteinim) nosūtīšanai Jūrniecības departamentam, kas soda neatcelšanas gadījumā to pārskaita Jūrnieku nama ienākumos. Ja nomunsturēšana nenotiek, tad ieturēto soda naudu kapteinis nosūta tieši Jūrniecības departamentam. Ja tiesa vai konsuls uzlikto sodu atceļ, tad piesūtīto soda naudu Jūrniecības departaments izmaksā attiecīgām jūrniekam. Sodu naudas izlieto trūcīgo, slimo vai nespējīgo jūrnieku un viņu piederīgo pabalstiem.

Kuģa komandas lielums. Kuģa komandas lielums ir noteikts atkarībā no kuģa lieluma (Noteik. par jūrniekiem 70. p.): uz tvaikoņiem ārzemju braucienos jānodarbina vismaz zemāk norādītais kuģa komandas jūrnieku skaits; tomēr ārkārtējos apstākļos Jūrniecības departamentam ir tiesība pieļaut atvieglojumus, nesamazinot kuģa komandas jūrnieku kopskaitu.

A. Klāja komanda.

Tvaikonu bruto tonnāža.	Jūrnieku kopskaits.	No kopīgā skaita ar vismaz 18 mēnešu braukšanas cenzu uz jūras kuģiem jābūt.
200— 400	3	2
401— 900	4	2
901—1500	5	3
1501—2500	6	3
2501—3800	7	4

Uz katrām nākošām pilnām vai nepilnām 1500 bruto tonnām jāpieskaita viens klāja komandas jūrnieks. Ja klāja komandas personāls sastāv no 8 vai vairāk personām, tad vismaz pusei jābūt ar 18 mēnešu braukšanas cenzu uz jūras kuģiem.

B. Mašīnu komanda.

Tvaikoņa braukšanas laikā uz katrām 24 stundās nodedzinātām 3¹/₂ tonnām akmeņogļu jānodarbina vismaz 1 kurinātājs, bet ja tvaikoņa galveno katlu degtuvju kopskaits ir 7 vai vairāk, tad katrā sardzē uz katrām 4 degtuvēm jānodarbina 1 kurinātājs. Gadījumā, ja kurinātāju skaits, aprēķinot pēc ogļu patēriņa, iznāk daļskaitlis zem 0,5, tad to atmet. Ja uz tvaikoņiem ar 7—10 degtuvēm kurinātāju skaits, aprēķinot to pēc ogļu patēriņa, iznāk lielāks nekā iepriekš aprakstītajiem kuģiem ar mazāk kā 7 degtuvēm, tad kurinātāju skaitu nosaka Jūrniecības departaments, bet ne lielāku par to, kāds iznāktu, aprēķinot kurinātāju skaitu pēc ogļu patēriņa. Ja augšminētais aprēķina veids noved pie nevajadzīgi liela kurinātāju vai ogļu padevēju skaita, tad Jūrniecības departaments var noteikt attiecīgam kuģim vajadzīgo kurinātāju un ogļu padevēju skaitu. Akmeņogļu patēriņu aprēķina pēc tā akmeņogļu svara, kādu attiecīgais kuģis parasti lieto. Divām trešdaļām no kurinātāju skaita jābūt ar vismaz 6 mēnešus lielu braukšanas cenzu uz kuģiem mašīnu komandas sastāvā. Uz tvaikoņiem, kuru akmeņogļu patēriņš braucienā 24 stundās ir 9—18 tonnas, jānodarbina 1 ogļu padevējs, bet uz katrām virs

18 tonnu normas nodedzinātām pilnām vai nepilnām 10 tonnām akmeņogļu jānodarbina vēl 1 ogļu padevējs. Ja ogļu padevēju darbs sadalīts starp kurinātājiem, tad ogļu padevējus var atvietot ar līdzīgu skaitu kurinātāju.

C. Apkalpotāji.

Uz kuģiem ar 8—25 cilvēku lielu personālu jānodarbina 1 cilvēks, kas būtu spējīgs gatavot ēdienu, bet uz katriem nākošiem kuģa personāla pilniem vai nepilniem 20 cilvēkiem virtuvē jānodarbina vēl 1 cilvēks. Uz kuģiem ar vismaz 5 personu lielu administratīvo personālu (neieskaitot radiotelegrafistu) jānodarbina 1 apkalpotājs. Uz kuģiem ar vismaz 25 cilvēku lielu personālu vēl jānodarbina 1 stuarts.

Bocmanis. Runājot par kuģa komandu, jāmin daži vārdi par bocmani. Viņš neietilpst kuģa administratīvajā personālā, bet viņam ir svarīgāki pienākumi nekā pārējiem kuģa komandas locekļiem. Visumā bocmanim jāseko, lai kuģa ārējie piederumi būtu vienmēr labā kārtībā, lai kuģa ārējais izskats būtu uzskatāms. Bocmanis seko arī tam, kā matroži uzvedas. Viņš sadala starp matrožiem kuģa darbus un vada darbus, kuģim manevrējot, kā arī nolaižot vai pacelot kuģa enkuru (ja nav klāt neviens no kuģa stūrmaņiem).

20. §. Jūrnieku ārstēšana un apdrošināšana pret nelaimes gadījumiem.

Lai uz kuģa nebūtu slimas personas, uz kapteiņa pieprasījumu jūrniekam jāļauj ārstam sevi izmeklēt, bet izmeklēšanas izdevumi jāsedz rēderim.

Jūrniekam saslimstot, kuģa kapteinim jā rūpējas par attiecīgu ārstēšanu un kopšanu uz kuģa vai malā. Kopšanā paredzēti uzturs un medicīniskā palīdzība.

Ja ir aizdomas, ka jūrnieks slimo ar slimību, kas var apdraudēt kuģa personālu, tad kapteinim jāliek slimais jūrnieks medicīniski izmeklēt, un vajadzības gadījumā viņš jāizolē no pārējiem.

Ja slimības ārstēšanai uz kuģa trūkst attiecīgu līdzekļu, tad kapteinim slimnieks jānogādā slimnīcā.

Ja slimajam jūrniekam pašam nav iespējams gādāt par savām mantām, tad par šo mantu uzglabāšanu jā rūpējas kapteinim.

Ja slimo jūrnieku atstāj ārzemēs, tad kapteinim jāgādā par viņa nodošanu Latvijas konsula apgādībā, bet ja tur Latvijas

konsuls neatrodas, tad citādā veidā jāgādā par slimnieka kopšanu, paziņojot tuvākajam Latvijas konsulam par visu, kas šinī lietā darīts.

Latvijas tirdzniecības kuģu jūrnieki, kas ir slimo kases dalībnieki, slimības gadījumos saņem medicīnisko palīdzību un naudas pabalstus no Jūrnieku slimo kases.

**Jūrnieku
slimo kase.**

Jūrnieku slimo kasē piedalās obligāti visi algotie darbinieki, kas nodarbināti uz kasei pievienotiem tālbraucēju kuģiem, saņemot atalgojumu uz brīva līguma, likuma vai atsevišķu noteikumu pamata. Līdzdalība slimo kasē skaitas no tās dienas, kad jūrnieks iestājas darbā, bet izbeidzas: 1) ar dalībnieka nāvi; 2) ar dalībnieka iestāšanos citā slimo kasē vai iesākot darbu citā, kasei nepievienotā darba vietā; 3) patvaļīgi atstājot kuģi ārzemju ostās; 4) ja dalībnieka darba līgums izbeidzas ārzemēs, un dalībnieks 1 mēneša laikā neatgriežas Latvijā un 5) pēc 1 mēneša, skaitot no darba izbeigšanas kasei pievienotā darba vietā, ja jūrnieks bijis kases dalībnieks 2 nedēļas, un pēc 2 mēnešiem, ja līdzdalība bijusi 6 mēnešus. Visiem slimo kasei pievienoto darba vietu īpašniekiem jāiesūta kasei ziņas par katru darbā pieņemtu vai no darba atlaistu algotu darbinieku, uzrādot arī, starp citu, darbinieka algas apmēru.

Katram kases dalībniekam kases valde izsniedz par velti dalībnieka grāmatiņu kā apliecību par piederību pie kases. Grāmatiņa derīga vienu mēnesi un pēc termiņa notecēšanas pagarināma pie kuģa kapteiņa vai kases valdē. Visās darīšanās kasē grāmatiņa jāņem līdzi.

Tiesības uz medicīnisko polidzību, kā arī uz naudas pabalstiem ir arī kases dalībnieka apgādājamiem ģimenes locekļiem, kas reģistrēti kasē un ierakstīti dalībnieka grāmatiņā. Kā apgādājamus ģimenes locekļus uzņem: 1) dalībnieka sievu, ja viņa nestrādā algotu darbu; 2) bērnus līdz pilniem 15 gadiem, bet ja viņi apmeklē skolu, tad līdz pilniem 18 gadiem; 3) kases dalībnieka tēvu un māti, ja viņi sasnieguši 60 gadu vecumu un faktiski atrodas kases dalībnieka apgādībā, vai arī pirms 60 gadiem, ja viņi nav darba spējīgi, ko apliecina kases ārsts; 4) kases dalībnieces vīru, ja viņš darba nespējīgs; 5) audžu vecākus, kā arī audžu bērnus, ārlaulības bērnus un civilsievās, ja dalībnieks nav jau uzdevis par apgādājamiem savu likumīgo sievu un bērnus. Ģimenes locekļus uzņem apgādājamo sarakstā uz dalībnieka rakstisku apgalvojumu un valdes ievāktu ziņu pamata. Par nepatiesu ziņu sniegšanu kase var nepareizi pieteiktiem ģimenes locekļiem pārtraukt palīdzības sniegšanu, kā arī saukt kases dalībnieku pie kriminālatbildības un pieprasīt no viņa atlīdzību par zaudējumu-

miem, kādi kasei ar to cēlušies. Par katru pārmaiņu apgādājamo ģimenes locekļu sastāvā, kā arī par kases dalībnieka un viņa apgādājamo ģimenes locekļu dzīves vietas maiņu dalībniekam 5 dienu laikā jāziņo kases valdei.

Slimo kase sniedz medicīnisku palīdzību visiem kases dalībniekiem un pievienoto darba vietu praktikantiem un mācekļiem, kaut arī viņi algu nesajem. Dalībnieku ārstēšanas izdevumu segšanai slimo kase saņem no darba devēja 2% no katram kases dalībniekam izmaksātās darba algas sumas. Slimo kase sniedz šādu medicīnisko palīdzību: 1) pirmo palīdzību saslimšanas un nelaimes gadījumos; 2) ārstēšanu pie kases ārstiem; 3) dzemdēšanas palīdzību; 4) ārstēšanu kases sarakstā uzņemtās slimnīcās un 5) zāles, pārsienamos un citos nepieciešamos ārstniecības līdzekļus.

**Naudas
pabalsti.**

Bez medicīniskās palīdzības slimo kase izmaksā saviem dalībniekiem arī naudas pabalstus: 1) slimības gadījumos, ja tie saistīti ar darba spējas zaudēšanu; 2) dzemdību gadījumos grūtniecēm un nedēlniecēm; 3) dalībnieka nāves gadījumā apbedīšanai, un 4) izolācijas laikā lipīgu slimību gadījumos.

**Ārstēšana
ārzemēs.**

Slimo kases dalībnieku pārstāvis uz kuģa ir kapteinis, kuram saslimšanas gadījumos jānokārto medicīniskā palīdzība. Kuģim atrodoties braucienā ārpus ostas, kapteinis atvieto ārstu un saslimušajiem ārstniecisko palīdzību sniedz pēc savas labākās sirdsapziņas un iespējas. Par katru saslimšanas gadījumu (tāpat par pārmaiņām personālā, algā u. c.) kapteinim jāziņo slimo kasei, kā arī Latvijas konsulam.

Kad jūrnieks saslimst ārzemēs, tas sūtams pie ārsta, līdzdodot „Ārstu honorāra lapu“, kuru pēc vizītes kapteinis paraksta un iesūta slimo kasei. Saslimušos ārzemēs var ievietot slimnīcās tikai tad, ja ārsts to atrod par nepieciešamu, bet visos pārējos gadījumos jāsniedz medicīniskā palīdzība uz kuģa, vai saslimušais jāved atpakaļ uz Latviju. Par vizītēm pie ārsta slimniekam jāmaksā tikai neliela daļa no ārsta honorāra. Ārstēšanās ārzemēs uz slimo kases rēķina atļauta tikai valsts, pašvaldību un sabiedrisko slimnīcu zemākajā klasē. Ja slimnieks vēlas ievietoties augstākā klasē, tad viņam pašam jāpiemaksā starpība starp zemāko un augstāko klasi. Ja saslimušo jūrnieku atstāj ārzemēs slimnīcā, tad kapteinim jāgādā par viņa nodošanu konsula gādībā, bet ja attiecīgā ostā konsula nav, tad par jūrnieka atstāšanu jāpaziņo tuvākajam Latvijas konsulam. Par ārzemju slimnīcā atstātiem jūrniekiem kapteinis sastāda aktu saskaņā ar Jūrnieku slimo kases

noteiktu formu trijos eksemplaros, no kuriem viens iesūtams slimo kasei, otrs Latvijas konsulam, un trešais paturams uz kuģa.

Ja Latvijas kuģa kapteinim jāatstāj saslimis jūrnieks ārzemju ostas slimnīcā, konsuls palīdz kapteinim izvēlēties slimnīcu un nokārtot attiecīgās formalitātes. Konsuls rūpējas, lai šāds slimnieks dabūtu visu tam pienākošo algu, un pieprasa, lai kapteinis pirms aizbraukšanas deponētu konsulatā vai slimnīcā vajadzīgo naudu atstātā slimnieka ārstēšanai. Par Jūrnieku slimo kasē apdrošinātiem jūrniekiem visus ārstēšanas izdevumus slimību gadījumos (bet ne nelaiemes gadījumos darbā) atmaksā slimo kase.

Jūrnieku slimošanas laikā ārzemju slimnīcā par viņiem rūpējas konsuls. Pēc slimnieka izlaišanas no slimnīcas konsuls nokārto rēķinus par viņa ārstēšanu un uzturu, izmaksā jūrniekam avansu no viņam pienākošās darba nespējas pabalsta, izņemot gadījumus, kad slimojošais jūrnieks bijis darba nespējīgs no ievainojumiem, sitieniem u. t. t., kas dabūti piedaloties kautiņos vai citos sodamos varas darbos, un gādā par viņa nosūtīšanu uz Latviju. Ja kapteiņa deponētā suma izrādītos par mazu minēto maksājumu nokārtošanai, konsuls sedz iztrūkumu no viņa rīcībā esošām valsts sumām vai izdod ārstniecības iestādei garantijas rakstu, ka rēķini tiks nokārtoti, tikko būs saņemta nauda no attiecīgās Latvijas iestādes.

Jūrniekam — Jūrnieku slimo kases dalībniekam — slimību gadījumos tiesība ārstēties uz kases rēķina 26 nedēļas nepārtraukti. Kad šis laiks notecējis, visi ārstēšanās izdevumi sedzami no slimā jūrnieka līdzekļiem, bet ja to nepietikt, tad, ja jūrnieks ir trūcīgs, konsuls viņam izsniedz attiecīgu pabalstu, kas vēlāk atmaksājams Ārlietu ministrijā.

**Ārzemēs
saslimuša
jūrnieka
pārsūtīšana uz
Latviju.**

Ja saslimušais jūrnieks jānogādā Latvijā, tad bez kapteiņa par to jā rūpējas arī Latvijas konsulam. Pārsūtīšana uz Latviju izdarama uz Jūrnieku slimo kases pieprasījumu, un ja to atļauj pārsūtāmā veselības stāvoklis.

Slimo kases dalībnieki jāpārsūta uz Latviju ar to Latvijas kuģi, kas atrodas tuvākajā ostā un brauks uz Latviju, vai kura lēmuma osta atrodas virzienā uz Latviju. Līdz Latvijas ostai nenovestais slimo kases dalībnieks jānodod tuvākā Latvijas konsula rīcībā un gādībā ar lūgumu Jūrnieku slimo kases uzdevumā pa lētāko un tuvāko ceļu to nosūtīt uz kādu Latvijas ostu.

Latvijas kuģa kapteinis nevar atteikties pārvest slimo kases dalībnieku, kas pēc slimības atgriežas uz dzimteni. Slimo kase atmaksā kuģa īpašniekam par kases dalībnieka

pārvešanu tikai uztura izdevumus pēc tām normām, kādas ir uz attiecīgā kuģa tai darbinieku kategorijai, pie kuras pieder pārsūtamais. Pārsūtamā jūrnieka pienākums ir vajadzības gadījumā un pret attiecīgu samaksu, piedalīties kuģa darbos; ierādot viņam darbu, kuģa kapteinim ir jāievēro viņa agrākā nodarbošanās.

Atgriežoties ar Latvijas kuģi un saņemot uzturu no kapteiņa, pienākošos uztura naudu nesāņem pats kases dalībnieks, bet tā rēdereja vai kapteinis, ar kura kuģi viņš atgriežas uz Latviju.

Visi citi izdevumi jāmaksā pašam kases dalībniekam.

Ja jūrnieks — Jūrnieku slimo kases dalībnieks — slimību vai ievainojumu dabūjis ar nodomu, noziedzīgi rikojoties vai piedaloties sodamos varas darbos, tad viņš saņem no slimo kases tikai ārstniecisko palīdzību, bet ceļa izdevumi uz dzimteni viņam jāsedz pašam.

Nelaiemes gadījumi uz kuģiem un jūrnieku apdrošināšana. Viss kuģa personāls, ieskaitot kapteini, bez apdrošināšanas slimību gadījumos ir saskaņā ar Likumu par apdrošināšanu nelaiemes un arodu slimību gadījumos (Lik. kr. 1927. g. 91.; 1931. g. 45.; 1932. g. 47., 245.) apdrošināts arī pret nelaiemes gadījumiem darbā Vispārējā apdrošināšanas sabiedrībā nelaiemes gadījumos Rīgā, bet valsts kuģu personāls apdrošināts Tautas labklājības ministrijā. Šis likums attiecas uz visiem nelaiemes gadījumiem, kas notikuši ar jūrniekiem visā viņu dienesta laikā no sākuma līdz beigām, ieskaitot pārsūtīšanas laiku no sauszemes uz kuģa un no kuģa uz mājām, kā arī ceļošanas laikā, kā uz kuģa, tā uz sauszemes, iekšzemē un ārzemēs. Praksē jautājums, kas uzskatams par jūrnieka dienesta laiku, atrisināts tādējādi, ka jūrnieks tad atradies darbā, kad viņš bijis savas dienesta priekšniecības rīcībā (izpildījis kādu tās rīkojumu), pie kam pieņem, ka uz kuģa jūrnieks vienmēr atrodas darbā. Par kuģa kapteini praksē pieņemts uzskats, ka viņš visu laiku atrodas darbā. Likums par apdrošināšanu nelaiemes un arodu slimību gadījumos uz jūrniekiem attiecas arī tad, ja nāve vai darba spēju zaudējums cēlies no klimatiskām slimībām vai epidemijām.

Apdrošinātās personas saņem atlīdzību pensiju vai pabalstu veidā, ja viņas zaudējušas darba spēju no aroda slimības vai sakropļojuma nelaiemes gadījumā. Ja nelaiemes gadījums vai aroda slimība bijusi par cēloni apdrošinātās personas nāvei, tad apdrošināšanas atlīdzība izsniedzama viņas ģimenes locekļiem. Nelaiemes gadījumā cietušam vai viņa ģimenes loceklim nav tiesības uz apdrošināšanas atlīdzību tad,

ja tiek pierādīts, ka nelaimes gadījuma cēlonis ir cietušā ļaunā griba.

Nelaimes gadījumā cietušam vai ar aroda slimību saslimušam ir tiesība saņemt no apdrošināšanas sabiedrības resp. Tautas labklājības ministrijas, sākot ar nelaimes gadījuma vai saslimšanas dienu:

- 1) ārstēšanu, kas aptver ārsta palīdzību visos tās veidos, zāles un citus ārstēšanas līdzekļus, kā arī protezes;
- 2) pabalstu pārejošas darba nespējas laikā;
- 3) pensiju uz nenoteiktu laiku, bet ne ilgāk par 3 gadiem, ja paredzama darba nespējas mazināšanās vai pieaugums;
- 4) pensiju, ja darba nespēja ir pastāvīga.

Naudas pabalsts izsniedzams cietušajam viņa vidējās dienas algas 70% apmērā. Cietušais, kas nav ģimenes apgādnieks un ir ievietots ārstniecības iestādē, šinī iestādē pavadītā laikā saņem 50% no savas vidējās dienas algas.

Pensija cietušajam izmaksājama: 1) ja darba spēja zaudēta pilnā apmērā — 70% no cietušā gada algas; 2) ja darba spēja zaudēta nepilnā apmērā — daļa no gada algas 70%, samērā ar darba spējas zaudējuma pakāpi.

Ja cietušais kļuvis vājšprātīgs, pilnīgi zaudējis redzes spēju, zaudējis abas rokas vai abas kājas, vai citādi kļuvis gluži nevarīgs, un viņam nepieciešama otra cilvēka palīdzība, pensija nosakama pilnas gada algas apmērā.

Pensijas, kuras piešķirtas cietušiem bērniem līdz pilnu 16 gadu vecuma sasniegšanai un pusaudžiem no 16 līdz pilnu 18 gadu vecuma sasniegšanai, paaugstinamas, tiklīdz bērni saņiedz pusaudžu un pusaudži — pieaugušu algotu darbinieku vecumu.

Ja nelaimes gadījumā cietušais vai ar aroda slimību saslimušais izvairas no viņam sniegtās ārsta palīdzības, nepilda ārsta aizrādījumus vai tišām mākslīgi vilcina izveseļošanos, vai, saņemdam pabalstu, neskatoties uz aizliegumu, strādā kādā citā darba vietā, tad apdrošināšanas sabiedrība var atsacīties no pabalsta vai pensijas izsniegšanas, vai izsniegt tikai daļu. Atsacīšanās no ķirurģiskas operācijas, izņemot sīkas ķirurģijas palīdzību, nav uzskatāma par atsacīšanos no ārsta palīdzības.

Ja nelaimes gadījumā cietušais vai ar aroda slimību saslimušais nomirst, apdrošināšanas sabiedrībai pienākas: 1) izsniegt ģimenes locekļiem, kurus mirušais uzturējis, apbedīšanas pabalstu 40-kārtējās dienas algas apmērā un 2) piešķirt pensiju mirušā ģimenes locekļiem.

Pensija ģimenes locekļiem piešķirama šādās mirušā gada algas daļās:

- 1) atraitnei uz visu mūžu, vai kamēr viņa apprecas — vienu trešdaļu;
- 2) abu dzimumu bērniem: likumīgiem, par likumīgiem atzītiem, adoptētiem un ārļaulības bērniem, kā arī audzēkņiem un audžu bērniem, līdz viņi sasniedz sešpadsmito dzīvības gadu, vai astoņpadsmito, ja viņi apmeklē skolu vai mācās amatu, — katram piekto daļu, ja viens no vecākiem dzīvs, un trešo daļu — pilnīgiem bāreņiem;
- 3) vecākiem un vecāku vecākiem uz visu mūžu — katram sesto daļu;
- 4) brāļiem, māsām un bērnu bērniem, ja viņi pilnīgi bāreņi, līdz viņi sasniedz sešpadsmito dzīvības gadu, vai astoņpadsmito dzīvības gadu, ja viņi apmeklē skolu vai mācās amatu, — katram vienu piekto daļu.

Pensija jāpiešķir: 1) atraitnei, ja viņa apprecējusies ar cietušo pirms nelaimes gadījuma vai pirms aroda slimības radītās darba nespējas nosacīšanas; 2) adoptētiem bērniem, ja viņi adoptēti pirms nelaimes gadījuma ar cietušo vai pirms aroda slimības radītās darba nespējas nosacīšanas; 3) audzēkņiem un audžu bērniem, ja viņi pieņemti audzināšanā un uzņemti ģimenē pirms nelaimes gadījuma ar cietušo vai pirms aroda slimības radītās darba nespējas nosacīšanas; 4) vecākiem, vecāku vecākiem, brāļiem, māsām un bērnu bērniem, ja mirušais viņus galvenā kārtā uzturējis.

Apdrošināšanas sabiedrības pilna sapulce vai tās uzdevumā valde izstrādā apdrošināšanas iemaksu aprēķināšanas noteikumus un tarifu pēc bīstamības šķirām, ņemot vērā katras atsevišķas darba nozares vai vietas bīstamības pakāpi, un tādā kārtā nosaka katras atsevišķas darba vietas iemaksu apmēru.

Ja ar kādu no kuģa personāla ir notikusi nelaime darbā, tad viņam nekavējoties jāsaņem pirmā medicīniskā palīdzība uz kuģa, bet pie pirmās izdevības tuvākajā ostā, kur kuģis piestāj, cietušais jāšūta pie ārsta, bet grūtākos gadījumos jāievieto slimnīcā.

Ja cietušais ievietots slimnīcā ārzemēs vai atstāj ostu, tad par to jāziņo nekavējoties tuvākajam Latvijas konsulam, lietojot īpašu formulu, kuram jāpievieno nelaimes gadījuma uzrādījuma noraksts.

Konsuls tad tālāk rūpējas par cietušo, samaksā ārstēšanas izdevumus, izmaksā cietušajam pabalsta naudu un pēc izve-

seļošanās dod līdzekļus nobraukšanai dzimtenē. Šos izdevumus konsuls saņem atpakaļ ar Ārlietu ministrijas starpniecību no Vispārējās apdrošināšanas s-bas nelaimes gadījumos.

Par visiem nelaimes gadījumiem, kā smagiem, tā viegliem, kuri ir prasījuši medicīnisko palīdzību, arī par tiem, par kuriem ziņots konsulam, bez kavēšanās, pie pirmās izdevības jāiesūta nelaimes gadījuma uzrādījums Vispārējai apdrošināšanas s-bai nelaimes gadījumos Rīgā; ja cietušajam ir sniegta medicīniskā palīdzība Ventspilī vai Liepājā, tad nelaimes gadījuma uzrādījums iesūtams turpat.

Par nelaimes gadījuma nepieteikšanu kuģa kapteini vai kuģa īpašnieku var sodīt ar naudas sodu līdz Ls 100,— par katru gadījumu.

Pensijas pieprasījumam jāpievieno dokumenti, ar kuriem prasītājs pamato savu prasību, vai, ja šādi dokumenti neatrodas viņa rīcībā, jāaizrāda, kur tādi atrodas. Apdrošināšanas atlīdzības pieprasījums iesniedzams apdrošināšanas sabiedrībai divu gadu laikā, neatkarīgi no tā, vai cietušais paliek darba vietā, vai to atstāj.

Ne vēlāk kā divu nedēļu laikā pēc pensijas pieprasījuma saņemšanas apdrošināšanas sabiedrībai jāpaziņo cietušajam lēmums par pensijas piespriešanu un tās apmēriem. Apdrošināšanas sabiedrības valdei ir tiesība pašai izšķirt tikai tādas atlīdzības, kuru apmērs nepārsniedz 10% no pārejoša darba spējas ierobežojuma — pretējā gadījumā lietas izšķir pensiju komisija. Mūža pensiju lietu izšķiršana izdarama tikai pensiju komisijai.

Katru apdrošināšanas sabiedrības valdes lēmumu cietušais var divu mēnešu laikā pārsūdzēt pensiju komisijā.

Pensiju komisija nosaka darba nespējas raksturu un darba spējas zaudējuma apmēru, kā arī strīdus gadījumos ārsta palīdzības sniegšanas nepieciešamību un tās veidus.

Nosakot darba spējas zaudējuma apmēru, pensiju komisijai jāievēro ne tikai no sakropļojuma vai aroda slimības cēlušies trūkumi, bet arī cietušā specialā nodarbošanās, un cik lielā mērā trūkumi var atstāt iespaidu uz cietušā amatu vai specialitātes turpmāko izpildīšanu.

Cietušā pienākums ir sniegt pareizas ziņas apdrošināšanas sabiedrībai par agrākām slimībām. Tāpat apdrošināšanas sabiedrībai ir tiesība ievākt ziņas no slimnīcām, slimo kasēm un citām iestādēm par cietušā agrāko veselības stāvokli un slimībām.

Divu nedēļu laikā pēc pensiju komisijas lēmuma saņemšanas apdrošināšanas sabiedrība paziņo komisijas lēmumu cietušajam.

Divu mēnešu laikā pēc lēmuma saņemšanas pensijas saņēmējs var pieprasīt apdrošināšanas sabiedrībai uzdot pensijas komisijai lietu vēlreiz skatīt cauri. Pensiju komisijas otrreizējs lēmums ir galīgs, un to apdrošināšanas sabiedrība nekavējoties paziņo pensijas pieprasītājam.

Ja pensijas pieprasītājs nav apmierināts ar apdrošināšanas sabiedrības pensiju komisijas galīgo lēmumu, viņš var 6 mēnešu laikā pēc lēmuma paziņošanas pieprasīt apdrošināšanas atlīdzību no sabiedrības tiesas ceļā. Tāda pati tiesība apdrošināšanas sabiedrības valdei, ja tā nav apmierināta ar pensiju komisijas lēmumu; apdrošināšanas sabiedrība šīnī gadījumā, ceļot sūdzību pret pensijas pieprasītāju tiesā, pati sedz tiesāšanās izdevumus kā lietas vinnēšanas, tā zaudēšanas gadījumos.

Atlīdzība par zudušām vai bojātām mantām. Jūrniekiem kuģu avarijas gadījumā, ja viņi uz kapteiņa rīkojumu glābšanās nolūkā ir bijuši spiesti atstāt kuģi, par viņu bojātām vai zudušām mantām Vispārējā apdrošināšanas sabiedrība ne-laimes gadījumos vai, ja kuģis pieder valstij, Tautas labklājības ministrija izmaksā atlīdzību pēc normām, kuras nosaka Tautas labklājības ministrija saziņā ar Jūrniecības departamentu. Pašreizējās normas izsludinātas 1932. g. „V. V.“ 179. n.

III.

Dažādas jūrniecības iestādes.

21. §. Jūrniecības departaments.

Visas jūrniecības lietas Latvijā pārzina Finanšu ministrijas Jūrniecības departaments. Īsumā apskatīsim tuvāk šā departamenta uzdevumus un darbību, kas noteikti Finanšu ministrijas, kuras sastāvā ietilpst arī Jūrniecības departaments, iekārtā (Lik. kr. 1937. g. 130.).

Saskaņā ar šo likumu Jūrniecības departaments veicina un regulē kuģniecību un satiksmi pa ūdensceļiem, pārzina ostas un ūdensceļu izbūvi un uzturēšanu, izdara jūras un iekšējo ūdeņu pētīšanas darbus un gādā par kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Departamentu vada direktors ar viņam pakļautu vicedirektoru.

Jūrniecības departamenta sastāvdaļas ir: 1) administratīvā nodaļa, 2) kuģniecības nodaļa, 3) tehniskā nodaļa, 4) hidrografiskā nodaļa un 5) grāmatvedības nodaļa.

Departamenta vietējās iestādes un amatpersonas ir ostu kapteiņi un viņu kancelejas, iekšējo ūdensceļu rajonu pārziņi un bāku uzraugi. Jūrniecības departamenta pārziņā atrodas arī jūrskolas.

Administratīvā nodaļa pārzina departamenta personallietas, saimniecību, mantu un archivu.

Kuģniecības nodaļa pārzina kuģu un citu ūdens satiksmes līdzekļu reģistrāciju, pārrauga kuģu izmērišanu, aplūkošanu un komplektēšanu ar personālu, pārzina jūrnieku izglītības lietas, izdara kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu, pārrauga Jūrnieku nama darbību un uzrauga kuģniecības atbilstību iekšzemē un ārzemēs.

Tehniskā nodaļa pārzina tirdzniecības, zvejnieku un pātvēruma ostu izbūvi un uzturēšanu kārtībā, bāku būves un citas krasta zīmes kuģniecības vajadzībām, hidrotehniskās būves jūrmalā zvejniecības vajadzībām un krastu aizsardzībai, ūdensceļu padziļināšanu un tīrīšanu, iekšējo ūdeņu izbūvi, regulēšanu un uzturēšanu kārtībā, kuģniecību, laivniecību, koku pludināšanu un plostošanu pa iekšējiem ūdeņiem.

Hidrografiskā nodaļa pārzina kuģu ceļu apzīmēšanu un kuģniecības drošības ierīču iekārtošanu un uzturēšanu, pētī jūras un iekšējos ūdeņus, izdod jūras un iekšējo ūdensceļu kartes, vāc un publicē hidrografiskos, hidroloģiskos un meteoroloģiskos materialus un pārrauga „Glābšanas biedrību uz ūdeņiem“.

Grāmatvedības nodaļa pārzina departamenta grāmatvedību, budžetu, depozitus, rīcības kapitalu un norēķināšanos.

22. §. Ostas.

Saskaņā ar likumu par ostām (1938. g. Lik. kr. 71.) osta ir kuģniecības, tirdzniecības vai zvejniecības darbībai nolemti, noteiktās robežās ietilpstoši ūdens un zemes rajoni līdz ar piederīgām būvēm un ierīcēm. Ostu robežas nosaka finansu ministrs uz Jūrniecības departamenta direktora priekšlikumu.

Ostas darbību uz vietas vada un kārtu ostas kapteinis ar viņam pakļautiem darbiniekiem. Ostas būvdarbus un tehnisko uzraudzību pārzina Jūrniecības departamentam tieši pakļauts rajona inženieris.

Mazākās ostās, kur finansu ministrs to nosaka, ostas kapteini atvieto ostas pārziņis.

Ostas kapteiņa pienākumi. Ostas kapteinis 1) raugas, lai tiktu izpildīti ostas saistošie noteikumi; 2) pārzina viņam nodotu kustamu mantu un nekustamu īpašumu ekspluatāciju; 3) pārzina vietējos ločus un 4) izpilda citus ar attiecīgiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem uzliktus pienākumus.

Tādēļ ostas kapteiņa uzdevumos sevišķi ietilpst raudzīties, lai ostas rajonā: pareizi notiktu kuģu kustība, pareizi tiktu lietoti ostas ceļamie krāni, preču noliktavas un citas ostas labierīcības, privatas personas pareizi izmantotu viņām norādītos preču nokraušanas laukumus, pareizi tiktu iekrauts un izkrauts balasts, zvejnieki ievērotu un pildītu attiecīgos noteikumus u. t. t. Bez tam ostas kapteinis raugas, lai ostas signalugunis būtu kārtībā; jūras briesmu gadījumos viņš nekavējoties dod rīkojumu sniegt palīdzību cilvēkiem, palīdz muitas un citām iestādēm, ja tas ir vajadzīgs, izpildīt to pienākumus u. t. t. Sevišķa vērība ostas kapteinim jāpiegriež, lai ostā neizceltos ugunsnelaime. Tāpat, lai kuģus ar bīstamu vai ātri liesmojošu kravu uzmanīgi iekrautu un izkrautu un šādu kravu rūpīgi uzglabātu pa visu atrašanās laiku ostā. Ugunsnelaimes vai citā nelaimes gadījumā ostas kapteinis var prasīt visu ostā esošo kuģu, velkoņu, laivu u. c., kā arī attiecīgu dzelzceļu iestāžu palīdzību uguns likvidēšanā, pie kam no šādas palīdzības sniegšanas nedrīkst atsacīties.

Tālāk ostas kapteiņa uzdevumos ietilpst ar attiecīgiem ierēdņiem-specialistiem izdarīt kuģu izmērišanu, izdot kuģu mēru grāmatas, izdarīt kuģu aplūkošanu, kuģu katlu un mehānismu aplūkošanu, kā arī raudzīties, lai ostu neatstātu neviens jūras nespējīgs vai pārkrauts, vai nepareizi piekrauts kuģis. Ja pēc kuģa apskates izrādas, ka kuģis nav jūras spējīgs, tad ostas kapteinis dod rīkojumu kuģi aizturēt ostā līdz trūkumu novēršanai. Par katru tādu gadījumu ostas kapteinim jā sastāda protokols, kura norakstu izsniedz kuģa kapteinim.

Kuģis uzskatams par pārkrautu vai nepareizi piekrautu, ja: 1) kuģis piekrauts tā, ka attiecīgā kravas markas līnija atrodas ūdenī; 2) kuģa klāja koku krava tā nokrauta, ka bīstama kuģim vai ļaudīm; 3) krava nav nostiprināta un brauciena laikā tā var pati no sevis pārvietoties no vienas vietas uz otru; 4) kuģis tik nepareizi nokrauts, ka bīstami nosvēries uz vieniem sāniem; 5) kuģim ar labības un līdzīgu kravu vai ar šķidru kravu nav attiecīgo ierīču, lai krava vētras laikā pati no sevis nepārvietotos; 6) ugunsnedroša vai ātri liesmojoša krava nav iekrauta saskaņā ar attiecīgiem noteikumiem; 7) lopu krava nav iekrauta saskaņā ar attiecī-

giem noteikumiem; 8) pasažieru skaits pārsniedz kuģim atļauto pārvadājamo pasažieru skaitu.

Ostas kapteiņa pienākumos ietilpst arī sniegt attiecīgus ierosinājumus par vajadzīgo saistošo noteikumu izdošanu ostas rajonā, kā arī rūpēties par ostas labierīcību paplašināšanu, pārveidošanu, remontēšanu u. t. t.

Ja kuģis vai kāds no kuģa personāla ir vainīgs ostas pietātnu, molu, ceļa zīmju un citu ierīču bojāšanā, tad ostas kapteinim jārūpējas, lai labojumus izdarītu uz vainīgā rēķina. Tādā gadījumā vispirms ostas kapteinis dod rīkojumu attiecīgiem ierēdņiem izmeklēt gadījumu un novērtēt zaudējumus. Izmeklēšanas rezultātus nekavējoties paziņo attiecīgā kuģa rēderim, norādot, cik liela summa pienākas no viņa par nodarītiem zaudējumiem. Ja kuģa rēderis ar aprēķinu nav mierā, gadījumu izšķir tiesa. Tomēr kuģa rēderim jāiemaksā prasītā summa vai ar attiecīgu ķīlu jānodrošina tās samaksa, jo pretējā gadījumā kuģis tiek aizturēts ostā.

Ostas kapteiņa administratīvā vara. Ostas kapteinim viņa uzdevumu veikšanai ir piešķirta arī administratīvā vara.

Ostas kapteinim ir tiesība, neatbildot par varbūtējiem zaudējumiem, līdz uzrādīto trūkumu novēršanai vai zaudējumu atlīdzības samaksai, vai pienācīgā nodrošinājuma iesniegšanai aizturēt ostā tādus kuģus vai citus peldošus līdzekļus:

- 1) kas sabojājuši pietātnes, molus, krastmalas, viļņlaužus, ceļa zīmes vai citas ostas ierīces;
- 2) kas nav komplektēti ar personālu saskaņā ar likuma noteikumiem, un
- 3) kas aizturami citos gadījumos, kad to paredz speciālie likumi.

Par ostas saistošo noteikumu vai ostas kapteiņa likumīgo rīkojumu neizpildīšanu ostas kapteinim ir tiesība vainīgo sodīt administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz Ls 500,—, ja par izdarīto pārkāpumu citā likumā nav paredzēts augstāks sods.

Sūdzības par ostas kapteiņa rīkojumiem un lēmumiem iesniedzamas Jūrniecības departamenta direktoram viena mēneša laikā no pārsūdzamā rīkojuma vai lēmuma saņemšanas dienas.

Rajona inženiera pienākumi. Rajona inženiera pienākumi ostā ir: 1) pārzināt hidrotehniskās un citas būves, 2) izpildīt būvdarbus, 3) pārzināt un ekspluatēt viņa rīcībā nodoto kustamo un nekustamo mantu un 4) izpildīt citus ar attiecīgiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem uzliktos pienākumus.

Ostu darbības regulēšanai finansu ministrs apstiprina saistošus noteikumus ostās: 1) par kuģu kustību un stāvēšanu, 2) par kuģu pieteikšanu, 3) par loču darbību, 4) par kuģu piekraušanu un izkraušanu, 5) par preču uzglabāšanu un pārvietošanu, 6) par ostas piestātņu, celtnu un citu ierīču, kravlaukumumu un noliktavu lietošanu, 7) par kuģu sadursmju un citu nelaiemes gadījumu novēršanu, 8) par apiešanos ar sprāgstošām un viegli uzliesmojošām vielām, 9) par uguns lietošanu, 10) par tīrības uzturēšanu, 11) par nodarbošanos ar zvejniecību, ūdenslīdzēju arodu un stauveru, kuģu piesiešanas, enkurnieku u. c. darbiem, 12) par velkoņu un citu peldošu līdzekļu nodarbināšanu, 13) par kuģu laipu ierīkošanu, 14) par koku dārzu ierīkošanu, 15) par kokmateriālu pludināšanu un 16) par pārējo iepriekš neminēto kustību, darbību un kārtību ostā.

Brīvosta. Atzīmējams, ka 1921. gadā (Lik. kr. 103.) Latvijā izdeva likumu par brīvostām. Tās domātas Latvijas tirdzniecības, rūpniecības un kuģniecības veicināšanai, kā arī starptautiskai preču apmaiņai caur Latviju.

Brīvosta ir eksteritoriala akcizes, tirdzniecības patenta, muitas un komunālo nodokļu ziņā. Tāpat brīvostā noslēgtie darījumi atsvabināti no zīmognodevas.

Preču ieviešana brīvostā nav ierobežota. Brīvostā atrodās preces var izvest uz ārzemēm, nemaksājot muitu. Latvijai nolemtās preces, izvedot tās no brīvostas, apliekamas ar attiecīgu muitas nodokli. Pašreiz Latvijā brīvosta ir vienīgi Liepājā (Liepājas brīvostas statuti Lik. kr. 1936. g. 151.).

23. §. Robežapsardzība un muitas iestādes.

Robežapsardzības iekārta. Valstij nepieciešams savas robežas apsargāt, lai regulētu satiksmi pār robežu, neienāktu no citām valstīm nevēlami laudis, netiktu ievesta vai izvesta kontrabanda u. t. t. Latvijā valsts robežu apsardzība noris saskaņā ar 1928. g. likumu — Noteikumi par valsts robežu apsardzību (Lik. kr. 1928. g. 84.). Visu Latvijas valsts robežu apsardzību pārzina Iekšlietu ministrija, pie kam šā uzdevuma veikšanai pastāv militarizēta robežsargu organizācija. Visi robežsargi skaitas aktivā kara dienestā. Valsts robeža apsardzības ziņā sadalīta apgabalos, kas savukārt sadalās robežapsardzības rajonos, bet tie grupās un grupas postņos. Robežapsardzības pārvaldes orgāns ir robežapsardzības priekšnieks ar robežapsardzības štābu. Robežapsardzības priekšnieks padots tieši Iekšlietu ministram. Robežapsardzī-

bas apgabalus pārzina un vada apgabalu priekšnieki, rajonus — rajonu priekšnieki un grupas — grupu priekšnieki.

Robežas teritorijas Valsts teritorijas daļa, kas pieiet pie robežas, sadalas sekojošās joslās: a) robežu joslā, b) divu kilometru joslā, c) piecpadsmit kilometru joslā un d) jūras muitas joslā.

Divpadsmit jūras jūdzes platu ūdens joslu, skaitot no jūras piekrastes ūdenslinijas sauc par muitas joslu. Visi šinī joslā ienākušie, kā Latvijas, tā arī ārvalstu peldošie līdzekļi, izņemot tos, kas atrodas muitas iestāžu rajonos, padoti robežsargu kontrolei.

Robežsargi var arī vajāt peldošus līdzekļus ārpus jūras muitas joslas — neitralos ūdeņos, kad šie peldošie līdzekļi jūras muitas joslā nav apstājušies uz robežsargu pieprasījumu un dotiem brīdinājumiem, bet izvairas un bēg.

Vajājot bēgošus peldošus līdzekļus uz jūras, ja tie neapstājas uz robežsargu dotiem brīdinājuma šāvieniem, robežsargiem ir tiesība lietot ieročus.

Muita. Par valstī ievadamām un izvedamām precēm ņem zinamu nodokli, kuru sauc par muitas nodokli (ievedmuita un izvedmuita). Šo nodokli no vienas puses ņem valsts kases (fiska) interesēs, bet no otras puses muitas nodoklim ir arī cits uzdevums: aizsargāt pašu zemes rūpniecību un tirdzniecību (aizsargmuitas).

Visas muitas lietas Latvijā pārzina Finanšu ministrijai padotas muitas iestādes: Muitas departaments, muitnīcas, muitas punkti (arī kontrolpunkti stacijās) un muitas uzraudzības posteņi.

Muitas iestādes Latvijā. Muitas lietu augstākā vadība Latvijā piekrīt finanšu ministram. Viņš izdod paskaidrojumus un instrukcijas par muitas likuma piemērošanu, kā arī apstiprina muitas likumā paredzētos noteikumus.

Visas muitas lietas pārzina Muitas departaments un tam ir padotas visas muitas iestādes. Pēc likuma par Finanšu ministrijas iekārtu (1937. g. Lik. kr. 130.) Muitas departaments kārtro valsts muitas politikas jautājumus un pārzina muitas lietas.

Departamentu vada direktors ar viņam pakļautu vicedirektoru.

Muitas departamenta sastāvdaļas ir: 1) administratīvā nodaļa, 2) tarifu nodaļa, 3) kontrabandas lietu nodaļa un 4) grāmatvedības nodaļa.

Muitas departamenta vietējās iestādes ir muitnīcas, muitas punkti, muitas posteņi un kontrolpunkti.

Pie Muitas departamenta pastāv Muitas lietu padome, kas: 1) kā otrā instance izlemj administratīvā kārtā visas pārsūdzības par muitnicu kopsēžu lēmumiem un 2) uz finanšu ministra vai Muitas departamenta direktora priekšlikumu dod atzinumus visos jautājumos, kas stāv sakarā ar muitas lietām un muitas politiku.

Muitas departamenta padome sastāv no priekšsēdētāja un 4 locekļiem. Priekšsēdētājs ir Muitas departamenta direktors vai cita viņa iecelta persona. Muitas departamenta direktors iecel arī padomes locekļus no Muitas departamenta revidentu un nodaļu priekšnieku vidus.

Muitas departamenta nodaļas vada nodaļu vadītāji.

Muitnīcas vada muitnicu priekšnieki. Svarīgākos jautājumus izlemj muitnicu kopsēde. Tā sastādas no muitnicu priekšniekiem, viņu palīgiem, revidentiem, kā arī ekspertiem, kurus iecel Muitas departaments katram kalendara gadam. Muitnīcas kopsēde kā pirmā instance uzliek sodus tanīs kontrabandas lietās, kas nav izšķiramas tiesā.

Kontrabanda. Ja muitojamas preces ievēd vai izved, ap-
Kas uzskatams par kontrabandu? ejojot muitas nodokli, vai ievēd pavisam aizliegtas preces, tad šādu rīcību sauc par kontrabandu. Par to draud ļoti bargs sods. Noteikumi par kontrabandu atrodami Muitas likumā no 1045.—1259. p.

Pēc Muitas likuma 1045. p. par kontrabandu uzskatama: 1) preču ievēšana (vienalga, vai pavisam aizliegtu vai muitojamu) no ārzemēm, apejojot muitas iestādes vai arī ar to starpniecību, bet noslēpjot muitas kontrolei; 2) izvēšanai aizliegtu preču vai ar izvedmuitu apliekamu preču izvēšana uz ārzemēm, apejojot muitas iestādes vai arī ar to starpniecību, bet noslēpjot muitas kontrolei un 3) tādu muitojamu vai aizliegtu preču ievēšana iekšzemes tirgū, kas, vienojoties ar attiecīgām amatpersonām, pretlikumīgi saņemtas bez muitas samaksas, vai arī par tām samaksāts mazāk nekā pienākas.

Kontrabandai pielīdzina kontrabandas preču glabāšanu, novietošanu un pārvietošanu.

Sodi par kontrabandu. Par kontrabandu uzliekamie sodi (Muit. lik. 1048. p.) ir: 1) kontrabandas preču un pārvadāšanas līdzekļu atņemšana; 2) bez iepriekšējā soda vēl naudas sods; 3) bez abiem iepriekšējiem sodiem aizraidīšana 25 km tālu no sauszemes vai jūras robežas uz laiku no 1 līdz 5 gadiem un ieslodzīšana cietumā vai pārmācības namā.

Naudas sods par kontrabandu, izņemot likumā sevišķi paredzētus gadījumus, uzliekams sekojošā apmērā (Muitas lik. 1054. p.): 1) par ievešanai aizliegtām precēm — šo preču trīskārtīgas vērtības apmērā, bet par izvešanai aizliegtām — to divkārtīgas vērtības apmērā; 2) par muižojamām precēm — muižas nodokļa pieckārtīgā apmērā; 3) par ievadprecēm, kas apliktas bez muižas nodokļa arī ar akcizes nodokli — muižas un akcizes nodokļa kopsumas pieckārtīgā apmērā; 4) par rudziem un kviešiem — muižas nodokļa desmitkārtīgā apmērā.

Naudas sodi aprēķinami pēc maksimālām muižas tarifa likmēm.

Uzlikto naudas soda samaksas termiņu finansu ministrs var pagarināt uz 5 gadiem (Muitas lik. 1055. p.), tāpat atsevišķos gadījumos finansu ministrs var atdot atņemtās preces un transporta līdzekļus, kā arī atlaist vai samazināt muižas iestāžu administratīvā kārtā uzlikto naudas sodu.

Naudas sods, ko nesamaksā viena mēneša laikā no sprieduma spēkā stāšanās dienas, atvietojs ar arestu (Muitas lik. 1057. p.).

Personas, kas atbild par kontrabandu. Par kontrabandu atbild: kontrabandas preču īpašnieks, pārnesējs, pārvadātājs vai uzglabātājs, ja preču īpašnieks nav zinams (Muitas lik. 1061. p.). Ja preces atrod tirdzniecības vai rūpniecības uzņēmumā, tad par tām ir atbildīgs šo uzņēmumu īpašnieks. Persona, kas pārnesusi vai pārvadājusi preces, vai pieņēmusi tās glabāšanā, atsvabinama no atbildības, ja tā pierāda, kas ir šo preču īpašnieks (ja tas uzturas Latvijā), un tiek noskaidrots, ka šo preču kontrabandas raksturs viņai nav bijis zinams. Ja šī persona ir zinājusi, ka preces ir kontrabanda, tad viņa sodama ar naudas sodu, neatkarīgi no soda, ko saņem pats preču īpašnieks (Muitas lik. 1062. un 1063. p.). Ja kontrabandas pārvadumā piedalījušās vairākas personas, tad naudas sods uzliekams visiem vainīgajiem kopīgi, sadalot to līdzīgās daļās (Muitas lik. 1064. p.).

Par kontrabandas atkārtošānu vainīgais sodams ar preču atņemšanu un naudas sodu divkārtējā apmērā, kā arī ar aizraidišanu no pierobežas joslas (Muitas lik. 1067. p.).

Vainīgais, kas nodarbojies ar kontrabandu, glabājis to apzināti, tirgojies ar kontrabandas precēm amatveidīgi vai pa paradumam, sodams ar preču atņemšanu, naudas sodu divkārtējā apmērā, aizraidišanu no pierobežas joslas un cietumsodu uz laiku, ne mazāku par 3 mēnešiem (Muitas lik. 1068. p.). Tāds pats sods draud, ja kontrabanda ievesta, piedaloties vairākām personām, vai, ja ievadot to, vainīgajam bijuši klāt ieroči

(Muitas lik. 1070. p.). Ja ar kontrabandu nodarbojas vairākas personas, kas apvienojušās bandā, tad vainīgajiem bez preču atņemšanas, naudas soda divkārtīgā apmērā un aizraidīšanas no pierobežas joslas draud vēl pārmācības nams (Muitas lik. 1071. p.).

Iestādes, kas pārzina kontrabandas lietas. Kontrabandas lietas pārzina tiesas iestādes un muitas pārvalde. Pēdējā izšķir tās kontrabandas lietas, kur vainīgajiem nedraud bargāks sods par naudas sodu un preču, kā arī transporta līdzekļu atņemšanu. Muitas iestāde, pārbaudījusi visus lietas apstākļus, savā kop-sēdē lemj (Muitas lik. 1138. p.) par preču un transporta līdzekļu atņemšanu un par naudas soda lielumu. Šis lēmums jāpaziņo sodītajam (Muitas lik. 1140. p.), kas 3 nedēļu laikā var iesniegt finansu ministram pārsūdzību.

Pārsūdzība rakstama uz finansu ministra vārdu, bet iesniedzama tai muitas iestādei, kuras lēmumu pārsūdz. Tā, saņemusi pārsūdzību, 7 dienu laikā to nosūta finansu ministram, klāt pieliekot savus paskaidrojumus (Muitas lik. 1141. p.). Pārsūdzība par finansu ministra lēmumu iesniedzama Senata administratīvajam departamentam 1 mēneša laikā no lēmuma pasludināšanas dienas, pie kam pārsūdzība rakstama uz Senata vārdu, bet iesniedzama Finanšu ministrijai.

Ja vainīgajam bez priekšmetu konfiskācijas un naudas sods draud bargāks sods vai, ja kontrabanda izdarīta trešo reizi vai vairāk reizes (Muitas lik. 1154. p.), lietu var izšķirt vienīgi tiesa. Bet arī tās lietas, kuras izlemj muitas iestādes, var nonākt tiesā, ja persona, kurai uzlikts naudas sods ar muitnīcas lēmumu, likumā noteiktā laikā nepaziņo, ka ir ar mieru padoties šim lēmumam (Krim. proc. lik. 1052. p. 1. p-kts).

Lietās, kuras pārzina tieši Muitas departaments, muitas iestāde nekavējoties nodrošina paredzamās soda naudas piedzišanu no vainīgā, uzdodot policijai apkīlāt viņa kustamo mantu vai, ievēdot attiecīgu atzīmi zemes grāmatās uz viņa nekustamo mantu, vai arī paņemot ķīlu vai drošus galvojumus. Personas, kas nespēj dot pietiekošu nodrošinājumu, nododamas policijas uzraudzībā (Muitas lik. 1139. p.). Arī tais lietās, ko izšķir tiesa, muitnīcas līdzīgā kārtā nodrošina no vainīgā pienākošās naudas sumas; tas ir spēkā, kamēr tiesa lemj par šādu nodrošinājumu atcelšanu vai nodrošinājumu uzlikšanu tiesas ceļā (Muitas lik. 1148. p.).

Kontrabandas preces, ja to apgrozība pielaista iekšzemes tirgū, tāpat arī konfiscētos pārvadāšanas līdzekļus pēc tam, kad stājies spēkā tiesas spriedums vai muitnīcas lēmums par

šo mantu atņemšanu, muitnīca pārdod ūtrupē (Muitas lik. 1156. p.).

Par kontrabandu ieņemtās soda naudas sadalīšana. Soda naudas par kontrabandu, kā arī sumas, kas ieņemtas par pārdotām kontrabandas precēm un pāravadāšanas līdzekļiem, ar kuriem preces vestas, atvelkot izdarītos izdevumus (Muitas lik. 1164. p.), sadalāmas šādi: 1) 50% ieskaitāmi valsts ieņēmumos, 2) 35% izdalāmi kā gratifikācija uzrādītājiem un tvērējiem, 3) 15% ieskaitāmi Muiņas departamenta depozītā un izlietojami kontrabandas apkarošanai pēc finanšu ministra aizrādījumiem.

Kontrabandas noziedzīgos nodarījumus sedz arī noilgums, kas nosakāms pēc Sodū lik. 65. p., atkāpjoties no tā tanī ziņā, ka par pārkāpumiem, par kuriem kā augstākais sods uzlietāms naudas sods vai par kuriem bez cita soda var uzlikt arī naudas sodu, noilguma termiņš no pārkāpuma izdarīšanas dienas līdz sprieduma taisīšanas dienai ir 6 gadi.

Pēc Sodū lik. 65. p. sods nav piemērojāms noilguma dēļ: 1) ja no noziedzīga nodarījuma izdarīšanas dienas līdz tai dienai, kad pret izdarītāju noteiktā kārtībā uzsākta kriminālvaļāšana, pagājis šāds laiks: attiecībā uz smagiem noziegumiem, par kuriem likumā kā augstākais sods noteikti spaidu darbi uz visu mūžu — piecpadsmit gadi; attiecībā uz pārējiem smagiem noziegumiem — desmit gadi; attiecībā uz noziegumiem, par kuriem likumā kā augstākais sods noteikts pārmācības nams — astoņi gadi; attiecībā uz pārējiem noziegumiem — trīs gadi; attiecībā uz pārkāpumiem — viens gads, bet diēnesta pārkāpumiem — divi gadi; 2) ja no smaga nozieguma vai nozieguma izdarīšanas dienas līdz sprieduma taisīšanas dienai pagājis divkārtīgs laiks, salīdzinot ar šā panta 1. punktā norādīto laiku; 3) ja no sprieduma taisīšanas dienas līdz tai dienai, kad to nodod izpildīšanai, pagājis 2. punktā noteiktais laiks, kuru šādos gadījumos aprēķina atkarībā no tiesas spriedumā noteiktā soda.

24. §. Konsuli.

Konsulu institūta vēsturiskā attīstība. Valsts nevar dzīvot pilnīgi noslēgusies, tai jānāk attiecībās ar citām valstīm. Šīs attiecības kārtot ar valsts pārstāvju palīdzību. Tie savukārt sadalās: diplomātiskos pārstāvjos, kuru uzdevums ir kārtot un aizstāvēt savas valsts politiskās intereses, un konsulos, kas ir valsts pārstāvji visvairāk tirdzniecības lietās. Konsulu institūts radies viduslaikos, kad Eiropas tirgotāji krustnešu apsardzībā devās uz musulmaņu zemēm, lai nodibinātu ar šīm ze-

mēm tirdzniecību. Eiropas tirgotāji tur nodibināja pat veselas tirdzniecības pilsētiņas, kuras tika pārvaldītas pēc Eiropas valstu likumiem. Tirgotājiem bija tiesības izvēlēties no sava vidus tiesnešus dažādu tirdzniecības strīdu izšķiršanai. Kad krustnešus vietējie iedzīvotāji padzina, tirgotāji tomēr palika, pie kam viņiem tika atstātas viņu privilēģijas, to starpā arī konsulu tirdzniecības tiesas. Vēlāk, pateicoties ar Eiropas valstīm noslēgtiem tirdzniecības līgumiem, konsulu institūts attīstījās: konsuli pārvērtās par tiesnešiem ne tikai tirdzniecības, bet arī dažās kriminālās lietās, ieguva policijas varu un vispār kļuva savas valsts pilsoņu aizstāvji vietējo varu priekšā. Tādu konsulu institūta organizāciju XIV un XV g. s. pārnesa arī uz Rietumeiropu. Tikai Eiropā konsulu jurisdikcijas tiesības tika ierobežotas un ar laiku pavisam iznīcinātas. Austrumu valstīs šīs tiesības konsuliem pieder arī vēl tagad. Eiropā konsulu institūts attīstījās atkarībā no noslēgtām konsularām konvencijām valstu starpā un katras valsts izdotiem likumiem par konsuliem.

Latvijā 1935. g. 7. decembrī (Lik. kr. 199.) izdots konsularais reglaments, kas paredz konsulu tiesības un pienākumus. Pie šā likuma izdota instrukcija (1936. g. „V. V.“ 206.—211. n.), kas paredz plašus konsulu pienākumus arī kuģniecības laukā.

Pēc konsularā reglamenta Latvijas konsularie **Konsulu šķiras.** pārstāvji ir (3. p.): 1) ģeneralkonsuli, 2) konsuli, 3) vicekonsuli.

Atkarībā no tā arī konsularās iestādes ārzemēs sadalās: ģeneralkonsulatos, konsulātos un vicekonsulātos.

Konsuli un vicekonsuli ir: 1) tādi, kam ir patstāvīgs konsularais iecirknis, un 2) tādi, kam patstāvīga konsularā iecirkņa nav, bet kas ir kāda ģeneralkonsula palīgi un darbojas viņa iecirknī. Konsuli ir uz ārzemēm sūtīti algoti valsts ierēdņi — štāta vai karjeras konsuli, vai arī ārzemēs uz vietas izraudzīti turienes tirgotāji, rūpnieki, vai citas šim amatam noderīgas personas — ārštata jeb goda konsuli, kuri no valsts līdzekļiem algu nesāņem. Goda konsulu vadītās konsularās pārstāvības sauc par goda konsulātiem. Konsulam vienmēr ierādams noteikts konsulars iecirknis, kura robežās jārisinās viņa darbībai. Tāpat jānoteic arī vieta, kur jāatrodas viņa amata sēdeklim. Konsularā dienesta virsvadība zināmā valstī vai noteiktā tās daļā piekrīt ģeneralkonsulam, kas ir visu viņa amata iecirknī iecelto Latvijas konsularo ierēdņu priekšnieks. Ja kādā valstī ģeneralkonsulāta nav, bet ir sūtniecība, tad Latvijas konsularā dienesta virsvadība šai valstī piekrīt sūtniecības vadītājam.

Ģeneralkonsula iecirknis var aptvert divas vai vairākas valstis. Konsularā dienesta virsvadību pārziņ ārlietu ministrs.

Konsularo dienestu pārrauga attiecīgā valstī akreditētais sūtnis, kas ir visu tur iecelto konsularo ierēdņu priekšnieks.

Konsuli nav diplomatiskie pārstāvji, un tādēļ viņiem nav jāakreditējas pie otras valsts. Konsulu starptautiski tiesiskais stāvoklis dibinās uz viņu iecelšanu (lettres de provision), kurai vajadzīga attiecīgās ārvalsts piekrišanas atļauja (exequatur).

Konsulu pienākumi.

Konsularā reglamentā sīki noteikti konsulu pienākumi. Konsulu uzdevums ir aizstāvēt Latvijas intereses un tiesības, it īpaši tirdzniecības, rūpniecības, kuģniecības, finansu un citos ekonomiskās dzīves laukos, kā arī cienīgi reprezentēt Latviju savu pilnvaru un sava stāvokļa robežās un veicināt ekonomisku un kulturalu sakaru attīstību starp viņa dienesta darbības valstī un Latviju.

Konsulu pienākumi pret Latvijas tirdzniecības kuģiem un to personālu.

Sevišķi pienākumi konsuliem ir pret Latvijas tirdzniecības kuģiem un to personālu. Konsulu pienākums ir visādi veicināt un uzraudzīt Latvijas kuģniecību ārzemēs. Konsuliem arī jāraugas uz to, lai Latvijas kuģniecībai un flagai piešķirtu visas tiesības un aizsardzību, kas tai pienākas pēc starptautiskiem līgumiem un parašām, kā arī lai Latvijas tirdzniecības flagu lietotu ne citādi kā saskaņā ar pastāvošiem likumiem un rīkojumiem.

Konsulam jāraugas uz to, lai, kuģim ostu atstājot, tā dokumentos būtu pienācīgi atzīmētas un apliecinātas visas pārmaiņas, ja tādas kuģa stāvēšanas laikā ir notikušas kuģa vadībā, kuģa personāla sastāvā un paša kuģa tehniskajā un juridiskajā stāvoklī.

Kuģa dokumentu pārbaude un to nodošana konsulam.

Konsulam ir tiesība katrā gadījumā, kad viņš to atrod par vajadzīgu, pieprasīt nogādāt konsulatā un uzrādīt, bez parasti uzrādāmā flagas patenta un dienesta līguma ar kuģa kalpotājiem, arī mēru grāmatu, kuģa klāja un mašīnu žurnālu, kravas un pasažieru lapas, kā arī atsevišķu kuģa personāla locekļu un pasažieru personības dokumentus. Ja minētie dokumenti nav kārtībā, konsulam lieta jāizmeklē un attiecīgi jārikojas, ziņojot par gadījumu Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam.

Kuģu pārtikas un veselības apstākļu pārbaude.

Konsuls var revidēt, kādā stāvoklī atrodas pārtikas un veselības apstākļi uz Latvijas tirdzniecības kuģa, īpaši, ja ienāk kādas sūdzības par šiem apstākļiem. Konsulam jāpārlicinas, vai jūrnieki, kas saņem brīvu uzturu, dabū pienācīgi labus produktus pēc normām, kuras noteic finansu ministrs saziņā ar tautas labklājības ministru.

Pārbaudot kuģa sanitāro stāvokli, konsuls pārbauda, vai kuģa personāla telpu iekārta, kuģa apgādāšana ar ārstniecības līdzekļiem, ūdens un provianta uzglabāšana, kā arī vispārīgie sanitārie apstākļi atbilst pastāvošiem „Noteikumiem par kuģu sanitāro uzraudzību un kontroli“ („V. V.“ 1929. g. 258. num.). Šī kontrole izdarama, ja iespējams, netraucējot kuģa izkraušanu, iekraušanu un vispārīgi kuģa darbus.

Ja pārbaudē konsuls atrod kādas nolaidības vai trūkumus, viņš dod rīkojumu tos novērst, darot kapteini un kuģa īpašnieku atbildīgus par nolaidību un tās sekām.

Pabalsts un aizsardzība ostā stāvošiem Latvijas kuģiem un konsula policējiskās tiesības, attiecībā uz tirdzniecības kuģu personālu. Kamēr Latvijas kuģis atrodas ostā, konsula pienākums ir pabalstīt kapteini un pārējo kuģa administratīvo personālu viņu darbībā, vajadzības gadījumā aizsargāt viņu, kā arī kuģa un kravas īpašnieka — Latvijas pilsoņa — pamatotas tiesības un taisnīgas prasības un uz viņa lūgumu dot tam padomus un izziņas par vietējiem apstākļiem, likumiem, noteikumiem un parašām.

Konsulam pieder policijas vara attiecībā uz Latvijas kuģiem ārzemēs.

Konsulam jāsauc jūrniece pie kārtības, ja tie ceļ nepamatotas prasības, un vispār jāpalīdz kapteinim uzturēt disciplīnu un kārtību uz kuģa.

Konsulam ir tiesība vajadzības gadījumā izsaukt uz konsulatu ārzemes ostā stāvošā Latvijas kuģa kapteini, kuģa administrācijas un komandas locekļus, ja tiem kas personīgi jāpazīno, jānoprasa, jāizsniedz, jāliek parakstīties, jānopratina, jānoklaušina kā liecinieki u. t. t. Taču pie tam konsulam jārikojas tā, lai pēc iespējas nenokavējas kuģa darīšanas, un lai nekādā ziņā necieš kuģa uzraudzība.

Uzraudzība par kuģu personāla pareizu komplektēšanu. Konsulam jāraugās arī uz to, lai Latvijas tirdzniecības kuģu komandas tiktu pareizi komplektētas saskaņā ar pastāvošiem noteikumiem.

Ja kuģa komandas sastāvs neatbilst pastāvošiem noteikumiem, konsuls uzdod kapteinim visus novērotos trūkumus novērst, un pats pārlicinas, vai viņa rīkojums ir izpildīts.

Visos gadījumos, kad konsuls novēro nepareizības kuģa personāla sastāvā, tas par novēroto un par savu rīcību nepareizību novēršanai ziņo Ārlietu ministrijai un Jūrnieceības departamentam.

Jūrnieku piemunsturēšana un nomunsturēšana.

Ārzemēs dienesta līguma un kuģa personāla sarakstu apliecināšanu, personāla piemunsturēšanu un nomunsturēšanu izdara Latvijas konsuls. Izpildot šīs funkcijas, konsuls rīkojas, kā tas noteikts „Instrukcijā vateršauta darbvedībai“ („V. V.“ 1938. g. 138. num.), un raugas uz to, lai noteikumi par dienesta līgumiem, kas norādīti „Noteikumos par jūrniekiem“, būtu ieturēti.

Dezertieri.

Kad jūrnieks nobēg no Latvijas kuģa, konsuls uz kapteiņa lūgumu un uz kuģa īpašnieka rēķina lieto tos līdzekļus, kādus attiecīgās zemes likumi un starptautiskie līgumi un parašas pieļauj, lai dezertieri notvertu un dabūtu atpakaļ uz kuģa dienesta turpināšanai. Vajadzības gadījumā konsulam jāpalīdz, lai notvertu dezertieri līdz kuģa izbraukšanai turētu arestā ārpus kuģa malā, ja svešās zemes iestādes un amatpersonas šai ziņā nāk pretim.

Strīdi starp Latvijas kuģa kapteini un kuģa personālu.

Ja ārzemēs starp Latvijas kuģa personāla locekļiem un kapteini dienesta lietās izceļas domstarpības vai strīds, kuru viņi paši nevar miera ceļā izbeigt, tad strīda izšķiršana nododama konsulam pirmajā kuģa iebraukšanas ostā, kur konsuls atrodams. Pēdējais lūko samierināt. Ja tas neizdodas, konsuls, noprotokolējis partu un liecinieku izteicienus, izšķir strīdu ar savu lēmumu. Partiem paliek tiesība vēlāk strīdu pārnest Latvijas kārtējā tiesā.

Tomēr konsula lēmums līdz strīda izšķiršanai Latvijas tiesā ir saistošs un tūlīt izpildams abiem partiem.

Ja strīds ir par jūrniekam pienākošos algu, un kapteinis vai jūrnieks ar konsula lēmumu nav mierā, tad apstrīdamā naudas suma kapteinim nekavējoties jāiemaksā Latvijas konsulam pārsūtīšanai Jūrniecības departamentam. Šo naudu Jūrniecības departaments izmaksā pēc piederības pēc tiesas sprieduma vai pēc miera ceļā starp kapteini vai rēderi un jūrnieku panāktas vienošanās.

Kuģa kapteiņa atcelšana. Jauna kuģa kapteiņa iecelšana.

Ja konsuls atkārtoti novēro, ka Latvijas kuģa kapteinis nekārtīgi vai nolaidīgi pilda savus pienākumus, tad viņš par saviem novērojumiem ziņo Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam.

Ja kapteinis atsakas no dienesta vai, ja konsuls ar kuģa personāla ziņojumu, sūdzību vai citādā ceļā uzzina un ar visu vajadzīgo uzmanību pārlicinas, ka Latvijas kuģa kapteinis tiešām nav spējīgs kuģi tālāk vadīt, neapdraudot kuģa personālu vai kuģi pašu, vai kravu, vai pasažierus, vai visus kopā, viņam par to tūlīt jāpaziņo kuģa īpašniekam vai tā

aģentam uz vietas. Ja uz vietas aģenta nebūtu un īpašnieka atbildi nevarētu sagaidīt, karjēras konsuls var atstādināt kapteini no amata un kuģa vadīšanu nodot stūrmanim vai citai personai kas to spēj. Tas pats konsulam jādara, kad kapteinis slimības vai citu svarīgu iemeslu dēļ ir aizkavēts kuģi vadīt un pats nevar vai izvairas iecelt sev vietnieku. Šāda konsula rīcība ir vietā arī tad, ja kapteinis pats ir kuģa īpašnieks.

Par notikušo nekavējoties informējams kuģa īpašnieks.

Konsula rīcība Latvijas tirdzniecības kuģa kapteiņa nāves gadījumā. Ja Latvijas kuģa kapteinis nomirst, konsuls par notikušo ar telegramu paziņo kuģa īpašniekam, ja kuģa aģents vai stūrmanis to jau nebūtu darījuši. Ja īpašnieka atbildi vai lēmumu nevar sagaidīt bez zaudējuma kuģim, vai ja kapteinis pats ir bijis kuģa īpašnieks, konsuls uzdod kuģa vadīšanu stūrmanim vai citai personai, kas to spēj. Šo rīkojumu konsuls dod rakstiski, ierakstot attiecīgu atzīmi kuģa žurnālā un dienesta līgumā, un par notikušo informē kuģa īpašnieku. Ja mirušais kapteinis atstājis instrukciju (testamentu) savas nāves gadījumam, konsulam tā ir jāievēro.

Konsuls jaunā kapteiņa klātbūtnē sastāda aktu par mirušā kapteiņa personīgo mantu, kā arī īpašu aktu par kuģim piederošo naudu, grāmatām, dokumentiem un rēķiniem, un nodod jaunajam kapteinim pret parakstu visu, kas abos aktos minēts.

Konsula pienākumi Latvijas jūrnieka nāves gadījumā. Ja jūrnieks — Latvijas pilsonis — miris uz kuģa, kapteiņa pienākums ir sastādīt liecinieku klātbūtnē sarakstu par mirušā atstātām mantām. Ja miršanas gadījums noticis ārzemēs, šis saraksts kopā ar mantām un ar kapteiņa rakstveidīgu ziņojumu par notikušo nododams tuvākajam Latvijas konsulam, izņemot gadījumu, kad mantu uzglabāšana uz kuģa ir ērtāka, un ja nododot konsulam mantu, nogādāšana mantiniekiem tikai novilcinātos.

Kad konsulam ienāk ziņojums par jūrnieka nāvi, viņš pārbauda mirušā algas norēķinus un kapteiņa rīcību ar atstātajām mantām. Ja mantas nodod konsulam, pēdējais gādā par to, lai tās pie pirmās izdevības nosūtītu Ārlietu ministrijai.

Ja jūrnieks nomirst malā, un kapteinis nav klāt, konsuls pieaicinot lieciniekus, sastāda aktu par mirušā atstātām mantām, pienācīgi tās iesaiņo un ar konsulata zīmogu apzīmogoto saini līdz ar aktu un savu ziņojumu par notikušo nosūta Ārlietu ministrijai izsniegšanai mirušā mantiniekiem.

Pamatojoties uz Latvijas kuģa kapteiņa ziņojuma par jūrnieka nāves gadījumu, konsuls pēdējo nekavējoties ieraksta miršanas reģistrā. Tāpat šajā reģistrā ierakstami ārvalstu

attiecīgo iestāžu piesūtītie paziņojumi par latviešu jūrnieku nāves gadījumiem. Šī reģistrēšana izdarama par velti.

Par mantinieku proklamam jūrnieku nāves gadījumā, ja tāda vajadzīga, rūpējas Ārlietu ministrija.

Bērna piedzimšana Latvijas pilsonei uz Latvijas kuģa. Ja uz Latvijas kuģa Latvijas pilsonei piedzimst bērns, kapteinis pie pirmās iespējas ar rakstu to paziņo Latvijas konsulam, kas dzimšanas gadījumu reģistrē viņa vestajā Latvijas pilsoņu dzimšanas reģistrā.

Pagaidu flagas patenta izdošanas un pagarināšanas termiņi. Ja Latvijas pilsonis vai juridiska persona ārvalstī būvējusi vai pirkšanas ceļā ieguvusi no ārzemnieka kuģi, tad Latvijas konsuls uz rakstiska pieteikuma pamata var izdot pagaidu flagas patentu, ja pēc apstākļu rūpīgas pārbaudes izrādas, ka visi šādam gadījumam paredzētie nosacījumi ir izpildīti. Šāda pagaidu flagas patents derīgs līdz kuģa pirmajai iebraukšanai Latvijas ostā, bet ne ilgāk kā vienu gadu, ja kuģis atrodas Eiropas ūdeņos, un divus gadus, ja tas iegūts citās pasaules daļās. Āreiropas ostas Vidus un Melnajā jūrā šinī gadījumā pielīdzinātas Eiropas ostām.

Minētajā laikā kuģim jānokārto reģistrācijas formalitātes Jūrniecības departamentā, un pagaidu flagas patents apmaiņams pret pastāvīgu.

Reģistrācija, t. i. ierakstīšana Jūrniecības departamenta kuģu reģistrā izdarama, kuģim ienākot Latvijas ostā, vai arī rakstiski, ja kuģis nevar noteiktā laikā ierasties kādā Latvijas ostā.

Ja svarīgu apstākļu dēļ kuģim nebūtu iespējams noteiktā laikā reģistrēties, tad kapteinim par to jāziņo tuvākajam Latvijas konsulam. Konsuls tad pagarina pagaidu flagas patentu uz 6 mēnešiem, nekavējoties paziņojot par to Jūrniecības departamentam. Ja šie minēto 6 mēnešu laikā kuģa reģistrēšanas un flagas patenta izņemšanas formalitātes tomēr netiek nokārtotas, tad kuģis zaudē tiesību braukt ar Latvijas flagu.

Tālāki pagarinājumi nav pielaižami.

Flagas patenta aizturēšana, ja kuģim uz to nav tiesības. Uzzinājis, ka ar Latvijas flagu brauc kuģis, kam uz to nav tiesības, konsuls ziņo par to Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam, kā arī pienācīgām vietējām iestādēm un gādā par lietas noskaidrošanu.

Tāda kuģa flagas patents pirmā izdevīgā gadījumā aizturams konsulatā līdz lietas noskaidrošanai; pēc tam jārikojas pēc apstākļiem un eventuala valdības rīkojuma.

Radiostaciju uzstādīšana uz ārzemēs iegūtiem kuģiem. Ja uz ārzemēs iegūtiem kuģiem, kas lielāki par 1600 bruto tonnām un kam ir tiesības braukt ar Latvijas karogu, saskaņā ar starptautiskiem noteikumiem vai uz īpašnieka vēlēšanos ir jāuzstāda radiostacija, vai arī, ja kuģa pāriešanas brīdī Latvijas flagas aizsardzībā radiostacija jau atrodas uz kuģa, konsuls var izdot pagaidu flagas patentu tikai tādā gadījumā, ja kuģu kapteiņi var uzrādīt Latvijas Pasta un telegrafa departamenta atļauju šādas stacijas uzstādīšanai un pagaidu lietošanai. Ja Pasta un telegrafa departaments ir devis piekrītošu atbildi un paziņojis kuģa radiostacijai piešķirto izsaukšanas signalu, tad konsuls izdod kuģim īpašu atļauju latvju un angļu valodā.

Radiotelegrafisti uz kuģiem. Konsuls stingri raugas uz to, lai uz Latvijas kuģiem būtu par radiotelegrafistiem tikai Latvijas pilsoņi un pie tam tādi, kam dienesta apliecības ir izdevis Pasta un telegrafa departaments. Izņēmuma gadījumā pielaižami par radiotelegrafistiem arī ārzemnieki, tomēr, ne vēlāk kā pirmo reizi ierodoties Latvijas ostā, tie atvietojami ar Latvijas pilsoņiem.

Konsuls pārbauda kuģu radiostaciju licences un radiotelegrafistu apliecības. Ja konsuls uzzina, ka Latvijas kuģis viņa iecirkņa teritorialos ūdeņos nav ievērojis vietējos radionoteikumus, viņš to aizrāda kapteinim un vajadzības gadījumā ziņo par to ar Ārlietu ministrijas starpniecību Pasta un telegrafa departamentam.

Ārzemnieku kuģi ar Latvijas flagu. Ārzemju pilsoņiem un ārzemju juridiskām personām piederošo jūras tirdzniecības kuģu pārvešana Latvijas flagas aizsardzībā atļauta tikai ar katrreizēju Finanšu ministrijas atļauju. Šādas atļaujas saņemšanai kuģa īpašniekam vai viņa pilnvarniekam jāiesniedz Jūrniecības departamentam īpašs lūgums ar notariāli apliecinātu parakstu un jāuzņemas ar īpašu saistības rakstu darboties atļaujas dabūšanas gadījumā saskaņā ar Latvijā pastāvošiem kuģniecības likumiem, noteikumiem un rīkojumiem.

Latvijā reģistrētu kuģi ārzemēs ir atļauts pārdot tikai saziņā ar Latvijas karjēras konsulu.

Pārdodot reģistrētu vai reģistrējamu kuģi (tādu, kam izdots pagaidu flagas patents), jānoslēdz rakstisks pirkšanas-pārdošanas līgums, kuru apliecina Latvijas karjēras konsuls vai tie goda konsuli, kam ir attiecīga pilnvara.

Kuģa pirkšanas-pārdošanas līgumā jānorāda visi tie dati, kas norādīti noteikumos par kuģu pirkšanu-pārdošanu (sk. 8. §).

Pārdošana pielaižama tikai tad, ja kuģa pārdevējs uzrāda noteiktus pierādījumus, ka Latvijas valsts iestādēm, ieskaitot arī Pasta un telegrafa departamentu, nav nekādu prasību pret kuģi par nodevām, telegrafa maksām u. t. t.

Rīcība kuģa apķīlāšanas gadījumā. Ja uz ārzemju iestāžu rīkojuma pamata Latvijas kuģi vai tā kravu apķīlā, tad konsulam jādara viss iespējamais, lai rīkojumu atceltu un kuģi vai kravu atsvabinātu. Ja vajadzīgs, konsuls cenšas paātrināt, lai tie, kuriem uz to ir tiesība, dabūtu vajadzīgo samaksu vai samaksas garantiju, neaiztiekot kuģi un kravu. Reizē ar to konsuls nekavējoties ziņo par šādu gadījumu Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam.

Noziegumi uz kuģa. Ar vārdu „noziegums“ pēc konsularā reglamenta jāsaprot vispār noziedzīgs darījums: ir smags noziegums, ir noziegums un pārkāpums Latvijas sodu likuma nozīmē (Sodu lik. 3. pants).

Attiecībā uz noziegumiem, kas izdarīti uz Latvijas kuģa atklātā jūrā, un kuru dēļ meklē konsula palīdzību, konsulam jārikojas saskaņā ar pastāvošo principu, ka tādi noziegumi pilnā mērā ir padoti vienīgi Latvijas tiesām un sodu likumiem, vienalga, vai vainīgais vai nozieguma upuris ir kuģa kalpotājs vai pasažieris, Latvijas pilsonis vai ārzemnieks.

Attiecībā uz noziegumiem, kas izdarīti uz Latvijas kuģa, tam atrodoties svešas valsts teritorialos ūdeņos vai ostās, Latvijas konsulam jārikojas saskaņā ar starptautiskiem līgumiem, kas pastāv starp Latvijai un attiecīgo svešo valsti; ja šādu līgumu nav — pēc starptautiskām parašām, ciktāl tādas ir konstatējamas un svešā valsts tās ievēro, kā arī pēc šīs valsts vietējiem likumiem.

Vispārpieņemtā starptautiskā paraša ir (tā minēta arī dažos Latvijas kuģniecības līgumos ar ārvalstīm), ka ārvalstu teritorialos ūdeņos un ostās konsula pienākums ir uzturēt iekšējo kārtību uz savas valsts tirdzniecības kuģiem un ka vienīgi konsulam ir tiesība lemt par strīdiem, kas varētu izcelties starp kuģa administrāciju un personālu, it sevišķi attiecībā uz algu izmaksu un līgumu pildīšanu. Kuģa kapteinis un konsuls vajadzības gadījumos tomēr var pieprasīt palīdzību no vietējās varas orgāniem.

Jurisdikcija tomēr pieder teritorialām iestādēm tādā gadījumā, ja uz ārvalsts tirdzniecības kuģa teritorialos ūdeņos izceļas nekārtības, kuras attiecīgās vietējās iestādes atzīst par tādām, kas var traucēt mieru un kārtību šajos ūdeņos vai uz sauszemes. Starptautiskā satiksmē parasts, ka par visiem gadījumiem, kur vietējās iestādes rūpējas par kārtību uz svešas valsts kuģa, tiek informēts attiecīgās svešas valsts konsuls.

Ja Latvijas kuģa personala loceklis izdara noziegumu uz sauszemes svešā valstī, tad Latvijas iestāžu jurisdikcija nav piemērojama, un Latvijas konsula pienākumi aprobežojas ar vispārējiem noteikumiem tādos gadījumos.

Par katru uz Latvijas kuģa izdarītu Latvijas jurisdikcijai pakļautu noziegumu kapteinim pirmā izdevīgā gadījumā ar rakstu jāziņo Latvijas konsulam, uzdodot visus lietas apstākļus un pievienojot norakstu no pagaidu izziņas, kuru izdriņjis kapteinis vai viņa pilnvarotā persona uz kuģa tūlīt pēc nozieguma atklāšanas. Kapteinim jāgādā, lai noziedznieks neatstātu kuģi, vajadzības gadījumā to pat apcietinot, līdz iespējams noziedznieku nodot Latvijas konsulam vai Latvijas policijas iestādēm.

Par noziegumiem, kas izdarīti uz Latvijas kuģa atklātā jūrā, kā arī par tiem noziegumiem uz Latvijas kuģa svešas valsts teritorialos ūdeņos vai ostā, kuri padoti Latvijas jurisdikcijai un kuru iztiesāšanu svešā valsts pamatoti nepieprasa, konsuls izdara iepriekšēju izmeklēšanu, cik iespējams, ievērojot attiecīgos Latvijas kriminālprocesa likumu noteikumus. Izmeklēšanas protokols ierakstams jūras protokola grāmatā.

Ja izmeklēšanā noskaidrojas, ka noziegums ir tāds, ka par to pēc Latvijas sodu likumiem draud ne mazāks sods kā pārmācības nams, konsuls lemj par vainīgā pārsūtīšanu uz Latviju. Šādu savu lēmumu konsuls atzīmē kuģa klāja žurnālā.

Pārsūtīšana izdarama ar to pašu vai ar kādu citu Latvijas kuģi vai arī ārzemes kuģi, ja tas ir iespējams. Ja nosūtīšana prasa izdevumus, konsuls to atlīdzināšanu pieprasa ar Ārlietu ministrijas starpniecību no Tieslietu ministrijas.

Ja noziegums ir vieglāka rakstura (pārkāpums), un pēc izmeklēšanas ir pamats pieņemt, ka par to pēc Latvijas sodu likumiem draud tikai arests vai naudas sods, vai arī saskatāmī apstākļi, kas vainu mīkstina — tad konsuls izšķir, vai vainīgo sūtīt uz Latviju, vai to atstāt uz kuģa. Pēdējā gadījumā tas darams ar nosacījumu, ka pēc kuģa atgriešanās Latvijā vainīgais nododams attiecīgām Latvijas iestādēm.

Kuģu nelaimes gadījumu izmeklēšana. Konsuls izdara izziņu par katru nelaimes gadījumu, kas noticis ar Latvijas kuģi ārzemēs. Viņš ievāc visas nelaimes gadījuma noskaidrošanai nepieciešamās ziņas, vajadzības gadījumā noprātina lieciniekus un pēc izziņas visus savāktos materialus nosūta Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam.

Konsula pienākumi Latvijas tirdzniecības kuģa avarijas gadījumos. Ja Latvijas kuģim ir notikusi nelaime atklātā jūrā, teritorialos ūdeņos, reidā vai ostā, kādēļ kuģis ir gājis bojā vai ir bojāts līdz ar kravu vai daļu no tās, vai ir izsviests uz sēkļa piekrastē, vai citādi avarējis, vai arī ir gājuši bojā vai cietuši kuģa personāla locekļi vai pasažieri, — konsulam jādara viss, kas viņa spēkos, lai palīdzētu glābt kuģi, cilvēkus un kravu un lai apsargātu šajā nelaimē cietušās vai apdraudētās vai vispār ar to sakarā stāvošās Latvijas pilsoņu tiesības un intereses. Pie tam jāievēro pastāvošie starptautiskie līgumi un parašas un vietējie likumi attiecībā uz to, kādas tiesības un pienākumi šādos gadījumos ir vietējām iestādēm, un kādi Latvijas konsulam.

Bojā gājušā vai cietušā Latvijas kuģa personāls stāv Latvijas konsula aizsardzībā, un tiem ir tiesība uz pabalstu, ja tie ir bez līdzekļiem. Pasažieriem, kas ir Latvijas pilsoņi, arī ir tiesība uz pabalstu tajā kārtībā, kā nosacīts konsularās instrukcijās 110. pantā (par avarijas proceduru sk. 46. §).

Par konsularā dienesta instrukcijā norādīto pienākumu neizpildīšanu, ciktāl tie attiecas uz Latvijas tirdzniecības kuģniecību, konsuls var sodīt Latvijas tirdzniecības kuģa kapteini ar naudas sodu līdz Ls 100,—.

25. §. Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšana Latvijā.

Jūras tiesas kā tiesas iestādes ar tiesas iestādes funkcijām Latvijā nav, bet saskaņā ar noteikumiem par kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu (Lik. kr. 1926. g. 110.; 1928. g. 199.; 1930. g. 155.) pastāv īpaša Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģija, kuras uzdevums ir izmeklēt kuģniecības nelaimes gadījumus, kas notikuši ar Latvijas kuģiem jebkurā vietā, bet ar ārzemju kuģiem vienīgi Latvijas teritorialos vai iekšējos ūdeņos, ja turklāt nelaimes gadījumiem ar ārzemju kuģiem par iemeslu ir bijuši trūkumi kuģa braucamā ceļā vai kuģošanas papildu ierīcēs (jūras zīmēs, bākās, glābšanas stacijās u. t. t.) vai loča vaina, bet attiecībā uz bojājumiem, kurus ārzemju kuģi nodarijuši Latvijas ostu vai kuģošanas ierīcēm, arī bez šiem iemesliem.

Kas ir kuģniecības nelaimes tādi gadījumi? Par kuģniecības nelaimes gadījumiem atzīstami tādi gadījumi: 1) kuru dēļ kuģis vai cits ūdens satiksmes līdzeklis gājis bojā, vai tā personāls to atstājis; 2) ja sakarā ar kuģa darbiem un tā ekspluatāciju kāds no kuģa personāla vai pasažieriem zaudējis dzīvību; 3) ja kuģis nodarījis ievērojamus bojājumus ostas vai kuģošanas ierīcēm, vai, ja kuģis vai tā krava cietuši ievērojamus

bojājumus, pie kam jautājumu, vai bojājums uzskatams par tik ievērojamu, lai uzsāktu iepriekšēju izmeklēšanu, katrā atsevišķā gadījumā izšķir Jūrniecības departamenta direktors.

Kuģniecības nelaimes gadījumu iepriekšējo izmeklēšanu izdara Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa, pilnvarojot šim nolūkam kādu savu ierēdni.

Kuģniecības nodaļai ir tiesība uzdot izdarīt iepriekšējo izmeklēšanu arī attiecīgā ostas kapteiņa kancelejai vai iekšējo ūdensceļu pārzinim.

Kuģniecības nelaimes gadījumu iepriekšējā izmeklēšana. Kuģniecības nelaimes gadījumu iepriekšējai izmeklēšanai jānoskaidro nelaimes gadījuma cēloņi un iemesli un visi ar to saistītie apstākļi, kā: 1) vai bijuši kādi trūkumi kuģa būvē, īpašībās, apgādē, personāla sastāvā un tā rīcībā u. t. t.; 2) vai kuģis bijis pārkrauts, vai kravai bijušas kādas bīstamas fizikālas un ķīmiskas īpašības, vai kravas nokraušanā bijušas kļūdas vai trūkumi; 3) vai izrādījušies trūkumi kuģa braucamā ceļā vai kuģošanas papildu ierīcēs (jūras zīmēs, bākās, glābšanas stacijās u. t. t.); 4) ja locis bijis uz kuģa, vai tas pareizi izpildījis savus pienākumus, vai pielaidis kādu pārskatīšanos, kļūdu vai nolaidību; 5) vai ievēroti noteikumi par kuģu sadursmju novēršanu uz ūdeņiem; 6) vai novērots kas noziedzīgs resp. tīšs nodoms nodarīt zaudējumus vai radīt nelaimes gadījumu; 7) vai pie kuģniecības nelaimes gadījuma ir kāds vainīgs.

Par katru kuģniecības nelaimes gadījumu ostas kapteiņiem, policijai, konsuliem, robežapsardzības iestādēm un notariem, kam tas nācis zināms, bez kavēšanās jāpaziņo Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļai.

Par kuģniecības nelaimes gadījumiem ar Latvijas kuģiem ārzemēs izziņu izdara Latvijas konsuli. Viņi ievāc visas nelaimes gadījuma noskaidrošanai vajadzīgās ziņas un vajadzības gadījumos noprātina lieciniekus un pēc izziņas nobeigšanas visus savāktos materialus piesūta Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļai.

Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas pilnvarotajam ierēdnim, kas izmeklē kuģniecības nelaimes gadījumu, ir tiesība nopratināt lieciniekus un lietpratējus, izdarīt apskati uz vietas, pieprasīt un vajadzības gadījumos arī paņemt no kapteiņa, viņa vietnieka, tāpat no kuģa īpašnieka dokumentus, kas attiecas uz nelaimes gadījumu, kā arī uzdot izdarīt izziņu policijai vai iestādēm, kas atvieto policiju.

Liecinieku un lietpratēju nopratināšana izdarama, pieturoties pie Kriminalprocesa likumu izmeklēšanas tiesnešiem paredzētās kārtības.

Jūras kartes, žurnālus, izrakstus un citus priekšmetus vai lietišķus pierādījumus, ja tiem izmeklēšanā ir nozīme, var pievienot izmeklējumam lietai, kas jāatzīmē protokolā.

Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanai Kuģniecības nodaļas pilnvarotam ierēdnim ar Kuģniecības nodaļas piekrišanu ir tiesība aizturēt kuģi līdz izmeklēšanas nobeigšanai, bet ne ilgāk kā 7 dienas.

Visu kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas rezultātus līdz ar lietu un savu slēdzienu Kuģniecības nodaļa nodod Jūrniecības departamentam.

Tanīs gadījumos, kad kuģis nogrimis, gājis bojā, pazudis bez vēsts vai kuģa personāla atstāts, Jūrniecības departaments lietu katrā ziņā nodod kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijai. Pārējos gadījumos Jūrniecības departaments var, izdarot, ja vajadzīgs, papildu izziņas, saziņā ar kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas priekšsēdētāju lietu izbeigt, vai arī, ja lieta svarīga, nodot to kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijai.

Jūrniecības departamentam ir tiesība, saziņā ar kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas priekšsēdētāju, nodot koleģijas caurskatīšanai kuģniecības nelaimes gadījumu lietas arī bez iepriekšējas izmeklēšanas, ja lieta pēc sava rakstura ir steidzama.

Gadījumā, ja izmeklēšana atklājusi noziedzīga darījuma pazīmes, Jūrniecības departaments paziņo to prokuroram.

Ja par kuģniecības nelaimes gadījumu ievadīta iepriekšēja kriminalizmeklēšana, tad kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas priekšsēdētājam un kuģniecības nodaļas pilnvarotam ir tiesība iepazīties ar iepriekšējās izmeklēšanas materiāliem un ierosināt jautājumu par liecinieku un lietpratēju nopratināšanu un jaunu dokumentu pievienošanu lietai.

**Kuģniecības
nelaimes
gadījumu
izmeklēšanas
koleģija.**

Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģija ar sēdekli Rīgā sastāv no priekšsēdētāja, kam ir apgabaltiesas tiesneša cenzs, un 4 locekļiem. Diviem koleģijas locekļiem jābūt ar tālbraucēja kapteiņa tiesībām un vismaz 5 gadus braukušiem par kapteini uz jūras tirdzniecības kuģiem, bet ja kuģniecības nelaimes gadījums noticis sakarā ar kuģa mehānismiem, tad viena tālbraucēja kapteiņa vietā nāk I šķiras kuģu mehanikis, kas braucis uz jūras tirdzniecības kuģiem par vecāko mehaniku vismaz 5 gadus. Pārējiem diviem koleģijas locekļiem jābūt kompetentiem jūras tirdzniecības, transporta vai apdrošināšanas nozarēs.

Priekšsēdētāju iecel finansu ministrs, un apstiprina ministru kabinets.

Priekšsēdētāja vietnieku iecel finansu ministrs uz vienu gadu.

Koleģijas locekļus priekšsēdētājs katram atsevišķam gadījumam izvēlas no saraksta, kuru sastāda Jūrniecības departaments, un apstiprina finansu ministrs 2 gadiem uz priekšu. Šo vispārējo sarakstu, kas sastāv no 12 koleģijas locekļu un 8 viņu vietnieku kandidātiem, sastāda no sarakstiem, kurus uz Jūrniecības departamenta uzaicinājumu pēdējam piesūtījušas Rīgas biržas komiteja un kuģu īpašnieku, tālbraucēju kapteiņu un kuģu mehāniķu organizācijas.

Pirms kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas sēdes sākšanas priekšsēdētājs nozvērina koleģijas locekļus, ka viņi savus koleģijas locekļu pienākumus izpildīs pēc tīras sirdsapziņas un ar vislabāko gribu un spēju. Zvērests dodams tikai vienu reizi visā saraksta pastāvēšanas laikā. Priekšsēdētājs dod zvērestu tad, kad viņu iecel amatā.

Koleģijas locekļus noraida pēc vispārējām tiesas iestādēm paredzētiem kriminālprocesa likumiem, bet vienu koleģijas locekli var noraidīt, neuzrādot noraidīšanas iemeslus.

Jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļas pilnvarotajam jāpiedalās kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas sēdēs. Viņš uztur iepriekšējās izmeklēšanas slēdzienus un attiecīgos gadījumos arī apsūdzību.

Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas sēdes ir publiskas; par sēdi raksta protokolu. Lieciniekus, piederīgas personas un lietpratējus uz koleģijas sēdi izsauc ar pavēstēm.

Par piederīgiem pie lietas atzīstams to kuģu personāls, par kuru nelaimes gadījumu ved izmeklēšanu, kā arī šo kuģu īpašnieki. Viņi nopratināmi bez zvēresta.

Savu interešu aizstāvēšanai kuģniecības nelaimes gadījumā piederīgām personām, tāpat viņu pilnvarniekiem, ir tiesība iepazīties ar visiem izmeklēšanas dokumentiem, un viņi var lūgt ievākt papildu ziņas. Tomēr pirms lietas galīgas noskaidrošanas koleģijas priekšsēdētājs var aktu apskatīšanu pilnā mērā vai daļai noraidīt.

Par kuģniecības nelaimes gadījuma iemesliem un par personām, kuras vainīgas nelaimes gadījumā, kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģija spriež pēc savas pārliecības un uz savākto materiālu un muteso vārdu paskaidrojumu pamata. Lēmumus pieņem ar klātesošo balsu vairākumu. Lēmumā jāmin lēmumu pamatojuma motīvi. Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas lēmumu

īsas rezolūcijas veidā pasludina tūlīt, turpretī motivu izstrādāšanai un lēmuma pasludināšanai galīgā veidā var nolikt termiņu, ne ilgāku par 2 nedēļām.

Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas lēmumi par kuģniecības nelaimes gadījumu cēloņiem ir saistoši visām valsts iestādēm, izņemot krimināltiesu. Tā tad koleģijas lēmumam ir tikai pierādījuma nozīme, izņemot jautājumus par nelaimes gadījumu cēloni. Krimināltiesai arī šīni ziņā koleģijas lēmums nav saistošs.

Ja izmeklēšanas rezultātā pierādijies, ka kuģa kapteinis, stūrmanis, mehaniķis vai locis ar savu rīcību tā kuģniecības nelaimes gadījuma laikā, kas patlaban tiek izmeklēts, izrādījis nepietiekošas spējas savu pienākumu izpildīšanā, tad kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģija var nolemt vainīgajam atņemt uz laiku vai pavisam tiesības nodarboties ar savu agrāko amatu uz kuģa. Koleģijas lēmumus izpilda Jūrniecības departaments, atņemot vainīgajai personai diplomu vai apliecību.

Diploma atņemšana notiek vienīgi tad, ja vainīgais nezina savu specialitāti vai pielaiž rupju nolaidību. Mazāk svarīgos gadījumos kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģija aprobežojas vienīgi ar rājienu izteikšanu vai uzliek naudas sodu līdz 200 latiem, bet, pārkāpumiem atkārtojoties, koleģija nolemj vainīgajam atņemt tiesības nodarboties ar agrāko amatu uz kuģa.

Pārsūdzība. Kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijas lēmumu var pārsūdzēt šai pašai koleģijai viena mēneša laikā pēc lēmuma pasludināšanas galīgā veidā. Pārsūdzību skata cauri un galīgi izlemj koleģija jaunā paplašinātā sastāvā, kur pastāvīgā koleģijas priekšsēdētāja vadībā ietilpst 6 koleģijas locekļi, no kuriem trim jābūt ar tālbraucēja kapteiņa tiesībām un vismaz 5 gadus nobraukušiem par kapteini uz jūras tirdzniecības kuģiem, bet ja kuģniecības nelaimes gadījums noticis sakarā ar kuģa mehānismiem, tad divu tālbraucēju kapteini vietā nāk divi I šķiras kuģu mehaniķi, kas braukuši uz jūras tirdzniecības kuģiem par vecākajiem mehaniķiem vismaz 5 gadus. Pārējiem trim koleģijas locekļiem jābūt kompetentiem jūras tirdzniecības, transporta vai apdrošināšanas nozarēs.

Arī pašai kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijai ir tiesība lietu vēlreiz skatīt cauri arī bez pārsūdzības, ja pēc lēmuma taisīšanas atklājušies apstākļi, kas lietas pirmajā izmeklēšanā nebija zināmi, bet kas varēja iespaidot lēmumu.

Pārsūdzības iesniedzējam kopā ar pārsūdzību jāiemaksā kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijai drošības nauda Ls 30,— apmērā. Ja pārsūdzība izspriesta pārsūdzētājam par labu, šo drošības naudu viņam izmaksā atpakaļ, bet pretējā gadījumā to ieskaita valsts ienākumos.

26. §. Jūras tiesas ārzemēs.

Anglija. Jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana Anglijā ir regulēta ar 1854. g. 10. augustā izdoto Merchant Shipping Act, kura sestā nodaļa saucas: „Special Shipping Inquiries and Courts“. Vēlāk šiem noteikumiem bijuši daži grozījumi.

Pēc šī likuma jāizmeklē sekojošie gadījumi uz jūras:

- 1) ja Apvienotās Karaļvalsts piekrastē vai tās tuvumā kāds kuģis iet bojā, personāls to pamet, vai tas cietis ievērojamus bojājumus;
- 2) ja Apvienotās Karaļvalsts piekrastē vai tās tuvumā kāds kuģis izstrandējis, cietis ievērojamus bojājumus, un kāds liecinieks atrodams Apvienotā Karaļvalstī;
- 3) ja Apvienotās Karaļvalsts piekrastē vai tās tuvumā kāds kuģis nodara ievērojamus bojājumus citam kuģim vai to nogremdē;
- 4) ja nelaimes gadījuma dēļ kāda cilvēka dzīvība iet bojā uz kuģa Apvienotās Karaļvalsts piekrastē vai tās tuvumā;
- 5) ja kaut kurā vietā kāds kuģis iet bojā vai tiek pamests, vai arī notiek augšminētais nelaimes gadījums, un liecinieks atrodams Apvienotā Karaļvalstī;
- 6) ja kaut kurā vietā kāds britu kuģis strandējis vai bojāts, un kāds liecinieks atrodams Apvienotā Karaļvalstī;
- 7) ja pastāv aizdomas, ka kāds britu kuģis gājis bojā, vai arī kāds britu kuģis ir gājis bojā, un Apvienotā Karaļvalstī atrodami kādi pierādījumi par apstākļiem un stāvokli, kādā šis kuģis atradies, izejot jūrā, vai arī atrodamas kādas ziņas, kas par šo kuģi dzirdētas pēc tā iziešanas jūrā.

Nelaimes gadījumu izmeklēšana ir divējāda: iepriekšēja (preliminary) un formāla (formal); daudzos gadījumos abus izmeklēšanas veidus apvieno.

Iepriekšējā izmeklēšana, ja nelaimes gadījums noticis Apvienotās Karaļvalsts piekrastē vai tās tuvumā, jāizdara vai nu robežsargu virsniekam (inspecting officer of the coastguard)

vai muitas priekšniekam (chief officer of customs), kas dzīvo nelaiemes gadījuma notikuma vietā; ja nelaime notikusi kādā citā vietā, tad iepriekšējā izmeklēšana jāizdara kādam no minētiem ierēdņiem, kas dzīvo tās vietas tuvumā, kur sakarā ar nelaiemes gadījumu nonāk vai atrodams liecinieks, vai arī kur to var izdevīgi noklaušināt (nopratināt); beidzot, iepriekšējā izmeklēšana jāizdara kurai katrai personai, ko šim gadījumam ieceļ tirdzniecības ministrija (board of trade), un kam līdz ar to piešķirtas tirdzniecības ministrijas inspektora pilnvaras un tiesības (board of trade inspector).

Bez minētiem ierēdņiem pienākums izdarīt iepriekšējo izmeklēšanu uzlikts vēl vraku pārziņim (receiver of wreck). Vraku (arī braku) pārziņa uzdevums gan, galvenām kārtām, ir kārtot strandējuša vai bojā ejoša kuģa kravas un kuģa laužu glābšanas darbus. Ļoti bieži šo uzdevumu pildīšanu tirdzniecības ministrija uzliek muitas priekšniekam vai robežsargu virsniekam; tādā gadījumā minētie ierēdņi izpilda vraka pārziņa uzdevumu, un pēdējais iepriekš minēto ierēdņu uzdevumu un pienākumus, ja kāds no tiem neatrodas bojā ejoša kuģa tuvumā.

Iepriekšējās izmeklēšanas mērķis ir savākt pierādījumus par notikušo nelaiemes gadījumu uz vietas no cietušiem un aculieciniekiem, kamēr vēl notikuma fakti nav izgaisuši no atmiņas. Ja vajadzīgs, izmeklētājs ierēdnis var ierasties nelaiemes vietā, lai izdarītu apskatīšanu uz vietas. Izmeklēšanas panākumi jāziņo tirdzn. ministrijai.

Ierēdnis, kas izdara iepriekšējo izmeklēšanu, un katrā gadījumā tirdzniecības ministrija var ierosināt nelaiemes gadījuma formālo izmeklēšanu.

Formālā izmeklēšana jāizdara vietējam miertiesnesim (court of summary jurisdiction) vai vraku komisaram (wreck commissioner) — pēdējam tādā gadījumā piešķirtas miertiesneša tiesības. Vraku komisaru ieceļ lords kanclers (lord chancellor); viņš ir ar juridisku izglītību un ar plašām zināšanām un piedzīvojumiem tirdzniecības jūrniecības lietās. Visā Britānijā likums paredz tikai trīs tādus ierēdņus. Vraku komisaram uzdod izmeklēt tikai sevišķi svarīgas lietas, kas savienotas ar kuģa laužu bojā eju. Tādus iecēla „Titanic“, „Egypt“, „Vestris“ un citu lielu kuģu katastrofas cēloņu izmeklēšanai un noskaidrošanai. Formalajā izmeklēšanā tiesā jāpiedalās arī personai, kas tādu ierosinājusi.

Tiesa, kas izdara formālo izmeklēšanu pieaicina vēl klāt vienu vai vairāk piesēdētājus (assessor), lietpratējus jūrniecības lietās pēc īpaša saraksta, ko apstiprina ministru prezidents (secretary of state).

Ja bojā gājušas cilvēku dzīvības vai jūrmalā atrasts kāds liķis, izmeklēšanā piedalās arī izmeklēšanas tiesnesis (coroner), kura uzdevums noskaidrot nāves cēloņus (coroner's inquest). Izmeklēšanas tiesnesis var izsacīt kapteinim rājienu par nolaidību vai uzslavu par enerģisku rīcību kuģa ļaužu glābšanā.

Kolonijās nelaiemes gadījumu uz jūras izmeklēšana uzticēta vietējām tiesu iestādēm ar lietpratēju piesēdētāju piedalīšanos un jūras tiesai (naval court); pēdējā var darboties arī atklātā jūrā. Jūras tiesa sastāv no ne mazāk kā trim un ne vairāk kā pieciem tiesnešiem, no kuriem viens ir kara flotes virsnieks ar ne zemāku dienesta pakāpi par leitnantu, otrs — konsulata ierēdnis un trešais tirdzniecības kuģa kapteinis, pārējie var būt vai nu flotes virsnieki vai tirdzniecības kuģu kapteiņi, vai tirgotāji. Priekšsēdētājs ir vai nu kara flotes virsnieks, vai konsulata ierēdnis, raugoties pēc tā, kam augstāka dienesta pakāpe.

Viens no svarīgākiem minēto iestāžu uzdevumiem ir kuģa administratīvā personāla sodīšana ar diploma atņemšanu vai aizturēšanu uz noteiktu laiku vai uz visu mūžu. Pēc likuma tiesa var atņemt diplomu, ja izmeklēšanā pierādīts, ka kuģis gājis bojā, pamests vai ievērojami bojāts, un cilvēku dzīvības zaudētas kapteiņa vai viņa palīgu — stūrmaņu un mehaniķu — nepareizas rīcības — nolaidības dēļ, vai arī, ja tiesā noskaidrojas, ka minētām personām trūkst kuģu vadītājiem vajadzīgās īpašības, ka viņas nav spējīgas pildīt savus pienākumus vai nu tišas bezrūpības (gross act of misconduct) vai dzeršanas (žūpības) (drunkeness) un varmācības (tyranny) dēļ; tāpat arī, ja viņi sadursmes gadījumā nav snieguši likumā prasīto palīdzību vai informāciju cietušajam kuģim. Ja izmeklēšanā kuģa administratīvā personāla rīcībā atklājas pārkāpumi un noziegumi, par ko draud diploma atņemšana, diviem tiesas piesēdētājiem jābūt tirdzniecības jūrniecībā piedzīvojušiem lietpratējiem (experience in the merchant service), un tiesa var diplomus atņemt tikai tad, ja vismaz viens no lietpratējiem tam piekrīt.

Tiesas spriedumu paziņo tirdzniecības ministrijai un nolasa priekšā sodītajam.

Tirdzniecības ministrija sodītajam var atdot atņemto diplomu, saīsināt laiku, uz kādu diploms atņemts, vai atņemtā diploma vietā izdot sodītajam zemākas pakāpes diplomu.

Tiesas spriedums ir pārsūdzams.

Ja nelaiemes gadījumā kuģa administratīvā personāla rīcības izmeklēšana [arī citos gadījumos, kas prasa izmeklēšanu (inquiry into conduct)], uzdota tirdzniecības ministrijas ieceltai

personai vai vietējai jūrniecības pārvaldei (local marine board), tad sēdē jāpiedalās arī vietējam miertiesnesim (local stipendiary magistrate) vai likumu zinātājai personai, kuru iecel tirdzniecības ministrija.

Bez minētām iestādēm likums paredz vēl kuģu aplūkošanas tiesas (court of survey), kurām jānoskaidro kuģa jūras spējas strīdus un sūdzības gadījumos. Tā sastāv no tiesnešapriekšsēdētāja un divi piesēdētājiem (assessors), kam zināšanas un piedzīvojumi jūrniecībā, kuģu vadīšanā un mehānikā (the assessors shall be persons of nautical, engineering, or other special skill and experience).

Norveģija. Pēc norveģu jūras likumiem (Lov om sjøfarten) jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana stāv ciešā sakarā ar avarijas protokola sastādīšanu. Avarijas protokols jā sastāda, ja nelaimes gadījumā kuģim vai kravai radušies zaudējumi, vai pielaižams, ka tādi varētu rasties, vai sadursmē radušies zaudējumi, vai nelaimes gadījumā uz kuģa kāds cilvēks zaudējis dzīvību. Avarijas protokols jā sastāda pie jūras tiesas priekšsēdētāja nākošajā dienā pēc nelaimes gadījuma vai tā atklāšanas. Ja nelaime notikusi jūrā, tad avarijas protokols sastādams tai pašā laikā, skaitot no kuģa ienākšanas ostā. Tiesai jāiesniedz izraksts no kuģa žurnāla un visu uz kuģa esošo personu saraksts, par kurām varētu domāt, ka tās par notikušo nelaimes gadījumu varētu sniegt kādas ziņas. Tāpat jāpiezīmē to personu vārdi, kurām var būt kāda interese par nelaimes gadījumu. Tad priekšsēdētājs nosaka dienu, kad avarijas protokols jāuzņem. Tas notiek jūras tiesā, kura sastāv no viena tiesnešapriekšsēdētāja un diviem lietpratējiem — jūras tiesas locekļiem. Kuģa kapteinim jāierodas attiecīgā tiesā un līdz ar dažiem kuģa personāla locekļiem jā dod zem zvēresta paskaidrojumi par braucienā notikušo nelaimi, kā arī par to, kas darīts, lai nelaimi novērstu. Katrā ostas pilsētā atrodas pastāvīga jūras tiesa. Lietpratējus-piesēdētājus, skaitā 12, uz katriem četriem gadiem ievēl pašvaldības, un apstiprina karalis. Katrai sēdei priekšsēdētājs izrauga piesēdētājus pēc rindas. Avarijas protokola uzņemšana iesākas ar kuģa vadītāja mutes vārdu paskaidrojumiem. Tad seko kuģa kapteiņa atvesto vai jūras tiesas izsaukto liecinieku nopratināšana. Ja noskaidrojas, ka notikums skar publiski-tiesiskās intereses, t. i. ka to radījusi kādas personas sodama vaina, tad jūras tiesa pati ievada publiska rakstura izmeklēšanu. Par tādiem gadījumiem runā jūras likumu 321. §. Tie ir šādi: Ja Norveģijas kuģis: 1) nelaimes gadījumā sabojāts, pamests jūrā, izviests uz sēkļa un bez svešas palīdzības vai kravas atkraušanas nevar tikt

prom; 2) ugunsnelaimē cietis zaudējumus, vai arī tie radušies sadursmē ar citu kuģi; 3) nelaimes gadījumā gājusi bojā cilvēka dzīvība.

Tāpat, ja zviedru vai dāņu, vai citu valstu kuģi piemeklējušas minētās nelaimes, un kuģa kapteinis avarijas protokolu sastāda Norveģijā.

Jūras tiesai katrā ziņā jāievada izmeklēšana, lai noskaidrotu: 1) vai nelaimes gadījumu nav radījuši trūkumi vai kļūdas pašā kuģī, kuģa piederumos, instrumentos vai kuģa personālā; 2) vai nelaimes gadījums nestāv sakarā ar kravu, tās pārkraušanu, nepareizu iekraušanu, nepareizu kravas sadalījumu u. t. t.; 3) vai nelaimes gadījums nav noticis kuģa kapteiņa vai kuģa personāla, vai cita kuģa kapteiņa vai kuģa ļaužu pārskatīšanās vai nolaidības dēļ; 4) vai nelaimes gadījumu nav radījušas loču kļūdas, kuģa karšu trūkums, nepareizi kuģa uguni, jūras zīmes u. t. t.

Ja nelaimes gadījums ar norveģu kuģi noticis ārpus Norveģijas, tad avarijas protokolu sastāda pie Norveģijas konsula, kas, līdzīgi jūras tiesai Norveģijā, izmeklē nelaimes gadījumu. Viņam jāpieaicina divi lietpratēji kuģu lietās — kapteiņi, dodot priekšroku norveģiem, zviedriem vai dāņiem. Izmeklēšanas noraksts jānosūta attiecīgai ministrijai. Ja nelaimes gadījumam nav sekojis avarijas protokols tādēļ, ka neviens to nav varējis pieteikt, kā, piem., viss kuģa personāls gājis bojā, kuģis pazudis, tad jūras tiesa iesāk izmeklēšanu pati no sevis. Ja kuģis pazudis, tad izmeklēšanu iesāk kuģa piederības ostas jūras tiesa, bet citos gadījumos tā jūras tiesa vai konsuls, kur kuģis vai krava pirmo reizi pēc nelaimes gadījuma parādījušies.

Norveģija pazīst arī diplomu atņemšanu kuģa amatpersonām kā sodu par vainu kuģa nelaimes gadījumos. Tikai to dara nevis jūras tiesa, bet gan kriminalā tiesa. Blakus sodu likumiem Norveģijā pastāv jūras sodu likumi, kas attiecas uz jūrnieku noziegumiem (jūras lik. 285.—311. §§.) Parasti kapteinim diplomu atņem uz visiem laikiem, ja vainīgais sodīts par smagu noziegumu. Uz laiku kapteinim diplomu atņem, ja vainīgo soda: 1) par vieglāku publiska rakstura noziegumu; 2) par nelikumīgu kuģa atstāšanu, zinot, ka no tā kuģis vai cilvēku dzīvības nonāk briesmās; 3) nav izpildījis savus pienākumus; 4) devies jūrā ar kuģi, kuram bijuši tādi trūkumi, kas neizbēgami varēja radīt briesmas kuģim vai cilvēkiem; 5) dzēruma dēļ vai citādi nav izpildījis savus pienākumus, un tādēļ radušies nelaimes gadījumi vai zaudējumi; 6) sadursmes avarijā nav ievērojis tādām gadījumam paredzē-

tos noteikumus; 7) nav sniedzis palīdzību briesmās esošiem kuģiem vai kuģa personalam.

Stūrmaņiem vai mehaniķiem diplomu var atņemt tikai uz laiku līdz diviem gadiem.

Ja jūras tiesā noskaidrojies kāds no šiem minētajiem gadījumiem, vai ir nopietnas aizdomas par to, tad jūras tiesa par to paziņo attiecīgai publiskai tiesai, kura ievada kriminalizmeklēšanu. Tā noris pēc īpašas jūras noziegumu izmeklēšanas kārtības.

Zviedrija. Zviedrijā, tāpat kā Norvēģijā, jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana stāv ciešā sakarā ar avarijas protokola sastādīšanu. To sastāda pilsētas tiesa. Zviedrijā katrā pilsētā atrodas „Radstufourätten“, kuru sastāda pilsētas maģistrats. Tā sastāv no viena birģermeistara, kas ir karaļa iecelts ierēdnis, un mazākais diviem rātskungiem. Avarijas protokols piesakams tādos pašos apstākļos kā Norvēģijā trīs dienu laikā no nelaimes notikuma vai tā atklāšanas, vai, ja nelaime notikusi jūrā, tad nekavējoties pēc kuģa ienākšanas ostā. Ārpus Zviedrijas avarijas protokols sastādams pie zviedru konsula.

Pie avarijas protokola sastādīšanas jābūt klāt 2 lietpratējiem. Šos lietpratējus katru gadu ievēl tiesa. Kad jūras nelaimes gadījums pieteikts tiesā, tiesas priekšsēdētājs nekavējoties noteic dienu, kad tiks sastādīts avarijas protokols, un uzaicina uz to ierasties kuģa kapteini, līdzņemot kuģa žurnālu un visas tās personas, kuras var sniegt kādas ziņas par nelaimi. Bez tam tiesa var aicināt arī citas, pat pie kuģa nepiederīgas personas, sniegt paskaidrojumus par notikušo nelaimi. Tāpat tiesas priekšsēdētājs paziņo par avarijas protokola sastādīšanas dienu visām kaut kādā ziņā ieinteresētām personām.

Gadījumi, kur tiesai, noskaidrojot notikumu, jāsāk oficiāla izmeklēšana, ir tie paši, kas Norvēģijas likumā, izņemot ugunsnelaimes gadījumu, kas zviedru likumā nav minēts.

Ja jūras nelaimes gadījums kaut kādu iemeslu dēļ nav ticis ziņots tiesai, un nav ticis sastādīts avarijas protokols, tad Tirdzniecības ministrija pati no sevis var likt attiecīgai iestādei uzsākt izmeklēšanu.

Ja avarijas protokols jāstādā pie zviedru konsula ārzmēs, tad konsulam jāpieaicina divi lietpratēji, priekšroku dodot zviedru, norvēģu vai dāņu pavalstniekiem.

Ja jau no paziņojuma redzams, ka būs jāizdara oficiāla izmeklēšana, tad tiesas priekšsēdētājam par avarijas proto-

kola uzņemšanas dienu jāpaziņo arī attiecīgai prokuratūras amatpersonai.

Izmeklēšanu beidzot, tiesai vai ārzemēs konsulam nopra-
tināšanas protokols līdz ar kuģa žurnālu jāiesūta Tirdzniecības
ministrijai. Ja nelaimes gadījums ticis noskaidrots attiecīgā
ārzemes iestādē, tad konsulam jāiesūta šīs iestādes protokola
noraksts Tirdzniecības ministrijai. Ja tā atrod, ka lietas ap-
stākļi nav pietiekoši noskaidroti, tā var ievadīt jaunu izmek-
lēšanu.

Ja svešas valsts kuģa kapteinis piesaka avarijas proto-
kola sastādīšanu, tad tiesa viņam nevar atsacīt. Izmeklēšanas
protokoli tādā gadījumā piesūtami Ārlietu ministrijai.

Kuģa vadītājam var tikt atņemts diploms, t. i. tiesības
vadīt kuģi uz noteiktu laiku vai pavisam sekojošos gadījumos:
1) ja kuģa vadītājs pielaidis nolaidību kuģa žurnāla vešanā;
2) pārkāpis varu vai to nelietīgi izlietojis attiecībās pret kuģa
komandu; 3) nav izsniedzis komandai pienācīgo uzturu vai
izturējies pret padotiem bez pamata cietsirdīgi; 4) nepareizi
izturējies pret rēderi, kravas īpašnieku, apdrošinātāju un ci-
tām personām, kuru intereses viņam jāaizstāv; 5) neattais-
noti atstājis dienestu vai atstājis kuģi briesmās, neievērojot
savus pienākumus jūras briesmu gadījumā; 6) devies jūrā ar
kuģi, kuram bijuši kādi trūkumi korpusā, mašīnās vai piederu-
mos, vai ar kuģi, kas nepareizi piekrauts, vai ar nepilnu ko-
mandu, ja šādu iemeslu dēļ brauciens, acīm redzot, bijis sai-
stīts ar dzīvības briesmām uz kuģa esošām personām (izņemot
gadījumus, kad kapteinis bijis apstākļu spiests doties jūrā);
7) radijis jūras nelaimes gadījumu ar nolaidībām dienesta pie-
nākumos; 8) nav ievērojis noteikumus par kuģu sadursmes
avariju.

Stūrmaņiem un mehaniķiem tiesa var atņemt diplomu uz
laiku, ne ilgāku par diviem gadiem, ja 1) viņu nolaidības vai
paviršības dienestā bijušas par iemeslu jūras nelaimei, un 2) ja
tie atstājuši kuģi briesmās bez kapteiņa atļaujas.

Jūras nelaimes gadījumus, vai tie ir savienoti ar noziegumu
un diplomu atņemšanu vai nē, iztiesā augstāk minētā pilsētas
tiesa.

Dānija. Dānijas jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana sa-
vos pamatos stipri līdzinās Norveģijas un Zvied-
rijas noteikumiem par jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanu.
Vispār šo triju valstu jūras likumi pēc satura ir gandrīz pilnīgi
vienādi.

Kopenhagenā atrodas pastāvīgā jūras un tirdzniecības
tiesa, kurai padotas visas jūras lietas, tā tad arī jūras nelai-
mes gadījumu izmeklēšana. Ja izrādas, ka nelaimes gadījumu

sekas var būt amata tiesību atņemšana kādai kuģa dienestpersonai, tad šīs tiesas kompetence aptver visu Dānijas teritoriju. Šī tiesa ir koleģiāla tiesa, kuras priekšgalā atrodas karaļa iecelts priekšsēdētājs un vicepriekšsēdētājs un zinams skaits ievēlētu un karaļa apstiprinātu jūras un tirdzniecības tiesas locekļu. Pēdējos ievēl uz 5 gadiem, pie kam vēlēšanās piedalās pašvaldība, tirgotāju apvienība un kuģu īpašnieku savienība. Kandidātiem jābūt ar zināšanām jūrniecībā un tirdzniecībā.

Ārpus Kopenhagenas jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanu izdara parastā zemākā tiesa (miertiesā) ar divu piesēdētāju — lietpratēju jūras lietās — līdzdalību. Tādā sastāvā šī tiesa saucas par jūras tiesu.

Jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana līdzīgi Norveģijai un Zviedrijai saistīta ar avarijas protokola satādīšanu. Arī nelaimes gadījumi ar citu valstu kuģiem var tikt izmeklēti, ja kapteinis grib sastādīt avarijas protokolu Dānijā, vai to lūdz izdarīt kāda ārzemes valsts.

Ja avarijas protokols sastādīts ārzemēs, tad kapteinim pēc atgriešanās pirmajā Dānijas ostā bez kavēšanās par to jāziņo jūras tiesai.

Ja ir aizdomas, ka kuģis pazudis, tad rēderim pēc deviņiem mēnešiem, skaitot no pēdējo ziņu saņemšanas no kuģa, jāziņo par to Tieslietu ministrijai, un tieslietu ministrs tad uzdod attiecīgai jūras tiesai gadījumu izmeklēt.

No katra jūras nelaimes gadījuma izmeklēšanas protokola viens noraksts iesūtams Iekšlietu ministrijai, kas katru gadu izdod sakopotu statistisku pārskatu par notikušām jūras nelaimēm.

Ja izmeklējot nelaimes gadījumu, noskaidrojas noziedzīga darbība, tad jūras tiesai gadījums pašai jāizspriež, pamatojoties uz attiecīgiem sodu likumiem, vai protokolu noraksti jāiesniedz augstākai tiesai, kam tad jāizdara nozieguma iztiesāšana.

Ja noskaidrojas, ka lietas iztiesāšana var beigties ar amata tiesību atņemšanu kuģa kapteinim vai citiem kuģa virsniekiem, tad tieslietu ministrs var nodot lietas izmeklēšanu jūras un tirdzniecības tiesai Kopenhagenā.

Gadījumi, kad var atņemt kapteinim diploma tiesības, ir apmēram tādi paši kā Norveģijā un Zviedrijā: 1) ja kapteinis nepareizi vedis kuģa žurnālu, to viltojis vai iznīcinājis; 2) nelietīgi izlietojis savu varu pār kuģa komandu; 3) atstājis briesmās esošu kuģi; 4) ar jūras nespējīgu kuģi, nekārtīgi iekrautu kuģi, vai nepilnīgu komandu ar acīm redzamām briesmām uz kuģa esošām cilvēku dzīvībām devies jūrā, ja tieši

apstākļi to nav prasījuši; 5) ar savu slikto uzvešanos vai piedzeršanos radijis jūras nelaimi.

Stūrmaņiem un mehaniķiem diplomus var atņemt to pašu iemeslu dēļ kā Zviedrijā.

Holande.

Holandē jūras nelaimes gadījumu izmeklēšanu regulē Schepenwet likums (1909. g. 1. VII). Izmeklēšanai ir divi veidi: pagaidu (voorloopig onderzoek) un kuģniecības padomes izmeklēšana (onderzoek door den Raad de scheepvaart). Pirmā notiek ar katru jūras nelaimes gadījumu, bet otrā — tikai svarīgākos gadījumos uz speciala lēmuma pamata.

Pagaidu izmeklēšanu izdara kuģniecības inspektors (scheepvaartinspectie), kas padots Tirdzniecības un rūpniecības ministrijai. Augstākais ierēdnis ir galvenais inspektors (hoofdinspecteur) ar sēdekli Hāgā, viņam padoti atsevišķu distriktu inspektori, adjunkti un lietpratēji.

Kuģa inspekcijas uzdevums ir lūkoties, lai kuģniecība noritētu pēc likuma noteikumiem, piegriežot sevišķu vērību publiska rakstura likumu ievērošanai. Šinī ziņā pagaidu izmeklēšana jūras nelaimes gadījumā ir tikai maza daļa no kuģa inspekcijas pienākumiem. Kuģniecības padome, turpretim, ir jau administratīva un disciplināra tiesa, kuras uzdevums vienīgi ir izmeklēt jūras nelaimes gadījumus, kā arī lemt par aroda tiesību atņemšanu vainīgām kuģa amatpersonām.

Kuģniecības padome atrodas Amsterdamā, bet ja apstākļi to prasa, tā var sanākt uz sēdi ārpus Amsterdamas. Tā sastāv no priekšsēdētāja, kuram jābūt tiesību zinību doktoram, un četriem pastāvīgiem locekļiem, no kuriem divi ir jūras virsnieki un divi jūras tirdzniecības kuģu kapteiņi. Bez pastāvīgiem locekļiem tiesai ir vēl 12 ārkārtējie locekļi, no kuriem trīs ir rēderi, trīs — kuģu kapteiņi (viens tālbraucējs, viens tuvbraucējs, un viens iekšējo ūdeņu un zvejniecības), viens mašīnu būvētājs, viens elektrotehniķis, trīs kuģu būvētāji un viens kuģu mehaniķis. Šos ārkārtējos tiesas locekļus priekšsēdētājs pieaicina, ja viņš to atrod par vajadzīgu, tādos gadījumos, kur katrs no viņiem ir specialists.

Visus padomes locekļus iecel karalis uz 4 gadiem. Viņiem visiem iecel arī vietniekus. Priekšsēdētāja vietniekam, tāpat kā priekšsēdētājam, jābūt tiesību zinātņu doktoram. Tāpat arī sekretaram jābūt tiesību zinātņu vai valsts tiesību doktoram.

Padomes sēdes ir pilntiesīgas, ja tanīs piedalās 5 locekļi, ieskaitot priekšsēdētāju. Visas sēdes ir atklātas, izņemot gadījumus, kad par to lemj padome.

Par katru jūras nelaimes gadījumu galvenajam kuģniecības inspektoram jāievada pagaidu izmeklēšana, to viņš var

darīt pats vai arī uzdot kādam ierēdnim. Šinī ziņā viņam padoti ļoti daudz ierēdņu. Viņi visi ir pilnvaroti sastādīt avarijas protokolu. No katra sastādītā avarijas protokola noraksts piesūtams galvenajam inspektoram.

Galvenajam inspektoram ir plašas tiesības katrā laikā ierasties uz kuģa, aplūkot kuģa dokumentus, pašu kuģi, aicināt noprotināšanai lieciniekus u. t. t. Pēc izmeklējuma pabeigšanas galvenais inspektors visus materialus nekavējoties iesniedz kuģniecības padomes priekšsēdētājam. Viņam jādod arī savs spriedums, vai padomes izmeklēšana būtu vēlama un lietderīga. Kuģniecības padome vispirms lemj, vai iesākt oficiālu izmeklēšanu vai ne. Ja nolemj to darīt, tad priekšsēdētājs bez kavēšanās noteic vietu, dienu un stundu, kur un kad tā notiks. Saziņā ar priekšsēdētāju galvenais inspektors uzaicina vajadzīgos lieciniekus un lietpratējus. Visās padomes sēdēs var piedalīties galvenais inspektors vai viņa pārstāvis.

Katra persona, kas domā, ka viņa var lietu zināmā mērā noskaidrot, var pati pieteikties par liecinieku, kā arī norādīt uz citiem lieciniekiem.

Pilnvarnieki kuģniecības padomes sēdēs netiek pielaisti, bet vienīgi pašas ieinteresētās personas.

Oficiālā izmeklēšana beidzas ar spriedumu, kas pārskatāmi attēlo visu izmeklēšanas gaitu, un ko sēdē pasludina priekšsēdētājs. Noraksti no tā piesūtami tirdzniecības un rūpniecības ministriem.

Ja galvenais inspektors atrod, ka nelaimi radījusi kādas kuģa amatpersonas amata nespēja (ne vaina), tad, iesniedzot padomei papildu izmeklēšanas materialus, viņš liek priekšā noprotināt arī šo personu. Par to padomei sevišķi jālemj. Šāda persona tomēr padomē var pieņemt sev aizstāvi, viņai tiesība ir uzdot savus lieciniekus, kā arī citus pierādījumus.

Ja kuģniecības padome atzīst, ka nelaimes gadījums noticis kādas kuģa amatpersonas dienesta nespējas dēļ (ne vainas), tad uz galvenā inspektora vai viņa pārstāvja priekšlikumu, viņa var šādai personai aizliegt ieņemt attiecīgu amatu. Minētajai „nespējai“ pamatā var būt katrs garīgs vai miesīgs defekts, piem., aklums, kurlums, gara slimības, liels vecums, žūpība, arī tehniska nespēja, piem., neprašana kartes lasīt u. t. t.

Par amata tiesību atņemšanu padomes spriedumā jāmin atsevišķi.

Atņemtais diploms nekavējoties iesniedzams galvenajam inspektoram, kas to tālāk iesniedz ministram.

Diplomu var atgūt divējādā ceļā: rehabilitācijas un jaunas izmeklēšanas ceļā. Rehabilitāciju ierosina kuģniecības padome

pati no sevis, ja ir pamats domāt, ka vainīgais turpmāk būs spējīgs savu amatu izpildīt. Jauna izmeklēšana iesākas tad, ja nāk zināmi tādi jauni apstākļi, kas pirmā izmeklēšanā nebija zināmi, un kas var iespaidot spriedumu.

Ciktāl kuģniecības padomei ir tiesības atņemt kuģa amatpersonām, kā nespējīgām savu amatu pildīt, amata tiesības, tā darbojas kā administratīvā tiesa.

Padomei ir arī disciplināras tiesas raksturs, kad tā soda veidā atņem kādai kuģa amatpersonai amata tiesības uz laiku.

Lai sodītu kuģa amatpersonu disciplinārā kārtā, kuģniecības padomē jāierosina sūdzība, ko var darīt galvenais inspektors, rēderis, nofraktētājs, kuģa personāls vai arī pasažieri. Sūdzību var celt 3 mēnešu laikā no notikuma dienas. Amata tiesības var atņemt augstākais uz 2 gadiem.

Francija. Francijā jūras nelaiemes gadījuma izmeklēšana ir cieši saistīta ar kriminalvajāšanu, jo jūras tirdzniecības tiesām (tribunaux maritimes commerciaux), kas iztiesā publiska rakstura tiesību un noteikumu pārkāpšanu, pieder tiesības atņemt vainīgajam amata tiesības. Civilprasības šinī tiesā nevar iesniegt.

Pirmo izziņu pēc notikušā jūras nelaiemes gadījuma izdara valsts kuģu komandieri, konsuli un speciāli ierēdņi (commissaires de l'inscription maritime). Pēc liecinieku noklaušināšanas visi izmeklēšanas materiāli tiek iesniegti jūras ministram, kas izšķir, vai gadījums ir tāds, kas padots jūras tirdzniecības tiesas izmeklēšanai. Pozitīvā gadījumā viņš dod rīkojumu saņemt jūras tirdzniecības tiesai, kā arī iecel no penzionēto kara jūrnieku-virsnieku vidus vienu apsūdzības komisāru (commissaire rapporteur), kam nosūta visus izmeklēšanas noteikumus.

Līdz ar šo iesākas iepriekšēja izmeklēšana, ko vada apsūdzības komisārs. Izmeklēšanu pabeidzis, viņš nosūta visus materiālus tiesas priekšsēdētājam.

Jūras tirdzniecības tiesa sastāv no 5 locekļiem. Priekšsēdētājs ir kuģa kapteinis, piesēdētāji: viens tirdzniecības tiesas tiesnesis, viens kara kuģu virsnieks un divi tālbraucēji kapteiņi. Jūras tirdzniecības tiesa nav pastāvīgs institūts, bet to sasauc tikai katram atsevišķam gadījumam. Priekšsēdētāju iecel attiecīgais jūras prefekts, bet piesēdētājus — tā tirdzniecības tiesa, kuras iecirknī tiesa sanāks. Kad tiesas sastāvs ir iecelts, priekšsēdētājs nosaka iztiesāšanas dienu.

Tiesā apsūdzības komisāram pieder prokurora loma. Tiesas sēdes ir atklātas. Pirms tiesas sēdes priekšsēdētājs nozvērina piesēdētājus. Apsūdzētajam jābūt tiesā klāt. Viņam var būt aizstāvis, bet tas bez paša apsūdzētā viņu nevar pār-

stāvēt. Tiesāšana sākas ar apsūdzības raksta nolasīšanu. Pa-beigusi izmeklēšanu, tiesa apspriežas (tas notiek aiz slēgtām durvīm) un pasludina spriedumu, kura noraksts piesūtams jūras ministram.

Tiesa var atņemt arī amata tiesības. Te izšķir vispirms gadījumu, kad tiesa atzīst kuģa vadītāju par vainīgu kuģa nelaimes gadījumā, kaut arī tikai nolaidības vai pat piedzīvojumu trūkuma dēļ. Tādā gadījumā tiesai ir jāatņem braukšanas tiesības pavisam vai uz noteiktu laiku. Tālāk izšķir gadījumu, kur tiesa var atņemt vai neatņemt braukšanas tiesības, bet ne ilgāk par trim gadiem, ja nelaimes gadījums noticis jūras ceļu noteikumu un kuģa uguni neievērošanas dēļ, un nelaimes gadījuma sekas ir bijušas zaudējumi kuģim vai arī cilvēka nāve. Bez tam braukšanas tiesības ir jāatņem uz laiku vai pavisam, ja kuģa vadītājs nelaiemes gadījumā izturējies pretēji noteikumiem par glābšanu un palīdzības sniegšanu.

Jūras tirdzniecības tiesas otrā instance ir parastās jūras kara tiesas revīzijas instance (tribunaux de revision permanents). Tādēļ otrajā instancē tiesāšanas kārtība noris pēc militārā procesa likumu noteikumiem. Tā tad jūras nelaimes gadījumu izmeklēšana Francijā ir krimināla tiesāšana.

Vēl braukšanas tiesības var atņemt gadījumos, kaut arī jūras nelaimes gadījums nemaz nebūtu noticis, ja kapteinis izlietojis nelietīgi savu dienesta varu, brauciena laikā izlaidis no rokām kuģa vadību u. t. t. Braukšanas tiesības te var atņemt uz laiku līdz 2 gadiem. Pārsūdzības instance šādās lietās ir ministrs, kas izšķir, vai braukšanas tiesības ir pareizi atņemtas vai nē.

27. §. Loči.

Katrā lielākā ostā ir loči, kuru uzdevums ir izvadīt kuģus pa vietām, kas, siki nepārzinot vietējos apstākļus un īpatnības, kuģošanai var sagādāt briesmas. Tādēļ citur ločus sauc arī par kuģu padoma devējiem (adviser).

Latvijā loči atrodas ostu kapteiņu resp. valsts dienestā. Viņus pārzina un rīko ostas kapteiņi vai arī loču komandieris, kas savukārt padots ostas kapteinim. Latvijā pagaidām nav izdoti nekādi speciali noteikumi par ločiem, un tādēļ pa daļai vēl ir spēkā Tirdzniec. nol., kas nosaka loču darbības apjomu, viņu tiesības un pienākumus.

Apmeklējot Latvijas ostas jūras braucienos, tāpat pārvietojot kuģus ostas rajonā, loču palīdzība ir obligāta visiem Latvijas piekrastes braucienos kuģiem, kas lielāki par 150 br. reģ. tonnām tilpības, bet ārzemju braucienos visiem kuģiem, kas lielāki par 75 br. reģ. tonnām tilpības.

Kādiem kuģiem loči jālieto?

No obligatās loču lietošanas ir brīvi: 1) kuģi, kas neienāk ostā, bet nostājas jūrā ārpus ostas robežām; 2) visi Latvijas piekrastes braucienu kārtējās satiksmes kuģi; 3) Latvijas un arī ārvalstu kara kuģi, kā arī valsts dienesta kuģi, ja uz tiem nepārvadā peļņas nolūkā kravu vai pasažierus.

Ja kuģis atrodas ūdeņos, kur loču palīdzība ir obligata, nedod loča izsaukšanas signalu un neņem loci, tad, gadījumā, ja notiek avarija, apdrošināšanas sabiedrība, ja apdrošināšanas līgumā nav minēts pretējais, neatbild par avarijas zaudējumiem.

Loču pienākumi.

Uzejot uz kuģa, locis pasniedz kuģa kapteinim aptauju, kurā kapteinim jāatzīmē kuģa iegrime un tonnāža. Šinī aptaujā kapteinis apstiprina ar savu parakstu, ka locis labi izvadījis kuģi caur loču ūdeņiem. Ja kapteinim ir kādas piezīmes par loča darbību, tad tās viņam arī jāieraksta šinī aptaujā.

Bez loča tiešajiem pienākumiem pavadīt kuģus viņiem vēl ir šādi uzdevumi: 1) reidu un ūdensceļu izmērišana, 2) ūdensceļu signalu novietošana, 3) jāseko, lai ūdensceļi netiktu ierobežoti, 4) jāraugas, lai kuģi ūdensceļos vai reidā neizmestu balastu.

Loču nodevas. Par loču palīdzību kuģi maksā loču nodevu. Saskaņā ar noteikumu par loču nodevu 2. pantu, kuģiem, kam loču lietošana ir obligata, šī nodeva jāmaksā arī tad, ja viņi loci nav ņēmuši. Loču nodeva jāmaksā atsevišķi kā par kuģa ievēšanu no jūras ostā, tā par kuģa izvešanu jūrā. Loču nodevu aprēķina no kuģa neto tonnažas.

28. §. Vateršauti.

(1938. g. Lik. kr. 120. n.). Ostu pilsētās ar finansu ministri piekrišanu ir atļauts atvērt vateršautu kantorus.

Vateršauta uzdevumos ietilpst:

- 1) apliecināt dienesta līgumus ar kuģu kalpotājiem un kuģu personāla sarakstus, kā arī to pārgrozījumus;
- 2) izsniegt kuģiem kuģu personāla žurnālus;
- 3) izsniegt jūrnieku braukšanas apliecību grāmatīņas un dienesta apliecības, kā arī apliecināt braukšanas laiku;
- 4) izsniegt izziņas par kuģu dienestā nodarbinātām personām.

Bez šiem uzdevumiem Rīgas ostas vateršauta uzdevumos vēl ietilpst kopot ziņas par jūrnieku braukšanas laiku un atestacijām.

Vateršautam atļauts bez atlīdzības nodarboties ar vietu apgādāšanu jūrniekiem.

Apliecinot dienesta līgumus, vateršautam jāpārlicinas, vai līguma noteikumi saskaņā ar pastāvošiem likumiem, notei-

kumiem un citiem attiecīgiem rīkojumiem, un vai kuģu personāls komplektēts saskaņā ar Latvijas kuģniecības likumu noteikumiem. Līgumus, kas nesaskan ar pastāvošiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem, aizliegts apliecināt.

Vateršautus amatā iecel finansu ministrs no to personu vidus, kuras izraudzījis Jūrniecības departamenta direktors saziņā ar Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameru.

Par vateršautiem var būt tikai pilngadīgi Latvijas pilsoņi, kam ir vateršauta amata izpildīšanai nepieciešamās zināšanas. Šinīs zināšanās kandidātus pārbauda finansu ministra iecelta komisija.

Vateršautu darbību pārrauga Jūrniecības departaments.

Ar Jūrniecības departamenta direktora piekrišanu vateršautam var būt palīgs, kuru uz vateršauta priekšlikumu apstiprina amatā Jūrniecības departamenta direktors.

Vateršauta palīgs atvieto vateršautu atvaļinājuma un slimības laikā, kā arī gadījumos, kad darba laikā steidzami jāizpilda vateršauta pienākumi ārpus kantora.

Par savu uzdevumu izpildīšanu vateršauts saņem atlīdzību pēc takses, kuru izstrādā Jūrniecības departaments saziņā ar Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameru, un apstiprina finansu ministrs.

Par vateršauta darbvedības instrukcijā norādīto pienākumu neizpildīšanu, ciktāl tie attiecas uz kuģu kapteiņiem, Jūrniecības departamenta direktoram ir tiesība sodīt kuģa kapteini administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz 500 latiem.

Ostās, kur vateršautu nav, kuģa personāla sarakstu apliecināšanu, personāla piemunsturēšanu un nomunsturēšanu izdara Latvijas ostu kapteiņi un ostu pārziņi, bet ārzemēs — Latvijas konsuli.

IV.

Jūras transportdarījums.

29. §. Jūras transportdarījums.

**Jūras
transportlīguma
jēdziens.**

Tirdzniecības kuģniecības galvenais uzdevums ir preču transports. Tādēļ līgumam par preču pārvadāšanu jūrā, t. i. jūras transportdarījumam piegriezīsim sevišķu vērību.

Jūras transportdarījumu definē dažādi. Ievērību pelna prof. Loebera definīcija, kurš saka, ka tas ir tāds līgums, ar kuru viens kontrahents apņemas pret atlīdzību pārvadāt jūrā

viņam otra kontrahenta uzticētu kravu (Prof. Loebers — Tirdzn. ties. pārskats, 390. lpp.).

Angļi saka (Scruttons), ka: „When a shipowner or person having for the time the right as against the shipowner to make such agreement, or agrees to carry goods by water, or to furnish a ship for the purpose of so carrying goods, in return for a sum of money to be paid to him, such a contract is called a contract of affrayment.“

Jūras transportlīgums (contract of affrayment; Seefrachtvertrag) tiek noslēgts starp nofraktētāju (freighter; charterer; Befrachter), t. i. personu, kas dod preces pārvadāšanai, un izfraktētāju (shipowner; Verfrachter), t. i. personu, kas apņemas preces pārvadāt.

Ir divi jūras transportlīguma veidi: gabalpreču (Stückgut, general cargo), transportlīgums un čartepartija.

Pirmajā gadījumā izfraktētājs apņemas pārvadāt ar kuģi tieši noteiktu daudzumu preču gabalu (piem., 100 mucas eļļas), kurpretim otrā gadījumā nofraktētāja rīcībā tiek nodots viss kuģis vai kuģa daļa, vai kādas telpas kuģī (sīkāk sk. 35. un 36. §).

Slēdzot gabalpreču transportlīgumu, izdod konosamentu (Bill of Lading vai saīsināti B/L.), bet otrā gadījumā noslēdz čartepartiju (charter, vai saīsināti C/P.) un pēc kravas ieņemšanas izdod arī konosamentu.

Jūras transportlīguma juridiskā daba. Ja piegriežamies jautājumam, pie kāda līguma veida pieskaitīt jūras transportlīgumu, tad te jāatduras uz grūtībām, jo patiesībā nav tāda līguma veida, kam tas līdzinātos. Par čartepartiju parasti domā, ka tas pielīdzinams īres līgumam. Tomēr pilnībā tas nav iespējams, jo te tiek gan noslēgts līgums par noteiktu kuģi preču pārvadāšanai, bet tiešā rīcībā par kuģi tomēr paliek izfraktētājam un nevis nofraktētājam. Tāpat kuģa īpašniekam jāatbild par precēm, ko nofraktētājs nodevis pārvadāšanai, kas arī ir pretēji nomas līguma noteikumiem. Tādēļ tagad pieņemts jūras transportlīgumu uzskatīt vairāk par uzņēmuma līgumu. Sevišķi uzņēmuma līgumam tuvojas gabalpreču transportlīgums. Patiesībā čartepartija ir īpatnējs līgums (sui generis), kas piemērots kuģošanas īpatnējiem apstākļiem un lietojams tikai kuģniecībā.

Jūras transportlīguma priekšmets. Tagad aplūkosim, kādi elementi ietilpst jūras transportlīgumā.

Jūras transporta priekšmets ir preču pārvadāšana pa jūru, un šim nolūkam tiek izlietots kuģis. Tādēļ, pārvadājot preces pāri jūrai kādā citā ceļā ar cita

transportlīdzekļa palīdzību, kā, piem., ar hidroplanu, nevarēs runāt par jūras transportlīgumu tā īstajā nozīmē.

Jūras transportlīgumu noslēdzot, vispirms jāmin kuģis, t. i. jāapzīmē noteikts konkrēts kuģis, ar kuru noligtās preces tiks pārvadātas. Šim apstāklim gan patiesībā varēja būt izšķirēja nozīme agrāk, kad jūras tirdzniecības kuģi bija buru kuģi. Tad bija nozīme nodot preces pārvadāšanai labākam un spēcīgākam kuģim. Tagad, kur tvaikoņi pilnīgi izspieduši buru kuģus, nofraktētājam nav sevišķi lielas intereses, vai preces tiek pārvadātas ar vienu vai otru kuģi, jo par tvaikoņu drošību rūpējas attiecīgas iestādes. Tādēļ tagad noteikumu, ka jūras transportlīgumā jāapzīmē noteikts kuģis, ar ko preces pārvadās, ļoti bieži pašā līgumā kontrahenti izslēdz. Tiek gan līgumā biežāk ierakstīti vairāki kuģi, ar vienu no kuriem preces jāpārvadā, jo nofraktētāju interesē galvenā kārtā kuģa lielums un ātrums.

Kuģa vārdam transportlīgumā ir tā nozīme, ka vēlāk, ja preču nofraktētājam ceļas kāda prasība sakarā ar transportu, tad pēdējo kā jūras prasību var apmierināt arī spaidu kārtā, pārdodot konkrēto kuģi un tā piederumus. Tomēr tas nenozīmē to, ka kuģa īpašnieks no atbildības būtu brīvs, ja kuģis līgumā nav minēts, tikai prasība var būt grūtāk realizējama.

Pārvadājamās mantas.

Ar kuģi pārvadājamām mantām jābūt tādām, kurās vispār iespējams pārvietot, t. i. ķermeņiskām un kustamām. Tām nav katrā ziņā jābūt tirgošanās priekšmetiem, t. i. tieši precēm. Pārvadājamās mantas līgumā tiek apzīmētas ļoti dažādi, visvairāk atkarībā no to īpašībām. Parasti, slēdzot gabalpreču transportlīgumu, apzīmē visus pārvadājamos „gabalus“, cik to atļauj gabalu dabiskās īpašības. Bieži tiek apzīmēta tikai priekšmetu šķira (Art) un daudzums pēc mēra, svara vai skaita. Tā, piem., tiek atzīmēts: „petroleja 100 mucas“, „kokvilna 50 ķīpas“, „ogles 700 tonnas“ u. t. t. Var slēgt arī transportlīgumu, vienojoties par vairākām pārvadājamo mantu šķirām un atstājot konkrēto sūtījumu nofraktētāja ziņā (te sevišķi svarīgs ir gadījums, kad līguma pamatā ir tā saucamie „Schwertgut, Normalgut un Leichtgut“).

Kravu sadalījums.

Jūras transportlīgumu praksē kravas mēdz iedalīt smagās („deadweight cargo“; „Schwertgut“) un vieglās („light cargo“ vai „measurement goods“; „Leichtgut“) kravās. Pie pirmajām parasti pieder kravas, kuru viena angļu tonna (1015 kilogramu) ieņem ne vairāk par 40 angļu kubikpēdām telpas; pārējās kravas uzskata par vieglām un pieņem pēc tilpuma. Protams, ne katru reizi iespējams

pie šāda sadalījuma pieturēties. Bez tam dažas kravas nemaz tā nevar mērīt (piem., labību), bet dažām atkal noteikta speciala izmērīšanas kārtība (piem., kokiem, naftai u. c.).

Tonna. Smagas kravas pārvadāšanai jānosaka kuģa celtspeja („deadweight capacity“), bet vieglas kravas pārvadāšanai — kuģa kravas telpu tilpums („cubical capacity“). Kuģa celtspeju izmēra „deadweight“ tonnās, bet kravas tilpumu — kravas tilpuma tonnās. Kravas tilpuma tonna („tonn measurement“) līdzinās 40 angļu kubpēdām vai 1 kubmetram. Šo tonnu nedrīkst sajaukt ar reģistra tonnu, kuŗu lieto kuģa tilpuma noteikšanai; reģistra tonna līdzinās 100 kubpēdām.

Par kravas vienību parasti pieņem angļu vai franču tonnu. Angļu tonnā skaitas 1015 kilogrami, bet tās patiesais svars ir 1016,648 kilogrami. Franču jeb metriskā tonna līdzinās 1000 kilogramiem.

Iekraušanas un izkraušanas ostas. Līgumā jāieraksta arī transporta sākuma vai iekraušanas osta un transporta izbeigšanās vai lēmuma osta resp. izkraušanas osta.

Jūras transportlīgumā ņem dalību, kā jau augstāk teikts, vismaz 2 personas: viena, kas uzņemas pret atlīdzību preces pa jūru pārvadāt, un otra — kuras preces tiek pārvadātas. Pirmo sauc par izfraktētāju („Verfrachter“, „Shipowner“), bet otru — par nofraktētāju („Befrachter“, „freighter“). Izfraktētājs tā tad ir tas, kas tieši pārvadā preces pa jūru. Izfraktētājs nav speditors, jo pēdējais nevis pats pārvadā preces pa jūru, bet tikai rūpējas par izfraktētāja sagādāšanu. Tā kā speditors stājas tiešām līguma attiecībās ar izfraktētāju, tad attiecībā pret pēdējo viņš ir nofraktētājs.

Izfraktētājam preces nav jāpārvadā katrā ziņā ar viņam pašam personīgi piederošu kuģi. Viņš to var darīt arī ar kuģi, kas atrodas tikai viņa rīcībā, ja, protams, transportlīgumā nav noteikts citādi. Tādēļ viņš līguma izpildīšanai var izlietot kuģi, kas viņam pieder, kas viņam iekīlāts, iznomāts vai patapināts. Tāpat kuģim līguma noslēgšanas brīdī nemaz vēl nav jābūt izfraktētāja rīcībā.

Izfraktētājs un rēderis (kuģa īpašnieks) parasti ir viena persona, bet šīs personas var arī nesakrist. Ārpus kuģa piederības ostas vai tur, kur rēderis nav klāt, viņu atvieto kuģa kapteinis.

Nofraktētājs ar līgumu nodod savas preces izfraktētājam pārvadāšanai pa jūru pret atlīdzību. Līguma slēgšanas brīdī precēm vēl nav jābūt sagatavotām nosūtīšanai.

Ja preces nosūta un līgumu slēdz speditors savā vārdā, tad pēdējais attiecībā pret izfraktētāju ir tiešais izfraktētāja kontrahents resp. nofraktētājs. Tādā gadījumā preču īpašnieks nevar vairs iejaukties noslēgtā transportdarījuma noteikumu grozīšanā, bet tie viņam ir saistoši. Sevišķi svarīgs ir tas, ka preču īpašniekam ir saistošas visas atbrīvotājas klauzulas, kuras speditors atļāvis ierakstīt līgumā.

Kā nofraktētāji var figurēt arī vairākas personas kopīgi, slēdzot vienu līgumu ar izfraktētāju. Tādā gadījumā visi nofraktētāji kopīgi sastāda vienu kontrahentu.

Izfraktētājs un nofraktētājs. Nofraktētāja un izfraktētāja attiecības nosaka noslēgtais līgums, un konfliktu gadījumos pēc tā jārikojas. Nofraktētājs par saistībām, kas izceļas no līguma, atbild neaprobežoti ar visu savu mantu. Izfraktētāja atbildība, turpretim, ir citāda. Ņemot vērā kuģniecības īpatnējos apstākļus, izfraktētāja resp. kuģa īpašnieka atbildība par transportdarījumu saistībām gandrīz visās kuģniecības valstīs aprobežojas ar viņa tā saucamo jūras mantību, t. i. ar kuģi un vedummaksu un to piederumiem. Lai tomēr arī nofraktētājam nāktu pretim, tad parasti tām viņa prasībām pret izfraktētāju, kas izriet no transportdarījuma, tiek piešķirtas priekšrocības tiesības apmierināšanas ziņā, ierindojoj tās jūras prasībās. Latvijā saskaņā ar Likumu par hip. un jūras prasībām 55. p., tās ierindotas priekšrocību prasību 7. vietā (sk. 7. §).

Kontrahentu maiņa līguma laikā. Līguma izpildīšanas laikā līguma kontrahentu maiņa pielaižama tikai uz vispārēju civillikumu noteikumu pamata. Tādēļ brīvprātīga maiņa, ja tas līgumā nav norunāts citādi, nav pielaižama. Runa var būt par piespiedu maiņu, piem., nofraktētāja vai izfraktētāja nāves gadījumā vai kuģa piespiedu pārdošanas dēļ. Pirmajā gadījumā kontrahentu vietā stājas mantinieki, kuriem, ja viņi mantojumu pieņēmuši, līgums ir saistošs, bet otrajā gadījumā jaunais ieguvējs nav saistīts ar agrākā kuģa īpašnieka noslēgtiem līgumiem.

Bez nofraktētāja un izfraktētāja jūras transportlīgumu izpildīšanā un noslēgšanā ir darīšana vēl ar preču nosūtītāju, preču saņēmēju un speditoriem.

Preču nosūtītājs. Nofraktētāja pienākums starp citu ir nogādāt izfraktētājam pārvadājamās mantas pie kuģa, ja nav nolīgts citādi. Viņam nav tieši pašam šīs mantas jānogādā, bet šo darbu viņš var uzticēt arī speditoram. Personu, kas nogādā preces līdz kuģim uz noslēgtā transportlīguma pamata, sauc par preču nosūtītāju (ship-

per, Ablader). Nosūtītājs un nofraktētājs var būt viena persona un var arī nebūt. Pēdējā gadījumā nosūtītājs ir tikai nofraktētāja pieņemts kalpotājs uz pakalpojuma līguma pamata. Citāds ir stāvoklis, ja preču īpašnieks tās nodevis speditora pilnīgā gādībā. Tad speditors, kā jau tas augstāk teikts, uzskatams par nofraktētāju, jo transportlīgumu viņš noslēdz savā vārdā, bet uz preču īpašnieka rēķina.

Preču saņēmējs. Persona, kas preces saņem lēmuma ostā, ir preču saņēmējs (Consignee, Empfänger). Šī persona ir tā, kam saskaņā ar līguma noteikumiem vai likumu preces jānodod. Te nav jāsaprot katra persona, kas preces faktiski saņem no kuģa, kā, piem., strādnieki, bet gan persona, kam kuģa kapteinis izdod preces uz noslēgtā transportlīguma pamata, vai šīs personas tiesību ieguvējs, vai persona, kas leģitīmejas ar konosamentu. Saņēmējam ir tiesība pirms pieņemšanas preces apskatīt un pārbaudīt.

Vienā pašā transportdarījumā var piedalīties vairāki preču saņēmēji, ja krava izsniedzama vairākām personām.

Speditors. Kā kurā katrā citā transportdarījumā, arī jūras transportlīgumā bieži figurē speditori. Tie ir tirgotāji, kas profesijas veidā uzņemas rūpēties savā vārdā par preču pārvadāšanu ar pārvadātājiem (transportieriem) vai jūras kuģu izfraktētājiem citas personas uzdevumā un uz tās rēķina (prof. Loebers — Tirdzn. ties. pārskats 220 lapp.). Speditors uzņemas nevien preču transportlīgumu noslēgšanu ar pārvadātājiem, bet viņš uzņemas arī rūpēties par paša transporta izvešanu un izpildīšanu.

30. §. Izfraktētāja pienākumi.

Pēc pastāvošās starptautiskās kuģniecības prakses izfraktētājam: 1) jānodod attiecīgā kārtībā braucienam sagatavots kuģis, 2) jāpieņem preces ar parakstu, 3) jā rūpējas, lai kuģis netiktu pārkrauts vai nepareizi nokrauts, 4) jāgādā, lai kuģis noteiktā dienā dodas ceļā un brauc bez mazākās kavēšanās, 5) pēc kuģa nonākšanas lēmuma ostā jānodod saņēmējam preces; pēdējam jābūt labā stāvoklī un kārtībā.

Izfraktētāja pienākumus var iedalīt trijās atsevišķās grupās: 1) izfraktētāja pienākumi kravas pārvadāšanā, 2) izfraktētāja pienākumi kravas uzglabāšanā un 3) izfraktētāja pienākumi kravas nodošanā.

Apskatīsim tagad tuvāk katru no šiem pienākumiem atsevišķi.

**Izfraktētāja
pienākumu
sākums.**

1) Izfraktētāja pienākumi preču pārvadāšanā sākas ar to momentu, kad kuģis sagatavots kravas uzņemšanai, par ko paziņots preču nofraktētājam.

**Kuģis
braukšanas
kārtībā.**

Kuģim jābūt braukšanas kārtībā, t. i. tādā stāvoklī, lai ar to varētu ne tikai braukt pa jūru, bet lai tas spētu izdarīt nolīgto braucienu un līdz ar to spētu nogādāt kravu lēmuma ostā. Šis noteikums nav jāsaprot tā, ka kārtībā jābūt tikai kuģa korpusam, bet gan, ka kārtībā jābūt arī visiem kuģa piederumiem, lai braucienu nekavētu trūkumi kuģa personalā, proviantā, kurināmā materiālā, lai balasts būtu pietiekošs, kuģa dokumenti būtu kārtībā u. t. t., ar vienu vārdu — kuģim jābūt pienācīgi „izrikotam” priekšā stāvošam braucienam.

Ja nofraktētājam ceļas zaudējumi, ka kuģis nav bijis labā kārtībā, kā, piem., sabojājas krava, nokavējas tās pienākšana u. c., tad šie zaudējumi izfraktētājam jāatlīdzina. Kuģim jābūt labā kārtībā pirms brauciena, t. i. pirms preču iekraušanas. Ja kuģim radušies kādi trūkumi vai notikusi nelaime pašā braucienā, tad izfraktētājs neatbild par zaudējumiem.

Pēc Carriage of Goods by Sea Act 1924. Art. III (1) „The carriers shall be bound, before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to: (a) Make the ship seaworthy: (b) Properly man, equip, and supply the ship: (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation.”

Patiesībā gan augšminētais akts būtu jāpilda kuģiem, kas brauc no un uz Angliju un tās domīnijām (Great Britain), bet visās C/P, arī tanīs, ko slēdz Latvijā, ir ieviesta klauzula, ka jāpilda C. of Goods by Sea Act.

Kuģiem, kas brauc uz un no U.S. A., jāpilda Hart. Act. 1893. g. noteikums.

Sec. 2. That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise... insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of the said vessel to exercise due diligence to properly equip, man, provision and outfit said vessel, and to make said vessel seaworthy and capable of performing her intended voyage... shall in any wise be lessened and weakened, or avoided.

Sect. 1. That it shall not be lawful for the manager, agent, master or owner of any vessel transporting merchandise or property from or between, ports of the Unit. St. and foreign ports to insert in any bill of lading or shipping documents any clause, covenant, or agreement whereby it, he, or they shall be relieved from liability for loss or damage arising from negligence, fault, or failure in proper loading...

C. of Goods by Sea Act 1924. Art. IV sec. 1. saka:

„Neither the ship nor the carriers shall be liable for loss,” ja izpildīti Artic. III sect. 1. nosacījumi, t. i. kuģa īpašnieks darijis visu, ko rūpīgs kuģa īpašnieks varēja darīt, lai nodotu kravas devējam jūras spējīgu kuģi. Tā paša lik. (2) art. IV atrodam: „Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from...”

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship: (b) Fire unless caused by the actual fault or privity of the carriers u. t. t.

Tad vēl Carriage of Goods by Sea Act, art. III saka: „(2) Subject to the provisions of Article IV the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.

No šeit minētajiem izrakstiem redzams, ka ir gadījumi, par kuriem izfraktētājs neatbild. C. of G. by S. A. Art IV (2) un H. A. sec. (3), kas gan šē nav minēts, bet ir līdzīgs C. of Goods Act: ja kuģa īpašnieks devis jūras spējīgu kuģi, tad viņš neatbild par zaudējumiem, tāpat arī kuģis neatbild par zaudējumiem, kas cēlušies no „faults, errors in navigation or management of the said vessel.“

Kuģa nogādāšana kravas uzņemšanai noteiktā laikā un vietā.

Izfraktētājam jānogādā kuģis kravas uzņemšanai līgumā noteiktā laikā un noteiktā vietā. Ja kuģis tiek nogādāts pēc noteiktā laika, tad nofraktētājam ir tiesība atteikties no līguma izpildīšanas un prasīt šādas nokavēšanās

dēļ cēlušos zaudējumu atlīdzību. No pēdējā pienākuma izfraktētājs var atsvabināties, ja viņš pierāda, ka kuģis nav varējis ierasties laikā no izfraktētāja neatkarīgu apstākļu dēļ. Tomēr arī tādā gadījumā nofraktētājam ir tiesība atteikties no līguma.

Kad kuģis sagatavots un nogādāts attiecīgā vietā kravas uzņemšanai, izfraktētājs paziņo par to nofraktētājam. Ja nofraktētāju ir ļoti daudz un katrs no viņiem sūta mazu preču daudzumu, tad par kuģa ierašanos publicē laikrakstos.

Kravas pieņemšana uz kuģa.

Kad kuģis ieradies norunātā vietā, izfraktētājam jāpieņem uz kuģa līgumā nosacītā un nofraktētāja piegādātā krava. Ja nolēmts kravu pāravadāt pēc gabaliem, tad tā jāpieņem pēc gabalu skaita, ja pēc mēra — tad jāpieņem pēc mēra, ja svara — pēc svara. Ja līgumā nekas par kravas tirdzniecisko nosaukumu nav minēts, tad jāpieņem krava, vienalga, kādā veidā tā būtu, izņemot gadījumus, ja kravu nevar uzņemt uz kuģa tās īpašību dēļ (piem., visa krava par smagu, krava bīstama kuģim, krava ir kontrabanda).

„Kraavu kuģis pa lielākai daļai saņem no preču nosūtītāja (Ablader, Shipper). Viņš pieteic kravu rēderejai vai tās aģentam, saņem iekraušanas zīmi (shipping-order), ved kravu pie kuģa un ar shipping-orderu vai mate's receipt pasakni pieteic kravu kuģa stūrmanim, kas pārzina preču iekraušanu kuģī. Par saņemto kravu stūrmanis paraksta stūrmaņa kvīti (mate's receipt), kuras pasaknis paliek vedējam resp. kravas nodevējam.“

Preču iekraušanas izdevumi kuģī tiek segti saskaņā ar līgumu. Parasti tos sedz izfraktētājs; nofraktētājs sedz visus izdevumus, kas saistīti ar preču piegādāšanu līdz bortam. Ja līgumā nav tieši paredzēts, kas maksā par iekraušanu, tad jāturas pie nupat minētās kārtības.

Preču iekraušana kuģī jāizdara ar vislielāko rūpību, lai preces netiktu bojātas. Preču iekraušana, vienalga, uz kā rēķina tā notiek, tiek izdarīta kapteiņa vai viņa vietnieka uzraudzībā. Šāda uzraudzība vajadzīga visvairāk tādēļ, lai nepareizas iekraušanas dēļ nenotiktu nelaime ar kuģi jau ostā (lai kuģis nesasvērtos vai pat neapgāztos), vai braucienā. Ja preces tiek sabojātas iekraušanas dēļ, tad par zaudējumiem atbild kapteinis (sk. augstāk minētos Carriage of Goods by Sea Act un Hart. Act noteikumus). Ja, turpretim, bojāšanos radījusi preču nepareizā vai nepietiekošā iesaiņošana vai arī preču dabiskās īpašības, tad, protams, kapteinim nav nekāda atbildība par zaudējumiem. Kapteinim jārūpējas par to, lai kuģis netiktu pārkrauts, un tādēļ, ja līgumā nav noteikti apzīmēti kravas daudzums, kapteinis drīkst uzņemt tikai tādu preču daudzumu, kādu atļauj kuģa īpašības un tilpība, un ne vairāk.

Nokavējums kuģa piegādē. Čartepartija paredz, ka pēc kravas pieņemšanas kuģim jānododas ceļā līgumā paredzētā dienā. Pretējā gadījumā izfraktētājam jāmaksā par katru nokavēto dienu nofraktētājam soda nauda, protams, ja nokavēšanos nav radījusi „force majeure”. Parasti tagad kuģi reti vainojami nokavējumā, bet biežāk gan paši kravas devēji. Tāpēc C/P paredz pēdējiem par kravas nokavēšanu sodu: demurrage. Citādi tas ir ar gabalpreču transportlīgumu. Tur nofraktētājam nav svarīgs kuģa atiešanas laiks, bet gan vienīgi preču pienākšana lēmuma ostā līgumā noteiktā laikā.

Kuģa ceļa izvēle. Kuģa ceļa izvēli atstāj parasti izfraktētāja ziņā, kura interesēs, protams, ir izvēlēties īsāko un ērtāko ceļu. Ja tomēr līgumā ir noteikts ceļš, pa kādu kuģim jābrauc, tad izfraktētājam cieši pie tā jāturas. Izņēmums var būt vienīgi „force majeure” gadījumos.

Nofraktētāja tiesība rīkoties ar kravu, kuģim atrodoties ceļā. Nofraktētājam ir tiesības rīkoties ar kravu, kamēr izfraktētājs to vēl nav nodevis kravas saņēmējam. Tādēļ, kuģim atrodoties ceļā, nofraktētājs var dot dažādus rīkojumus, piem., par lēmuma ostas mainīšanu, preču aizturēšanu ceļā, brauciena pārtraukšanu, preču atpakaļvešanu, preču nodošanu citam saņēmējam u. t. t. Šādi rīkojumi iespējami sevišķi tagad, kad uz katra kuģa atrodas radiotelegrafs. Izfraktētājam jāizpilda šādi rīkojumi, ja vien tas ir iespējams, bet viņam tiesība prasīt no nofraktētāja papildu atlīdzību par pavairotiem izdevumiem, vai līgumā paredzētos gadījumos pat līgum-sodu.

Tomēr, visumā ņemot, šādi nofraktētāja rīkojumi par

kravu, tai jau atrodoties ceļā, nav vēlami, tādēļ ka tie rada sarežģījumus, jo šādi rikojumi savienoti ar paša transportlīguma grozījumiem, polises grozījumiem u. t. l. Dažreiz tādi rikojumi iespējami tikai tad, ja par to ir paredzēts pašā transportlīgumā.

Nokavēšanās Par nokavēšanos ceļā atbild izfraktētājs, jo braucieniņam jāveic, cik ātri vien iespējams. Ja ar nokavēšanos nofraktētājam cēlušies zaudējumi, tos atlīdzina izfraktētājs. Tādēļ kuģis bez dibināta iemesla nedrīkst apstāties ceļā vai iegriezties līgumā neparedzētās ostās. Nokavēšanās zaudējumi nav jāatlīdzina izfraktētājam, ja nokavēšanos radījusi „force majeure”. Pārējos gadījumos bez līgumsoda jāatbild arī par zaudējumiem, kurus sastāda cenu starpība par precī līgumā paredzētā un faktiskā nogādāšanas laikā. Svarīgākos gadījumos nofraktētājam tiesība pat pavisam atteikties no preču pieņemšanas un tieši prasīt visu zaudējumu atlīdzību (Fedorovs 146. lapp.). Pats par sevi saprotams, ka izšķirot jautājumu, jāņem vērā transportlīguma noteikumi.

Pienākums uzglabāt preces pārvadāšanas laikā.

2. Izfraktētāja pienākums ir ne tikai nogādāt nofraktētāja preces lēmuma ostā, bet viņam jā rūpējas arī par to, lai preces pārvadāšanas laikā tiktu labi uzglabātas. Agrāk, kad transports tehnisku iemeslu dēļ nebija tā attīstījies kā tagad, preces bieži pavadīja pats preču īpašnieks vai arī viņa pilnvarota persona, kas raudzījās uz to, lai preces tiktu kuģī rūpīgi iekrautas un labi glabātas. Tagad turpretim, visas rūpes par preču uzglabāšanu ceļā gulstas uz izfraktētāju līdz preču nodošanai to saņēmējam. Izfraktētājs atbild par precēm, vienalga, vai noslēgts gabalpreču transportlīgums vai čarterpartija, jo kuģa personāls līdz ar kapteini, kam par precēm jā rūpējas, ir izfraktētāja rīcībā, un čarterētājam par to nav nekādas darīšanas.

Izfraktētāja atbildības sākums un beigas.

Parasti izfraktētājs par precī atbild kopš tā brīža, kad precei uzlikta ierīces (jūrnieku valodā „uzlikta štrope”), kas uzceļ precī no malas kuģī, vai, pareizāki sakot, kad krava atdalas no krasta iekraušanai kuģī. Ja kopš šī momenta kravai notiek kādi bojājumi vai zaudējumi, kā, piem., prece krītot bojājas vai nogrimst ostā, sabojājas izfraktētāja nevižības dēļ u. t. t., tad izfraktētājam par to jāatlīdzina (gan izfraktētāja atbildības sākumu un beigas var regulēt arī C/P vai B/L noteikumi). Ja zaudējumi cēlušies kuģa personāla vainas vai nevižības dēļ, tad kuģa īpašniekam jāatlīdzina zaudējumi nofraktētājam, bet viņš savukārt tos var ieturēt no vainīgā algas, bet ja ar to

prasība nav apmierināta, var vērst regresa prasību pret vainīgo. Tādā kārtā izfraktētājs atbild nofraktētājam par preces zaudējumiem, kas cēlušies ne tikai viņa vainas dēļ, bet arī visu to viņa rīcībā esošo personu vainas dēļ, kuras kaut kā piedalījušās preču transportā, kā, piem., kuģa personāls, kuģa aģents u. c., izņemot augstāk minētos Carriage of Goods by Sea Act un Amerikas braucējiem Harter Act noteikumus. Tomēr izfraktētājs atbild tikai par to precī, kuru viņš pieņēmis uz kuģa tādā kārtībā, kāda bija paredzēta pašā līgumā. Izfraktētājs neatbild par zaudējumiem, ko radījuši tādi apstākļi, kādus izfraktētājs nevarēja ne paredzēt, ne novērst ar laba saimnieka gādību un rūpību. Tādā gadījumā zaudējumus nes pats nofraktētājs.

Kamēr preces atrodas noliktavā un ir sagatavotas pārveidāšanai, bet vēl nav nodotas izfraktētājam, tikmēr, ja līgumā nav minēts citādi, atbildību par tām nes nofraktētājs.

Izfraktētāja atbildība par pārvadājamo kravu turpinās līdz tam brīdim, kad preču saņēmējs saņem kravu. Tādēļ, ja krava, piem., jānodod lēmuma ostā noliktavā, tad kravas izkraušana no kuģa vēl neatbrīvo izfraktētāju no atbildības, bet viņš nes atbildību arī par kravas atrašanās laiku noliktavā, līdz kamēr preču saņēmējs tās saņem līgumā paredzētā laikā un kārtībā.

Tā kā preču uzglabāšana transporta laikā ietilpst jau pašā transportlīgumā, tad atsevišķas maksas ārpus noligtās vedummaksas izfraktētājam par to nepienākas. Ja, turpretim, preču saņēmējs vilcinās ar preču pieņemšanu, un tā notiek pēc līgumā paredzētā termiņa notecēšanas, tad izfraktētājam ir tiesība saņemt atlīdzību arī par preču glabāšanu par visu laiku, ko preču saņēmējs nokavējis.

Parasti C/P nosaka, cik dienās preces jāiekrauj (iekraušanas dienas) un jāizkrauj (izkraušanas dienas). Šīs dienas sauc par guļamām dienām un tās aprēķina vai nu tekošās dienās (running days) vai tikai darba dienās (working days). Pēc guļamo dienu notecējuma sākas pārguļas dienas (days on demurrage; Überliegetage). Par pārguļas dienām nofraktētājs maksā kuģim atlīdzību, kuru parasti paredz C/P. Guļamās dienas paredz vienīgi čarterpartija.

Izfraktētājs neatbild par preču bojāšanos, ja nofraktētājs nepareizi uzdevis kravas saturu. Tādēļ, ja kāds nodod pārveidāšanai precī, paziņojot kapteinim tikai numurus un zīmes, bet vēlāk izrādās, ka iesaiņojumos ir ievēšanai vai izvešanai aizliegtas preces, kādēļ kuģis tiek aizturēts un preces no stāvēšanas sabojājas, vai nofraktētājam rodas citi zaudējumi, tad visus zaudējumus sedz nofraktētājs pats. Izfraktētājs ir brīvs

no atbildības par preču bojāšanos, kas notikusi arī nepietiekošas iesaiņošanas dēļ, ja pieņemot preces uz kuģa, ar ārējo apskati nav bijis iespējams to konstatēt. Tāpat izfraktētājs neatbild par to preču zudumu, ko radijušas preču dabiskās īpašības, kā, piem., izžuvums u. c.

**Uzmanība,
iekraujot
preces kuģī.**

Ja kapteinis, pieņemot precī uz kuģa, atrod, ka prece vai tās iesaiņojums ir bojājušies, vai arī precei ir citas kādas īpašības, kas neatļauj garantēt par tās nebojāto stāvokli vai turpmāko nebojāšanos, tad viņam tas jāatzīmē konosamentā, vai arī jāsaistāda par to sevišķs akts. Ja tādās atzīmes nav, tad izfraktētājam jāatbild kā par veselu precī, jo tiek pieņemts, ka prece nodota uz kuģa nebojātā veidā. Tāpat, ja preces pieņemtas saskaņā ar līgumu pēc gabalu skaita vai svāra, bet iekraujot gabalu skaits vai svārs nav ticis pārbaudīts, tad, ja izkraušanā izrādas iztrūkums, atbildību nes izfraktētājs. Tādēļ, pieņemot precī uz kuģa, kapteinim jāievēro vislielākā uzmanība.

**Atbrīvotājas
klauzulas.**

Izfraktētājs var atsvabināties no atbildības ar tā saucamām atbrīvotājām klauzulām. Tās jāievēd čartepartijā vai konosamentā. Dažreiz jau transportsabiedrības (parasti lielas akciju sabiedrības, kuras nodarbojas ar preču transportēšanu; Latvijā tādu nav); statutos ir paredzēti gadījumi, kad sabiedrība par precēm neatbild, un konosamentā tad vienīgi jāatsaucas uz šo statutu attiecīgajiem pantiem, lai izfraktētājs būtu brīvs no atbildības. Tomēr atbrīvotājas klauzulas neatsvabina izfraktētāju no atbildības par zaudējumiem, kas cēlušies no izfraktētāja vai kuģa personāla apzinātas rīcības vai rupjas neuzmanības. Pastāvot atbrīvotājai klauzulai, nofraktētājam jāpierāda, ka zaudējumi cēlušies izfraktētāja vai viņam padoto cilvēku rīcības dēļ. Ja, turpretim, tādās klauzulas nav, tad izfraktētājam jāpierāda, ka zaudējumi nav cēlušies viņa vai viņam padoto cilvēku rīcības dēļ, bet tos radijusi „force majeure”. (Par atbrīvotājām klauzulām sk. 32. §).

Reklamacija.

Kravai nodarītie zaudējumi vai zudumi jākonstatē saņēmējam kravu saņemot. Ja tiek konstatēti kādi zaudējumi, tad kravas saņēmējam jāpiesaka sava pretenzija vai „reklamacija” attiecīgās valsts likumos paredzētā laikā. Latvijā šinī ziņā nav nekādu likumu noteikumu un tādēļ minētās prasības kravas saņēmējs var celt tiesā vispārējā noilguma laikā (izņemot jūras prasības, kas jāpiesaka 1 g. laikā).

Parasti gan B/L tiek ievests Carriage of goods by Sea Act 1924. Act III noteikumi: (6) ...if the loss or damage be not apparent, within

three days... In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability... unless suit is brought within one year after delivery of the goods..."

Grūtāks jau ir kravas ņēmēja stāvoklis, ja zaudējumi, kas cēlušies izfraktētāja vainas dēļ, tikuši atklāti tikai pēc kravas pieņemšanas. Tad kravas saņēmējam jāpierāda, ka zaudējumi cēlušies, kravai atrodoties ceļā, kas katrreiz nav tik viegli iespējams. Tādēļ, saņemot kravu, jābūt ļoti uzmanīgam.

Kravas izkraušana un nodošana. 3. Kad krava nogādāta lēmuma ostā, tad sākas izkraušana un nodošana. Kuģim jāpiestāj tajā vietā, kur tas kuģim vispār iespējams un kur kravu var izdevīgi izkraut, ņemot vērā ne tikai izfraktētāja, bet arī kravas saņēmēja intereses. Bez tam, izraugot kuģa piestājas vietu, jāievēro arī ostas, muitas u. c. iestāžu prasības. Transportlīgumā jāparedz arī izkraušanas ilgums, sevišķi attiecībā uz izkraušanas ātrumu un preču nodošanu vai izņemšanu, kam jāsedz izkraušanas izdevumi u. t. t.

Kam var kravu izdot? Kravu izdod kravas saņēmējam. Par tādu uzskatāma persona, kas minēta konosamentā (vārda konosaments) vai persona, kas var leģitimēties ar viņas rokās likumīgā ceļā pārgājušu konosamentu (uzrādītāja un ordera konosaments). Kravu var izdot tikai pret konosamentu. Ja ir vairāki konosamenti, tad pareizi būtu izdot kravu tikai pret visiem konosamentiem. Praktiski tas tomēr nav iespējams, jo visi konosamenti parasti neatrodas vienās rokās. Praksē tiesība saņemt kravu ir likumīgajam viena konosamenta eksemplara turētājam. Tādēļ ir pareizi konosamenta tekstā minēt, ka gadījumā, ja prece izdota pret vienu konosamentu, pārējie uzskatāmi par nederīgiem. Ja nu tomēr pēc kravas ierodas vairākas personas, pie kam katra no tām uzrāda konosamentu, tad, lai aizsargātos no atbildības par eventualu kravas izdošanu nepareizai personai, kapteinim krava jānodod ostā glabāšanai, līdz tiesa vai cita kompetenta iestāde izšķirs, kas ir likumīgais kravas saņēmējs. No preču stāvēšanas cēlušos zaudējumus nes tas, kas nepareizi kravu pieprasījis izdošanai. Ja nofraktētājam no izfraktētāja rīcības ir cēlušies zaudējumi, tad tos atrēķina no vedummaksas, ja vien tā nav samaksāta jau iepriekš. Tādā gadījumā tos piedzen no izfraktētāja. Ja krava bojājas, tad zaudējumu apmēru sastāda cenu starpība par attiecīgo precī kravas nodošanas dienā un tās vērtību sabojātā veidā. Ja krava pilnīgi zudusi vai gājusi bojā, zaudējumu apmērus nosaka atkarībā no kravas vērtības kravas izkraušanas ostā.

Ja vētras vai citu nepārvaramu apstākļu dēļ kuģis bez naudas līdzekļiem nevar turpināt ceļu, bet naudu nav iespējams aizņemt, tad kapteinim ir tiesība pārdot daļu no kravas. Šī tiesība tomēr izlietojama tikai tad, ja nekādā citā ceļā (piem., iekilājot kuģi vai kravu) nav iespējams naudu dabūt; bez tam ne vienmēr pārdošana ir atļauta; (sk. 50. §). Tādā gadījumā izfraktētājs atlīdzina nofraktētājam par visu kravu pēc tās cenas, kāda ir izkraušanas vietā, bet nofraktētājs savukārt samaksā izfraktētājam pilnu vedummaksu. Prasību par kravai nodarīto zaudējumu vai zudumu atlīdzību var celt persona, kam ir tiesība rīkoties ar kravu, un tā ceļama pret kapteini vai kuģa īpašnieku.

31. §. Nofraktētāja pienākumi.

Noiraktētāja pienākums nogādāt kravu iekraušanai kuģī. Arī nofraktētāja pienākumus var sadalīt trīs grupās: 1) viņam laikā jānogādā krava pie kuģa iekraušanai kuģī, 2) jāsamaksā vedummaksa, un 3) jāsaņem krava lēmuma ostā.

1) Nofraktētājam jānogādā krava pie kuģa iekraušanai kuģī; to viņš var darīt pats vai arī uzdot to speditoram. Vai krava jānogādā līdz kuģa bortam vai izfraktētāja noliktavai, vai citur kur, tas jānosaka transportlīgumā, t. i. jāieraksta B/L vai C/P. Krava jāpiegādā līgumā paredzētā laikā, pie kam arī kravas dokumentiem (kā preču izcelšanās dokumentiem, specifikacijām u. c., kas vajadzīgi saskaņā ar attiecīgu valstu muitas u. c. iestāžu prasībām) šinī laikā jābūt vislabākā kārtībā. Čartepartija paredz tā saucamās guļamās dienas (sk. 30. §), tās ir dienas, kas vajadzīgas preču iekraušanai (Lay days) un preču izkraušanai (Löschtage). Kā iekraušanas, tā izkraušanas dienas var paredzēt kopīgi, bet labāk to darīt atsevišķi. Šinī laikā precei jābūt nogādātai uz kuģa, un kuģim prece nav jāgaida. Pēc guļamajām dienām iesākas pārguļas dienas („Überliegetage“, „days on demorage“). Par šīm dienām nofraktētājam jāmaksā kuģim atlīdzība, kuras lielums parasti tiek paredzēts jau pašā čartepartijā. Ja nofraktētājs nepiegādā precī arī norunātajā pārguļas laikā, izfraktētājs var doties braucienā, nenogaidījis precī, bet viņam tomēr ir tiesība saņemt vedummaksu par neieņemtām telpām, izņemot, ja tas pašā čartepartijā noteikts citādi.

Gabalpreču transportlīgums paredz, ka preču nodošanai jānotiek bez kavēšanās uz kapteiņa pirmo pieprasījumu. Parasti par preču nogādāšanas termiņiem tiek izsludināts laikrakstos. Te nevar ievērot atsevišķu nofraktētāju intereses,

un kuģim jāizbrauc noteiktā laikā, vienalga, vai visi nofraktētāji precī nogādājuši vai ne. Ja prece nav termiņā nogādāta, kapteinis var pieprasīt tomēr pilnu vedummaksu.

Vedummaksas 2) Runājot par vedummaksu, vispirms jānosamaksas skaidro, kas to maksā. Patiesībā tā būtu maksājama nofraktētājam kā līguma slēdzējam, un slēdzot čarterpartiju, tas tā arī parasti notiek. Šo vedummaksu sauc par čarterfrakts naudu. Tomēr praksē bieži vedummaksas samaksas pienākumus pārnes uz preču saņēmēju. Sevišķi gabalpreču transportlīgumos vedummaksu **Kam** maksā preču saņēmējs. Vedummaksu maksā tieši **vedummaksa** pašam izfraktētājam vai kapteinim kā kuģa īpašizmaksājama? nieka vietniekam, ja lēmuma ostā nav cita kuģa īpašnieka pārstāvja, kam uzticēta naudas saņemšana. Arī visas prasības, kas izriet no preču pārvadāšanas, nofraktētājam un preču saņēmējam ārpus kuģa piederības ostas ceļamas pret kapteini.

Frankatura. Principā vedummaksa maksājama tikai pēc preču nogādāšanas lēmuma ostā. Parasti tomēr izfraktētājs prasa avansu. Šis avanss tiek ieskaitīts galīgās vedummaksas samaksā. Norunu par vedummaksas avansu sauc par frankaturu.

Bez vedummaksas atlīdzības izfraktētājam tiek atlīdzināti arī visi izdevumi preču labā, kas jāmaksā nofraktētājam, kā, piem.: muitas nodevas, preču glabāšanas izdevumi, pārkraušanas izdevumi, glabāšanas izdevumi u. t. t. Pēdējie izdevumi gan rodas tad, kad brauciens nav noritējis normalos apstākļos, bet bijuši kādi traucējumi (sk. avarijas). Muitas izdevumi pieder pie parastajiem izdevumiem, kas saistīti ar preču pārvadāšanu no vienas valsts otrā (sk. muitas).

Čarterpartija paredz arī t. s. „en rouche frakti“, kuru aprēķina atkarībā no čarterlīguma nosacījumiem no kuģa tilpuma vai kravas tilpuma („measurement“, „measured tons“) t. i. nosaka pašu sumu.

Scrutton's saka par lump freight sekojoši: „Lump freight is a gross sum stipulated to be paid for the use of the entire ship.“

Holman's savā „Handy book for shipowners and shipmasters“ saka: „Where it has been agreed that a lump sum freight shall be paid on delivery of the cargo, that lump freight is due in full though the ship may load a short cargo, or though part of the cargo be jettisoned, or stolen, or lost overboard on the voyage u. t. t.“

Kravas atlīdzība. Pie vedummaksas pieskaita arī t. s. kravas atlīdzību“ (gratifikāciju), kuras nolūks ir panākt, lai kapteinis iespējami vairāk rūpējas par kravu. Tagad C/P to vairs neraksta. Ja čarterpartijā nav no-

teikts, no kāda momenta vedummaksa jāmaksā, tad tā maksājama no tā brīža, kad kuģis tiek nogādāts nofraktētāja rīcībā, un jāreķina līdz kravas izkraušanai, t. i. jāmaksā arī par iekraušanas un izkraušanas laiku, jo preču iekraušana un izkraušana ietilpst jēdzienā par preču pārvadāšanu.

Ja vedummaksu noteic pēc mēra, svara, daudzuma un vietu skaita, tad tā maksājama par to preču daudzumu, cik faktiski nogādāts uz kuģa un faktiski pienācis lēmuma ostā. Ja izrādas, ka lēmuma ostā pienācis mazāk preču nekā tas apzīmēts konosamentā, tad maksā tikai par tām precēm, kas pienākušas. Tādēļ arī vedummaksa patiesībā jāmaksā pēc brauciena pabeigšanas. Par ceļā bojātām precēm jāmaksā pilna vedummaksa, bet, protams, nofraktētājam paliek pret izfraktētāju atsevišķa prasība par zaudējumiem. Praksē pielaiž izņēmumu tad, ja prece ceļā, izņemot „force majeure“ gadījumus, samazinājusies pāri par pusi. Tad preču saņēmējs var preces nepieņemt, atstājot pārpalikušo precī kā vedummaksas atlīdzību. Šādos gadījumos pieņem, ka, ja kapteinis reiz precī pieņēmis un nav atradis vainu iesaiņojumā, tad zudums varēja celties tikai no nepareizas preču novietošanas kuģī, vai citas nepareizas rīcības, par ko atbild kapteinis resp. kuģa īpašnieks.

Vedummaksa nav jāmaksā, ja preces nemaz nepienāk, vai, ja tās iet bojā izfraktētāja vainas dēļ. Ja preces iet bojā nofraktētāja vainas dēļ, tad, protams, vedummaksa ir jāmaksā. Ja, turpretim, preces gājušas bojā „force majeure“ gadījumā, tad, ja preces un vedummaksa nav bijušas apdrošinātas, nofraktētājs un izfraktētājs cieš katrs savus zaudējumus. Vispār, ja transports netiek izpildīts saskaņā ar noslēgto līgumu, tad radušos zaudējumus cieš tas no kontrahentiem, kura vainas dēļ zaudējumi cēlušies. Ja, turpretim, vainas nav, bet zaudējumi cēlušies „force majeure“ dēļ, tad katrs no kontrahentiem cieš savus zaudējumus.

Bruto un neto vedummaksa. Izšķir bruto un neto vedummaksu. Neto vedummaksa ir tīra izfraktētāja peļņa. Parasti pieņem, ka tā iztaisa $\frac{2}{3}$ no bruto vedummaksas. Izfraktētājam savu pretenziju apmierināšanai pret nofraktētāju pieder klusās ķīlu tiesības, kā arī aizturēšanas tiesības par pārvadājamo precī (Civ. proc. lik. 1396. p. pielik. 83. p. 3. p-kts).

Kravas aizturēšanas tiesības. Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p. 7. p-kts). Tas nozīmē, ka izfraktētājs var precī aizturēt līdz vedummaksas saņemšanai, bet, ja tomēr prece tikusi izsniegta bez samaksas, tad viņam tiesība vērst savu prasību pret preču atbildīgo rīkotāju, pie kam viņa pra-

sība tiek apmierināta priekšrocību kārtībā. Nevar aizturēt preces lielākā vērtībā par nesamaksāto vedummaksu.

Francijas likumi vedummaksas nesamaksas gadījumā atļauj izfraktētājam kravu nodot glabāšanā trešajai personai līdz vedummaksas samaksai, t. i. piešķir izfraktētājam aizturēšanas tiesības, bet neļauj kravu atstāt pašā kuģī. Kravu pārdot vedummaksas segšanai var tikai ar tiesas atļauju un arī tikai tik daudz, cik nepieciešams vedummaksas segšanai, bet ne vairāk.

Vācijas H. G. B. (623. un 614. §) izfraktētājam piešķir ķilu tiesības uz kravu ne tikai par nenomaksāto vedummaksu, bet par visiem maksājumiem (guļamajām dienām, muitas nodokļiem u. c.), kas izfraktētājam pienākas.

Anglijas 1894. g. „Merchant Shipping Act“ vedummaksas nesamaksas vai kravas neizņemšanas gadījumā piešķir izfraktētājam tiesības nodot kravu noliktavā, no kurienes kravu var izsniegt tikai pēc vedummaksas un citu izfraktētājam pienākošo maksājumu nokārtošanas, t. i. piešķir izfraktētājam ķilu tiesības. Strīdus gadījumā nofraktētājam ir gan tiesība saņemt preces, bet tādā gadījumā viņam jādeponē noliktavas pārzinim strīdus summa, kuru var izsniegt izfraktētājam tikai pēc tam, kad tiesa strīdu izšķīrusi.

Preču izkrau- 3) Pēc kuģa pienākšanas preces tiek izkrautas, **šana un** un preču saņēmējs tās saņem. Preču izkraušanas **saņemšana.** laiks parasti paredzēts transportlīgumā. Preču izkraušana notiek uz izfraktētāja rēķina, ja vien līgumā nav norunāts citādi. Preci saņem preču saņēmējs. Ja pēdējais kavē preču saņemšanu, tad viņam jāmaksā izfraktētājam atlīdzība par pārguļas dienām. Ja preču saņēmējs nemaz neierodas līgumā paredzētajā laikā, tad izfraktētājs var preci pārdot, protams, ievērojot nofraktētāja intereses. No ieņemtās naudas viņš var ieturēt visas savas pretenzijas. Nepieņemot preci lēmuma ostā, preču saņēmējs lauž transportlīgumu.

Preču saņemšana un preču pieņemšana. Izšķir preču pieņemšanu un preču saņemšanu. Pirmā domāta muitas likuma nozīmē, kur preču pieņemējs ir tā persona, kas preci pieņem un nokārto visas muitas formalitātes. Turpretim preču saņēmējs ir preču adresats resp. persona, kas legītimējas ar konosamentu, un kas var ar preci rīkoties.

Saņemot preces, saņēmējs savu interešu aizsargāšanai tās pārbauda. Gadījumā, ja pašā precē vai iesaiņojumā izrādas kādi bojājumi, vai ja pienākušā prece vispār neatbilst konosamenta noteikumiem, preču saņēmējam bez kavēšanās jāizdara protests, lai paturētu tiesības prasīt no izfraktētāja zaudējumu atlīdzību. Zaudējumu apmēra konstatēšanai jāuzdod preces apskatīt ekspertiem. Ja apskatē izrādas, ka tiešām precei ir radušies bojājumi izfraktētāja vainas dēļ, tad izdevumus ekspertiem maksā izfraktētājs.

Pēc kravas saņemšanas tās saņēmējs atdod kapteinim konosamentu (vai vienu no eksemplariem) ar parakstu uz tā par preču saņemšanu. Šim parakstam ir svarīga nozīme, jo tas apliecina, ka izfraktētājs kapteiņa personā ir transportlīgumu izpildījis, preces nogādājis lēmuma ostā un nodevis tās konosamentā minētajam preču saņēmējam.

32. §. Atbrīvotājas klauzulas (Negligence Clauses, Freizeichnungen).

Kā jau augstāk minēts, jūras transportlīgumā kontrahentu attiecības tiek nokārtotas un regulētas saskaņā ar noslēgto līgumu. Šie līguma noteikumi parasti tiek ierakstīti konosamentā vai čartepartijā. (Ja gadas, ka konosamentā ierakstītie noteikumi nesaskan ar čartepartijas noteikumiem, tad priekšroka dodama konosamentam, kā vēlāk izdotam dokumentam — sk. 36. §). Sevišķi angļu jūras transporta iespaidā konosamentos tiek ierakstītas t. s. atbrīvotājas klauzulas (Negligence Clauses, Freizeichnungen), kuras ierobežo izfraktētāja atbildību par preču bojājumiem un zudumiem. Nofraktētāji bija un ir spiesti šīm klauzulām padoties, jo izfraktētāji, kā kuģu īpašnieki, parasti bijuši saimnieciski spēcīgāka grupa. Konosamentā ierakstītās klauzulas ir spēkā, tikai tās nekādā ziņā neatsvabina no atbildības launprātības gadījumos. Atzīmējams, ka U. S. A. tomēr cenšas ierobežot atbrīvotājas klauzulas (sk. zemāk „Jazona“ klauzulu).

Visbiežāk sastopamas šādas klauzulas:

- Dažādi klauzulu veidi.**
- 1) Jūras briesmu klauzula („perils of navigation“, „perils or dangers of the sea“). Te saprotamas tās briesmas, kurām padota kuģniecība kā tāda. Pie šīm briesmām pieder arī gadījums, kad kuģis ledus dēļ nevar sasniegt lēmuma ostu, tā sauktā ledus klauzula. Ledus klauzulas sekas pielīdzina arī blokādes, karantēnas, dumpju u. c. sekām. Pastāvot šīm klauzulām, kuģim resp. izfraktētājam jāpierāda vienīgi pats briesmu notikums. Preču saņēmējam tomēr ir tiesība pierādīt izfraktētāja vai kuģa personāla vainu.
 - 2) Kuģniecības nelaiemes gadījumu klauzula („accidents of sea“, „of navigation“).
 - 3) „Force majeure“ klauzula („acts of God“ etc.).
 - 4) Kuģa un tā ierīču defektu klauzula („damage from defects of machinery, explosion, bursting of boilers, latent defect in the hull or machinery“). Izfraktētājs

tomēr atbild, ja nofraktētājs vai preču saņēmējs pierāda, ka defekti ir bijuši izfraktētājam vai kapteinim zinami vai, ka tie cēlušies kuģa personāla nolaidības dēļ.

5) **Nolaidības klauzulas** („Negligence clauses“), kas atsvabina izfraktētāju no kuģa personāla nolaidības sekām, piem., pat no atbildības par preču zādzību, tehnisku nolaidību u. c. („act, neglect, error in judgement, of pilots, masters, mariners in the employment and navigation or management of the ship, barratry“).

6) **Noteiktu preču sabojāšanas veidu**, kā, piem., lūzumu, sūču („leakage“), bojājumu klauzula („free of breakage, corruption, leakage“). Bez tam, izfraktētājam vai kapteinim, izdodot konosamentu, ir tiesības ierakstīt tur klauzulas, ka kapteinim nav zinams preču svars, mērs un daudzums („quantity, weight unknown“, „shipper's weight“, „que dit être“). Ja šinī gadījumā kapteinis lēmuma ostā nodod preču saņēmējam mazāk preču, nekā nofraktētājs iekrāvis, tad preču saņēmējam jāpierāda, ka prece iekraujot tikusi izmērīta, un ka kapteinis patiesi saņēmis vairāk preču nekā nodevis, vai arī ka viņam preču daudzums nevarēja būt nezinams.

Tāpat kapteinis var ierakstīt klauzulu, ka viņam nav zinama preču kvalitāte; ja viņš nevar vai nevēlas to pārbaudīt („quality unknown“), vai arī, ja prece iesaiņota saiņos, ka viņam nav zinams preču saturs („contents unknown“). Pēdējā klauzula nav pielaižama precēm, kas pārvedamas sagāztā (piem., balķi, plankas, dēļi) vai sabērtā veidā. Tāpat šī klauzula nav pielaižama gadījumā, ja preču un iesaiņojumu defekti, iekraujot preces kuģī, bijuši skaidri saredzami, un kapteinis nav cēlis ierunas.

No sacītā redzams, ka izfraktētāja stāvoklis attiecībā uz atbildību par pārvaļājamām precēm ir ārkārtīgi labvēlīgs, jo ar atbrīvotājām klauzulām patiesībā var izslēgt gandrīz katru atbildību. Atbrīvotājas klauzulas prezumē, ka preces tikušas pieņemtas „in good order and condition“. Ja preču saņēmējam ir pretenzijas pret izfraktētāju, tad viņam jāpierāda izfraktētāja vaina vai ļaunprātība.

„Harter Act“. Izfraktētāju cenšanās ar klauzulu palīdzību atbrīvoties aizvienu vairāk no atbildības par viņu rīcībā nodoto kravu radīja daudz strīdu un cīņu no eksportieru, apdrošinātāju, banku un vispār to personu puses, kas ieinteresētas kravas uzglabāšanā transporta laikā. Galu galā šī cīņa rezultātā U. S. A. 1893. g. izdeva t. s. „Harter Act“, kurš ļoti iespaidoja visu valstu likumus jautājumā par kuģa īpašnieku atbildību. Šis likums aizliedza un atzina par nederīgām visas kā amerikāņu, tā citu valstu kuģu čarterpartijās un konosamentos ierakstītās klauzulas, kas atbrīvoja kuģus, kas ievēd vai izved no Amerikas ostām preces, no atbildības par zaudējumiem, kas cēlušies no neuzmanīgas pār-

vadājamo preču iekraušanas, glabāšanas, nodošanas, kā arī par zaudējumiem, kas cēlušies no kuģa jūras nespējīguma un trūkumiem kuģa ierīcēs.

Tomēr „Harter Act“ atsvabina kuģa īpašnieku no atbildības par kuģa jūras nespējīgumu, ja kuģa īpašnieks pienācīgi rūpējies par to, lai nodotu jūras braucienam spējīgu kuģi (kuģa īpašnieks neatbild par kuģa apslēptiem vai neredzamiem trūkumiem).

Tāpat „Harter Act“ ievada jau praksē pastāvošo kuģa īpašnieka atbrīvošanu no atbildības par kapteiņa kļūdām kuģa vadīšanā.

Jāievēro, ka amerikāņi izdeva šo likumu tad, kad viņu importu un eksportu pārvadāja visvairāk svešu valstu kuģi, bet amerikāņu kuģi tikai apm. 10%.

„Harter Act“ nosaka visiem kuģu īpašniekiem, kas brauc uz, no vai starp U. S. A. ostām, ka „kuģiem jābūt visādā jūras spējīgiem, ar pienācīgām komandām, labi izriktiem un apgādātiem. Ir nelikumīgi ievest konosamentā vai kuģniecības dokumentā katru klauzulu, kas atsvabina no atbildības par zaudējumiem vai bojājumiem, kas ceļas no jūrasnespējas vai no pienācīgas rūpības trūkuma, rīkojoties ar precēm, tās nokraujot vai pārvedot. Ja kuģa īpašnieks tiešām pienācīgi rūpējies, lai viņa kuģis būtu spējīgs, apgādājis to ar pienācīgu komandu un pienācīgi izrikojis, viņš nav atbildīgs par zaudējumiem un bojājumiem, kas tieši vai netieši ceļas no nolaidības šādu kuģu vadīšanā (navigation management), tāpat viņš ir atsvabināts no atbildības par zaudējumiem, kas ceļas no jūras briesmām, sabiedriskiem ienaidniekiem, iekšējiem trūkumiem un no iesaiņojumu nepilnības.“

„Harter Act“ tomēr satur tādus jēdzienus, kā „pienācīga rūpība“, „trūkumi vai kļūdas kuģa izrikošanā“ u. c., kas vienmēr dod iespēju strīdēties un pat atteikties no kontribūcijas lielajā avarijā. Lai to novērstu un „Harter Act“u“ saskaņotu ar Y. A. R. noteikumiem (galvenām kārtām

„Jazona“ klauzula.

ar D pantu), var ievest transporta dokumentos t. s. „Jazona“ klauzulu; tā skan šādi: „ja kuģa īpašnieks izrādījis vajadzīgo rūpību, lai kuģi visādā veidā padarītu jūras spējīgu braucienam un pieņēmis tam attiecīgu personālu, apgādājis ar pārtikas līdzekļiem un attiecīgi izrikojis, tad līdz ar to notikusi vienošanās, ka briesmu, bojājumu vai kuģa bojā ejas gadījumā, kam par cēloni bijusi kapteiņa vai kuģa personāla neuzmanība kuģa vadībā vai kuģa saimniecībā, vai kuģa jūras nespējīgums, kas, kaut arī bijis jau iekraušanas brīdī vai brauciena sākumā, rūpīgā apskatē nav bijis konstatējams, kravas saņēmēji vai kravas īpašnieki netiek atbrīvoti no kontribūcijas pienākumiem lielajā avarijā un visos citos zaudējumu atlīdzinājumos, un kopā ar kuģa īpašnieku viņiem jāpiedalās lielās avarijas kontribūcijā kā arī visu citu zaudējumu atlīdzībā, gluži kā tai gadījumā, ja minētās briesmas, bojājumi vai bojā eja nebūtu radušies no augstāk minētajiem trūkumiem, neuzmanības un jūras nespējīguma.“

Šādas konosamentā ierakstītas klauzulas spēku pārbaudīja „U. S. A. District Court“. Tiesa tomēr atzina, ka šī klauzula pēc būtības ir atbrīvotāja klauzula un tādēļ nav likumīga. Ar šo spriedumu kuģu īpašnieki neapmierinājās un cēla jaunu prasību citā gadījumā ar tvaikoni „Jason“. Šis kuģis strandēja kuģa administrācijas nolaidības dēļ. To izdevās novilkt tikai pēc tam, kad bija izsviesta pār malu daļa kravas, un kuģim nodarīti daži bojājumi. Konosamentā bija ierakstīta augstāk minētā klauzula. Pēc lietas caurskatīšanas zemākās tiesu instancēs tā nonāca „U. S. A. Supreme Court“, un tas izšķīra to tā:

„1) klauzula bija likumīga un deva kuģa īpašniekam tiesību saņemt lielajā avarijā kontribūciju no kravas īpašniekiem;

„2) kravas īpašniekiem bija tiesības uz kontribūciju no kuģa īpašnieka par upurēto kravu, neskatoties uz „Harter Act“ noteikumiem;

3) kravas īpašniekiem nebija tiesības saņemt kontribūciju no kuģa īpašnieka līdz tam, kamēr viņi paši nepiedalījās zaudējumos, kas radušies no lielās avarijas kontribūcijas.

„Jazona“ klauzulas princips izteikts arī Y. A. R. „D“ pantā (sk. 43. §). Tomēr starp abiem noteikumiem ir arī atšķirība. Y. A. R. „D“ pants izsaka vispārēju principu, tas attiecas ne tikai uz kuģu, bet arī uz kravas vānu, kad tā ir atbildīga par avariju. „Jazona“ klauzula, turpretim, sastādīta, lai noskaidrotu kuģa īpašnieka stāvokli pret noteiktu nacionālu likumu, un tā ņemama vērā tais gadījumos, kad nesti upuri, lai novērstu briesmas kuģim un kravai, ja briesmas cēlušās no kuģa īpašnieka vai viņa kalpotāju vainas, kaut arī tā būtu tikai tehniska rakstura.

Atbrīvotāju klauzulu iedalījums. Atbrīvotājas klauzulas, kas visvairāk izstrādātas angļu jūras tirdzniecības praksē, iedalāmas divās grupās: (Ripert — „Droit maritime“). Pirmās ir tādas dabas, kam kontinentālās valstīs nav nekādas nozīmes, jo par tiem apstākļiem, kas tur uzskaitīti, pēc kontinentālo valstu likumiem kuģa īpašniekam nav jānes atbildība. Tādas ir klauzulas par atbrīvošanu no zaudējumiem, kas radušies no dabas spēkiem, nelaimes gadījumiem, ienaidniekiem, pirātiem, laupītājiem, valsts varu arests u. c. („Act of God, Perils, Dangers, and Accidents of the Sea or other Waters of what nature and kind soever . . . Enemies, Pirats and Robbers, Arrests and Restraints of Princes of People“ — sk. M. I. A.).

Otrās grupas klauzulām ir nozīme arī kontinentālās valstīs, un, ja tās nav ierakstītas transporta dokumentos, tad kuģa īpašniekam ir jāatbild uz likuma pamata.

Šīs klauzulas savukārt sadalās klauzulās, kas atbrīvo kuģa īpašnieku no atbildības par viņa kalpotāju (kuģa kapteiņa, personāla, aģentu u. c.) rīcību, un klauzulās, kas atbrīvo kuģa īpašnieku no atbildības par personīgu vainu.

„Negligence clause“. Pirmās sauc par „negligence clause“, t. i. nolaidības klauzulām un tās tiek izteiktas tā: „pat ja (zaudējumi) cēlušies no loča, kapteiņa, jūrnieku un citu kuģa īpašnieka kalpotāju nolaidības“ („Even when occasioned by negligence, default or error in judgement of the Pilot, Master, Mariners or other servants of the shipowner“).

Visplašākā ir klauzula par nolaidību, jo tā attiecas uz visiem kalpotājiem kā uz kuģu, tā malā, un viņu kļūdām gan navigācijas (kuģa vadīšanas), gan komerciālā ziņā (kļūdas kravas pieņemšanā, glabāšanā, izdošanā u. t. t.).

Pie otrajām klauzulām, ar kurām kuģa īpašnieks atbrīvojas no atbildības par savu rīcību, pieder klauzulas par kuģa jūras spējīgumu, mašīnu bojājumiem un lūzumiem, kas cēlušies no tā, ka mašīnas nav bijušas kārtībā, u. t.

Liela nozīme ir klauzulai, kas atbrīvo kuģa īpašnieku no atbildības par kravas saturu, svaru un daudzumu, un ko pa-

rasti ievēd konosamenta beigās ar vārdiem: „weight, quality, quantity and contents unknown.“

Pēc kara 1921. g. Hāgas konferencē, kuru sasauca „International Law Association“, tika pieņemti noteikumi, kas samazināja konosamenta atbrīvotāju klauzulu spēku. Šie noteikumi tika ierakstīti 1922. g. Briseles konvencijā un tie neatzīst kuģa īpašnieka atbrīvošanu ar klauzulu palīdzību no atbildības par kuģa jūras nespējīgumu un tā kravas telpu nederīgumu kravas pārvadāšanai; tie neatļauj arī atbrīvotājas klauzulas par kuģa īpašnieka kalpotāju komercialo rīcību.

33. §. Jūras transportlīguma izbeigšanās.

Kā katrs līgums, arī transportlīgums izbeidzas tad, kad abi kontrahenti to izpildījuši, t. i. ar noligtās kravas nogādāšanu un nodošanu lēmuma ostā no izfraktētāja puses un preču pieņemšanu un vedummaksas samaksu no nofraktētāja puses. Tomēr ir iespējama transportlīguma izbeigšanās arī pirms tā izpildīšanas. Tādi gadījumi ir sekojoši: 1) uz pašu kontrahentu vienošanos, 2) faktiskā nespēja līgumu izpildīt, un 3) vienpusēja atkāpšanās no līguma pildīšanas.

Kontrahentu vienošanās. 1) Pašiem kontrahentiem vienmēr ir tiesība vienoties par līguma neizpildīšanu. Jūras transportlīgumā te pieskaitams arī tas gadījums, kad kuģis nav saņēmis noligto kravas daudzumu (Fedorovs 171. lapp.). Vispār līguma priekšlaicīga izbeigšanās tiek apspriesta pēc civillikumu noteikumiem. Tādēļ, ja līgums atcelts uz abpusēju vienošanos, šis atcelšanas sekas tiek regulētas ar pašu līgumslēdzēju vienošanos, vai katrs atbild par saviem zaudējumiem.

Faktiskā nespēja līgumu izpildīt. 2) Faktiskā nespēja izpildīt līgumu rodas tad, ja, neatkarīgi no līgumslēdzēju gribas, radušies tādi apstākļi, kas neļauj līgumu izpildīt, kā, piem., nelaiimes gadījums ar kuģi, kur krava jau iekrauta, pārvadāšanai nodomāto preču bojā eja neatkarīgi no nofraktētāja vainas (gadījumā, ja preces ir atvietojamas, to vietā var iekraut citas tādas pašas preces, ja vien laiks atļauj, tādu no kontrahentu gribas neatkarīgu šķēršļu iestāšanās, kā, piem., karš, blokāde, kuģa aizturēšana, aizliegums izvest vai ievest pārvadājamās preces, kuģa rekvizīcija valdības vajadzībām u. t. t. Tomēr pie tādiem apstākļiem nevar pieskaitīt gadījumus, kas tikai uz laiku aizkavē braucienu, piem., ceļā radušās sūces izlabošana u. c. Kapteinim tādā gadījumā jāziņo par nelaiimes gadījumu un jāpieteic jūras protests (sk. 46. §).

Te var būt runa vienīgi par līguma izpildīšanas nokavēšanu un eventualo zaudējumu atlīdzību. Var rasties jautājums, vai zaudējumi tiek segti pēc noteikumiem par avarijām, vai par tiem nes atbildību vienīgi izfraktētājs, bet šim jautājumam nekādā ziņā nevar būt iespaids uz paša transportlīguma izpildīšanu.

Vienas vai otras līgumslēdzējas puses nāvei nav nekāda iespaids uz līgumu, bet tas jāturpina mirušā tiesībuņēmējiem.

Ja izfraktētājs bez dibināta iemesla maina kuģa kapteini, tad, ja kapteinis tieši minēts čartepartijā, var būt runa par līguma atcelšanu, jo nofraktētājam varbūt taisni svarīgi bija slēgt līgumu tad, ja kuģi vadīs viņam zinama persona. Lai kapteiņa maiņas dēļ nebūtu jāatceļ transporta līgums, var ierakstīt C/P „or whosoever shall go master in the said ship“. Ja līgumu nevar faktiski izpildīt „force majeure“ dēļ, tad neviena no līguma slēdzējām pusēm nevar pretendēt uz atlīdzību, protams, ja vien līgumslēdzēji nav bijuši tik tālredzīgi un atlīdzību par tādiem gadījumiem nodrošinājuši ar apdrošināšanu. Ja „force majeure“ dēļ līgums tiek izbeigts brauciena laikā, tad nofraktētājam jāatlīdzina izfraktētājam vedummaksu par nobraukto ceļu, jo izfraktētāja neparedzēti un no viņa neatkarīgi apstākļi nevar iespaidot viņa tiesības uz likumīgā kārtā nopelnīto vedummaksu par nobraukto ceļa gabalu.

Angļi gan domā citādi. Scrutton's saka: „A contract to carry goods for freight payable at the agreed destination is a contract to do an entire work for a specific sum. Accordingly, the shipowner can recover nothing unless the work be done, or unless it can be shown that it was the defendants fault that the work was incomplete, or that there is something to justify the conclusion that the parties have entered into a fresh contract (382. lapp.). Tāpat: Sanford D. Cole — The Law of charters and Bills of Lading Shortly explained 118. lapp. saka: „Substantial performance by the carrier of his part of the contract entitles him to payment for his services — that is, to freight. For delivery short of destination no freight is due, but for short delivery at destination pro rata freight is payable. The carrier is entitled to a lien on the goods for freight.“

No sacītā redzam, ka angļi vedummaksu maksā tikai tad, ja krava vai arī daļa no tās ir nogādāta lēmuma ostā.

Līgumu lauž nofraktētājs. 3) Ja atkāpšanās no līguma ir vienpusēja resp. līgumu lauž viens no kontrahentiem, atlīdzības jautājums ir jau sarežģītāks. Ja līgumu lauž nofraktētājs līdz brauciena sākumam vai brauciena laikā, tad čartepartija nosaka izfraktētājam atlīdzību pilnas vedummaksas apmērā. Bez tam izfraktētājam tiesība arī uz atlīdzību par visiem zaudējumiem, kas cēlušies no līguma laušanas.

Ja kuģis dodas ceļā tikai ar daļu no noligtās kravas, vedummaksu tomēr jāmaksā pilnā apmērā. Vedummaksu par

iztrūkstošo kravu daļu sauc par „fautfrakti“ (Fautfracht, dead freight).

Scrutton's saka — Dead freight is the name given to the damages claimed for breach of contract by a charterparty to furnish a full cargo to a ship.

For such damages no lien on goods actually carried in the ship exists in Common Law; but such a lien may be given by usage, or express contract of the parties.

Līgumu lauž izfraktētājs. Ja līgumu lauž izfraktētājs, tad viņš maksā nofraktētājam līgumsodu, ja līgumā tāds bijis paredzēts, kā arī atlīdzina visus zaudējumus, kas cēlušies no līguma laušanas.

34. §. Pasažieru pārvadāšana.

Līdz šim esam runājuši tikai par precēm kā pārvadāšanas objektu. Par tādu var būt arī pasažieri. Teknikai attīstoties, pasažieru pārvadāšana pa jūru vienmēr iet plašumā, jo jūras ceļš bieži ir ātrāks, drošāks un ērtāks nekā citi satiksmes ceļi.

Arī te ir iespējami 2 gadījumi: 1) pasažieru pārvadāšanai tiek nolīgts viss kuģis, un 2) tiek nolīgts pārvadāt tikai atsevišķus pasažierus. Pirmais gadījums praksē atgādā ļoti reti, bet visvairāk sastopam otru gadījumu.

Līgumā par atsevišķu pasažieru pārvadāšanu jānorāda: 1) osta, kur pasažieris iesāk un kur nobeidz braucienu, 2) ceļš, pa kādu kuģis brauks, 3) kuģa vārds, 4) vieta, kāda pasažierim tiek ierādīta kuģī (starpklājs, 1. klase, 2. klase, atsevišķa vai kopīga kabīne), un 5) vai pasažierim ceļā tiks dots uzturs vai ne.

Parasti neslēdz īpašu raksta veida līgumu, bet pasažieris nopērk braucienam biļeti, kas atvieto līgumu. Biļeti šinī gadījumā var pielīdzināt bagažas pārvadāšanā izdodamai kvītij vai pat konosamentam.

Kā katrs līgums, arī pasažieru pārvadāšanas līgums no vienas puses dod tiesības, bet no otras puses uzliek pienākumus.

Kuģa īpašnieka pienākumi. Kuģa īpašnieka pienākumi ir: 1) nodot pasažieru rīcībā brauciena laikā norunātā kuģī līgumā paredzētās telpas; 2) kuģi uzturēt tādā stāvoklī, lai tas varētu braucienu sākt un sekmīgi pabeigt. Ja kuģis ceļā dabū bojājumus, kas jāizlabo, tad kuģa stāvēšanas laikā pasažieriem jāsaņem pietiekošas apmešanās telpas un uzturs, ja tas bija jāsaņem brauciena laikā. Bez tam kuģa īpašnieks var dot iespēju pasažieriem ceļu turpināt ar citu kuģi, ja tam piekrit pasažieri. Uz šā kuģa jābūt tādām pašām ērtībām, kā uz tā, ar ko pasažieri iesākuši braucienu. Ja kuģi nevar izlabot,

tad kuģa īpašniekam jānogādā pasažieri tālāk ar citu kuģi. Ja tomēr to nevar izdarīt, tad pasažieriem jāmaksā tikai par nobraukto ceļa gabalu; 3) kuģim jānodod ceļā norunātā laikā, un ceļš jāturpina ar iespējamu ātrumu, nenovirzoties no parastā vai noligtā ceļa; 4) ja līgumā paredzēts, jānodod pasažieriem uzturs; 5) jācenšas novērst visi nelaiimes gadījumi, kas varētu apdraudēt pasažierus vai viņu mantu sakarā ar braucieni.

Ja brauciena laikā kāds pasažieris mirst, kapteinim jādara viss, lai apsargātu miruša mantinieku intereses. Ja kuģa īpašnieks nav ievērojis līguma noteikumus, un ja pasažierim tādēļ radušies zaudējumi, viņam ir tiesība uz atlīdzību, izņemot „force majeure“ gadījumus.

Pasažiera pienākumi.

Pasažiera pienākumi ir: 1) ierasties uz kuģa pirms tā atiešanas. Pasažieris savas braukšanas tiesības, ja līgumā tas nav tieši aizliegts, var nodot arī citai personai. Parasti to dara, nododot vienkārši citai personai iegādāto biļeti. Ja biļetē ir ierakstīts vārds, t. i. tā ir izdota uz vārda, tad bez kuģa īpašnieka ziņas to nevar nodot citai personai, jo šādā gadījumā līgums slēgts ar noteiktu personu. Pasažieru bagažas kvīts parasti ērtību labā tiek rakstīta uzrādītājam. Tādēļ to var brīvi nodot citai personai, kas tad var bagažu saņemt kā brauciena laikā, tā arī

Pasažieru bagaža.

2) pasažieriem laikā jānogādā uz kuģa un jānodod pārvadāšanai noligtā bagaža. Ar pasažieru bagažu apzīmē pasažieru mantas, kas tiek pārvadātas kuģī reizē ar pasažieri, bet ne viņa uzraudzībā. Par to izdod attiecīgus dokumentus un to pieskaita kuģa kravai. No bagažas jāatšķir „rokas bagaža“, ko pasažieris ņem līdzi uz kuģa savā uzraudzībā. Par bagažu tāpat kā par kravu atbild kuģa īpašnieks. Kuģis nevar gaidīt un nokavēt braucieni pasažieru nokavēšanās dēļ, ne arī bagažas nenogādāšanas dēļ, kaut arī par braucieni būtu jau samaksāts; 3) pasažierim jāsamaksā braukšanas atlīdzība par visu ceļu pirms brauciena. Ja pasažieris nav naudu samaksājis, tad kuģa īpašniekam pieder aizturēšanas un ķīlu tiesības uz pasažiera bagažu, līdz naudas samaksai; 4) pasažierim jāievēro uz kuģa noteiktā kārtība un jāklausa kapteiņa rīkojumi.

Pasažieru pārvadāšanas līgums izbeidzas, līdzīgi preču transportlīgumam, ar tā izpildīšanu. Izņēmums ir tikai pasažiera nāve, ar ko, protams, līgums izbeidzas pirms izpildīšanas.

Pārvadājot pasažierus, kuģa kapteinim sevišķa vērība jāpiegriež attiecīgās valsts pastāvošiem karantēnas, policijas u. c. noteikumiem par pasažieru un emigrantu pārvadāšanu.

35. §. Čartepartija („Charter“, „Raumfrachtvertrag“) un gabalpreču transportlīgums.

Jūras transportlīgumi, kā jau minējam (sk. 29. §), var būt divējādi: čartepartija un gabalpreču transportlīgums.

Čartepartijas veidi.

Čartepartijas priekšmets ir viss kuģis („Lumpcharter“, „Vollcharter“) vai kuģa daļa (Teilcharter), vai arī kādas telpas kuģī (Raumcharter). Čartepartiju var slēgt arī uz zinamu laiku (Zeitfracht, „Timecharter“). Tāpat čartepartiju var slēgt vienam vai vairāk braucieniem vai arī preču tranzitsūtījumiem līdz lēmuma vietai ir pa ūdens ir pa zemes ceļiem, piedaloties vairāk uzņēmējiem (Durchfrachtvertrag).

Čartepartijā („charterparty“, „Charterpartie“), ieraksta visus līguma noteikumus. Čartepartiju slēdz kā divkāršu aktu. Agrāk to sagrieza divās daļās, no kurām katrs līguma slēdzējs paņēma vienu. Strīdus gadījumā vienu daļu pielika pie otras un tā dokumentu atjaunoja. No šejienes arī cēlies franču nosaukums „charte-partie“, ko vēlāk pārņēmusi visa kuģniecība.

Čartepartiju parasti apzīmē ar „C/P“.

Čartepartijas forma un saturs.

Attiecībā uz C/P formu jāsaprot, ka nav likumu noteikumu, kas paredzētu tai noteiktu formu.

Tomēr dzīve izstrādājusi C/P formu ar noteiktu saturu; tās atzīt un izdod kuģniecības kameras un tādas lieto visur, ne tikai slēdzot transportlīgumus, bet arī apdrošinātāji un apdrošināšanas sabiedrības prasa noteiktas formas C/P lietošanu.

Holman's savā „Handy book for shipmasters“ saka: „A C/P may be for one or more voyages or for definite period of time, or it may effect a demise of the ship for any length of time agreed between the parties.“

Viņš norāda, ka ir atsevišķa C/P forma katrai preču sugai: „The Coal, grain, cotton, wood and stone trades have their well recognised and more or less generally adopted form or forms of C/P.“

The following is a list of steam c/p. forms approved and issued by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping and enforced so far as user is concerned by the various Protection and Indemnity Association.“

Galvenās ir Medcon, Coastcon., Baltcon, Scanfin, Russpruss, Russcon u. t. t. C/P.

C/P satur: 1) izfraktēšanas vietu un datumu; 2) kontrahentu apzīmējumu (vārdus); 3) kuģa vārdu, flagas piederību, lielumu un celjspēju (dead weight capacity); 4) iekraušanas un izkraušanas ostu; 5) pārvadājamo preču apzīmējumu ar norādījumiem, kam preces jānogādā uz un no kuģa; 6) iekraušanas un izkraušanas laiku, norādot katra laika sākšanos. Pareizāk ir uzdot šos laikus ne kopā, bet atsevišķi, lai neizlietotās die-

nas nāktu kuģim par labu; 7) pārguļas dienas un atlīdzību par tām. Te skaidri jāuzrāda, cik pārguļas dienu kuģim jāgaida; 8) vedummaksu, kas nosakama kā paušalsuma (lumpsum) vai par tonnām, kubmetriem, standartiem u. t. t. Te jānosaka arī kā vedummaksa izmaksājama: naudā, vekselos, zeltā u. t. t.; 9) vai kuģim iekraušanas ostā tiek izmaksāts vedummaksas avanss vai ne; 10) noteikumu par to, ka kuģim resp. kapteinim pieder ķīlu vai aizturēšanas tiesības uz kravu gadījumā, ja netiek samaksāta vedummaksa, atlīdzība par pārguļas dienām un citi maksājumi, kas jākārto kravas saņēmējam; 11) noteikumus par to, ka kuģim pēc tā izvēles ir tiesības braukt ar vai bez loču palīdzības, briesmu gadījumos sniegt citiem kuģiem palīdzību, kā arī novirzīties no ceļa, lai glābtu cilvēku dzīvības vai īpašumu; 12) atbrīvotājas klauzulas (uz tām jāgriež sevišķa vērība); 13) kādi noteikumi piemērojami avarijas gadījumos. Parasti lielo avariju gadījumos piemēro York-Antverpenes 1924. g. noteikumus; 14) noteikumus par kuģa izbraukšanas paziņošanu, kā arī par kuģa izkraušanas kārtību; 15) līgumsodu par vienpusēju līguma laušanu.

Ar minētajiem noteikumiem vēl nav izsmelts viss, ko var ierakstīt C/P. Te tikai minēti biežāk sastopamie noteikumi. Pārējo noteikumu ierakstīšana atkarājas no katrreizējiem apstākļiem un kontrahentu vienošanās.

Čartepartijas izbeigšanās, neatkarīgi no kontrahentu gribas. Čartepartija izbeidzas, neatkarīgi no kontrahentu gribas, sekojošos gadījumos, kad: 1) kuģis iet bojā, 2) krava iet bojā „force majeure” dēļ, 3) preces nevar nodot iekraušanai tādēļ, ka tās aizliegts ievest vai izvest, 4) kuģis aizturēts embargo ceļā, 5) ostu blokādes dēļ, 6) braucienu aiztur vai pārtrauc valsts vara.

Nofraktētāja tiesības vienpusīgi atkāpties no čartepartijas. Nofraktētājs var atkāpties no čartepartijas izpildīšanas: 1) pirms brauciena sākuma, t. i. pirms preču iekraušanas sākuma, samaksājot līgumā norunāto līgumsodu, 2) pēc brauciena sākuma, samaksājot pilnu vedummaksu, kā arī citus kravas labā izdarītus izdevumus, avarijas naudu, atlīdzību par palīdzības sniegšanu u. c., 3) turp un atpakaļ braucienā („zusammengesetzte Reise”), t. i. kad kuģim ir jau krava atpakaļbraucienam, visus zaudējumus, kas kuģim cēlušies.

Čartepartijas juridiskā daba. Attiecībā uz C/P kā dokumenta juridisko dabu jānosaka, ka tai ir tikai pierādījuma nozīme, bet tā nav vērtspapīrs.

Tagad, kad ļoti attīstījusies tehnika, čartepartijas sast-

pamas mazāk nekā buru kuģu laikā. Tās gan lieto vēl visi „trampi“ (Wilde Fahrt).

Kas attiecas uz čartepartijas priekšrocībām, salīdzinot to ar gabalpreču transportlīgumiem, tad čartepartijā izfraktētājam ir dārišana tikai ar vienu vai nedaudziem nofraktētājiem, kurpretim otrā gadījumā tādu ir ļoti daudz.

Gabalpreču transportlīgums. Slēdzot gabalpreču transportlīgumu, izfraktētājs stājas tiešās attiecībās ar daudziem preču nofraktētājiem. Tirgotājs vispirms griežas pie paša kuģa īpašnieka vai tā aģenta, vai arī pie kuģu maklera. Kad notikusi vienošanās kā par pārvadājamo kravu, tā par vedummaksu, kā arī citiem noteikumiem, tad kuģa īpašnieks vai persona, kas viņa vietā rīkojas, izsniedz tirgotājam shipping-orderu vai iekraušanas zīmi („Schiffszettel“). Šinī zīmē parasti ierakstīti visi galvenie līguma noteikumi. Uz šīs zīmes pamata preču īpašnieks prasa preču pieņemšanu kuģī. Preču iekraušanu kuģī pārzina un uzrauga stūrmanis, kas par pieņemtām precēm izsniedz kvīti — stūrmaņa kvīti („Steuermannszettel“, mate's receipt), uz kuras pamata parasti vēlāk izdod konosamentu.

Stūrmaņa kvīts.

Patiesībā atsevišķs transportlīgums reti tiek slēgts, bet tas notiek ar konosamenta izdošanu, kurā arī paredzēti visi līguma noteikumi.

36. §. Konosaments („Bill of lading“, „Connaissement“).

Konosamentu izdod kuģa īpašnieks vai tā vietnieks kravas nodevējam, un tanī tiek apliecināta kravas saņemšana un apņemšanās to nogādāt nolīgtā vietā. Tā tad konosaments satur: 1) apliecību par preču saņemšanu, un 2) saistību nodot preces noteiktā vietā noteiktai personai.

Konosamenta saturs.

Konosamentā jāuzrāda: 1) kuģa vārds un piederība; 2) kapteiņa vārds; 3) preču nofraktētāja vārds; 4) preču saņēmēja vārds (t. s. „ordera konosamentiem“ jābūt preču saņēmēja vietā ierakstam „orderam“); 5) preču iekraušanas osta; 6) preču izkraušanas osta vai vieta, kur jāsaņem rīkojums par precī; 7) kravas apzīmējums pēc tās tirdznieciskā nosaukuma, daudzuma (svars, skaits, mērs, tilpība), iesaiņojuma un markas; 8) vedummaksa; 9) izdoto konosamentu skaits; 10) izrakstīšanas vieta un laiks.

Saīsināti konosamentu apzīmē: „B/L“.

Parasti konosamentus izdod vairākos eksemplaros (līdz 5). Viens preču nodevēja parakstīts konosamenta noraksts paliek kapteinim („Abschrift für den Kapitän“, „captain's vai master's copy“), un tas izdodamo konosamentu skaitā netiek ierēķināts. Šis noraksts noder kapteinim, lai viņš zinātu, kādas saistības pret preču nofraktētāju viņš ir uzņēmis. Vairāki konosamentu eksemplari tiek izdoti tanī nolūkā, lai preču nodevējs varētu kādu no konosamentiem nosūtīt preču saņēmējam, izlietojot tam dažādus ceļus, vai arī, lai neceltos sarežģījumi kāda konosamenta eksemplara nozušanas gadījumā. Visiem konosamenta eksemplariem jābūt pilnīgi vienādiem un arī ar vienu un to pašu izrakstīšanas datumu.

Konosamentu veidi. Izšķir trīs konosamenta veidus (sk. Muitas nol. 89. p.): 1) vārda konosaments (rektakonosaments), kur ierakstīts preču saņēmēja vārds. Tas var sakrist ar nofraktētāja vārdu, ja pēdējam, piem., lēmuma ostā ir tirdzniecības nodaļa vai kantoris, 2) uzrādītāja konosaments (turētāja konosaments), t.i. preču saņēmējs ir tā persona, kas uzrāda konosamentu, un 3) o r d e r a konosaments. Šis konosaments ir indosēts, un preces saņem persona, kas legītimējas ar šādu indosētu konosamentu.

Bez šiem konosamenta veidiem praksē lieto arī tā saucamo b l a n k o konosamentu, kur preču saņēmējs paliek pavisam neierakstīts, bet to ieraksta pēc vajadzības vēlāk.

Kravu var pieņemt arī pirms iekraušanas kuģī, kad tā vēl atrodas noliktavā. Tad preču saimnieks nesāņem stūrmaņa kvīti, bet „wharfage note“. Uz stūrmaņa kvīts vai wharfage note pamata kuģa kapteinis izdod konosamentu. Šādu konosamentu, t. i., kurš tiek izdots pēc preču uzņemšanas kuģī, sauc par b o r t a konosamentu (shipped bill of Lading). No viņa atšķiras tā saucamais „uzņemšanas konosaments“ (Übernahmekonossament“, „received for shipment Bill of Lading“ (abi tulkojumi no prof. Loebera Tirdzn. ties. pārskata 397. lapp.). Pēc manām domām pareizāks tulkojums būtu: Shipped bill of Lading — iekrautās kravas konosaments un Received for shipment bill of Lading — iekraušanai saņemtās kravas konosaments. Šis konosaments ieviesies uz ieraduma tiesību pamata un to radījusi racionali kuģu saimniecība. Tas tiek izdots jau tad, kad kuģis vēl nemaz nav pienācis, tā tad pirms preču iekraušanas kuģī. Kuģa saimniecība nevar atlikt visu preču sagatavošanu resp. pieņemšanu pārvadāšanai līdz pēdējam momentam, kad kuģis pienācis un sagatavots kravas uzņemšanai. Tādēļ preces jau agrāk jātur gatavībā. No otras puses preču īpašnieks vai nodevējs tās nodos kuģa īpašniekam nosūtīšanai tikai tad, ja viņš varēs tūlīt izlietot precēs ieguldīto vērtību. To var panākt vienīgi ar kravas konosamenta palīdzību. Tādēļ var būt tādi gadījumi, kur nepieciešams konosamentu izdot arī pirms preču iekraušanas kuģī. Savas lietīšķās sekas šāds konosaments uzrāda tikai pēc faktiskās preču iekraušanas kuģī.

Angļu Carriage of Goods by Sea Act (Act III, 7) par šo konosamentu gan saka: „After the Goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master or agent of the carrier, to the shipper shall, if the

shipper so demands, be a „shipped“ bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title of such goods he shall surrender the same against the issue of a „shipped“ bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped, and the date or dates of shipment, and when so noted the same shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a „shipped bill of lading“.

Konosamenta juridiskā daba. Kas attiecas uz konosamenta juridisko dabu, tad konosaments, pretēji čartepartijai, ir vērtspapīrs. Kā tādu to var laist apgrozībā, pie kam tas notiek ar indosamenta palīdzību. Konosamenta indosamentam gan ir tikai transporta funkcija, bet tam nav garantijas funkcijas, t. i. konosamenta ieguvējam uz indosamenta pamata vienīgi pāriet īpašumā visas no konosamenta izrietošās tiesības. Konosaments pieder pie tā saucamiem tradīcijas papīriem, t. i. ar konosamenta pāreju citās rokās, pāriet arī īpašuma tiesības uz to kravu, par kuru tas izdots. Šī ir svarīgākā konosamenta funkcija.

Konosaments pēc Francijas C. Com. noteikumiem. Pēc Francijas C. Com. noteikumiem (283. §) „likumā noteiktā formā sastādīts konosaments ir apliecinājums („fait foi“) starp visiem līgumslēdzējiem, kas ieinteresēti kravā, kā arī starp viņiem un apdrošinātājiem.“ Tirdzniecības un tiesu prakse arī Francijā konosamentu pārvērta par dokumentu, kas tiek laists tirgū, t. i. pats konosaments (papīrs, dokuments) atvieto preces (tradīcijas papīrs) un konosamenta nodošana atvieto preču nodošanu. Līdz ar to iespējams konosamentu izlietot kā kredita nodrošinājumu.

Konosaments pēc Vācijas H. G. B. noteikumiem. Vācijas H. G. B. (651. §) noteikumi par konosamenta juridisko raksturu atšķiras no Francijas C. Com. noteikumiem. Vācijas H. G. B. nepadara konosamentu par dokumentu, kas iemieso visas nofraktētāja tiesības, bet pasvītro, ka konosaments nodibina tikai tās tiesiskās attiecības, kuras izcēlušās starp izfraktētāju un kravas saņēmēju no jūras transportlīguma. Likums nosaka, ka: „konosaments nodibina tiesiskas attiecības starp izfraktētāju un kravas saņēmēju, it īpaši kravas nodošanai jānotiek saskaņā ar konosamenta noteikumiem. Transportlīguma noteikumi, kas nav ierakstīti konosamentā, nav kravas saņēmējam saistoši, ja konosamentā nav par to īpaši minēts.“ Ar šiem noteikumiem jūras transportlīgums tiek uzskatīts kā līgums par labu trešajai personai — kravas saņēmējam.

Konosamenta saimnieciskā nozīme. Kas attiecas uz konosamenta saimniecisko nozīmi, tad tā ir šāda: 1) kamēr prece vēl atrodas ceļā, konosaments atvieto pašu preci un tādēļ to var viegli pirkt un pārdot (tradīcijas papīrus); 2) ieķīlājot (lombardējot) konosamentu, var saņemt no bankām aizdevumus (ieķīlājot konosamentu, skaitas, ka ieķīlāta pati prece); 3) preču pircējs pret konosamentu izsniedz parasti avansu vai akceptē pārdevēja izrakstītās ratas uz preču rēķina.

Katram preču īpašniekam, kura preces atrodas kuģī pārvadāšanai, jāreķinājas arī ar iespējamām zaudējumiem, kas var celties precei no pārvadāšanas. Lai zaudējumi nebūtu jācieš, preces tiek apdrošinātas. Tādēļ tirgū arī parasti kopā ar precī resp. konosamentu cirkulē apdrošināšanas polise.

Kad kuģis ieradies lēmuma ostā, kapteinis paziņo preču saņēmējam par kuģa ierašanos, vai gadijumā, ja preču saņēmējs nav zināms, izziņo par kuģa pienākšanu saskaņā ar vietējām parašām. Preces kapteinis izdod personai, kas leģitimējas ar konosamentu, kaut arī tikai ar vienu eksemplāru. Tā tad preču saņēmējam jāuzrāda vārda konosaments, kur ierakstīts viņa kā preču saņēmēja vārds, vai jāleģitimējas ar indosētu konosamentu, t. i. kur viņš apzīmēts kā indosatars (konosamenta indosaments tiek rakstīts konosamenta otrā pusē pāri visam konosamentam), vai konosamentu, kas izdots turētājam. Kapteinis, izsniedzot precī, patur uzrādīto konosamentu, uz kura preču saņēmējs arī kvītē preču saņemšanu.

Ja, gadijumā, piesakas vairāki preču saņēmēji, un visi leģitimējas ar konosamentu, tad kapteinis nedrīkst kravu nevienam no viņiem izdot, bet preces jādeponē kādā šim nolūkam paredzētā noliktavā. Pašiem preču saņēmējiem tiesas ceļā jānoskaidro, kam prece jāsaņem, bet kapteinim pieder protesta tiesības pret preču nofraktētāja nekorekto un nepareizo rīcību.

Ja kuģis pienācis lēmuma ostā, bet konosaments vēl nav pienācis preču saņēmējam, tad, kaut arī kapteinis zinātu un pazītu preču saņēmēju, viņš tās var izdot tikai pret preču vērtības deponēšanu naudā.

Starp kādām personām konosaments nodibina attiecības? Konosaments nodibina tiešas attiecības starp kuģa īpašnieku resp. izfraktētāju no vienas puses un preču saņēmēju no otras puses (ar to, starp citu, konosaments atšķiras no čarterpartijas, kas nodibina attiecības tikai starp nofraktētāju un izfraktētāju), un šīs attiecības tiek regulētas vienīgi pēc konosamentā ierakstītiem noteikumiem. Tādēļ, kapteinim izdodot, un preču nofraktētājam saņemot konosamentu, jāpiegriež visa uzmanība tā saturam, ļoti rūpīgi jāpārbauda visi ieraksti, atbrīvotājas klauzulas u. t. t. Konosaments, kā vēlāk izdots dokuments, pastāvot čarterpartijai, atceļ tās noteikumus. Tādēļ konosamentā neierakstītie čarterpartijas noteikumi preču saņēmējam nav saistoši. Ja tomēr preču saņēmējam pēc vienošanās ir saistoši čarterpartijas noteikumi, tad konosamentā jāieraksta klauzula „vedummaksa un visi citi noteikumi saskaņā ar čarterpartiju“ („freight and all other conditions as per charterparty“).

Izfraktētājam jānodod preču saņēmējam visas konosamentā apzīmētās preces. Ja viņš nevar nodot tik daudz vai tāda labuma preces, tad jānes par iztrūkstošām materiala atbildība. Lai pasargātos no maksāšanas, kapteinis var ierakstīt konosamentā noteikumu, ka „preču saturs nezināms“, „preču skaits, mērs un svars nezināmi“. Lai atsvabinātos no maksāšanas par preču bojājumiem ceļā, parasti tiek pierakstīts: „Free of breakage, leakage, damage, corrosion, free of inherent defect or vice of the thing carried“ u. t. t. (sk. 32. §). (Neatbild par lūzumiem, sūci, bojājumiem, rūšēšanu, preču dabīgām īpašībām, zudumu u. t. t.).

Ja, pieņemot precī kuģī, skaidri redzams, ka tās bojātas vai tām slikts iesaiņojums u. t. t., tad tas ir atzīmējams konosamentā, jo pretējā gadījumā izfraktētājam tomēr jāatbild, neskatoties uz to, ka ierakstītas augstāk minētās klauzulas „brīvs no lūzuma“ u. c.

Ja pēc preču iekraušanas kuģī un konosamenta izrakstīšanas rodas vajadzība preces izsniegt nofraktētājam atpakaļ, tad kapteinis to var darīt tikai tad, ja nofraktētājs atdod viņam visus konosamenta eksemplārus atpakaļ, atmaksājot izfraktētājam saskaņā ar B/L noteikumiem pienākošos vedummaksu. Tas pats jāievēro, ja preces jāizkrauj nevis lēmuma ostā, bet kādā patvēruma ostā (Nothafen).

Tiešās satiksmes konosaments. Īpašu konosamentu veidu sastāda tā saucamie tiešās satiksmes konosamenti vai tranzitkonosamenti („Durchfrachtkonossement“; „Durchkonnessement“; „Through Bill of Lading“). Tos izdod ērtības labad tādā gadījumā, ja prece jāsusūta pa vairākiem satiksmes ceļiem, piem., no Čikagas uz Ņujorku pa dzelzceļu ar kādu dzelzceļu sabiedrību, no Ņujorkas uz Londonu pa jūru ar kādu Transatlantikas tvaikoņu sabiedrību, no Londonas uz Kopenhagenu ar kādu citu kuģu sabiedrību un no Kopenhagenas uz Varšavu atkal pa dzelzceļu. Te tiek izdots tikai viens konosaments. Rodas jautājums, kas to izdod? To var izdot kura katra no minētajām sabiedrībām. Parasti šī gadījumā to izdotu Transatlantikas tvaikoņu sabiedrība. Ir pilnīgi vienalga, kādā kārtā seko atsevišķie preču transportētāji, bet tikai konosamentā jāuzdod preču izfraktētājs (pārvadātājs), kas kā pirmais vai kā galvenais uzņemas pārsūtīšanu. Pārējos var arī nemaz neuzrādīt un viņu izvēli var atstāt galvenajam pārsūtītājam. Pēdējais atbild arī par visa preču pārsūtīšanas darījuma izpildīšanu un bez tam sevišķi vēl atbild par to, ka precēm nenodarīs nekādus zaudējumus, un tās tiks laikā pārvadātas pa to ceļa gabalu, pa kuru tieši viņam

tās jātransportē. Parasti konosamenta izrakstītājs ir galvenais transportētājs, un viņu uzskata par visu pārējo transportētāju, kas piedalās šai transportā, pārstāvi. Viņam jā rūpējas, lai noslēgtajos daļu transportlīgumos (par katra transportētāja pārvadājamo ceļu) nebūtu preču nosūtītājam sliktāki noteikumi, nekā tas paredzēts galvenajā konosamentā. Tāpat atsevišķie transportētāji var prasīt, lai viņu līgumos ierakstītu tās pašas atbrīvotājas klauzulas, kādas ir galvenajā konosamentā.

37. §. Kuģa iepošana ostā un izpošana no ostas.

Kuģa aģents vai mākleris (sk. 15. §), kam kuģis adresēts, saņemot ziņojumu par gaidamā kuģa pienākšanu ostā, jau iepriekš par to ziņo ostas kapteinim un loču kantorim, lai locis, kas izbrauks kuģim pretī, zinātu, kur tas novietojams.

Bez tam kuģa aģentam jāiesniedz muitnīcai rakstisks lūgums pieņemt gaidamo kuģi ārpus muitas rajona un, ja būtu vajadzīgs, arī ārpus parastā darba laika, norādot kuģa pietāšanās vietu. Tanī pašā rakstā jālūdz muitnīcas atļauja izdot vai ieņemt kravu ārpus parastā darba laika, t. i. pirms plkst. 8 un pēc plkst. 17.

Ja paredzams strādāt svētdienā, tad par to jāiesniedz muitnīcai atsevišķs lūgums atļaut strādāt un nodarbināt muitas ierēdņus svētdienā. Ja minētos lūgumus kuģa aģents nebūtu iesniedzis, tad tas katrā ziņā jādara kuģa kapteinim, tiklīdz kuģis ienāk ostā.

Kuģu pārzinis. Pēc kuģa novietošanas uz kuģa ierodas ierēdnis kuģu pārzinis ar muitas sargiem, ostas policijas uzraugs un aģenta priekšstāvis kuģa iepošnai ostā.

Kuģa kapteinim jāizpilda blankas, kuras viņam nodod muitas sargs, kas pavada kuģi no jūras līdz kuģa novietošanas vietai un proti: kapteiņa ziņojumus, kuģa personāla saraksts un specialā jautājumu lapa.

Kapteiņa ziņojums. Kapteiņa ziņojumā jāuzrāda kuģa valsts piederība, kuģa vārds, šķira, tilpība, kapteiņa vārds un uzvārds, no kurienes kuģis nāk, kāda krava un kādām ostām, preču vietu skaits un kravas saņēmējs. Tāpat jāuzrāda preces, kam nav konosaments, bet ko kapteinis vēlas dot malā, preces un priekšmeti, kas izglābti jūrā u. t. t. Kapteiņa ziņojumam jāpievieno šādi dokumenti: 1) manifests, 2) konosamentu noraksti, uzrādot to skaitu, 3) mēru grāmata; kuģa atrašanās laikā ostā mēru grāmatu patura muitnīca, 4) kuģa personāla saraksts, 6) kuģa kapteinim un

personalam piederīgo mantu saraksts, 7) kuģa inventara saraksts, 8) pasažieru saraksts, un 9) sanitarplicība. Pēdīgi ziņojumā jāuzrāda, kam kapteinis uztic kuģa dokumentu nokārtošanu, ienākot un izejot no ostas.

Manifests. Muitas iestādes prasa, lai kravai būtu zinami dokumenti, kas nepieciešami muitas iestādēm kravas pārbaudīšanai. Pie tādiem dokumentiem (Muit. nolik. 88. p.) pieder **manifests** („Ladungsrolle“). Arī **konosaments** no muitas likuma viedokļa tiek ierindots tā saucamos muitas kravas dokumentos.

Kur un kas sastāda manifestu. Manifests ir saraksts visām kuģī iekrautām precēm, un to sastāda preču iekraušanas ostā (Muit. nolik. 92. p.). To var sastādīt kopīgi visai kravai, vai ierakstīt katrā atsevišķā manifestā tikai tās preces, kas tiks vienā ostā izkrautas.

Manifestu sastāda preču nosūtītājs un to paraksta kuģniecības uzņēmums (Muitas nolik. 92. p.). Ja kuģim iekraušanas ostā aģenta nav, tad manifestu sastāda kapteinis. Tikai pēdējā gadījumā manifests jāiesniedz iekraušanas ostā attiecīgai oficiālai iestādei (muitnīcai, ostas valdei), lai tā apliecinātu manifesta sastādīšanas vietu un kapteiņa parakstu. Bieži šo apliecināšanu izdara tās valsts konsuls, uz kuriem kuģis dodas.

Manifesta saturs. Manifestā jāieraksta: 1) visi konosamenti par iekrauto kravu, 2) vietu skaits pēc katra konosamenta atsevišķi, bet kravai, kuru vienkārši kuģī ieber, kā, piem., ogles, jāatzīmē partiju skaits pēc katra konosamenta, preču tirdznieciskais nosaukums un aptuvēns preču svars; 3) manifests jāparaksta preču nodevējam vai attiecīgam aģentam.

Manifests jāiesniedz mutnīcai divu dienu laikā pēc kuģa pieņemšanas.

Ja kapteinim nebūtu izdots manifests kravas iekraušanas ostā, tad tādu vēl var iesniegt muitnīcai 48 stundu laikā pēc kuģa ienākšanas ostā.

Fakturas un specifikācijas. Pie kravas dokumentiem, kas vajadzīgi muitas iestādēm, vēl pieder preču **fakturas** un **specifikācijas**. Tās ir apliecības no preču ražošanas vai izceļšanās vietas, kuras izdod attiecīgā fabrika, kur šīs preces ražotas, vai lielnoliktava. Tāīs atzīmē: 1) sastādīšanas vietu un laiku, 2) preču iesaiņojumu veidu, 3) preču vietu skaitu, preču zīmes un numurus, 4) preču daudzumu, veidu, šķiru un tirdzniecisko nosaukumu.

Ienākot ostā ar kravu, kuģa lūkām jābūt slēgtām, lai muitas ierēdņi varētu tās aizplombēt. Proviziju, kas nepieciešama

kuģa personalam, kā arī kuģa pasažieriem, pa kuģa stāvēšanas laiku atstāj kuģa kapteiņa rīcībā. Šīs provizijas daudzumu aprēķina pēc muitas noteikumiem. Pārējo provizijas daļu, kad tā pārbaudīta pēc saraksta, ievieto kuģa atsevišķā telpā, un muitnīca to aizplombē.

Muitas ierēdņi apskata kuģi. Reizē ar kuģa vadītāja ziņojuma un citu dokumentu iesniegšanu, kuģa vadītājam vai tā pilnvarniekam jāuzrāda muitas kontrolei kuģa personalam piederošās preces, kas nav minētas lietošanai atstājamo preču sarakstā, un tie kuģa piederumi, kas nav minēti kuģa inventara un materiālu grāmatās (Muitas nol. 82. p.). Pēc šo noteikumu izpildīšanas muitas kontrole kuģa vadītāja vai viņa pilnvarnieka klātbūtnē, izdara kuģa un tā atsevišķo telpu apskati.

Kuģa pieņemšanas zīme (Lūku zīme). Kad muitas ierēdņi nobeiguši kuģa apskati, viņi sastāda kuģa pieņemšanas zīmi (Muitas nolik. 85. p. to apzīmē par „Lūku zīmi“, „Hatch bill“, „Luken-Zettel“), kur jāatzīmē: 1) kuģa apskatē konstatētais provizijas daudzums, kas nodots kapteiņa glabāšanā, 2) uz kuģa proviziju vai atsevišķām telpām uzliktās plombas vai zīmogi un to skaits, 3) kuģa kapteinim un personalam piederošo mantu saraksts, un 4) kuģa mantu saraksts. Kuģa pieņemšanas zīmi kopā ar provizijas sarakstu paraksta kuģa kapteinis un kuģu pārzinis.

Kuģa pieņemšanas zīmi nodod kuģa kapteinim, kas to uzglabā visā kuģa uzturēšanās laikā ostā un uzrāda uz muitas ierēdņu pieprasījumu.

Par aizturētām mantām muitas ierēdnis sastāda aktu, kuru paraksta arī kapteinis. Ja kapteinim ir pamats būt nemierā ar muitas ierēdņu rīcību, tad aktā pirms paraksta jāieraksta protests.

Pēc kuģa apskates kuģa pārzinis atzīmē attiecīgos dokumentos apskates rezultātus. Kuģa pieņemšanas zīme ar provizijas sarakstu paliek uz kuģa. Pēc 5 dienām, ja kapteinis vēlas dabūt dzērienus vai citu proviziju, kas atrodas zem plombas, tas jāpieteic kuģu pārzinim, kas tad ierodas uz kuģa un izdod atļauto daudzumu provizijas, par ko tiek atzīmēts kuģa pieņemšanas zīmē.

Muitas ierēdnim ir tiesība apskatīt kuģi un tā atsevišķas telpas arī pēc ieņemšanas katrā laikā un pēc viņa ieskatiem.

Kuģa personāla saraksts. Kuģa personāla saraksts 2 eksemplāros nododams ostas policijas ierēdnim. Personāla sarakstā jāuzrāda kalpotāju vārds un uzvārds, uz kuģa ieņemamā vieta, pavalstniecība, dzimšanas

gads un datums, kad un kas izdevis pasi. Policijas ierēdnis uz kuģa pārbauda personāla pasus un salīdzina ar sarakstu. Ja uz kuģa atrodas ārzemju pavalstnieki, tad policijas ierēdnis izraksta tiem pagaidu uzturēšanās apliecības, kuras attiecīgiem kuģa laudim jāņem līdzī, malā ejot.

**Jautājumu
lapa.**

Jautājumu lapa izpildama un nododama policijas ierēdnim. Šī lapa satur pavisam 20 jautājumus attiecībā uz kuģi, kravas uzņemšanas ostu, kuģa personāla saslimšanas gadījumiem, dzeramūdeni, žurku mēri u. c. Šo jautājumu lapu paraksta kapteinis, vecstūrmanis un ārsts, ja tāds ir uz kuģa.

**Kravas
saraksts.**

Kravas saraksts jāiesniedz muitnīcai 3 eksemplāros pirms kuģa izkraušanas. Šajā sarakstā jāuzrāda konosamentu tek. Nr., preču zīmes, numuri, vietu skaits un iesaiņojuma veids, preču nosaukums, svars, un kam preces adresētas. Šim nolūkam muitnīcā dabūjamās speciālās blankas. Parasti kravas sarakstu iesniedz muitnīcai kuģa aģents.

Kad muitas ierēdņi kuģi apskatījuši un pieņēmuši, un visas formalitātes ir nokārtotas, tad ar kuģu pārziņa atļauju var iesākt kravas izdošanas operācijas. Bez ostas kapteiņa atļaujas nav brīv likt kravu uz krasta.

Kad visa krava ir izdota, tad jāziņo kuģu pārzinim, kas tad otrreiz apskata kuģi, pēc kam satiksme ar kuģi ir brīva.

Sodi.

Kuģa kapteinim stingri jāpilda visi attiecīgo iestāžu noteikumi un rīkojumi, kuģi iepošot ostā un izpošot no ostas. Daudzos gadījumos par šādu pienākumu neizpildīšanu viņam draud naudas sods. It īpaši šinī ziņā kapteinim pienākas: (Pārgroz. Muitas nol. 1937. g. Lik. kr. 199. n.).

1) ievērot, lai kuģis piestājas ostā saskaņā ar ostas kapteiņa vai muitnīcas norādījumiem. Par kuģa piestāšanās vietas ieņemšanu pretēji vietējās muitnīcas vai ostas kapteiņa norādījumiem kuģa vadītāju var sodīt ar naudas sodu līdz trīs simti latiem. Tāpat jāievēro, lai kuģis bez muitas kontroles ziņas nemainītu tam norādīto vietu. Par piestāšanās vietas mainīšanu bez muitas kontroles atļaujas kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz trīs simti latiem;

2) ievērot, lai kapteiņa ziņojumam būtu pievienoti visi likumā (Muitas nol. 72. p.) paredzētie dokumenti. Par katra minētā dokumenta nepievienošānu kuģa vadītāja ziņojumam; kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu desmit latu apmērā;

3) rūpēties, lai manifesti tiktu iesniegti vietējai muitnīcai 2 dienu laikā pēc kuģa pieņemšanas (Muitas nol. 74. p.). Par

manifestu neiesniegšanu minētajā laikā kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz piecdesmit latiem;

4) rūpēties par pasažieru un bagažas saraksta pareizu sastādīšanu. Par bagažas nenorādīšanu pasažieru un bagažas sarakstā kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu desmit latu apmērā par katru nenorādīto bagažas vietu;

5) raudzīties, lai tiktu pareizi sastādīts kuģa vadītāja ziņojums. Iesniedzot kuģa vadītāja ziņojumu, kuģa vadītājam jāpieteic muitas kontrolei kravas, kurās pēc konosamentiem vai kravas nosūtītāja norādījumiem atrodas sprāgstošas, viegli uzliesmojošas vai ķīmiskās kaujas vielas. Par minēto kravu nepieteikšanu kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz tūkstoš latiem;

6) uzrādīt kuģa pieņemšanas laikā muitas kontrolei arī tās sprāgstošās, viegli uzliesmojošās vai ķīmiskas kaujas vielas, kuras ietilpst kuģa piederumos. Par minēto vielu neuzrādīšanu kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz simts latiem, un neuzrādītās vielas konfiscējamas;

7) pieteikt visas preces. Ja muitas kontrole uz kuģa vai tā atsevišķās telpās vai paslēptuvēs atrod nepieteiktas, ar muitas nodokli apliekamas vai ievēšanai aizliegtas preces, vainīgais sodams ar naudas sodu kā par kontrabandu un atrastās preces konfiscējamas. Ja līdz kuģa dokumentu izsniegšanai vainīgais nav atrasts, kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz divi simti latiem;

8) uz pieprasījumu uzrādīt kuģa pieņemšanas zīmi. Par kuģa pieņemšanas zīmes neuzrādīšanu vai nozaudēšanu kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz piecdesmit latiem;

9) rūpēties, lai kravu nesāktu izkraut vai iekraut bez muitas kontroles ziņas. Par kravas izkraušanas vai pārkraušanas iesākšanu ostā bez muitas kontroles atļaujas kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz simts latiem;

10) rūpēties, lai kravas sarakstā netiktu uzrādītas iztrūkstošas preces. Preces, kas uzrādītas kravas sarakstā un minētas arī konosamentā vai manifestā, vai kuģa vadītāja ziņojumā, bet, kuģi izkraujot, nav atrastas, uzskatamas par iztrūkstošām. Par iztrūkstošām precēm, ja tās apliktas ar muitas nodokli, kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz pieci simti latiem par katru iztrūkstošo preču vietu vai partiju. Preces, kas nav atvestas ostā avarijas dēļ, nav uzskatamas par iztrūkstošām, ja kuģa vadītājs desmit dienu laikā no kuģa ienākšanas ostā iesniedz vietējai muitas iestādei jūras protesta norakstu un par avariju ziņojis pirms kuģa pieņemšanas;

11) rūpēties, lai netiktu ievestas preces bez dokumentiem. Preces, kas no kuģa izkrautas, bet nav minētas ne kravas sa-

rakstā, ne konosamentā, ne arī manifestā vai kuģa vadītāja ziņojumā, uzskatamas par ievestām bez dokumentiem. Par preču ievešanu bez dokumentiem kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu divdesmit latu apmērā par katru bez dokumentiem ievestu preču vietu;

12) rūpēties, lai tiktu uzrādītas visas bagažas vietas. Ja, pārbaudot bagažas vietas, kas nav norādītas pasažieru un bagažas sarakstā, tanīs atrod ar muitas nodokli apliktas preces, tās uzskatamas par slepeni ievestām, un kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu par kontrabandu;

13) rūpēties, lai pēc kuģa pieņemšanas netiktu atsaiņotas vai pārsaiņotas preču vietas. Par šī noteikuma neizpildīšanu kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu divdesmit latu apmērā par katru atsaiņotu, pārsaiņotu vai izlabotu preču vietu;

14) rūpēties, lai netiktu bez muitas kontroles atļaujas pārvietotas no kuģa uz krastu vai uz citiem peldošiem satiksmes līdzekļiem ierīces smagumu celšanai vai kravas aizsardzībai no bojāšanās, ierīces kuģa vai darba vietas apgaismošanai, kā arī kuģa piederumi. Par šā noteikuma neievērošanu kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz piecdesmit latiem;

15) rūpēties, lai netiktu bojātas muitas kontroles uzliktās plombas, zīmogi u. t. t. Par muitas kontroles kuģa telpām vai atsevišķām preču vietām uzlikto plombu, zīmogu vai auklu bojāšanu, ja tādā kārtā minētās telpas vai preču vietas kļūst pieejamas, kaut arī preces atrastas neaizskartas, kā arī par minēto telpu vai preču vietu bojāšanu, ja ar to rodas iespēja, iekļūt šajās telpās vai piekļūt precēm, kuģa vadītājs sodams ar naudas sodu līdz simts latiem par katru bojātu plombu, zīmogu, auklu, telpu vai atsevišķu preču vietu.

Kuģa izpošana no ostas. Ja kuģim sava aģenta nav, tad kapteinim pašam jānokārto visas kuģa izpošanas formalitātes. Viņam jāierodas muitnīcā pie nodokļu aprēķinātāja, kas aprēķina ostas nodokļus, un pēc tam tie iemaksājami kasē. Ar kases kvīti jāierodas pie kuģu pārziņa, kas tad izsniedz atpakaļ kuģa mēru grāmatu. Jānokārto arī visi citi maksājumi par virsstundām. Šajā gadījumā pirms iziešanas jūrā kapteinim jāstāda priekšā muitnīcas ekspertu nodaļai konosamentu un manifestu noraksti. (Koku kravai konosamentu noraksti 4 eks., bet pārējām precēm 2 eks.). Manifesta noraksti iesniedzami 2 eks.

Kuģis drikst atstāt ostu, ja vietējā muitnīca izsniegusi kuģa vadītājam vai viņa pilnvarniekam kuģa mēru grāmatu apmaiņā pret kuģa pieņemšanas zīmi. Par minētā dokumenta saņemšanu kuģa vadītājs vai viņa pilnvarnieks parakstas uz

kuģa pieņemšanas zīmes, atzīmējot uz tās arī kuģa iziešanas laiku. Reizē ar to muitas kontrole izdara kuģa pēdējo apskati un tās rezultātus atzīmē kuģa pieņemšanas zīmē.

Par kuģa iziešanu jūrā jāpaziņo vismaz vienu stundu iepriekš kuģu pārzinim, loču kantorim un ostas policijai. Bez tam vēl jāizņem no ostas kapteiņa apliecība, ka viņam nav iebildumu pret kuģa iziešanu jūrā. Šī apliecība jānodod locim, kas kuģi izved jūrā. Nolikta laikā uz kuģa ierodas muitas ierēdņi un ostas policijas ierēdņi, lai kuģi atlaistu jūrā. Kuģu pārzinis kontrolē plombas un pārbauda, vai visas tās ir neaizskartas, pēc kam uzspiež uz munsturrullļa attiecīgu zīmogu. Kuģa pieņemšanas zīmi, kas atrodas uz kuģa, paņem kuģu pārzinis. Ja kuģis iet uz kādu citu Latvijas ostu, tad tiek dots līdzīgs viens kuģa pieņemšanas zīmes noraksts.

Ostas policijas ierēdņi reģistrē visas kuģa personāla pasas, uzspiežot uz tām attiecīgu zīmogu, un pārmeklē kuģi, lai pārliecinātos, vai nav uz kuģa noslēpušās tādas personas, kas grib izbraukt uz ārzemēm bez attiecīgas atļaujas. Kuģa administrācijai jāpalīdz policijas ierēdņim kuģa pārmeklēšanā.

Locim nav tiesības izvest kuģi jūrā bez muitnīcas, ostas kapteiņa vai policijas atļaujas.

38. §. Latvijas ostu nodokļi.

Kā par kuģiem, tā arī par ievadamām un izvedamām precēm tiek ņemti valsts labā nodokļi. Šie nodokļi ir sekojoši:

Tonnažas nodoklis. 1) **Tonnažas nodoklis.** Šo nodokli ņem no kuģiem ārzemju braucienos kā par iebraukumu, tā par izbraukumu. To aprēķina pēc tarifiem un saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Latvijas un Igaunijas konvencijā par ostas nodokļu ņemšanu no kuģiem ārzemju braucienos Latvijas un Igaunijas ostās (Lik. kr. 1931. g. 76.). Pēc šīs konvencijas jāaprēķina tonnažas nodokļi ne tikai no kuģiem, kas brauc ar Igaunijas un Latvijas karogiem, bet no visu valstu kuģiem ārzemju braucienos (konvenc. 1. p.). Tonnažas nodokli aprēķina par katru neto reģ. tonnu pēc konvencijas 2. pantā paredzētām likmēm.

No tonnažas nodokļa atsvabināti visi peldošie transporta līdzekļi, kuru tilpums nepārsniedz 20 bruto reģistra tonnas, kuģi, kas pieder valstu valdībām, ja vien tie neved komerciaļos nolūkos preces vai pasažierus, kuģi, kas ienāk ostā lai papildinātu kurinamo, ūdens krājumus u. c.

No tonnažas nodokļa 2% izlietojami glābšanas staciju dibināšanai, un ne mazāk kā 2% jūrnieku namiem par labu.

Svara nodoklis. Bez tonnažas nodokļa ņem arī nodokli no precēm, ko ievēd un izvēd uz ārzemēm ar kuģiem. Šo nodokli sauc par svara nodokli. Arī to, līdzīgi tonnažas nodoklim, aprēķina un ņem saskaņā ar augstāk minēto Latvijas un Igaunijas konvenciju. To aprēķina pēc preču svara, tilpuma, vai gabalu skaita.

No svara nodokļa atsvabināti: preces, kuru svars pēc kravas dokumentiem vai pēc preču zīmēm nepārsniedz 100 kg, pasta saiņi, pasažieru bagaža, balasts, kurinamais bunkuros un cisternās, pārtika u. t. t., kā arī vispār kravas, kurām nav preču rakstura.

Svara nodoklis par ostā ievestām precēm aprēķinams, piemērojot tādas likmes, kādas bijušas spēkā šo preču ievēšanas dienā.

Pašvaldību svaru nodoklis. Bez svara nodokļa no precēm, ko ievēd Latvijas ostās pa jūru ar kuģiem ārzemju braucienos, ņemams īpašs pašvaldību svaru nodoklis par labu attiecīgās ostas pilsētas vai miesta pašvaldībai (Lik. kr. 1927. g.). Šis nodoklis ir ņemams tādos apmēros un pēc tādiem pašiem noteikumiem, kādi paredzēti valsts svaru nodoklim. No šī nodokļa brīvas visas tranzitpreces u. c. likumā minētās preces.

Nodokli iekasē attiecīgās muitas iestādes. Iekasētā nodokļa ienākumi par katru notecējušo mēnesi nododami attiecīgās ostas pilsētas vai miesta pašvaldībai. Pašvaldībām nav tiesība ņemt citu kravas nodokli par kravām, ko izvēd vai ievēd ostās pa jūras celu ārzemju braucienos.

Kuģu nodoklis piekrastes braucienos. No kuģiem piekrastes braucienos tiek ņemts kuģu nodoklis. To ņem saskaņā ar Likumu par kuģu nodokli no kuģiem piekrastes braucienos (Lik. kr. 1930. g. 44.). Saskaņā ar šā likuma 1. p. noteikumiem no visiem kuģiem piekrastes braucienos Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostās ņemams nodoklis, kuru aprēķina pēc mēru grāmatas vai izmērišanas apliecības datiem. Aprēķini izdarāmi noapaļotās veselās tonnās, daļas atmetamas, ja tās mazākas par pusi, bet skaitamas par veselu, ja tās ir puse vai lielākas par pusi.

Šis nodoklis attiecināms uz visiem peldošiem līdzekļiem, kurus izlieto piekrastes kuģošānai, un kas lielāki par 20 bruto reģistra tonnām. Kuģu nodokli aprēķina atsevišķi kā par iebraukumu, tā par izbraukumu.

3⁰/₁₀₀ no kuģa nodokļa ieņēmumiem par katru notecējušo mēnesi nododami glābšanas staciju ierīkošanai un uzturēšanai, bet 2⁰/₁₀₀ — jūrnieku namam.

Kuģi, kas izvairījušies no šā nodokļa maksas vai uzrādījuši nepareizas ziņas par kravas daudzumu, sodami administratīvā kārtā līdz nenomaksātā nodokļa pieckārtīgam apmēram. Soda uzliek muitas iestādes un bez tam iekasē neapstrīdamas prasības kārtībā nesamaksātos nodokļus.

Pie likuma par kuģu nodokli no kuģiem piekrastes braucienos izdota arī instrukcija (1930. g. „V. V.” 143. n. un 1932. g. „V. V.” 73. n.).

No kravām, kuras ievēd Latvijas ostās pa jūru piekrastes braucienos, ņem kravas nodokli, aprēķinot to pēc preču svara, tilpuma vai gabaliem. Šo nodokli ņem saskaņā ar Likumu par nodokli no kravām, kuras ievēd Latvijas ostās pa jūru piekrastes braucienos (Lik. kr. 1927. g. 23.).

Puse no šī nodokļa ienākumiem ieskaitama valsts ienākumos, bet otra puse pienākas attiecīgo ostas pilsētu pašvaldībām. Pēdējām nav tiesības ņemt citu kravas nodokli par precēm, ko pa jūras ceļu piekrastes braucienos izved un ievēd ostās.

Loču nodeva. Visus augstāk minētos nodokļus iekasē attiecīgā muitnīca. No kuģiem, kā ārzemju, tā piekrastes braucienos, ņem vēl loču nodevu (sk. 27. §).

Ledlaužu nodoklis. Rīgas ostā, no kuģiem, kas to apmeklē ziemā, tāpat no precēm, kuras šīnī laikā izved vai ievēd pa jūras ceļu Rīgas ostā, ņem ledlaužu nodokli, ko aprēķina atsevišķi, kā kuģiem un precēm ienākot, tā arī izejot. Šo nodokli ņem saskaņā ar Likumu par ledlaužu nodokli Rīgas ostā (Lik. kr. 1925. g. 214.) un Noteikumiem par ledlaužu nodokļa lielumu un ņemšanas laiku (Lik. kr. 1931. g. 243.).

Ledlauža nodokli ņem, kuģiem izejot vai ienākot par katru neto reģ. tonnu tilpības.

Ledlaužu nodokli ņem laikā no 1. decembra līdz 15. aprīlim, un to iekasē muitas iestādes.

V. Avarija.

39. §. Avarijas.

Kuģis un krava, atrodoties jūras braucienos, padoti dažādām briesmām, kuru sekas ļoti bieži ir materiāli zaudējumi kā kuģim, tā kravai. Šie zaudējumi ir kādam jācieš resp. jāatlīdzina. Mācība par avarijām ir mācība par šādu zaudējumu sadalīšanu un atlīdzināšanu.

Avarijas iedziens. Vārds avarija („avarie“; „Haverei“; „average“; „avaría“), domājams, cēlies no arābu vārda „awār“, kas nozīmē bojātu preci. Par avariju parasti sauc zaudējumus un upurus, kas ar nelaiemes gadījumu cēlušies kuģim vai kravai, vai abiem kopā, un kas pēc transportlīguma nav jācieš izfraktētājam vienam pašam (prof. Loebers 408. lapp.).

Avariju veidi. Parasti visu valstu likumi izšķir trīs avariju veidus: 1) vienkāršo jeb partikularo avariju, 2) sadursmes jeb kuģu kolizijas avariju, un 3) lielo jeb vispārējo avariju.

Apskatīsim tagad tuvāk katru avarijas veidu.

Mazā avarija. Mazā avarija („Kleine Haverei“) pēc būtības nemaz nav avarija, bet tānī ieskaita visus izdevumus, kas attiecas uz kuģošanu kā tādu. Te ietilpst visi izdevumi, kas saistīti ar kuģa iebraukšanu vai izbraukšanu no ostas, kā: loču nauda, bāku nodoklis, velkoņu atlīdzība un citi izdevumi. Šie izdevumi nav saistīti ne ar kādu briesmu notikumu, kas, kā mēs vēlāk redzēsim, ir raksturīgs un nepieciešams, lai varētu vispār būt runa par avariju. Atzīstot parastos brauciena izdevumus par avariju, vienīgais nolūks ir saistīt šo izdevumu segšanā arī preču nosūtītāju vai saņēmēju. Tagad šo avariju, kā jau teikts, par avariju vispār neuzskata un starptautiskajā kuģniecībā nemaz nepiemēro. Visus parastos izdevumus, kas saistīti ar braucieniem, sedz izfraktētājs viens pats, ierēķinot tos jau iepriekš vedummaksā. Tagad, kā jau teikts, mazā avarija ir palikusi vēsturei.

Vienkāršā jeb partikularā avarija. Pie vienkāršās jeb partikularās avarijas („besondere Haverei“; „particular average“) pieder zaudējumi, kas cēlušies no nelaiemes gadījumiem un kurus nevar pieskaitīt ne pie viena cita avarijas veida. Šos zaudējumus sedz vienīgi avarijā cietušās mantas īpašnieks. Nekāda zaudējuma sadalīšana starp pārējām personām, kas piedalās transportdarījumā, te nenotiek, un, acīm redzot, vienkāršā zaudējuma atlīdzības sadalījuma dēļ šo avariju arī sauc par vienkāršo avariju.

Particular average may be defined as a partial loss by a peril insured against which: „rests where it falls“, i. e. is not distributed over the whole or the interests at risk in the adventure as it is in general average (Victor Dover P. 189.).

Ja nodarītais zaudējums pieder pie vienkāršās avarijas, tad arī visas turpmākās sekas pieder pie vienkāršās avarijas. Tā, piem., ja kuģis cietis vienkāršo avariju, tad izdevumi, kas saistīti ar kuģa apstāšanos un iedokošanu bojājumu izlaboša-

naī, arī pieder pie vienkāršās avarijas. Nekādu lomu nevar spēlēt arī tas apstāklis, ka avarijas tālākās sekas var skart ne tikai kuģa īpašnieku, bet arī citu personu. Piem., kuģī no vienkāršās avarijas radusies sūce, pa kuru ieplūst ūdens, kas sabojā kravu. Zaudējumi, kas saistīti ar sūces rašanos, jācieš kuģa īpašniekam vienam pašam, bet zaudējumi par kravas bojāšanu nofraktētājam vienam pašam.

Tā tad vienkāršās avarijas pamatā ir tas princips, ka katrs cieš savus zaudējumus („casum sentit dominus“), ja vien avarija nav radusies kādas personas vainas vai nolaidības dēļ.

Patiesībā vienkāršo avariju jūras tiesībās apskata tikai tik daudz, cik tai ir nozīmes atšķirībā no citu avariju veidiem, bet attiecības, kas izriet no šīs avarijas, regulējamās pēc civiltiesību noteikumiem. Jūras tiesības šinī avarijā regulē vienīgi jautājumus, kas stāv sakarā ar jūras apdrošinājumu. Parasti visi iespējamie riski jūras braucienā ir apdrošināti. Pie tādiem pieder arī vienkāršās avarijas gadījumi. Tādēļ priekšmetu īpašnieks var samērā viegli izsargāties no zaudējumiem, apdrošinot risku.

Vienkāršās avarijas gadījumi. Pie konkrētiem vienkāršās avarijas gadījumiem pieskaita zaudējumus, kurus nodarijuši laika apstākļi, preču bojāšanos, kas radusies no preču dabiskām īpašībām (rūgšana, saskābums, pelējums u. c.), kravas samirkšanu lietū, kravas bojāšanos pārāk karstā laikā, kuģa izsviešanu malā, reklamacijas izdevumus u. t. l. Visi šie izdevumi jāsedz cietušo mantu īpašniekam atsevišķi. Ja zaudējumi radušies kādas personas vainas dēļ, tad to var piedzīt no šīs personas vai arī no tā, kas atbild par šīs personas rīcību.

40. §. Kuģu sadursmes avarija („Schiffszusammenstoss“; „Abordage“).

Ceļā kuģi padoti dažādām briesmām ne tikai atkarībā no laika apstākļiem. Briesmas var sagādāt arī kuģis kuģim, sevišķi miglas laikā. Attīstoties jūras satiksmei, kuģi tiek būvēti aizvien lielāki un ātrāki gaitā. Viegli var iedomāties tās briesmas, ja kāds okeana milzenis uzskrien virsū mazākam kuģim. Lai novērstu sadursmes briesmas, ir tikušas sasauktas starptautiskās konferences, kur pieņemti starptautiskie kuģošanas noteikumi. Sevišķu vērību piegriež kuģu ugunīm un citiem signāliem. Šinī ziņā liela nozīme ir Vašingtonas konferencei 1897. g., kura pieņēma noteikumus kuģu sadursmju novēršanai. Tāpat ļoti liela nozīme ir 1910. g. 23. septembrī

Briselē parakstītai konvencijai par dažādu noteikumu apvienošanu kuģu sadursmju novēršanai. Bez tam ļoti svarīga nozīme ir starptautiskajiem noteikumiem par kuģu sadursmju novēršanu uz jūras, kā arī starptautiskajam 1932. g. signālu kodam, kas pieņemts Madrides konferencē. Pēc šīm starptautiskajām normām arī norit kuģošana. Ja kapteinis nav pie tām pieturējies, tad atzīst, ka viņš vainīgs sadursmē, ja vien viņš nepierāda, ka nav varējis noteikumus ievērot no viņa neatkarīgu apstākļu dēļ. Neskatoties uz visiem noteikumiem, kuģu sadursmes nav iespējams izskaust.

Tomēr ne visas valstis kuģu sadursmi uzskata par avariju un sadursmē nodarītos zaudējumus sadala pēc avarijas noteikumiem. Daudzās valstīs zaudējumi vienkārši tiek uzlikti tam, kas vainīgs sadursmē, bet ja tāda nav, tad katrs cieš savus zaudējumus. (Tā, piem., Vācija pazīst tikai divus avarijas veidus: „grosse Haverei“ un „besondere Haverei“. Arī Francijas Code de Commerce atzīst tikai „avarie grosse“ un „avarie simple“). Latvija pievienojusies Briseles konvencijai (sk. 41. §) un līdz ar to atzīst kuģu sadursmi par speciālu avarijas veidu. Kuģu sadursmes Latvijā nokārto pēc Briseles konvencijas noteikumiem (konvencijas 12. p. un piezīmes pie tā) vienalga, vai sadursme bijusi starp Latvijas vai starp Latvijas un ārvalsts kuģiem.

Sadursmes avarijas jēdziens.

Par kuģu sadursmes avariju sauc t o s z a u d ē j u m u s, kas cēlušies kuģim vai kravai, vienam kuģim saduroties ar otru kuģi. Tā tad runa par šo avariju var būt tikai tad, ja saduršanās notikusi a r k u ģ i, bet ne tad, ja kuģis uzdūries, piem., molam vai kuģa vrakam. Pēc Briseles konvencijas noteikumiem ir vienalga, vai sadursme notikusi starp jūras kuģiem, vai starp jūras un upju kuģiem. Tāpat vienalga, vai sadursme notikusi jūrā vai citos ūdeņos (piem., reidā).

Galvenie jautājumi, kas var rasties, apskatot kuģu sadursmes avarijas ir šādi: 1) kam jāatlīdzina avarijā cēlušies zaudējumi? 2) kādā laikā avarijā cietušiem jāpiesaka savi prasījumi? 3) kā rīkoties, ja sadursme notikusi starp kuģiem, ja abu valstu likumi šīnī jautājumā nav vienādi?

Kam jāatlīdzina sadursmē cēlušies zaudējumi? Nejausa sadursme.

Iztirzājot jautājumu, t. i. kam jāatlīdzina avarijas zaudējumi, izšķir divus gadījumus: nejausu sadursmi, t. i. sadursmi, ko radījis nejausšs gadījums vai force majeure, un sadursmi, ko radījusi kādas pie kuģa personāla piederīgas personas vaina. Pirmajā gadījumā katrs cieš pats s a v u s z a u d ē j u m u s, t. i. z a u d ē j u m u s, kas nodarīti kuģim —

kuģa īpašnieks, bet zaudējumus, kas nodarīti kravai — tās īpašnieks. Tirdzniecības nolikums pazīst izņēmumu gadījumus no šā principa (485. p.): ja abi kuģi izlietojuši visus līdzekļus, lai sadursmi novērstu, bet tomēr tas nav izdevies, un sadursme notikusi, tad zaudējumus, kas nodarīti kuģiem, cieš abi kuģi kopīgi samērā ar to vērtību. Tāpat rikojas gadījumā, ja vainu nav iespējams konstatēt. Kravas zaudējumi atlīdzībā nepiedalās. Šādi noteikumi tomēr praksē var novest pie pārestībām. Briseles konvencija tādus neatzīst, bet pieturas pie augstāk minētā principa. Arī Latvijā parasti Tirdzn. nol. principus nepiemēro, jo Latvija pievienojusies Briseles konvencijai. Otrajā gadījumā, t. i., ja sadursme

Sadursme kādas personas vainas dēļ.

notikusi kāda kuģa resp. pie viņa personāla piederīgas personas vainas dēļ, par to atbild vainīgais kuģis, t. i. kuģa īpašnieks. Šāds noteikums ir gandrīz visu valstu likumos (Briseles konvencijas 3. p.). Kuģa īpašnieka atbildību neizslēdz pat loča atrašanās uz kuģa, jo locis atbild tikai par ceļa parādīšanu, bet ne par kuģa vadīšanu. Arī pēc Briseles konvencijas noteikumiem (5. p.) kuģa īpašnieks atbild pat tad, ja sadursme notikusi aiz loča vainas. Protams, kuģa īpašniekam zināmos apstākļos pieder regresa tiesības pret loci vai citu vainīgo. Zaudējumu atlīdzībā kravas īpašnieks nepiedalās. Ja sadursmes avarijas gadījumā cietušais kuģis prasa no vainīgā zaudējumu atlīdzību, cietušajam kuģim jāpierāda tiesā ne tikai otra kuģa vaina, bet arī tas, ka viņš pats izlietojis visus līdzekļus sadursmes novēršanai. Pretējā gadījumā avariju uzskata par vienkāršo avariju. Tas pats sakāms arī par cietušo kravu. Šāda principa citu valstu likumos nav. Vainīgajam kuģa kapteinim vai personālam patiesībā būtu jāatlīdzina viņu vainas dēļ cēlušies zaudējumi. Praksē tas tomēr reti iespējams tā vienkāršā iemesla dēļ, ka tiem nekad tādas sumas nebūs. Modernos laikos te izlīdzas kuģa īpašnieks, ierakstot apdrošinājuma polisē tā saucamo „Running down clause“ or „Collision Clause“. (Sk. pielikuma 1. p.). Cietušā kuģa zaudējumus aprēķina, ņemot starpību kuģa vērtībā līdz sadursmei un pēc sadursmes, bet ja kuģis sadursmes avarijā nogrimis, tad pēc tā faktiskās vērtības, ievērojot kuģa vecumu un stāvokli.

Zaudējumu atlīdzības apmērs.

Briseles konvencijas 10. p. paredz, ka kuģa īpašnieka atbildības apmēru par sadursmes avarijā radušajiem zaudējumiem var noteikt katras valsts nacionālie likumi. Tādēļ atbildības apmērs arī visur nav vienāds. Tā pēc Francijas likumiem šī atbildība aprobežojas ar kuģa un vedummaksas vērtību, pēc Anglijas likumiem šī atbildība nedrīkst pārsniegt £ 8, bet zināmos gadījumos

£ 15 par kuģa tilpuma tonnu (Anglijas „Merchant Shipping Act“ 503. p. kuģa īpašnieka atbildība, ja zaudējums nav tieši cēlies viņa vainas dēļ vai ar viņa ziņu, ierobežota ar £ 8 no kuģa tilpības tonnas, ja gadījumā nav zaudētas cilvēku dzīvības vai nav notikusi sakropļošana, bet pretējos apstākļos atbildības apmērs var būt līdz £ 15 par kuģa tilpības bruto tonnu); S. P. R. S. noteikumos kuģa īpašnieka atbildība aprobežojas ar kuģi un vedummaksu vai ar kuģa vērtību pēc sadursmes un vedummaksas vērtību.

Ja sadursmē vainīgi abi kuģi, tad, kā jau teikts, zaudējumu atlīdzināšanā jāpiedalās abiem. Dažās valstīs zaudējumi tiek sadalīti uz pusēm, bet citur samērā ar katra kuģa vainas lielumu. Pēdējos gadījumos praksē rodas grūtības, jo ļoti grūti noteikt vainas samēra pakāpes. Arī Briseles konvencija (4. p.) paredz abu kuģu vainas gadījumā zaudējumu atlīdzību samērā ar katra kuģa vainas lielumu, pie kam jāatlīdzina ne tikai zaudējumi kuģim, bet arī kravai, kā arī nodarītie zaudējumi cilvēkiem (sakropļošana, nāve).

Grūtības rodas gadījumā, ja sadursmes avarija notikusi daļai cilvēku vainas dēļ, daļai dabas vai citu neparedzētu apstākļu dēļ. Briseles konvencijā par šo jautājumu nekas nav minēts.

Prasību pieteikšanas laiks. Kuģa braucienos avarijas var gadīties diezgan bieži. Tādēļ visi prasījumi, kas izriet no avarijas, jāceļ attiecīgās iestādēs iespējami īsā laikā, jo pretējā gadījumā, ja, piem., kuģis cietis vairākas avarijas, ir grūti aprēķināt katras avarijas nodarītos zaudējumus. Tādēļ parasti dod samērā nelielu laiku visu prasījumu celšanai. Briseles konvencijas 7. p. nosaka, ka visi prasījumi, kas cēlušies no kuģa sadursmes, ceļami ne vēlāk kā 2 gadu laikā, skaitot no sadursmes dienas. Šis laiks tiek apturēts, ja šinī periodā kuģis nav ie braucis piederības valsts ūdeņos, kur prasītājam ir pastāvīga dzīves vieta vai galvenais tirdzniecības uzņēmums.

Kāda tiesa izšķir šīs prasības? Latvijā kuģu sadursmes gadījumus izmeklē un iztiesā saskaņā ar Noteikumiem par kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanu (sk. 25. §). Bez iztiesāšanas nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijā sadursmes, kā arī citas avarijas lietas, var iztiesāt arī vispārējā tiesā. Ārzemēs parasti avarijas gadījumus iztiesā jūras vai komercietības (sk. 26. §). Briseles konvencija par šo jautājumu neko nemin, bet tikai saka (6. p.), ka prasības celšanai nav vajadzīgs, lai būtu ticis izdarīts jūras protests vai ievērotas citas kādas formalitātes, jo tos apstākļus, ko pierāda ar protestu,

var pierādīt arī ar citiem līdzekļiem. Šim pantam ir vēl tā svarīgā nozīme, ka jautājumu par to, kurš kuģis vainīgs sadursmē, nedrīkst izšķirt, vadoties no kādām prezumpcijām, bet gan tikai no patiešām pierādītiem faktiem.

41. §. Briseles konvencija par kuģu saduršanos.

Kā jau iepriekš teikts, Briselē 1910. gada 23. septembrī vairākas valstis parakstīja konvenciju dažu noteikumu apvienošanai attiecībā uz kuģu saduršanos. Šī konvencija ir spēkā arī starp Latviju un valstīm, kas parakstījušas konvenciju kopš 1932. g. 16. septembra (Lik. kr. 1932. g. 142.; 1933. g. „V. V.“ 19. n.).

Šo konvenciju ratificējušas un tai pievienojušās: Arģentīna, Austrālija, Beļģija, Brazīlija, Danciga, Dānija, Francija, Grieķija, Holande, Igaunija, Itālija, Japāna, Jaunzēlande, Jugoslāvija, Kanada, Latvija, Lielbritānija, Meksika, Ņūfaundlande, Nikaragva, Norveģija, Polija, Portugāle, Rumānija, Somija, Ungārija, Urugvaja, Vācija, Zviedrija.

Konvencijas teksts ir sekojošs:

1. pants. Kad notikusi saduršanās starp jūras kuģiem vai starp jūras kuģiem un iekšējo ūdeņu braucienu kuģiem, atlīdzība, kas pienākas par kuģiem, lietām vai personām, kas atrodas uz kuģiem, nodarītiem zaudējumiem, jānoteic saskaņā ar sekojošiem noteikumiem, neatkarīgi no tā, kādos ūdeņos saduršanās notikusi.

2. pants. Ja saduršanās ir nejauša, ja tā notikusi nepārvaramas varas (force majeure) dēļ, vai ja par saduršanās cēloņiem ir šaubas, tad zaudējumus cieš tie, kam viņi nodarīti.

Šis noteikums piemērojams arī tad, kad kuģi vai kāds no tiem, saduršanās brīdī atradušies uz enkura.

3. pants. Ja saduršanās notiek aiz viena kuģa vainas, tad atbildība par zaudējumu atlīdzību krīt uz kuģi, kura vainas dēļ saduršanās notikusi.

4. pants. Ja vaina ir kopīga, tad katra kuģa atbildība ir samērīga viņa atsevišķi izdarītās vainas lielumam. Tomēr, ja atkarībā no apstākļiem nav iespējams noteikt vainas apmēru, vai ja izrādās, ka kuģi ir vienlīdzīgi vainīgi, tad atbildība sadalāma līdzīgās daļās.

Zaudējumi, kas nodarīti kuģiem vai to kravām, kuģu personālu, pasažieru vai citu uz kuģiem esošo personu lietām vai citām mantām, jānes vainīgiem kuģiem augšminētā samērā bez solidarības atbildības pret trešām personām.

Vainīgie kuģi atbild solidāri pret trešām personām par zaudējumiem, kas cēlušies no personu nāves vai ievainojumiem, neaizkarot tā kuģa regresa tiesību, kas samaksājis lielāku daļu nekā to, kas saskaņā ar šā panta pirmās rindkopas noteikumiem viņam galā būtu jāmaksā.

Attiecībā uz regresa tiesību katra valsts savos nacionālos likumos var noteikt līgumisko vai likumisko noteikumu nozīmi un efektu, kuri aprobežo kuģu īpašnieku atbildību pret personām, kas atrodas uz kuģa.

5. pants. Iepriekšējos pantos noteiktā atbildība attiecas uz gadījumiem, kad saduršanās notikusi aiz loča vainas, arī tad, kad loča lietošana obligatoriska.

6. pants. Prasība par zaudējumu atlīdzību, kuri cēlušies sakarā ar kuģa saduršanos, nav saistīta ar protesta ceļšanu, ne ar kādas citas sevišķas formalitātes izpildīšanu. Attiecībā uz atbildību par saduršanos nav atzīstama nekāda likumiska vainas prezumpcija.

7. pants. Prasības par zaudējumu atlīdzību noilgst pēc divi gadiem, skaitot no notikuma.

4. panta 3. rindkopā paredzētā regresā prasība noilgst viena gada laikā. Šis noilguma laiks sākas tikai no samaksas dienas.

Noilguma apturēšanas un pārtraukšanas iemeslu nosaka tās tiesas likums, kurā celta prasība.

Augstās līdzējas puses patur sev tiesību noteikt savos nacionālos likumos, ka minētos termiņus pagarina tas apstākļi, ja nav bijis iespējams aizturēt atbildētāju kuģi tās valsts teritoriālos ūdeņos, kurā atrodas prasītāja pastāvīgā dzīves vieta vai viņa galvenais uzņēmums.

8. pants. Pēc sadursmes katra sadūrušās kuģa kapteinim uzlikts par pienākumu, cik tālu viņš var darīt to bez nopietnām briesmām savam kuģim, tā personālam un pasažieriem, sniegt palīdzību otram kuģim, tā personālam un pasažieriem.

Tāpat viņam uzlikts par pienākumu, cik tālu tas iespējams, paziņot otram kuģim sava kuģa vārdu un piederības ostu, kā arī vietas nosaukumu, no kuras viņš nāk un uz kuru viņš iet. Kuģa īpašnieks neatbild par iepriekš minēto noteikumu pārkāpšanu kā tādu vien.

9. pants. Augstās līdzējas puses, kuru likumdošana neparedz sankciju par iepriekšējā panta noteikumu pārkāpšanu, appemas pielietot vai likt priekšā savām attiecīgām likumdevējām iestādēm pielietot līdzekļus, kas nepieciešami šādu pārkāpumu sodīšanai.

Augstās līdzējas puses paziņo viena otrai, cik ātri vien iespējams, likumus un noteikumus, kuri jau ir spēkā vai kurus vēlāk izdos viņu valstīs iepriekšējā noteikuma izvešanai dzīvē.

10. pants. Neaizskarot vēlāk slēgtās konvencijas, šās konvencijas noteikumi nekādā ziņā negroza katrā valstī spēkā esošos noteikumus attiecībā uz kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu, ne arī no transporta vai visiem citiem līgumiem izrietošās saistības.

11. pants. Šī konvencija neattiecas uz kara un valsts dienesta kuģiem, kas nodarbināti tikai publiskām vajadzībām.

12. pants. Šās konvencijas noteikumi piemērojami visām ieinteresētām personām, ja visi attiecīgie kuģi pieder pie Augstām līdzējām — valstīm, un tāpat arī citos, nacionālos likumos paredzētos gadījumos, tomēr ar nosacījumu: 1) ka attiecībā uz tādas valsts ieinteresētiem piederīgiem, kura neieiet līdzēju valstu skaitā, katra līdzēja valsts var augšminēto noteikumu piemērošanu nostādīt atkarībā no reciprocitātes; 2) ka gadījumā, ja visas ieinteresētās personas pieder pie tās pašas valsts, kurā atrodas tiesa, kur celta prasība, piemērojams nacionālais likums, bet ne konvencija.

13. pants. Šās konvencijas noteikumi attiecas uz zaudējumu atlīdzību, kurus viens kuģis nodarījis vai nu otram kuģim vai arī lietām vai personām, kas atrodas uz kuģa, vai nu ar kāda manevra izpildīšanu vai neizpildīšanu, vai ar noteikumu neievērošanu, pat tādā gadījumā, kad saduršanās nav notikusi.

42. §. Lielā jeb vispārējā avarija („Grosse Haverei“; „General average“).

Braucienā var gadīties, ka kuģim un kravai rodas kopīgas briesmas. Lai glābtos no tām, dažkārt nepieciešams nest zīnamus upurus, nodarot tišus zaudējumus. Dabiski, ka šie zau-

dējumi jācieš visiem briesmu dalībniekiem. Tagad arī visur kuģniecībā atzīts princips, ka zaudējumi, kas nodarīti kuģim vai kravai, jāatlīdzina kopīgi tiem briesmu dalībniekiem, kam par labu notikusi mantas upurēšana. (No šī viedokļa pareizāk ir teikt kopīgā avarija, jo zaudējumu sadalīšana tiek izdarīta kopīgi starp visiem briesmu dalībniekiem.) Tādā kārtā

Lielās avarijas jēdziens.

lielā avarija ir zaudējumu un izdevumu kopība, kas ceļas kuģim, kravai un vedummaksai sakarā ar kapteiņa rīcību, upurējot kuģa vai kravas daļas, lai glābtu kuģi un kravu no kopīgām briesmām (prof. Loebers 411. lapp.).

Lielā avarija pēc Francijas C. Com.

Francijas kodeks savā 400. p. 8 punktos uzskaita lielās avarijas gadījumus, kaut gan daļa no tiem vairs neatbilst tagadējai kuģniecības teknikai. Panta beigās likums definē lielo avariju: „un vispār apzināti pēc apspriešanās nodarīti zaudējumi un izdevumi vispārējā labā, lai glābtu kuģi un kravu, pēc kravas iekraušanas un kuģa atiešanas līdz viņa pienākšanai un izkraušanai“. 403. p., nosakot partikularās avarijas gadījumus, netieši palīdz noteikt lielās avarijas gadījumus. Tāpat nodaļa par kravas mešanu jūrā netieši norāda uz lielās avarijas gadījumiem. Ļoti tuvu Francijas kodekam lielo avariju apzīmē arī Itālijas tirdzniecības nolikums.

Lielā avarija pēc Vācijas H. G. B.

Vācijas H. G. B. runā par lielo avariju un zaudējumu sadalīšanu 700.—733. §. Pēc tiem lielā avarija ir: „visi kuģa kapteiņa vai uz viņa rīkojumu citas personas kuģim vai kravai, vai abiem kopīgi apzināti nodarīti zaudējumi kuģa un kravas glābšanai no kopīgām briesmām, kā arī šim nolūkam izdarītie izdevumi“.

706. § cenšas izsmeloši uzskaitīt lielās avarijas gadījumus.

Lielā avarija pēc Anglijas M. I. A.

Anglijas 1906. g. jūras apdrošinājuma likuma 66. p. lielo avariju definē šādi: „lielā avarija ir tad, ja briesmu brīdī tiek labprātīgi un lietderīgi nests upuris vai izdevumi, lai pasargātu no briesmām apdraudētu, kopīgā uzņēmumā ietilpstošu īpašumu“.

Lielās avarijas vēsture.

Lai labāk saprastu lielās avarijas būtību, nepieciešams īsumā pakavēties pie tās izcelšanās vēstures.

Jau sirmā senatnē var atrast lielās avarijas prototipu. Tā romiešu tiesības, dibinoties uz t. s. Rodas likumu par kravas mešanu jūrā, noteica, ka zaudējumi, kas radušies no kravas mešanas jūrā, lai glābtu kuģi un kravu, sadalami kopīgi starp visiem brauciena dalībniekiem, t. i. kuģa īpašnieku un pārējiem kravas īpašniekiem.

Viduslaikos „Consulat de la Mer“ un „Rôles d'oléron“ saturēja sīki izstrādātus noteikumus par upurēšanas kārtību vispārējās glābšanas nolūkā, kā arī par tādā kārtā radušos zaudējumu sadalīšanu.

Pēc „Consulat de la Mer“ noteikumiem jūras briesmu gadījumā kuģim un kravai, kapteinim, pirms viņš pavēlēja mest daļu kravas jūrā vai nodarīt apzinātus bojājumus kuģim, vajadzēja iepriekš par to vienoties ar tirgotājiem — kravas īpašniekiem, kas atradās uz kuģa, kā arī vienoties par tiši nodarītā zaudējuma sadalīšanu starp tirgotājiem un kuģa īpašnieku. Šāda kārtība kļūst saprotama, ja ievēro apstākļus, kādos norisinājās kuģniecība no XIV līdz XVII g. s. Viduslaikos tirgotāji paši pavadīja uz kuģa savas preces, pie kam tirgotāji vēl apbruņojās, lai vajadzības gadījumā varētu cīnīties pret jūras laupītājiem. Piespiest tādus tirgotājus upurēt kādu savu mantas daļu varēja tikai, pārliecinot viņus, ka pretējā gadījumā zaudējumi būs daudz lielāki un bez tam, ka no tādas rīcības radušos zaudējumus sadalīs kopīgi. Attīstoties teknikai, tirgotāji — preču pavadītāji pamazām sāka nozust no kuģiem, bet līdz ar to pieauga kuģa kapteiņa nozīme. Arī likumi sāka pamazām atnest „Consulat de la Mer“ minēto kārtību. Tomēr zināms „Consulat de la Mer“ iespaids vēl tagad palicis franču kodekā, kas lielo jeb kopīgo avariju apzīmē kā apzināti nodarītus zaudējumus un izdevumus, kas izdarīti pēc kapteiņa „apspriedes“ ar kravas īpašniekiem. Tikai tiesu prakse, nostājoties pret likuma noteikumiem, atzinusi šādu kapteiņa apspriedi par nevajadzīgu.

Attīstoties modernai kuģniecības teknikai, tādi upuru veidi, kādi pastāvēja agrāk, tagad reti sastopami. Tā krava tiek samērā reti mesta pār malu jūrā, masti reti nocirsti, jo tvaikoņi izskauduši bureniekus, kaut arī visu valstu likumi to min kā piemēru lielajai avarijai. Visbiežāk lielo avariju sastāda izdevumi par palīdzības sniegšanu kuģim, izdevumi par kuģa atkraušanu, ieiešanu patvēruma ostā, kuģa vilkšanas izdevumi, nepieciešamā remonta izdevumi, ūdens izsūkņēšanas izdevumi u. t. t.

Kā kuģis, tā arī krava parasti ir apdrošināti, un lielās avarijas zaudējumu sadalīšana faktiski notiek nevis starp kravas īpašnieku un kuģa īpašnieku, bet gan starp kuģa apdrošinātājiem un kravas apdrošinātājiem.

Tā kā kuģa kapteinim vienam pašam tagad nākas izšķirt jautājumu par upuriem lielajā avarijā, tad tagad smaguma punkts nav brauciena dalībnieku vienošanās par to (t. i. kādu kravu upurēt, kādus bojājumus nodarīt kuģim u. c.), bet gan jautājuma izšķiršana, vai notikušā avarija atzīstama par lielo vai par partikularo avariju. Šī jautājuma izšķiršana dažkārt rada grūtības, sevišķi, ja kuģa kapteinis cenšas partikularās avarijas gadījumu pārvērst par lielo avariju.

Lielās avarijas priekšnoteikumi. Lielās avarijas priekšnoteikumi ir sekojoši: 1) rīcībai, ar kuru tiek nodarīti kuģim vai kravai zaudējumi, jābūt apzinātai. Tas nozīmē, ka kuģa vadībai jāapsver radušies apstākļi un jāizlemj, ka kuģi vai kravu nav iespējams citādi glābt, kā tīši nodarot tiem kādus zaudējumus. Tādēļ zaudējums, kas nodarīts nejauši, nekādā ziņā nebūs atzīstams par lielo avariju, piem., vētra nolauzusi kuģa mastu, viļņi noskalējuši klāja kravu jūrā u. t. t. Tāpat neapzināta būs lielā avarija tādi zaudējumi, kas gan nodarīti zaudējumu nodarīšana. apzināti, bet kas tikai paātrinājuši to zaudējumu iestāšanos, kuriem tik un tā vajadzēja notikt, piem., degošas kravas pārmešana pār bortu. Nebūs lielā avarija arī tad, ja priekšmets aiziet bojā, lietojot to tam nolūkam, kādam viņš domāts — piem., vētras laikā nogrimst glābšanas laiva.

Apzināti zaudējumi kuģim vai kravai var tikt tieši izdarīti, vai arī tie var rasties netieši kā zinamas rīcības sekas. Kapteinim katrā ziņā jāizvēlas tas rīcības veids, kura sekas ir vismazākais zaudējums. 2) Lielajā avarijā kapteiņa rīcībai jābūt vērstai uz kuģa un kravas glābšanu no kopīgām briesmām. Šīm briesmām jābūt ārkārtējām, bet nav nozīmes, vai tās radušās force majeure vai cilvēku rīcības dēļ, jo arī briesmas, kas cēlušās no cilvēku rīcības, var būt par cēloni lielajai avarijai. Vēlāk, tādā gadījumā ir iespējama vienīgi regresa prasība pret vainīgo. 3) Briesmām jābūt tādām, kuras ir jau iestājušās vai arī, ja tās vēl nav iestājušās, tad tādām, par kuru iestāšanos nevar būt nekādu šaubu. Ja briesmu iestāšanās brīdis nav vēl paredzams, vai to iestāšanās moments ir stipri tālu, tad vēl nevar būt runa par rīcību, kas nodara tīšus zaudējumus. Tādā gadījumā kapteinim vienīgi jā rūpējas par visu drošības līdzekļu izlietošanu briesmu novēršanai.

Briesmu raksturs. 4) Briesmām jābūt kopīgām kuģim un kravai. Ja briesmas, turpretim, ir tikai kuģim vien, tad nevar būt lielā avarija. Lielās avarijas resp. kopīgu briesmu iespēja sākas ar pirmo preču pieņemšanu uz kuģa un beidzas ar pēdējo preču izkraušanu. Braukšanas moments nav svarīgs, t. i. nav nepieciešams, lai briesmas rastos kuģim un kravai, tikai kuģim braucot. Lielā avarija var notikt arī iekraušanas vai izkraušanas ostā. 5) Kapteiņa rīcībai lielās avarijas gadījumā jābūt ar panākumiem, vismaz pa daļai. Gan vairāku valstu likumi neuzstāda par galveno noteikumu to, lai kapteiņa rīcībai būtu bijušas sekmes, bet katrā ziņā jābūt kādai izglābtai mantai. Kādai mantai jābūt glābtai — kuģim, kravai, vai abiem kopā, to

Panākumu nepieciešamība.

katras valsts likumi nosaka dažādi. Tā kā briesmas ir draudējušas kuģim un kravai kopīgi, tad, pēc vispārēja uzskata, arī izglābtiem jābūt kā kuģim, tā kravai (vismaz daļai no pēdējās).

**Lielās avarijas
parastākie
gadījumi.**

Parastākie lielās avarijas gadījumi ir sekojoši:
1) **K r a v a s v i e š a n a p ā r m a l u** (Seewurf; jettison), kad preces, kuģa daļas vai piederumus met pār malu, nocērt mastus („gekappt“), sarauj galus, saplēš buras, pārcērt enkuru ķēdes un pamet tās jūrā līdz ar enkuriem, ja to dara kā kopīgās glābšanas upuri, lai atvieglinātu kuģi, un novilkto to dziļā ūdenī, kad tas uzskrējis sēklī, vai lai glābtu kuģi no izmešanas krastā, no ienaidnieka, vai lai ierobežotu ugunsnelaimi.

**Preču
atkraušana.**

2) **P r e č u a t k r a u š a n a** („Lichterung“). Ja kuģa atvieglināšanas nolūkā (piem., lai noņemtu kuģi no sēkļa) visu kravu, vai daļu no tās pārkrauj liellaivās, tad pie lielās avarijas pieder zaudējumi, kas nodarīti kuģiem un kravai ar šādu preču atkraušanu, kā arī pašas atkraušanas izdevumi.

Salīdz. tomēr Y. R. R. VIII p. pēc kura preču atkraušana liellaivās būs ar nodarītiem zaudējumiem kuģim un kravai atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, ja šī atkraušana kā tāda ir lielā avarija, kā Y. A. R. VIII pants saka: „tikai tad, kad šāda atkraušana ir *Generale Average Act's*“, bet ne citos gadījumos.

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a *General Average Act*, the extra cost of lightening, lighter hire shall be admitted as generale average.

Pēc šā panta, lai saņemtu atlīdzinājumu, kuģim jāatrodas tādos apstākļos un stāvoklī, kā to prasa Y. A. R. A pants.

Atkraušana liellaivās atlīdzinama lielās avarijas kārtībā vienīgi, ja tai ir bijuši zināmi panākumi kuģa noņemšanā no sēkļa, vai kuģis vismaz pienācis lēmuma ostā.

Cases not unfrequently might arise in which a vessel may be entitled by the contract of affreightment to discharge her cargo into lighters and complete the delivery in them, if she is unable to reach the port of discharge fully loaded on account of the shortage of water. Or she may be permitted to lighten the cargo in order to pass over a bar and reload it again when this is accomplished. If in such circumstances the vessel should take the ground without being in a position of danger the discharge of cargo should not properly be regarded as a *General Average Act*. — (Rudolf-York Antwerp Rules, 73. l. p.).

**Labprātīga
strandēšana.**

3) **L a b p r ā t ī g a s t r a n d ē š a n a** („freiwillige Strandung“, „voluntary stranding“, rule 5), t. i. apzinīga izbroukšana sēklī, lai novērstu kuģa nogrimšanu. Visi, sakarā ar šādu strandēšanu radušies zaudējumi, ieskaitot atlīdzību arī par kuģa novilkšanu no sēkļa, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā. Ja uz sēkļa uzlikto kuģi nevar nocelt, vai arī pēc nocelšanas tas izrādas par neremontējamu, tad tā nav lielā avarija, bet zaudējumi tiek sadalīti kā partikularajā avarijā.

Ja kuģis ir strandējis nejauši, piem., vētras uzsviests uz sēkļa, tad tikai tie zaudējumi atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, kas kuģim un kravai nodarīti tiši, lai noceltu kuģi no sēkļa, bet ne tie, ko kuģim nodarījusi vētra.

Kuģa ieiešana patvēruma ostā. 4) Kuģa ieiešana patvēruma ostā („Die Nothafelung“, „port of refuge“). Kad kuģis, lai novērstu kopīgās briesmas kuģim un kravai, kas draud, ja braucienā turpina, spiests ieiet patvēruma ostā, tad visi sakarā ar to radušies izdevumi pieskaitāmi pie lielās avarijas. Spilgts piemērs šādam gadījumam ir ceļā radušās bīstamas sūces remonts. Visi iebraukšanas, izbraukšanas un uzturēšanās izdevumi pieskaitāmi pie lielās avarijas. Pie uzturēšanās izdevumiem pieder kā izdevumi, kas saistīti ar kuģa palikšanu ostā, tā arī uzturs un algas kuģa komandai. Tāpat lielās avarijas kārtībā atlīdzina izdevumus, kas ceļas, nogādājot, kuģim ostā esot, kuģa komandu malā, vajadzības gadījumā preču pārkraušanas izdevumus (piem., lai kuģi paceltu augstāk), kravas uzglabāšanas izdevumus u. c. Visi izdevumi sedzami lielās avarijas kārtībā līdz tam laikam, kamēr turpina pastāvēt vai turpināties pastāvēt iemesls, kura dēļ kuģis iebraucis patvēruma ostā. Tā tad uzturēšanās un citi izdevumi atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā tikai par to laiku, kāds bija pietiekošs sūces izlabošanai, jo pretējā gadījumā, nesteidzoties ar remontu, rastos netaisnīgi izdevumi. Pats remonts tikai tādā gadījumā atlīdzināms lielās avarijas kārtībā, ja bojājumu kapteinis izdarījis apzināti kuģa un kravas glābšanai.

Ugunsnelaimes dzēšana. 5) Zaudējumi, kas nodarīti kuģim un kravai, dzēšot uz kuģa izcēlušos ugunsnelaimi (extinguishing fire on shipboard, rule 3). Lielās avarijas kārtībā atlīdzina visus zaudējumus, kas radušies no ugunsdzēšanas, kā, piem., ja dzēšot ūdens sabojājis preces, ja bijis jāuzlauž kuģa klājs, lai pieklūtu ugunij, ja uguns ierobežošanas nolūkā daļa kravas bijusi jāmet pār malu (uguns tuvumā esošās viegli aizdegošās vielas) u. t. t. Pašas ugunsnelaimes (ne dzēšanas) nodarītos zaudējumus nekādā gadījumā neatlīdzina lielās avarijas kārtībā, bet tie pieder pie partikularās avarijas.

Bodmerefjas izdevumi. 6) Izdevumi par bodmerefjas darijumu noslēgšanu un izpildīšanu.

Pārmērīga buru vai mašīnu piepūlēšana. 7) Zaudējumi no pārmērīgas mašīnu vai buru piepūlēšanas („Prangen“, „carrying press of sail“).

Salīdz. tomēr Y. A. R. VI p. pēc kura: zaudējumi no pārmērīgas mašīnu vai buru piepūlēšanas atlīdzināmi lielajā avarijā vienīgi tad, kad kuģis izbraucis malā, t. i. izstrandējis, un tas jāievēl dzīlā ūdenī, bet nekad, kad kuģis atrodas brīvā, vaļējā ūdenī.

Rule VI, embodies a very well-known principle of General Average, that the loss for which contribution is claimed must be something exceptional and out of the ordinary. The shipowner is bound to give to the cargo owner the full service of his ship in return for the freight received or to be received and he cannot claim contribution from the cargo owner merely because his ship has been damaged in the performance of his contract to carry, even though that performance has been rendered more difficult or hazardous through the intervention of bad weather or other circumstance incidental to sea transport...

When, however, the vessel is ashore the circumstances are quite different. Sails and spars are then being used in quite abnormal way, in a manner not contemplated in the terms of carriage... u. t. t.

Rudolf. York Antwerp Rules. 71. l. p.

Tā uz lielo avariju skatas arī Anglijas, Beļģijas, Vācijas, Holandes, Skandināvijas un Ziemeļamerikas Savienoto Valstu, izņemot Francijas, Itālijas un Spānijas likumdevējas iestādes, kas atzīst lielo avariju arī tad, kad kuģis cietis peldot brīvā ūdenī.

Zaudējumi no kuģa aizstāvēšanās pret ienaidnieku. 8) Zaudējumi, kas radušies, aizstāvot kuģi pret ienaidnieka vai jūras laupītāju uzbrukumiem. Tādā gadījumā atlīdzināmi ne tikai kuģim vai kravai nodarītie zaudējumi lielās avarijas kārtībā, bet, ja ievainots vai nogalināts kuģa cilvēks, tad arī ārstēšanas, apbedīšanas un atlīdzības izdevumi pieder pie lielās avarijas.

Izpirkšana. 9) Izpirkšana. Ja kuģi aiztur ienaidnieks vai jūras laupītāji, tad izpirkšanas maksu sedz lielās avarijas kārtībā.

Kādas preces nepiedalās lielajā avarijā. Aprēķinot lielās avarijas zaudējumus sekojošās mantas neieskaita avarijas masā un neatlīdzina: 1) Mantas, kas neatrodas zem kuģa klāja, t. i. kas neatrodas kravas telpās. Te ietilpst pasažieru bagaža kajītēs (tās izsviešana ir part. avarija). Tādēļ arī klāja kravas zaudējumi principā nav atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā (prof. Loebers 414. lpp., Fedorovs 196. lpp.). Tas ir tādēļ, ka lielā avarija prasa, lai krava atrastos tieši kravas telpās, bet nekur citur. Tomēr 1924. g. Y. A. R. pazīst izņēmumus un atzīst, ka arī klāja kravas zaudējumi atlīdzināmi lielajā avarijā, bet — tikai tānī gadījumā, kad kravas nokraušana uz klāja atbilst pastāvotšām tirzniecības parašām, kā, piem., koku kravas pārvadāšana no Baltijas jūras un Kanadas uz Angliju, vai arī, ja visi jūras uzņēmuma dalībnieki piekrituši kravas novietošanai uz kuģa klāja. Skandināvijas valstu likumi atlīdzina klāja kravas zaudējumus lielajā avarijā.

Šis noteikums gan nav spēkā piekrastes braucienos, cik tālu tas nav citādi pēc vietējām parašām.

2) Preces, par kurām nav ne konosamenta, ne manifesta, ne citu dokumentu, t. i. preces, kuras atrodas uz kuģa slepeni bez kapteiņa ziņas. 3) Vērtslietas, mākslas priekšmetus, naudu un vērtspapirus, kas kapteinim nav sevišķi uzrādīti.

43. §. Jorkas-Antverpenes noteikumi.

Lai cik skaidri būtu lielās avarijas noteikumi, tomēr praksē bieži rodas grūtības, kad jāizšķir, vai konkrētais gadījums pie-skaitams pie lielās avarijas vai ne. Te liela loma noslēgto transportdarījumu tekstiem, kur var paredzēt gadījumus, kādi būtu pieskaitāmi pie lielās avarijas, un kādi ne.

Līgumā iespējama atkāpšanās arī no likumu noteikumiem un pastāvošām parašām, ierindojojot, piem., lielajā avarijā gadījumus, kādi likumā nav paredzēti. Sakarā ar to, slēdzot līgumu — resp. izdodot konosamentu, abām pusēm jābūt ļoti uzmanīgām. Tomēr arī līgumos nav iespējams paredzēt visus gadījumus. Tādēļ iztirzājot avarijas, praksē vienmēr rodas grūtības. Tās palielina arī tas apstāklis, ka avarijas atrisināmas atkarībā no kuģa maršruta te pēc vienas, te otras valsts

Vajadzība pēc vispārējām avarijas normām.

likumiem, kuri gandrīz nekad vienādi neizšķir vienu vai otru jautājumu. Šīs grūtības ierosināja domu radīt tādas starptautiskas normas, kas regulētu avarijas visā pasaulē vienādi. Kuģniecība taču notiek starp divām valstīm, un kuģošana pa-

dota vienādām briesmām un grūtībām, neatkarīgi no tā, pie kuras valsts kuģis pieder. Šinī nolūkā 1860. un 1864. gadā Glazgovā un vēlāk Jorkā tika izstrādāti tā saucamie „York Rules“ (Jorkas noteikumi), bet tiem praksē bija ļoti maza piekrišana. 1875. gadā angļu biedrība „Association for the Reform and Codification of the Law of Nations“ šinī jautājumā sāka turpināt

Jorkas-Antverpenes noteikumu vēsture.

apspriedes, kuru rezultātā 1877. gadā Antverpenē tika noturēts kongress, kur arī izstrādāja pazīstamos „York and Antwerp Rules“ (Jorkas-Antverpenes noteikumi). Pēc tam, kad šie noteikumi bija praksē izmēģināti, 1890. gadā Liverpūles kongresā tie tika vēl pārlaboti un galīgi pieņemti kā „York and Antwerp Rules 1890.“ un izsludināti piemērošanai kuģniecībā. Šie noteikumi ātri ieguva piekrišanu. Tomēr, tos pieņemot, netika atmesta ideja radīt lielās avarijas starptautisko likumu. Parīzes 1912. g. un Madrides 1913. g. konferencēs arī iesniedza likumprojektu ar nosaukumu „Draft International Code Relating to General Average“, ko konferences pieņēma un publicēja. To vajadzēja vēl apspriest un pieņemt Hagā, bet pasaules karš šo nodomu izjauca. Pēc kara atmeta nodomu izstrādāt starp-

tautisku likumu, bet nolēma pārstrādāt vecos „York-Antwerp Rules 1890.“ Jauno projektu izstrādāja franči un angļi un to pieņēma 1924. g. Stokholmas konferencē. Kopš tā laika šie noteikumi pazīstami kā „York Antwerp Rules 1924“ (saīsināti „Y. A. R.“), un tie atraduši piemērošanu visā pasaules kuģniecībā. „Y. A. R.“ satur 23 pantus, kas apzīmēti cipariem un 7 burtu pantus (A—G), kuros apskatīti lielās avarijas pamatnoteikumi. „Y. A. R.“ nav likums, bet jūras tirdzniecības pārstāvju pieņemtie lielās avarijas noteikumi, kas apmierina tiklab apdrošinātājus, kā arī kuģa īpašniekus un tirgotājus. „Y. A. R.“ piemēro līgumslēdzēji uz vienošanās pamata. Praksē tos tagad visur piemēro, un katrā transportlīgumā resp. konosamentā vai čartepartijā tiek ierakstīta kontrahentu vienošanās piemērot „Y. A. R.“ noteikumus. (Vienojoties par „Y. A. R.“ piemērošanu, vienmēr skaidrības labad jānorāda, kura gada tie ir.) Sevišķu atvieglinājumu to piemērošana dod izfraktētājam, jo nepazīstamu, svešu valstu likumu vietā gadijumu nokārto viņam tik labi pazīstamie noteikumi, kuros viegli orientēties.

Jorkas-Antverpenes noteikumu teksts. Y. A. R. noteikumu pamatteksts ir angļu un franču valodās. Latviešu valodā 1924. g. teksta tulkojums ir sekojošs: (katram pantam skaidrības labad piemēroti arī daži paskaidrojumi.)

1924. gada Jorkas-Antverpenes noteikumi.

A. pants.

Lielā avarija ir tad un vienīgi tad, ja ārkārtējs upuris vai izdevums apzinīgi un lietpratīgi nests kopīgās drošības labā, lai glābtu no kopīgām briesmām īpašumus, kas saistīti kopīgā uzņēmumā uz jūras.

Šis pants definē lielo avariju. Savā būtībā Y. A. R. lielās avarijas definīcija stāv ļoti tuvu Anglijas M. I. A. lielās avarijas definīcijai (sk. M. I. A. 66. §.)

Lielā avarija ir tad un tikai tad, ja tā atbilst visām šinī pantā minētām prasībām. Ja kaut viens elements trūkst, ja kaut viens upuris nebūs nests lietderīgi („reasonably“), nebūs lielā avarija. Lielās avarijas upurim katrā ziņā jābūt ārkārtējam, tam jābūt apzinīgam un lietderīgam. Jūras briesmām lielajā avarijā jābūt kopīgām visām jūras uzņēmumam, tāpat glābšanas nolūkam jābūt kopīgam visam uzņēmumam.

B. pants.

Lielās avarijas upuri un izdevumi visām vērtībām, kas ņem dalību, jācieš kopīgi un tieši tā, kā šajos noteikumos paredzēts.

B. pānts izsaka lielās avarijas pamatprincipu par zaudējumu kopīgu sadalīšanu lielajā avarijā starp ieinteresētiem avarijas dalībniekiem („contributing interests“). Kam tieši jāpiedalās zaudējumu atlīdzināšanā, par to konkrēti runā 17. pānts, un tie ir: kuģis, vedummaksā un krava.

C. pānts.

Tikai tādi bojājumi, zaudējumi un izdevumi, kas ir tiešas lielās avarijas sekas, atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā. Bojājumi un zaudējumi, kas ceļas kuģim vai kravai ar brauciena nokavēšanu, un visi citi no tā paša iemesla radušies netiešie zaudējumi, kā guļamnaudas („demurrage“) un tirgus konjunkturas zaudējumi, nebauda tiesību uz atlīdzību lielās avarijas kārtībā.

Šis pānts skaidri nosaka, ka lielās avarijas kārtībā atlīdzināmi vienīgi tādi zaudējumi, kas cēlušies tieši no lielās avarijas, bet nekādi blakus izdevumi netiek atlīdzināti. Praksē var rasties grūtības, izšķirot jautājumu, kādi zaudējumi pieskaitāmi pie tiešiem lielās avarijas zaudējumiem, un kādi nav pieskaitāmi. Te jāvadas katrā gadījumā no vispārējā principa — ka starp pašu notikumu (avariju) un zaudējumiem ir jābūt tiešam cēloniskam sakaram.

Pēc C. panta pie lielās avarijas nav pieskaitāmi bojājumi un zaudējumi, kas rodas kuģim vai kravai, braucienam novilcinoties, piem., kuģa uzturēšanās dēļ patvēruma ostā. Tāpat nav atlīdzināmi netieši no tā cēlušies zaudējumi sakarā ar konjunkturas apstākļu grozīšanos.

D. pānts.

Atlīdzības tiesību lielajā avarijā neiespaido tas, ka gadījums, kas bijis par iemeslu nestajam upurim vai izdevumiem, ir viena uzņēmuma dalībnieka vainas sekas; tomēr tas neizslēdz iespēju vainīgo dalībnieku darīt atbildīgu.

D. pānts runā par tiem gadījumiem, kad avariju radījusi kāda uzņēmuma dalībnieka vaina, bet neko nemin par to, ja avarijā vainojams nevis kāds no dalībniekiem, bet kāda trešā persona, kas uzņēmumā nepiedalās. Acīm redzot, ja Y. A. R. atzīst lielo avariju tādā gadījumā, ja tā radusies paša uzņēmuma dalībnieka kļūdas dēļ, tad vēl jo vairāk tā atzīstama, ja kļūda bijusi no trešās personas puses.

Pie dalībniekiem Y. A. R. noteikumu nozīmē nepieder kuģa personāls. Pie tā piederīgas personas atzīstamas par trešajām personām. Te tomēr jāievēro katras valsts nacionālās likumdošanas noteikumi, cik tālu kuģa īpašnieks ir atbrīvots no atbildības par kuģa personāla rīcību, kā arī katrā konkrētā transportdarījumā ievesto atbrīvotāju klauzulu nozīme šinī jautājumā.

E. pānts.

Tam, kas uzstāda lielās avarijas prasības, jāpierāda, ka visi zaudējumi un izdevumi, kas tiek pieprasīti, tiešām atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā.

Šis noteikums ir procesuala rakstura un runā par pierādījumu nastu („onus probandi“). Tas seko vispār pieņemtam procesualam pamatprincipam, ka katram jāpierāda sava prasība (Civ. proc. lik. 102.,

454. p.) Te tomēr jāievēro, ka avarijas var bieži notikt apstākļos, kur, izņemot „debesis un ūdeni“, citu liecinieku nav. Tādēļ dispasašierim un jūras tiesai katrā gadījumā jāievēro visi apstākļi, kādos avarija notikusi, un jāapsver tas, vai vispār iespējams prasīt pilnīgi noteiktus pierādījumus, un vai gadījumu nav iespējams izšķirt arī uz netiešu pierādījumu un apstākļu pamata, kuri norāda uz attēloto faktu ticamību. Ļoti svarīga pierādījuma nozīme ir ierakstiem kuģa žurnālā, jūras protestam un avarijas protokolam.

F. pants.

Visi ārkārtējie izdevumi, ja tie izdarīti lielās avarijas kārtībā atlīdzināmu izdevumu vietā, pieskaitāmi pie lielās avarijas izdevumiem, bet tie nedrīkst pārsniegt lielās avarijas izdevumus.

Šim pantam būtu padots sekojošs gadījums: kuģa izlabošanas izdevumi lielajā avarijā ostā A ir 10.000, bet ostā B — 8.000. Kuģa vilkšanas izdevumi no ostas A uz ostu B 1.500. Lielā avarija atlīdzinās šinī gadījumā izlabošanas izdevumus ostā B 8.000 un vēl vilkšanas izdevumus 1.500. Šie pēdējie ir ārkārtējie izdevumi, kas izdarīti to izdevumu (šinī gadījumā 2.000) vietā, kas pēc savas būtības bija atlīdzināmi lielajā avarijā.

Šos atvietojošos izdevumus var sadalīt pēc četrām dažādām metodēm. Ņemsim gadījumu, ka kuģis lielajā avarijā cietis daļas zaudējumu, kura pagaidu izlabošana izmaksājusi 4.200. Izlabošana ietaupa lielajai avarijai 1.800, kuģim 2.400 un kravai 600. Šos 4.200 var sadalīt sekojoši pēc četrām variācijām:

Tabele

	Lielā avarija	Kuģis	Krava	
I	1.800	1.920	480	= 4.200
II	1.800	2.400	—	= 4.200
III	1.575	2.100	525	= 4.200
IV	1.200	2.400	600	= 4.200

Trešo metodi lieto X pants. Praksē tomēr lieto (sevišķi pēc 1890. g. Y. A. R.) I un II metodi.

G. pants.

Līdzdalība un atlīdzība lielajā avarijā tiek aprēķināta, izējot no vērtībām uzņēmuma pabeigšanas vietā un laikā. Šī panta noteikumi nevar iespaidot tās vietas noteikšanu, kur sastādāma lielās avarijas dispaša.

Y. A. R. nesatur nekādus noteikumus par to, kur jāstādā dispaša, ja avarijas dalībnieki par to nevienojas vai nav jau vienojušies. Parasti, ja tādas vienošanās nav, dispašu sastāda pēc tās valsts un vietas likumiem, kur ir kuģa piederības osta. Tomēr pēc dažu valstu likumiem dispaša tādā gadījumā jāstādā lēmuma ostā. Ļoti vēlams, lai katrā trans-

portdarijumā jau būtu vienošanās par to, kur dispaša jāsastāda. Te var būt svarīgi daudzi apstākļi, kā: dalībnieku ērtība, kuģa īpašnieka uzraudzība, specialistu jautājums u. c.

I p a n t s.

Kravas mešana jūrā.

Kravas mešana jūrā nav atlīdzinama lielās avarijas kārtībā, ja krava netiek pārvadāta saskaņā ar pieņemtām kravas pārvadāšanas ierašām.

1890. g. Y. A. R. runā tikai par klāja kravas mešanu jūrā, kurpretim Stokholmas konferencē vārds „klājs“ no šī noteikuma tika izmests.

I pants piemērojams tad, ja kravas mešana jūrā notikusi saskaņā ar Y. A. R. „A“ panta noteikumiem. Tā tad, ja krava mesta jūrā citā nolūkā un citu iemeslu dēļ, nekā tas minēts „A“ pantā, tad nevar būt runas par lielo avariju.

Jautājums par kravas pārvadāšanu saskaņā ar pieņemtām ierašām var rasties tad, ja ir darišana ar klāja kravu, vai konkrētā, t. i., uz klāja novietotā krava pārvadājama uz kuģa klāja vai ne. Te nav nekādas noteiktas normas, bet viss atkarājas no kuģa un katrreizējiem apstākļiem.

Vispirms var rasties jautājums, ko apzīmē ar vārdiem „klāja krava?“ Parasti tirdzniecībā par klāja kravu sauc tās pārvadājamās mantas, kas nav novietotas kuģa kravas telpās, vai novietotas tādās kuģa iebūvēs, kas nav savienotas ar kuģa apakšējām kravas telpām. Tādēļ provizorisks izbūvēs novietotā krava tiek uzskatīta par klāja kravu, kaut arī tā neatrodas brīvi tieši uz kuģa virsējā klāja. Praksē kuģa virsbūves katru reizi tiek sīki pārbaudītas, lai noteiktu, vai tās pēc būves rakstura piekaitamas kravas telpām vai ne.

Pret kuģa klāja kravu vispār ceļ ierunas tādēļ, ka tā iespaido kuģa stabilitāti. Tā traucē kuģa personālam kuģa vadīšanu un manevrēšanu un tādēļ, taisni klāja kravas dēļ, var notikt nelaime. Bez tam klāja kravu var viegli noskalot jūrā. Vispār klāja krava daudz vairāk padota briesmām nekā krava, kas ievietota kravas telpās. Tādēļ lielajā avarijā klāja krava var tikai tad piedalīties, ja tās pārvadāšana noris saskaņā ar pastāvošām parašām un bez tam, ja visi jūras uzņēmuma dalībnieki vienojušies par klāja kravas pieļaušanu.

Pēc tirdzniecības parašām pazīstamākās klāja kravas ir koku kravas pārvadāšana Baltijas jūrā, no Baltijas jūras uz Angliju, kā arī no Kanadas uz Angliju. Klāja kravai jābūt rūpīgi nokrautai, un kuģis nedrīkst būt pārkrauts. Bez tam uz klāja pieņemts pārvadāt tādas preces, kuras viņu īpašību dēļ grūti vai pat neiespējami novietot kravas telpās, kā piem., lokomotives.

II p a n t s.

Bojājumi no mešanas jūrā un citiem kopīgās drošības upuriem.

Bojājumi, kas tiek nodarīti kuģim un kravai, vai vienam no abiem, ar upuri, kas tiek nests, lai glābtos no kopīgām briesmām, vai arī ar šī upura sekām, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā; tāpat arī bojājumi no ūdens, kas ieplūst tilpnēs pa atvērtām lūkām vai citiem kādiem caurumiem, kuri ierīkoti

izsviešanai jūrā vispārējās drošības labā, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

Šis pants runā par lielās avarijas sekām, cik tālu tās nodara bojājumus vai zaudējumus kuģim vai kravai. Sevišķu vērību šis pants piegriež bojājumiem, kurus rada jūras ūdens ieplūšana, atverot lūkas vai citas ierīces kravas mešanai jūrā. Piemērojot šo pantu, tomēr nedrīkst aizmirst „C” pantu par cēlonisko sakaru starp lielo avariju un zaudējumiem.

III pants.

Ugunsnelaimes dzēšana uz kuģa.

Bojājumi, kas tiek nodarīti kuģim un kravai, vai vienam no abiem, no ūdens vai citādi dzēšot ugunsnelaimi uz kuģa, kā arī bojājumi, kas ceļas no degoša kuģa uzlikšanas uz sēkļa vai tā nogremdēšanas, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, ar izņēmumu, ka tiesības uz atlīdzību pēc lielās avarijas noteikumiem nav tādām kuģa un beramās kravas daļām vai atsevišķām kravas vietām, kas pašas bijušas uguni.

Ja uz kuģa izceļas ugunsnelaime, tad tiek apdraudēts kopīgi kā kuģis, tā arī krava. Ugunsdzēšanā var izcelties zaudējumi no bojājumiem, kuri saskaņā ar „A” panta noteikumiem pieskaitāmi lielajai avarijai. Jāievēro, ka ne katra ugunsnelaime var radīt lielo avariju (piem., ja uguns izcēlusies slēgtās telpās, no kurām tā tālāk pāriet nevar), bet tikai tāda, kas apdraud kopīgi kuģi un kravu. No otras puses — nav katrā ziņā jābūt tieši ugunij, bet gan tādiem apstākļiem, ka uguns neizbēgami izcelsies: piem., preces ir tādā mērā sakarsušas, ka, nesprotot pretsoļus, tās kurā katrā brīdī neizbēgami aizdegies.

Kā ugunsierobežošanas vai dzēšanas līdzekļi šinī pantā paredzēti: 1) ugunsdzēšana ar ūdeni, tvaiku vai kādu ķīmisku līdzekli; 2) kuģa vai kravas nogremdēšana; 3) degoša kuģa uzlikšana uz sēkļa.

Bez šiem līdzekļiem jāievēro arī ugunsapslāpēšanas gadījums ar maisiem vai citiem priekšmetiem.

Ja degošas preces vai kuģa daļas tiek mestas ūdenī, tad patiesībā tiek upurētas tādas mantas, kas savu vērtību jau zaudējušas. Tādēļ šādas mantas nevar tikt atlīdzinātas lielās avarijas kārtībā; atlīdzinātas tiek tikai tādas, ko uguns nav skāris, bet kas sabojātas no lietā ūdens vai citiem dzēšanas darbiem. Kaut arī šīs mantas pa daļai jau būtu bojātas no ūdens, uguni dzēšot, bet ja tās pašas tomēr nav bijušas uguni, tad viņu mešana ūdenī tiek atlīdzināta lielās avarijas kārtībā. Tāpat lielajā avarijā atlīdzina zaudējumus un bojājumus, kas nodarīti kuģim, aizvelkot to no citas ugunsnelaimes tuvuma, kas kuģi apdraud.

Ne katru reizi kuģa daļas var tieši degt, ja, piem., kuģis būvēts no dzelzs vai tērauda. Ugunsnelaimē tās var sakarst līdz maksimālai iespējai un no salietā ūdens, ātri atdziestot, bojāties. Šādi bojājumi atlīdzināmi pēc lielās avarijas noteikumiem.

„Kuģa daļas” pēc III panta noteikumiem saprotamas plašā nozīmē un aptver ne tikai tieši paša kuģa un korpusa sastāvdaļas, bet arī visus kuģa piederumus.

„Beramas kravas daļa” ir visa vienā kravas telpā esošā beramā krava.

Par atsevišķām kravās vietām jākonstatē, vai katra no tām tiešām atradusies ugunī („on fire“). Nepietiek ar to, ka tās būtu bijušas tikai sakarsušas un varēja sākt degt.

Bojājumi no dūmiem, rūsas u. c., kas cēlušies priekšmetiem, kas bijuši ugunī („have been on fire“), tāpat kā priekšmetiem, kas nav bijuši uguns skārti, ja pēdējiem nav nodarīti kādi bojājumi ar ugunsdzēsšanas darbiem, nav atlīdzināmi lielajā avarijā.

IV pants.

Kuģa salauzto daļu atciršana.

Zaudējumi vai bojājumi, kas nodarīti, atcērtot bojāto, salauzto vai atrauto apaļkoku vai citu priekšmetu atliekas, kuri jūras nelaimē jau nolauzti vai atrauti, nav atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā.

Pēc šī panta tikai tad kuģa mastu, apaļkoku u. c. priekšmetu atciršanas zaudējumi netiek atlīdzināti lielajā avarijā, ja šie priekšmeti pirms atciršanas momenta jau zaudējuši savu pirmatnējo nozīmi un sabojāti jau pirms tam jūras nelaimes gadījumā (piem., vētrā). Piemēram, vētra nolauž kuģim mastu, bet tas savā takelažā paliek karajoties pār kuģa malu. Viļņi mastu dauza tik spēcīgi gar kuģa sāniem, ka masts tos viegli var ielauzt, un šādā gadījumā kuģim rastos bīstama sūce. Šāda masta atciršana, neskatoties uz to, ka tas apdraudējis kuģi un kravu, nebūs atlīdzinama lielajā avarijā, jo masts savu nozīmi kā kuģi izrikojuma piederums bija jau zaudējis. Tas pats sakams arī par citiem kuģa izrikojuma piederumiem.

V pants.

Kuģa apzināta strandēšana.

Ja kāds kuģis tiek apzināti un ar nolūku izstrandēts, pie kam apstākļi ir tādi, ka tas tik un tā neizbēgami tiktu izsviests malā vai uz klintīm, tad zaudējumi vai bojājumi, kas cēlušies kuģim, kravai un vedummaksai, kopīgi vai atsevišķi, no šādas apzinātas izstrandēšanas, nav atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā. Turpretim visos citos gadījumos, ja kuģis kopīgas glābšanas nolūkā tiek tīši izstrandēts, no tā cēlušies zaudējumi un bojājumi tiek atlīdzināti lielajā avarijā.

Saskaņā ar šī panta noteikumiem lielā avarijā nav arī t. s. relatīvā labprātīgā strandēšana, t. i. tādā gadījumā, ja kuģis tik un tā tiks izsviests malā, bet kapteinis var izvēlēties vienu vai otru strandēšanas vietu. Tas tādēļ, ka pretējā gadījumā kapteinis katru neizbēgamu strandēšanu ar ne-nozīmīgu kursa maiņu varētu pārvērst par brīvprātīgu strandēšanu un tā panāktu, ka zaudējumi, kas jācieš kuģa īpašniekam vienam pašam, tiktu sadalīti starp visiem jūras uzņēmuma dalībniekiem.

Labprātīgas strandēšanas gadījumā, ja ir šaubas, vai kuģis būtu tik un tā aizdzīts malā, zaudējumi, ievērojot V panta tekstu, tomēr atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā. Ja, piem., vētra draud krasta tuvumā noenkurotam kuģim pārraut enkuru ķēdes un kuģi uzsviest klintīs, bet no otras puses — ir zināmas izredzes, ka enkuru ķēdes tomēr izturēs,

un ja tādā gadījumā kuģa kapteinis paceļ enkurus un kuģi drošā vietā uzliek uz sēkļa, tad tāds gadījums uzskatams par lielo avariju.

Pārējie gadījumi, kas nav šīnī pantā minēti, pieskaitāmi lielās avarijas gadījumiem; piem., ja uzliek uz sēkļa tādu kuģi, kas tik un tā nogrimtu no, piem., partikulārā avarijā dabūtiem bojājumiem, degoša kuģa uzlikšana uz sēkļa u. c. Nav nozīmes tam apstāklim, vai strandēšana notiek taisni nodomātā vietā, vai atkarībā no apstākļiem to iznāk izvest citā vietā. Atsevišķu valstu likumi brīvprātīgās strandēšanas jautājumā šķiras.

VI pants.

Pārmērīga buru pieturēšana (pinčēšana), buru bojājumi un zaudēšana.

Buru un apaļkoku bojājumi un zaudējumi, kopīgi vai atsevišķi, kas cēlušies no pārmērīgas buru pieturēšanas, kopīgās drošības labā nodzenot kuģi no sēkļa, vai arī to vairāk uz sēkļa uzdzenot, atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā, bet, ja kuģis atrodas peldošā stāvoklī, tad kuģim, kravai un vedummaksai kopīgi vai atsevišķi ar pārmērīgo buru pieturēšanu nodarītie zaudējumi vai bojājumi lielās avarijas kārtībā nav atlīdzināmi.

Tā kā tvaikoņi buru kuģus gandrīz pilnīgi izspieduši, tad šim pantam nav lielas praktiskas nozīmes. „Carrying“ patiesībā nozīmē vairāk buru pielikšanu, nekā laika apstākļi to atļauj.

VI pants paredz divus gadījumus: 1) kad buras pietur, lai kuģi noņemtu no sēkļa vai lai to vairāk uzdzītu uz sēkļa un 2) kad buras pietur, kuģim atrodoties peldošā stāvoklī („wenn das Schiff flott ist“). Tikai pirmajā gadījumā zaudējumi atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā. Tas tādēļ, lai kuģa īpašnieks neradītu launprātīgi lielo avariju parastās buru nolietošanās zaudējumu atlīdzināšanai.

VII pants.

Mašīnu bojājumi, noņemot kuģi no sēkļa.

Mašīnām un katliem nodarītie bojājumi, mēģinot atsavināt bīstamā stāvoklī nonākušu, strandējušu kuģi, atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā, ja var pierādīt, ka tie tiešām cēlušies, mēģinot noņemt kuģi no sēkļa kopīgās drošības labā, riskējot ar to, ka tādi bojājumi var notikt; bet, ja kuģis atrodas peldošā stāvoklī, tad no mašīnu un katlu nodarbināšanas cēlušies bojājumi nav atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā.

Šis pants satur tos pašus noteikumus tvaikoņiem, kādus VI pants satur buru kuģiem. Vai uz sēkļa uzsēdies kuģis atrodas bīstamā stāvoklī, tas atkarīgas no katreizējiem konkrētiem apstākļiem. Nav katrā ziņā nepieciešams, lai kuģim draudētu neizbēgama nogrimšana, pietiek, ja kuģa stāvoklis rada bažas, ka kuģis tiešām var nogrimt. Ja kuģis uzsēdies uz sēkļa atklātā jūrā, tad parasti tas tiešām ir „in a position of peril“, bet parasti tāds stāvoklis nav, ja kuģis atrodas uz sēkļa upēs, kanālos vai ostu iedeņos.

Ko uzskatīt par mašinām un katliem resp. to piederumiem ir katreiz tehniska rakstura jautājums. Praksē pie mašinām pieskaita arī uz kuģa esošās palīga mašīnas (piem., stūres mašīnas).

Izņemot šīni pantā minētos zaudējumus, citi zaudējumi, kas nodarīti ar pārmērīgo piepūlēšanu („Forcieren“), netiek atlīdzināti lielās avarijas kārtībā.

VIII pants.

Izdevumi sakarā ar strandējuša kuģa atkraušanu un no tās ceļušies bojājumi.

Ja kuģis ir strandējis, un tā krava, kurinamais un citi kuģa izrikošanas priekšmeti, visi vai kāds no tiem tiek atkrauti, un tāda atkraušana uzskatama par lielās avarijas darbību (any of them are discharged as a General Average act), tad šādi ārkārtējie atkraušanas izdevumi, „liellaivu“ noma, atpakaļ iekraušana (ja tāda notiek), un citi zaudējumi un bojājumi, kas no tā ceļas, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

Šis pants min izdevumus par izstrandējuša kuģa atkraušanu. Atkraušanas izdevumi tiek atlīdzināti lielās avarijas kārtībā tikai tad, ja tā novērš kopīgam uzņēmumam draudošās briesmas. Kuģa atkraušana var būt atsevišķs glābšanas veids, kā arī var ietilpt kā daļas darbība palīdzības sniegšanā kuģim vai kopīgā glābšanā.

Ja, pateicoties atkraušanai, kuģis tiek novilkts no sēkļa, tad atkrautās mantas, ja tās nav bojātas, parasti tiek iekrautas kuģī atpakaļ un ar to pašu kuģi vestas tālāk. Ja, turpretim, neskatoties uz mantu atkraušanu, kuģis ar pārejām precēm nogrimst, tad, skatoties pēc izglābtās kravas lēmuma ostas atļūma, tā tiek turp nogādāta liellaivās vai arī ar citu kuģi. Kā „contributing interests“ šīni gadījumā paliek izglābtās mantas un par tām pienākošās vedummaksa. Ja kuģi, kaut arī pēc preču atkraušanas, izdodas noņemt no sēkļa, bet kuģis ir tādā stāvoklī, ka atkrautās mantas nebūtu prātīgi iekraut atpakaļ, vai pat to nav nemaz iespējams izdarīt, tad atkrautās mantas var nogādāt lēmuma ostā ar citu kuģi. Ja šīni turpmākā ceļā šīm precēm notiek jauna lielā avarija, tad tai ar pirmo kuģi vairs nav nekāda sakara.

Pēc VIII panta atlīdzinami lielās avarijas kārtībā:

a) Visi ārkārtējie atkraušanas izdevumi, liellaivu noma un atpakaļiekraušanas izdevumi, ja tāda notiek. Tā tad atlīdzināti tiek nevis parastie izdevumi resp. visi izdevumi, kas tik un tā būtu jāsedz sakarā ar braucieniem, bet tikai tie izdevumi, kas parastos pārsniedz. Ja kuģis, piem., iebraucot upē, uzsēžas uz sēkļa un tas, lai nokļūtu no sēkļa, jāatkrauj, tad, ja kuģis tik un tā būtu bijis jāatkrauj, lai sakarā ar tā dziļo iegrimi varētu upē iebraukt, lielajā avarijā atlīdzinami tikai tie ārkārtējie izdevumi, kas pārsniedz šos parastos izdevumus, kuri tik un tā būtu bijuši.

b) Atkraušanā un atpakaļiekraušanā kā lielās avarijas sekas radušies bojājumi un zaudējumi:

α) Kuģim; piem., ja kuģa lūkas atrodas zem ūdens un, lai piekļūtu atkraujamām precēm, kuģa klājā jāizcērt vai jāizkaļ caurumi.

β) Izglābtiem priekšmetiem. Te pieder arī izglābto priekšmetu kvantitatīvais zudums, ja ir darīšana ar vaļēji iekrautām precēm, kā piem., labību.

γ) Liellaivām. Piem., vētras laikā vētra sveiž liellaivu gar kuģa malu un tādējādi to sabojā. Tas gan būs tikai tad, ja preču atkraušanai

tiek izlietotas paša kuģa laivas, vai arī tad, ja kuģim bez paredzētās liellaivu nomas maksas vēl jāgarantē par tām. Pretējā gadījumā zaudējumi par liellaivu bojāšanos jācieš viņu īpašniekam vienam pašam.

c) Bojājumi un zaudējumi atkrautām mantām, kas notiek laikā, kamēr mantas atrodas liellaivās, piem., jūras ūdens sabojā mantas, kas atrodas valējās laivās.

d) Vedummaksas zaudējums.

IX pants.

Kuģa inventara un izrikošanas materialu sadedzināšana par kurinamō.

Kuģa inventars un kuģa izrikošanas materiāli, vai viens no tiem, ko briesmu brīdī bija nepieciešams sadedzināt par kurinamo vispārējās drošības labā, atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā tad un vienīgi tad, ja uz kuģa ir bijis pietiekošs daudzums kurinamā. Kurinamā daudzums, kāds pēc aprēķina būtu izlietots, novērtējams par tādu cenu, kāda tam bija, kuģim pēdējo ostu atstājot, un liekams uz kuģa īpašnieka rēķina par labu lielajai avarijai.

Šis pants piemērojams tikai tad, ja brauciena sākumā, bet ja tas tiek sadalīts vairākās daļās, tad katra pārtraukuma sākumā, kuģim ir bijis pietiekošs daudzums kurinamā. Cik daudz kurinamam jābūt, tas atkarīgas no katrreizējiem apstākļiem un brauciena īpatnībām. Kā vispārējs kritērijs varētu noderēt daudzums, kādu atrod par vajadzīgu rūpīgs un piedzīvojis kuģa kapteinis, ievērojot to, ka kuģim ceļā var būt arī pretvējš u. c. apstākļi, kas palēnina un traucē braucienu.

IX pants gan neko nemin par gadījumu, ja kurinamā trūkuma dēļ jā-sadedzina kravas priekšmeti. Tādu gadījumu regulē Y. A. R. „A“ pants. Not. par kuģa aplūkošanu 26. pants saka: „Kurinamā un citu materiālu krājumam uz kuģa jābūt tādā vairumā, lai šis krājums vismaz par 25% pārsniegtu faktiskās vajadzības līdz tai ostai, kur krājumu būtu iespējams atjaunot.“. Līdzīgs noteikums arī Vācijā (Kapt. Kretzer 48. lapp.): „Als genügender Vorrat gilt ein Quantum von etwa zwanzig Prozent mehr als normalerweise für die beabsichtigte Reise gerechnet werden kann.“ Angļi saka: „The owner is bound to have a reasonable supply, having regard to the nature of the voyage, the season of the year, the quality of the cargo, the condition of the ship and what experience has shown to be prudent“ Lowndess 82. lapp.).

X pants.

Izdevumi patvēruma ostā.

a) Ja kuģis nelaimes gadījumā, nesta upura, vai citu kādu svarīgu iemeslu dēļ spiests kopīgās drošības labā ieiet patvēruma ostā, vai atgriezties atpakaļ kravas ieņemšanas ostā vai vietā, tad izdevumi, kas ceļas, ieejot šādā ostā vai vietā, atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā, un ja kuģis no turienes ar to pašu kravu vai kravas daļu atkal iziet jūrā, tad attiecīgie izde-

vumi, kas saistīti ar iziešanu no tādas ostas vai vietas un cēlušies no iegriešanās ostā vai atpakaļatgriešanās, līdzīgā kārtā atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

b) Pārkraušanas izdevumi uz kuģa, kā arī kravas, kurinamā un citu kuģa izrikošanas materialu izkraušanas izdevumi, vienalga, vai tas notiek kravas ieņemšanas, ordera vai patvēruma ostā, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, ja kravas pārkraušana vai izkraušana ir bijusi vajadzīga kopīgās drošības labā, vai arī, lai izlabotu kuģa bojājumus, kas cēlušies no upura vai nelaimes gadījuma, ja tādi remontu nepieciešami brauciena drošai turpināšanai.

c) Gadījumos, kad kravas, kurinamā un citu materialu pārvietošanas vai izkraušanas izdevumi tiek atzīti par atlīdzinamiem lielās avarijas kārtībā, tad par tādiem atzīstami izdevumi par tās pašas kravas, kurinamā un citu kuģa materialu atpakaļiekraušanu kuģa telpās līdz ar izdevumiem par uzglabāšanu noliktavā vai apdrošināšanu pret uguni, ja tāda bijusi. Ja kuģis tiek kondemnēts, vai uzsākto braucienu neturpina, tad no kondemnēšanas jeb brauciena pārtraukšanas dienas noliktavas izdevumi nav atlīdzinami lielās avarijas kārtībā. Kuģa kondemnēšanas jeb brauciena pārtraukšanas gadījumos pirms kravas izkraušanas augstāk minētie noliktavu izdevumi bauda tiesību uz atlīdzību pēc lielās avarijas līdz izkraušanas pabeigšanas dienai.

d) Ja kāds avarējis kuģis atrodas vietā vai ostā, kur to ir iespējams tā izlabot, ka tas visu kravu pats būtu spējīgs nogādāt tālāk, un ja izdevumu ietaupīšanas labā kuģis tiek vilkts uz citu remonta ostu vai vietu, vai uz lēmuma ostu, vai krava vai tās daļa tiek pārvesta uz citu kuģi, vai citādā kārtā nosūtīta, tad visi ārkārtējie izdevumi par šādu pārvilkšanu, par preču pārkraušanu un nosūtīšanu, vai kaut kuri no šiem izdevumiem, nepārsniedzot ietaupītos izdevumus, jāmaksā uzņēmuma dalībniekiem kopīgi un pie tam proporcionāli ietaupītiem ārkārtējiem izdevumiem.

Y. A. R. kuģa ieešanu patvēruma ostā atzīst par patstāvīgu lielo avariju, vienalga, vai kuģis bijis spiests ieiet patvēruma ostā bojājumu dēļ, kas radušies no lielās avarijas, vai arī citu iemeslu dēļ, lai glābtos no kopīgām briesmām.

Parastākie gadījumi, kad kuģim jāmeklē glābiņš patvēruma ostā ir: ārējie apstākļi un kuģa nespēja braucienu turpināt, neapdraudot kopīgo uzņēmumu. Pie pirmā gadījuma visbiežāk pieskaitamas kara briesmas un ledus briesmas. Pie otrā gadījuma visbiežāk pieder kuģa jūras nespēja, kuru rada nepieciešami kuģa remontu, kurinamā, provianta un citu brauciena turpināšanai nepieciešamu materialu trūkums, kuģa personāla saslimšanas vai nāves gadījumi. Par kuģa ieešanu patvēruma ostā uzskata arī to gadījumu, ja tas ir spiests briesmu dēļ atgriezties iekraušanas ostā.

Pie patvēruma ostas izdevumiem parasti pieder visas nodevas un nodokļi, kas saistīti ar iebraukšanu un izbraukšanu no ostas, loču atlīdzība, velkoņu atlīdzība un liellaivu noma, ja kuģis bez atkraušanas nevar ostā ieiet u. c. izdevumi, par kuriem būs runā turpmāk.

Kuģa pārkraušanas un izkraušanas izdevumi sedzami lielajā avarijā tad, ja pārkraušana un izkraušana saskaņā ar „A” panta nosacījumiem bija vajadzīga kopīgas drošības labā (piem., kuģis smagi bojāts, un ja daļa no kravas netiktu izkrauta, tas katrā ziņā nogrimtu; kuģis tā dziļās iegrimis dēļ bez izkraušanas ieejot upē neizbēgami uzsēstos uz bīstamā sēkļa).

Tāpat pēc X-b panta noteikumiem izkraušanas un pārkraušanas izdevumi atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā, ja tas vajadzīgs kuģa nepieciešamam remontam brauciena drošai turpināšanai.

Kuģa galīgas vai pagaidu izlabošanas nolūkā patvēruma ostā, pie kam par patvēruma ostu var būt saskaņā ar X-a un X-b pantu noteikumiem arī iekraušanas vai orderosta, var izrādīties par vajadzīgu izkraut kravu, ogles vai citas uz kuģa esošas mantas. No tā cēlušies izdevumi saskaņā ar X-b un X-c pantiem atlīdzināmi lielās avarijas kārtībā. No šiem izdevumiem dažkārt kādu daļu iespējams ietaupīt, ja: 1) kuģi aizvelk uz citu ostu remontus izdarīt, kur tie iznāk lētāki un 2) kuģa krava vai kravas daļa tiek tālāk nogādāta līdz lēmuma ostai ar citu kuģi. Ja tādā ceļā tiek kas ietaupīts, tad saskaņā ar „F” panta noteikumiem šim nolūkam izdarītie izdevumi, kā a t v i e t o t ā j i izdevumi, atlīdzināmi lielajā avarijā.

X-c pants piemērojams tikai tad, ja kuģi patvēruma ostā var tā izlabot, ka tas visu kravu var nogādāt tālāk pats.

XI pants.

Kuģa personāla algas un uzturs patvēruma ostā.

Ja kuģis būtu iegājis vai tiktu X pantā minēto apstākļu vai uzrādītā remonta dēļ aizkavēts kādā ostā vai vietā, tad kapteiņa, kuģa virsnieku un komandas algas kopā ar viņu uztura naudu visā ārkārtējās aizturēšanas periodā šādā ostā vai vietā līdz tai dienai, kad kuģis gatavs savu braucienu turpināt, vai arī tam vajadzētu gatavam būt, atlīdzināmas lielās avarijas kārtībā. Ja kuģis tiek kondemnēts, vai arī tas savu iesāktu braucienu neturpina, tad pēc kondemnēšanas vai iesāktā brauciena pārtraukšanas dienas algas un uztura nauda pie lielās avarijas vairs neskaitas. Ja kuģa kondemnēšana un atteikšanās no tālākā brauciena notiek priekš kuģa galīgas izkraušanas, tad algas un uztura naudas atlīdzināmas lielās avarijas kārtībā līdz izkraušanas pabeigšanas dienai.

Kas pieder pie kuģa personāla, to nosaka katras valsts nacionālie likumi (sk. 16. §). Pie algas šī panta nozīmē netiek pieskaitītas sociālai apdrošināšanai pienākošās summas, bet virsstundu atlīdzība gan. Pie uztura izdevumiem pieder arī uzturēšanās izdevumi uz sauszemes tik ilgi, cik tas nepieciešams notikušās avarijas dēļ, kā arī izdevumi par personāla nogādāšanu uz sauszemi un atpakaļ uz kuģa.

XII pants.

Kravas bojājumi, to izkrauot u. t. t.

Bojājumi un zaudējumi, kas nodarīti kravai, kurinamam un kuģa izrikošanas materialiem, tos pārkrauot, izkrauot noliktavās, atpakaliekrauot un nokrauot, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā tad un tikai tad, ja paši izdevumi par šādu rīkošanos tiek atlīdzināti lielajā avarijā.

Šis pants kā X-b panta secinājums runā par pārkraušanu, izkraušanu u. t. t., kas notiek patvēruma ostā, jo tikai tur tādas darbības parasti notiek. Atkraušanai ārpus patvēruma ostas šis pants, ievērojot VIII pantu, nav piemērojams. XII pantā minētiem bojājumiem jābūt cēloniskā sakarā ar pašu avarijas aktu, kā, piem., no izkraušanas ceļušies kvantitatīvie preču zaudējumi valēji iekrautām kravām, kā: labibai, oglēm u. c. Turpretim nav atlīdzinami bojājumi, kam ar izkraušanu nav nekāda cēloniska sakara, bet kam varbūt ir tīri nejaušs raksturs.

XIII pants.

Atvilkumi no remonta izdevumiem.

Uzstādot lielās avarijas prasības, remonta izdevumi, kuriem tiesība uz atlīdzību pēc lielās avarijas, padoti sekojošiem „jauns veca vietā“ atvilkumiem:

1) Dzelzs un tērauda kuģiem, skaitot no pirmās kuģa reģistrēšanas dienas kuģa reģistrā līdz nelaimes gadījuma dienai:

Līdz 1 gada vecumam (A).	}	Visi remonta izdevumi atlīdzinami pilnā mērā, izņemot krāsošanas darbus un dibena krāsošanu, no kuriem atvelkama viena trešdaļa.
--------------------------	---	--

No 1—3 gadu vecumam (B).	}	Viena trešdaļa atvelkama no kuģa korpusa koka daļu, mastu un apaļkoku, mēbeļu un polsterējumu, trauku, metala un stikla priekšmetu, buru, takelažas, virvju, šotu un tauvu (izņemot stiepuļu tauvas un ķēdes), saules buru, aizsargu segu un krāsošanas darbu remonta jeb atjaunošanas izdevumiem.
--------------------------	---	--

No 1—3 gadu vecumam (B).	}	Viena sestdaļa atvelkama no stiepuļu tauvu takelažas, stiepuļu galiem un tauvām, radiostacijas, enkuru un citām ķēdēm, izolācijas, palīga mašīnām (Donkey Engines), tvaika stūres mašīnas un caurulēm, tvaika vinčām un caurulēm, tvaika celtņiem un piederumiem un elektriskām ierīcēm; visi citi remontu atlīdzinami pilnā mērā.
--------------------------	---	--

No 3—6 gadu vecumam (C).	Atvilkumi tāpat kā B pantā ar izņēmumu, ka viena trešdaļa atvelkama no izolācijas un viena sestdaļa no mastu un apaļkoku dzelzs daļām un visām mašīnām (ieskaitot katlus un to armaturu).
No 6—10 gadu vecumam (D).	Atvilkumi tāpat kā C pantā ar izņēmumu, ka viena trešdaļa atvelkama no mastu un apaļkoku dzelzs daļām, donkeja mašīnām, vinčām, celtņiem un to piederumiem, tālāk no visu mašīnu remontiem un atjaunojumiem (ieskaitot katlus un armaturu), radiostacijas un no visām tauvām, galiem, šotēm un takelažās.
No 10—15 gadu vecumam (E).	Viena trešdaļa atvelkama no visiem remontiem un atjaunojumiem, izņemot korpusa dzelzs daļas, cementējumus un enkura ķēdes, no kuriem atvelkama viena sestdaļa. Ēnkuri atlīdzinami pilnā mērā.
Pāri par 15 gadu vecumu (F).	Viena trešdaļa atvelkama no visiem remontiem un atjaunojumiem. Ēnkuri atlīdzinami pilnā apmērā, bet no enkuru ķēdēm atvelkama viena sestdaļa.
Vispārējie noteikumi (G).	Atvilkumi (izņemot atvilkumus no provianta, materiāliem, izolācijas, radiostacijas, mašīnām un katliem) ir aprēķināmi pēc kuģa vecuma un ne pēc attiecīgo atsevišķo kuģa daļu vecuma.
	Dibena krāsošana netiek atlīdzināta, ja tas nav ticis krāsots beidzamos 6 mēnešos pirms nelaiemes gadījuma dienas. No veciem materiāliem, kas tiek remontēti, neatvietojot tos ar jauniem, kā arī no provianta un neizlietotiem kuģa piederumiem un izrīkošanas materiāliem, kas nav bijuši lietošanā, atvilkumi netiek izdarīti.

2) Koka un jauktas būves kuģiem.

Ja kuģis nelaiemes dienā vēl nav gadu vecs, skaitot no ierakstīšanas dienas kuģu reģistrā, tad atvilkums „jauna veca vietā” netiek izdarīts. Pēc šī laika notecēšanas atvelkama viena trešdaļa ar sekojošiem izņēmumiem:

Ēnkuri atlīdzinami pilnā apmērā, no enkura ķēdēm atvelkama tikai viena sestdaļa.

No provianta un neizlietotiem enkura materiāliem nekādus atvilkumus neizdara.

Metala apšuvums atlidzinams noplēstā metala bruto svara pilnā vērtībā, atvelkot par pārdoto noplēsto metalu saņemto naudu. No naglām, filca un metala apšūšanas darba atvelkama viena trešdaļa.

Ja kuģim ir dzenamie, saldētavas, elektriski vai citāda veida mehānismi, izolācija vai radiostacija, tad no šādu mehānismu, izolācijas vai radiostācijas remontiem atvilkumi padoti tiem pašiem noteikumiem kā uz dzelzs kuģiem.

3) Vispār visiem kuģiem.

Visiem kuģiem saliektu dzelzs daļu izliekšanas izdevumi, ieskaitot darbu to izņemšanai un atpakaļpielikšanai, atlidzināmi pilnā mērā. Sausā doka izdevumi, ieskaitot pārvietošanas izdevumus, važņus, ceļņus, steķu un doka materiālu lietošanu, atlidzināmi pilnā mērā.

Tā saucamais „jauns veca vietā” atvilkums jūras apdrošināšanā un lielajā avarijā jau sen pazīstams. Tas dibinās uz to, ka gadījumā, ja kuģa īpašnieks kuģa remonta vai kuģa daļas atjaunošanas gadījumā saņemtu pilnu remonta vai atjaunošanas vērtību, tad viņš iedzīvotos visos tānīs gadījumos, kad remontējamais kuģis vai atjaunojamā kuģa vai kuģa piederumu daļa nav vairs jauna, bet nolietojusies. Tāda iedzīvošanās runātu pretīm lielās avarijas pamatprincipiem. Tādēļ arī atvelkama starpība starp izlaboto vai atjaunoto vērtību un to vērtību, kāda kuģim vai attiecīgai tā daļai bija pirms avarijas. Precīzi noteikt šo vērtību nav iespējams. Tādēļ to nosaka, dibinoties uz ilggadīgiem piedzīvojumiem. Līdz 1924. g. vienmēr atvilka $\frac{1}{3}$, atskaitot dažus izņēmuma priekšmetus, kur neko neatvilka vai arī atvilka citā apmērā. 1924. g. Y. A. R. vairāk specificējusi atvilkumu apmērus atkarībā no remontējamo vai atjaunojamo priekšmetu vecuma un nolietojšanās.

XIV pants.

Pagaidu izlabojumi.

Ja kādam kuģim iekraušanas, ordera vai patvēruma ostā tiek izdarīti pagaidu izlabojumi kopējās drošības labā, vai arī, ja tie cēlušies no lielās avarijas upuriem, tad šādu izlabojumu izdevumi atlidzināmi lielās avarijas kārtībā; ja pagaidu izlabojumi kādā nelaimes gadījumā tiek izvesti tikai ar to nolūku, lai nobeigtu kopīgu uzņēmumu, tad šādi remonta izdevumi atlidzināmi lielās avarijas kārtībā, bet tikai tādos apmēros, cik ar šādu rīcību tiek ietaupīti lielās avarijas izdevumi, kas būtu cēlušies, ja šādi remontu nebūtu izdarīti.

Atvilkumi „jauns veca vietā” pagaidremontiem, kas tiek atlidzināti lielās avarijas kārtībā, netiek izdarīti.

Šis pants šķiro pagaidu izlabojumus trīs daļās:

1) izlabojumi kopīgās drošības labā, 2) izlabojumi lielās avarijas bojājumiem, un 3) izlabojumi partikularās avarijas bojājumiem.

Bez tam šis pants attiecināms vienīgi uz pagaidu izlabojumiem iekraušanas, ordera vai patvēruma ostā, bet ne uz izlabojumiem, kas jāiz-

dara jūrā. Vai tādā gadījumā izdevumi atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, to noteic pēc burtu pantiem.

1) Ka izdevumi, kas izdarami „kopējās drošības labā“, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, par to nevar būt divu domu.

2) Gadījumā, ja lielajā avarijā cietis kuģis atrodas patvēruma ostā, tad jautājums par pagaidu izlabojumiem var rasties tad, ja galīgus izlabojumus nav iespējams izvest, vai arī tos var izdarīt, bet maksa ir nesamērīgi augsta, vai arī maksa ir pieņemama, bet kravas atkraušana vai izkraušana un atpakaliekraušana, kā arī kravas novietošana noliktavā izmaksā nesamērīgi dārgi.

XV pants.

Vedummaksas zaudējums.

No kravas sabojāšanās un bojā ejas cēlies vedummaksas zaudējums atlīdzinams lielās avarijas kārtībā, ja tas cēlies no lielajā avarijā atļautas darbības, vai arī, ja kravas bojājumi un zudumi tiek atlīdzināti lielās avarijas kārtībā.

No zaudētās bruto vedummaksas atvelkami tie izdevumi, ko kuģa īpašniekam vajadzētu maksāt, lai minēto vedummaksu nopelnītu, bet kas sakarā ar nestiem upuriem nav izdoti.

Vedummaksas liktenis cieši saistīts ar kravas likteni. Ja krava lielajā avarijā iet bojā vai tiek bojāta, tad attiecīgā vedummaksa atlīdzinama pēc lielās avarijas noteikumiem. Vai vedummaksa atlīdzinama visa vai pa daļai, izšķirams katreizējos apstākļos no nacionāliem likumiem par vedummaksu. Atlīdzinama ir bruto vedummaksa, atvelkot tos izdevumus, kas sakarā ar lielās avarijas upuriem, izfraktētajam tiek ietaupīti. Cik liels tāds ietaupījums bijis, tas nosakams katrā atsevišķā gadījumā atkarībā no apstākļiem. Ja pēc daļas kravas upurēšanas brauciens tiek turpināts ar pārpalikušo kravu, tad ietaupīti ir tikai upurētās kravas izkraušanas izdevumi, bet nekas nav ietaupīts no kuģa personāla algām, uztura, kurināmā, ostu nodokļiem u. t. t. Ja brauciena sākumā kuģis aiziet bojā, tad vedummaksa attiecīgi samazinama.

XVI pants.

Atlīdzība par lielajā avarijā bojātu vai zaudētu kravu.

Ja lielajā avarijā preces upurētas vai bojātas, tad īpašniekam zaudējumu atlīdzība nosakama pēc tirgus cenām ostā kuģa pienākšanas dienā vai uzņēmuma beigās, ja uzņēmums nebeidzas gala ostā, bet kādā citā vietā.

Kad šādā veidā bojāta krava pēc pienākšanas ostā tiek pārdota, tad zaudējums, kas atlīdzinams lielās avarijas kārtībā, jāaprēķina, ņemot no pilnas vērtības kuģa pienākšanas dienā tādu procentu zaudējuma, kādu sastāda ieņēmums no bojātās kravas pārdošanas attiecībā pret tās pilnu vērtību pārdošanas dienā.

Lielajā avarijā upurēto vai zaudēto preču vērtību nosaka, izejot no tirgus vērtības kuģa pienākšanas dienā lēmuma ostā, vai pēc tirgus cenām uzņēmuma beigās, ja kuģis lēmuma ostu nesasniedz. Uzņēmums uzskatams

par pabeigtu, kad krava ir izkrauta resp. krava no kuģa šķirusies. Tas ne katru reizi sakrīt ar kuģa pienākšanas dienu. Tirgus vērtība ir tā vērtība, kādu maksā tirgū pēc sava satura un labuma līdzīga prece. Nekāda nozīme nav preču tirgus vērtībai iekraušanas ostā, vai preču fakturās uzdotai vērtībai, vai iepirkšanas vērtībai. Ja lēmuma ostā vai brauciena pabeigšanas vietā, kā arī tuvākā apkārtnē attiecīgām precēm nemaz nav tirgus vērtība, tad to nosaka lietpratēji.

Pēc lielās avarijas noteikumiem atlīdzinamas tikai upurētās vai lielajā avarijā bojātās preces, tā tad kravas priekšmeti, kuri mesti jūrā vai sabojāti. Te nepieder balasts, provizija, kurinamais, zvejas piederumi (uz zvejas kuģiem), kuģa personāla vai pasažieru mantas, cik tālu tās nepieder pie kravas. Pasta sūtījumiem gan būtu jāpieder pie atlīdzināmām vērtībām.

Faktiskie zaudējumi preču īpašniekam atlīdzinami, atkarībā no zaudēto vai bojāto preču tirgus vērtības. No atlīdzināmās sumas atvelkami: a) Tie izdevumi, kas preču īpašniekam būtu jāsedz līdz preču nogādāšanai preču saņēmējam, bet kas ar preču upurēšanu ietaupīti. Galvenā kārtā te domāta vedummaksā. Vai tā ietaupīta, tas nosakams pēc nacionāliem likumiem un transportlīguma dalībnieku vienošanās noteikumiem. Ja, kā tas ir pēc Anglijas un Vācijas likumiem, par upurētām precēm vedummaksā nav jāmaksā, tad tā (distances vedummaksā) ir ietaupīta un tā visa atvelkama. Turpretim tā nav atvelkama, ja tā galīgi izmaksāta avansa veidā vai pēc transportlīguma noteikumiem jāmaksā neatkarīgi no uzņēmuma sekmīgas pabeigšanas. Ja preces nav zudušas, bet tikai bojātas, jāatļūms par vedummaksu nevar rasties, jo transporta izdevumi par tām ir tādi paši kā par nebojātām precēm.

Pie izdevumiem, kas ietaupīti pilnīgi vai daļai, vēl pieder: ievedumuitas, preču izkraušanas, uzglabāšanas un citi izdevumi, kas būtu jāizdod, pēc preču laimīgas pienākšanas, lai realizētu to tirgus vērtību. Ne katru reizi tomēr tas tiek ietaupīts, jo, piem., daudzkreiz par bojātām precēm jāmaksā tāda pati muiža, kā par nebojātām. Nekādā ziņā nav atvelkami apdrošināšanas izdevumi, kas ir jau samaksāti iepriekš.

b) Tālāk atvelkami visi tie zaudējumi un izdevumi, kas nepieder pie lielās avarijas. Te pieder bojājumi un zaudējumi no partikularās avarijas, zaudējumi, kas cēlušies no paša preču īpašnieka vainas, no preču dabiskām īpašībām, parastie izteceļumi, parastie lūzumi u. t. t.

Lielajā avarijā cietušo preču zaudējumu atlīdzību noteic lietpratēji kā starpību starp bojāto preču pārdošanas vērtību lēmuma ostā un šo preču tirgus cenu. Pārdošanas vērtību var noteikt, arī pārdojot preces izsolē. Praksē tā tad atlīdzinamo vērtību nosaka kā starpību starp preču vērtību pēdējā izkraušanas dienā un izsoles vērtību (metode A) vai preču vērtību izsoles dienā un izsolē saņemto sumu (metode B), bet to var arī noteikt, piemērojot t. s. „règlement par quotite“, t. i. XVI Y. A. R. panta noteikumus. Visas trīs metodes dod vienu un to pašu rezultātu, ja tirgus cena laikā starp pēdējo izkraušanas dienu un preču izsoles dienu nav grozījusies. Turpretim, ja cena ir grozījusies, tad rezultāti ir citādi. Ja, piem., preču tirgus cena pēdējā izkraušanas dienā ir 1000, izsoles dienā 1400, bet izsolē ieņemtā suma ir 800, tad atlīdzinamie zaudējumi ir sekojoši:

$$\begin{array}{l}
 \text{pēc A metodes} \quad 1000 - 800 = 200; \\
 \text{pēc B metodes} \quad 1400 - 800 = 600; \\
 \text{pēc Y. A. R. XVI p.} \quad \frac{1400 - 800}{1400} \times 1000 = 428,57.
 \end{array}$$

Ja preču cenas krīt, un preču tirgus cena izsoles dienā ir 700, bet izsolē ieņemti 400, tad katra metode dod vēl lielāku starpību:

$$\begin{array}{l} \text{pēc metodes A} \quad 1000 - 400 = 600; \\ \text{pēc metodes B} \quad 700 - 400 = 300; \\ \text{pēc Y. A. R. XVI p.} \quad \frac{700 - 400}{700} \times 1000 = 428,57. \end{array}$$

XVII pants.

Vērtības, kas piedalās lielās avarijas pasivajā masā.

Līdzdalību lielajā avarijā pamato uz piedalošos īpašumu patieso neto vērtību kopīgā uzņēmuma beigās, pieskaitot par lielajā avarijā ziedoto upuri saņemto atlīdzību, ja tāda nav ieskaitīta, pie kam no kuģa īpašnieka vedummaksas un pasažieru naudas, ar kurām vēl būtu jāriskē, atvelkamas personāla algas un tādi izdevumi, kas nebūtu jāizdod, lai vedummaksu nopelnītu, ja kuģis un krava avarijas dienā būtu gājuši bojā, un ja tādi netiktu atlīdzināti lielās avarijas kārtībā.

Vēl no lielās avarijas pasivajā masā piedalošos īpašumu vērtības atvelkami arī visi tie izdevumi, kas cēlušies ar lielo avariju, atskaitot tos, kas ieskaitīti lielajā avarijā. Ja pasažieru bagaža un personīgās mantas nav ierakstītas konosamentos, tad tās lielajā avarijā nepiedalās.

Lielajā avarijā piedalās trīs vērtības: kuģis, krava un vedummaksa. Uzņēmuma beigās jākonstatē katra šī faktora vērtība. Vispār atlīdzības pienākums var gulties tikai uz tādām mantām, kurām uzņēmuma beigās vēl ir kāda vērtība, tā tad te nepieder kuģis, kurš pēc avarijas kļuvis par nederīgu vraku, tāpat te nepieder galīgi sabojāta krava.

Kuģim jāpiedalās lielajā avarijā ar savu faktisko vērtību pēc uzņēmuma pabeigšanas. Kā šī vērtība noteicama, ar lietpratēju palīdzību vai citādi, par to Y. A. R. nerunā. Par faktisko kuģa vērtību var uzskatīt: kuģa iegūšanas vērtību, izsolē iegūto summu, kuģa apdrošinājuma summu un katrā ziņā lietpratēju noteiktu kuģa vērtību. Tā kā jautājumu par lietpratējiem Y. A. R. nenokārto, tad viņiem savā darbībā jāievēro (arī, piem., lietpratēju atlīdzība jānosaka) uzņēmuma pabeigšanas vietas nacionālie likumi, ja transportdarījumā kontrahenti nav vienojušies par dispašas sastādīšanu kuģa piederības ostā pēc tur pastāvošiem likumiem.

Līdz ar kuģi lielās avarijas izdevumu segšanā pēc uzņēmuma beigām jāpiedalās arī kuģa piederumiem, jo tirdzniecībā, runājot par kuģi, saprot līdz ar to arī tā piederumus.

No faktiskās kuģa vērtības jāatvelk tie izdevumi, kuri izdoti kuģim pēc lielās avarijas. Šie atvilkumi dibinās uz lielās avarijas pamatprincipu, pēc kura lielās avarijas izdevumu segšanā jāpiedalās tikai tām vērtībām, kas bija padotas kopīgām briesmām, bet ar avarijas upuri tikušas izglābtas. Tā tad jāatvelk visi izdevumi par izdarītiem izlabojumiem un jaunieguvumiem pēc avarijas.

Tālāk lielās avarijas kopīgo zaudējumu segšanā bez kuģa neto vērtības jāpiedalās arī lielajā avarijā kuģim nodarītam zaudējumam, t. i. tai vērtībai, kura kuģim atlīdzinama lielās avarijas kārtībā. Y. A. R. tādā

kārtā, saskaņoti ar moderniem likumiem šinī jautājumā, uzliek par pienākumu piedalīties lielās avarijas zaudējumu segšanā visām vērtībām — arī tām, kas tikušas upurētas, bet atlīdzinamas lielajā avarijā.

Kravas jāpiedalās pasivajā masā ar savu faktisko vērtību, t. i. tirgus vērtību uzņēmuma pabeigšanas dienā. Ja kravas priekšmetiem nav tirgus cenas, tad to vērtību nosaka lietpratēji. No kravas vērtības, līdzīgi kā tas ir ar kuģi, atskaitāmi visi kravas izdevumi pēc avarijas. Tāpat ir ar izdevumiem, kuri nav bijuši padoti lielās avarijas briesmām un arī nav tikuši no tām glābti. Parasti atvelk:

a) Vedummaksu, kas tiek ietaupīta kravas bojā ejas gadījumā. Ja vedummaksa galīgi samaksāta uz priekšu, vai arī transportlīgums nosaka, ka kravas liktenis nevar iespaidot vedummaksas saņemšanu, tad tā netiek atvilkota.

b) Muitas nodokļus, izkraušanas izdevumus, noliktavu un citus izdevumus, kas kravas bojā iešanas gadījumā nav tikuši izdoti.

c) Izdevumus, kas saistīti ar kravas zāvēšanu u. t. t. pēc lielās avarijas.

Līdzīgi kuģim, arī lielajā avarijā zaudētai vai bojātai un pēc lielās avarijas atlīdzinamai kravas daļai jāpiedalās avarijas pasivajā masā.

Pie kravas pieder arī pasta sūtījumi (sk. XVI p. paskaidrojumus). Tādēļ patiesībā arī tiem vajadzētu piedalīties pasivajā masā, un dažās valstīs tas tā arī ir. Vācijā un Francijā, turpretim, pasta sūtījumu līdzdalība pasivajā masā tiek izslēgta. Tas tur darīts publisko interešu dēļ, lai sargātu pasta sūtījumu noslēpumus un neaizskaramību, kas, piedaloties avarijas masā, tiek izslēgts. Pasažieru mantas un багажа, ja tās ierakstītas konosamentā, piedalās pasivajā masā, līdzīgi pārējai kravai. Nepiedalās pasivajā masā tās vienīgi tad, ja tām nav konosamenta, jo līdz ar to tās netiek uzskatītas par kravu. Tāpat pasivajā masā nepiedalās kuģa personāla mantas. Ja tādas mantas tiktu upurētas lielajā avarijā, tad paceļas jautājums, vai tām ir tiesība piedalīties arī aktīvajā masā. No Y. A. R. noteikumiem gan drīzāk izrietēs negatīva atbilde uz šo jautājumu.

Vedummaksa piedalās pasivajā masā ar to bruto vedummaksu, kas izglābta, pateicoties lielās avarijas upuriem, atvelkot tos izdevumus, kas ietaupīti priekšmetu bojā iešanas gadījumā. Kas ir bruto vedummaksa, tas, ievērojot, ka Y. A. R. par to neko nerunā, nosakāms pēc nacionāliem likumiem.

Runājot par vedummaksu, jāizšķir 1) kuģa īpašnieka — izfraktētāja un 2) nofraktētāja risks.

Pirmajā gadījumā kuģa īpašniekam, ja pārvadājamās mantas iet bojā, tiek ietaupīta vesela rinda izdevumu. Saskaņā ar lielās avarijas principiem tie atvelkami no bruto vedummaksas. Lielākā daļa nacionālo likumu, lai izvairītos no sarežģītiem aprēķiniem katrā atsevišķā gadījumā, aprobežojas ar caurmēra atvilkumu (piem., Vācijā $\frac{1}{3}$, Francijā, Beļģijā un Skandināvijā $\frac{1}{2}$). Y. A. R. noteikumi, līdzīgi Anglijas likumiem, prasa, lai katrā gadījumā tiktu aprēķināta vedummaksa, kas izglābta, pateicoties lielās avarijas upuriem.

Pēc XVII p. noteikumiem no bruto vedummaksas jāatvelk: c) ostu izdevumi, kā: ostu nodevas, loču naudas, velkoņu atalgojums, atkraušanas izdevumi, izkraušanas izdevumi u. c., kuri bija jāizdod izfraktētājam pēc avarijas gadījuma; b) algas kuģa personālam no avarijas momenta līdz brauciena pabeigšanai. Otrajā gadījumā, t. i. ja vedummaksa atrodas nofraktētāja riskā, vai nu tā visa samaksāta iepriekš, vai arī nav atmaksājama kravas pilnīgas bojā ejas gadījumā, ar lielās avarijas upuri tiek iz-

glābta visa vedummaksa. Tādēļ arī Y. A. R. XVII p. šādā gadījumā neparedz nekādus atvilkumus ostu izdevumiem un personāla algām.

Zaudētai vedummaksai jāpiedalās lielās avarijas pasivajā masā ar visu lielajā avarijā atlīdzinamo vērtību.

XVIII pants.

Kuģa bojājumi.

Atlīdzība, kas lielajā avarijā pienākas par bojājumiem un zaudējumiem kuģim, tā mašīnām un piederumiem remonta vai atjaunošanas gadījumā var segt tikai patiesos remonta un atjaunošanas izdevumus šādiem bojājumiem un zaudējumiem, pie kam atvilkumi tiek izdarīti tā, kā tas XIII pantā aizrādīts, kad vecā materiala vietā tiek likts jauns. Ja remonts netiek izdarīts, atlīdzinams attiecīgais vērtības pazeminājums, kas nepārsniedz novērtētos remonta izdevumus. Faktiskās (actual) vai konstruktīvās pilnīgās kuģa bojā ejas gadījumos lielās avarijas kārtībā atmaksājami tie zaudējumi, kas cēlušies no lielās avarijas, un tie tiek aprēķināti pēc kuģa pilnas vērtības, atvelkot novērtētos remonta izdevumus par bojājumiem, kas nepieder pie lielās avarijas, un par pārdoto vraku ieņemto sumu, ja pārdošana notiek.

XVIII pants izšķir trīs gadījumus:

1) Kuģis tiek izlabots. Tad atlīdzinami faktiskie izlabošanas vai atjaunošanas izdevumi, protams tik tālu, cik tālu tie pieder pie lielās avarijas zaudējumiem. Šajos faktiskajos izdevumos, t. i. remontam patiesībā izdotajā sumā, ietilpst arī doku izdevumi. Ja kuģa īpašnieks blakus lielajā avarijā nodarītiem bojājumiem liek izlabot arī partikularajā avarijā nodarītos bojājumus, tad doku izdevumi attiecīgi sadalāmi. Pēc kuģa izlabošanas tas jāapskata, vai un kā izlaboti lielās avarijas bojājumi.

2) Kuģis netiek izlabots. Tādā gadījumā atlīdzinama summa, par kādu kuģa vērtība pazeminājusies, pie kam šī atlīdzība nedrīkst pārsniegt remontu vērtību.

3) Kuģi nav iespējams izlabot faktiskās vai konstruktīvās bojā ejas dēļ. Tad atlīdzinama pilna kuģa vērtība, atvelkot novērtētos remonta izdevumus par bojājumiem, kas nepieder pie lielās avarijas, kā arī eventuales ienākumus par pārdoto vraku. Te pēc XVIII p. noteikumiem var būt gadījums, ka lielās avarijas bojājumi nemaz netiek atlīdzināti. Piem., kuģa vērtība ir 100.000, bet remonta izdevumi 150.000, no kuriem 30.000 attiecas uz lielās avarijas bojājumu izlabošanu, bet 120.000 uz partikularo avariju. Pēc Y. A. R. XVIII p. noteikumiem atlīdzinami 100.000 (kuģa vērtība) — 120.000 (partikularās avarijas bojājumi), ar citiem vārdiem — kuģa īpašnieks nesapem nekādu atlīdzību par lielās avarijas bojājumiem.

XIX pants.

Nepieteikta, vai nepareizi pieteikta krava.

Bez kuģa īpašnieka vai aģenta ziņas iekrautu, kā arī iekraušanas laikā ar nodomu nepareizi uzdotu mantu bojājumi

un zaudējumi nav atlīdzinami lielās avarijas kārtībā. Tomēr šādām mantām ir tiesība uz līdzdalību, ja tās tiek izglābtas.

Bojājumi un zaudējumi mantām, kuru vērtība pie iekraušanas uzdota zemāka par patieso vērtību, atlīdzinami pēc piešķirtās vērtības, bet lielās avarijas pasivajā masā tās piedalas ar savu patieso vērtību.

XIX pants šķiro trīs gadījumus:

- 1) mantas iekrautas bez kuģa īpašnieka vai viņa vietnieka ziņas;
- 2) mantu šķira un īpašības apzināti uzdotas nepareizi un
- 3) mantu vērtība uzdota par zemu.

Pirmajā un otrajā gadījumā mantu zaudējumi lielajā avarijā nav atlīdzinami, bet ja tās tiek izglābtas, tām jāpiedalas pasivajā masā.

Trešajā gadījumā izglābtajām mantām jāpiedalas pasivajā masā ar savu patieso vērtību, bet aktīvajā masā tikai ar uzdoto vērtību.

XX pants.

Izdevumi brauciena laikā uz patvēruma ostu.

Kurinamam, kuģa izrīkošanas materiāliem un kuģa piederumiem, tāpat arī kaptēiņa, virsnieku un komandas algām un izdevumiem par uzturu, kas ceļas no brauciena pagarināšanās tādēļ, ka kuģis spiests ieiet patvēruma ostā vai atgriezties atpakaļ iekraušanas ostā, ir tiesība uz atlīdzību pēc lielās avarijas noteikumiem, ja ieiešanas izdevumi šādā ostā vai vietā saskaņā ar X-a pantu tiek atlīdzināti lielās avarijas kārtībā.

Kurinamais un citi kuģa izrīkošanas materiāli, kas ir izlietoti ārkārtējās aizkavēšanās laikā, iekraušanas, ordera vai patvēruma ostā, arī atlīdzinami lielās avarijas kārtībā par tādu pašu laiku, kā saskaņā ar XI pantu tiek atlīdzinātas kapteiņa, virsnieku un komandas algas un izdevumi par uzturu, izņemot to kurinamo un citus kuģa izrīkošanas materiālus, kas tiek izlietoti, izlabojot tādus bojājumus, kas netiek atlīdzināti lielās avarijas kārtībā.

Kā saskaņā ar Y. A. R. X pantu atlīdzinami lielās avarijas kārtībā izdevumi sakarā ar kuģa ieiešanu patvēruma ostā, tā saskaņā ar XX panta noteikumiem atlīdzinami izdevumi par kurinamo, izrīkošanas priekšmetiem, algām un uzturu, kas rodas no brauciena pagarinājuma sakarā ar to, ka kuģis bijis spiests ieiet patvēruma ostā. Lielākā daļa nacionālo likumu šos izdevumus līdz šim neatzina par atlīdzinamiem lielās avarijas kārtībā.

Brauciena pagarināšanos rada tas, ka, dodoties patvēruma ostā, kuģis novirzas no ceļa. Iznākot no patvēruma ostas, kuģis gan cenšas vistaisnāk sasniegt atstāto ceļu, bet tomēr rodas ceļa pagarinājums. Precīzi kontrolēt šo pagarinājumu ir grūti. Te jāpalaižas uz ierakstiem kuģa klāja un mašīnu žurnālos un kapteiņa godīgumu.

XX pants līdzīgi XI pantam nav tikai attiecinams uz gadījumiem, kad kuģis ieiet patvēruma ostā vai atgriežas iekraušanas ostā, bet tas piemērojams arī gadījumam, kad kuģim arī jāuzturas šinīs vai ordera ostās.

XXI pants.

Naudas līdzekļu sagādāšana.

Par lielajā avarijā izdarītiem maksājumiem pienākas 2% komisijas naudas, bet, ja vajadzīgos naudas līdzekļus nav sagādājis uzņēmuma līdzdalībnieks, visi izdevumi, kas ceļas, sagādājot naudas līdzekļus bodmerejas vai citā ceļā, kā arī zaudējumi kravas īpašniekiem no preču pārdošanas minētam nolūkam, atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

Izdevumi, apdrošinot naudas avansus lielās avarijas izdevumu segšanai, arī atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

XXI pants pieņēmis gan lielākā daļā valstu pastāvošo praksi, bet tā ir pretēja Anglijas likumiem, kur kuģa īpašniekam pienākošās komisijas nauda par sagādātiem līdzekļiem nav atlīdzinama. Jāšķiro 2 gadījumi:

1) Naudu sagādā interesents, kam pašam jāpiedalās arī pasivajā masā. Parasti tas būs kuģa īpašnieks. Šī nauda var būt vajadzīga patvēruma ostas izdevumu segšanai vai citiem izdevumiem.

2) Nauda tiek sagādāta bodmerejas ceļā, vai pārdodot daļu kravas, vai kādā citādā ceļā.

Pirmajā gadījumā tiek dotas 2% aizdevuma komisijas, bet otrā gadījumā sagādāšanas izdevumi, kā arī preču īpašniekam nodarītie zaudējumi, ja preces pārdotas naudas sagādāšanai, atlīdzinami lielajā avarijā.

XXII pants.

Procenti par zaudējumiem, kas atlīdzinami lielās avarijas kārtībā.

Par izdevumiem, upuriem un atlīdzību lielajā avarijā ņemami likumīgi procenti, kādi atļauti ostā, kur uzņēmums izbeidzas, bet ostās, kur nepastāv likumā noteikts procentu apmērs, pieci procenti gadā līdz lielās avarijas dispašas sastādīšanas dienai, atvelkot starplaikā no avarijas dalībniekiem vai lielajai avarijai deponētām sumām izdarītos atmaksājumus.

XXII pants paredz procentus par saņemamām un izdotām sumām tādēļ, lai tie, kam tiesība saņemt atlīdzību pēc lielās avarijas noteikumiem, neciestu tālākus zaudējumus visā avarijas proceduras laikā, kas velkas diezgan ilgi, bet kā atlīdzību saņemtu procentus.

No kura momenta procenti aprēķināmi, par to Y. A. R. neko nerunā. Ievērojot lielās avarijas pamatdomu, šis moments būtu noteicams ar to brīdi, kad personai, kam tiesība uz atlīdzību lielajā avarijā, kļūst zinams un sajūtams viņas mantiskais zaudējums. Pie naudas izdevumiem procenti maksājami, sākot ar naudas izmaksas dienu; pie mantu bojājumiem — ar mantu izkraušanas pabeigšanas dienu, pie bojāta kuģa pārdošanas — ar pārdošanas dienu, pie vedummaksas zaudējumiem — no dienas, kad tā bija samaksājama.

Procentu maksāšanas pienākums izbeidzas ar dispašas sastādīšanas dienu.

XXIII pants.

Rīkošanās ar naudas deponējumiem.

Ja no kravas ievākti iepriekšēji deponējumi lielās avarijas glābšanas vai citu prasību apmierināšanai, šādi ievāktā nauda deponējama sevišķā kontā, ja iespējams, tādā, kas nes procentus, uz divu pilnvarnieku kopīgiem vārdiem (viens no tiem iecelams kuģa īpašniekam, otrs — deponētājam par labu) viņu izvēlētā bankā. Šī deponētā summa ar uzkrājušajiem procentiem, ja tādi ir, noder kā drošība maksājumiem lielās avarijas dalībniekiem, kam jāsaņem no kravas atlīdzība par glābšanu un citiem izdevumiem, kuru dēļ šie deponējumi izdarīti. Pilnvarniekiem ir tiesības izdarīt iepriekšējus izmaksājumus un atmaksājumus pēc dispašiera rakstiska paziņojuma; šādi maksājumi izdarāmi, nekaitējot dalībnieku galīgai atlīdzībai.

XXIII pants paredz, kā rīkoties ar avarijas maksājumu nodrošināšanai iemaksātām sumām. Avarijā pienākošos maksājumus var dažādi nodrošināt. Pirms kara parasti apmierinājās ar banku garantijām, kurpretim pēc kara vienmēr prasa skaidras naudas deponēšanu. Y. A. R. XXIII p. paredz, kā jārikojas ar šādu naudu, lai nenotiktu ļaunprātības, ja naudu iemaksā vienai personai (piem., to iemaksā kuģa īpašniekam, bet tas to laiž apgrozībā, kļūst maksātnespējīgs, un nauda iet zudumā). Grūtības praksē var radīt pilnvarnieku iecelšanas kārtība, piem., gabalpreču transportdarījumos, kur preču īpašnieku var būt ļoti daudz.

44. §. Zaudējumu sadalīšana lielajā avarijā.

Zaudējumus, kas cēlušies no lielās avarijas, sadala kopīgi starp kuģi, vedummaksu un kravu resp. starp izfraktētāju un nofraktētāju, t. i. starp kuģa īpašnieku un kravas īpašnieku. Šāda zaudējumu sadalīšanas kārtība dibinās, kā jau iepriekš teikts, uz upurējumiem, ko nes uzņēmuma dalībnieki kopīgo briesmu novēršanai, un uz tā principa, ka neviens nedrīkst iedzīvoties uz otra rēķina. Tā tas varētu būt, ja kuģis tiktu glābts uz kravas rēķina vai otrādi, ja viena kravas daļa tiktu glābta uz otras daļas rēķina, nepieaicinot izglābtās vērtības zaudējumu sadalīšanu.

Zaudējumu sadalīšanas pamats.

Tādēļ rodas jautājumi: 1) kam (kādai vērtību kopībai, kompleksam — prof. Loebers 413. lapp.) ir tiesība uz zaudējumu atlīdzību, (tiesība uz t. s. kontribuciju, „Beitragsrecht“, „vergütungsberechtig“): 2) kam (kādai vērtību kopībai, kompleksam) zaudējumi jāatlīdzina (t. i. kontribucijas pienākums, „Beitragspflicht“, „beitragspflichtig“); 3) kā noteicama attiecīgo vērtību cena; 4) kādā kārtā sadalāmi zaudējumi, un 5) kādas formalitātes jāizpilda kapteinim, lai paturētu tiesības uz zaudējumu atlīdzību par kuģi un vedummaksu?

Aktivā masa. Lielās avarijas nodarītos zaudējumus sauc par aktīvo masu, aktīvo kapitalu vai avarijas masu, t. i. tā ir to vērtību kopība, kurai ir tiesības uz atlīdzību vai kontribūciju (cietušās vērtības). To vērtību kompleksu, kuru dēļ lielā avarija radusies, t. i. to vērtību

Pasīvā masa. grupu, kurai zaudējumi jāatlīdzina, sauc par pasīvo masu vai kontribūcijas kapitalu. Aktivās un pasīvās masas salīdzinājums arī dod to proporciju, kādā katrai vienībai jāpiedalās zaudējumu atlīdzināšanā.

Kādas vērtības ietilpst aktivā masā? Aktivā masā ietilpst resp. pieder tiesība uz kontribūciju a) kuģim, b) kravai un c) vedummaksai, t. i. tie ietilpst visi tie zaudējumi, kas nodarīti šīm vērtībām. Bez tam aktīvā masā ietilpst arī d) izdevumi, kas saistīti ar avariju.

Kuģa zaudējumi. a) Kuģa zaudējumi. Ja bojājumi, kas radušies kuģim no lielās avarijas, tikuši izlaboti, kuģim atrodoties ceļā, tad tos aprēķina pēc izlabojuma

faktiskiem izdevumiem. Ja bojājumi nav izlaboti, zaudējumus aprēķina, novērtējot tos pēc kuģa pienākšanas ostā. Ja kuģis pilnīgi gājis bojā (t. i. ja, neskatoties uz pilnīgu kuģa zudumu, tomēr tiek atzīta lielā avarija) vai bojāts tādā mērā, ka nav vairs remontējams, kuģis nocenojams pēc tās vērtības, kāda tam bijusi ostā, kur izdara novērtējumus, neciešot avariju. Te tomēr jāievēro tas, ka zaudējumu sadalīšanas nolūks ir atlīdzināt vienīgi patiesos zaudējumus, t. i. nostādīt cietušo tādā stāvoklī, kādā viņš bija pirms avarijas, bet nekādā gadījumā nepieļaut nepamatotu iedzīvošanos. Tādēļ no kuģa nocenotās vērtības atskaitama izglābtā vērtība. Ļoti iespējams, ka kuģis bijis tādā stāvoklī, ka tam arī bez avarijas būtu bijis nepieciešams remonts. Izdarot remontu uz avarijas rēķina, iznāktu, ka cietušais iedzīvojies. Saskaņā ar Y. A. R. noteikumu XIII p. atlīdzina ne visu remontu, bet izdara atvilkumu pēc principa „jauns veca vietā“ („new for old“). Šie atvilkumi ir dažādi, $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{6}$ un c. (sk. 43. §).

Kravas zaudējumi. b) Kravas zaudējumus, ja krava lielajā avarijā ir gājusi pilnīgi bojā, aprēķina pēc kravas vērtības lēmuma ostā, jo kravas īpašnieks

zaudē šo vērtību un nevis to, kāda bija iekraušanas ostā. Te tomēr jāievēro, kādā stāvoklī krava bija pirms avarijas. Varbūt tā bija jau bojājusies. Tādā gadījumā tās īpašnieks nebūtu dabūjis pilnu vērtību lēmuma ostā, un tādēļ arī avarijas gadījumā atlīdzina vienīgi šo vērtību. Bez tam, aprēķinot atlīdzību, jāatvelk ietaupītās sumas, kas kravas bojā ejas dēļ nebija jāizdod, kā: muitas nodevas, nesamaksātā vedummaksā, izkraušanas izdevumi u. c. Turpretim nekādā gadījumā nav atvel-

kama frankofrakts (frankatura), kas samaksājama vai jau samaksāta, jo tā nav ietaupīta.

Ja krava lielajā avarijā tikusi sabojāta, tad atlīdzināma cenu starpība starp sabojāto un nebojāto preci. Cenas aprēķināmas iepriekš minēto iemeslu dēļ pēc lēmuma ostas cenām. Arī te tāpat jāatvelk ietaupījumi, kā, piem., ietaupītie nodokļi, bet ne vedummaksas, jo tā jāmaksā arī par sabojāto kravu.

Vedummaksas zaudējumi. c) **V e d u m m a k s a s z a u d ē j u m s** izfraktētājam aprēķināms par pilnu sumu, kādu viņš būtu dabūjis, nogādājot kravu lēmuma ostā, ja tā nebūtu gājusi bojā. Pilna vedummaksas, t. i. bruto vedummaksas rēķināma tādēļ, ka izfraktētāja izdevumi paliek tie paši, vienalga, vai viņš ved visu kravu, vai arī tikai palikušo kravas daļu. Tas pats sakāms arī par nesāņemto pasažieru pārvadāšanas maksu.

Avarijas izdevumi. d) Beigās pie aktīvās masas jāpieskaita arī nauda, kas izdota sakarā ar avariju, starp citu arī izdevumi par avarijas aprēķina (dispašas) sastādīšanu un izpildīšanu. Pie šīs naudas, skatoties pēc vietējiem apstākļiem, var pieskaitīt arī procentus.

Pasivajā masā ietilpstošās vērtības. Pie pasivās masas jeb kontribūcijas kapitāla pieder visas tās vērtības, kuru dēļ tika citas vērtības upurētas, t. i., kuru dēļ tika radīta lielā avarija. Pie pasivās masas pieder tikai tādas vērtības, kuras var aprēķināt naudā.

Pie pasivās masas pieder tikai tādas vērtības, kuras var aprēķināt naudā. Pie pasivās masas pieder: a) kuģis, b) krava un c) vedummaksas. Cilvēku izglābšanai šinī ziņā nevar būt nozīmes, jo cilvēku dzīvību nav aprēķināma naudā. Ārzemju likumos pieņemts princips, ka kuģa komandas alga arī neietilpst pasivajā masā. Tāpat uz ieradumu tiesību pamata tanī neieskaita arī pasažieru bagažu. Ieskaita gan arī bojātos priekšmetus, kā arī tos, kurus vajadzēja upurēt, lai glābtu citus. Tas izriet no tāda apsvēruma, ka šo priekšmetu upurēšana notika viņu īpašnieku interesēs, jo pretējā gadījumā varbūt būtu gājis bojā kuģis ar visu kravu, un šo priekšmetu īpašniekiem būtu bijuši daudz lielāki zaudējumi, jo viņi nebūtu saņēmuši nekādu atlīdzību. Tādēļ par tiem pienākas atlīdzība. No otras puses, ja šos upurētos priekšmetus neieskaitītu pasivā masā, viņu īpašnieki būtu privilģētā stāvoklī, jo saņemtu atlīdzību, nepiedaloties ne ar ko avarijā radušos zaudējumu segšanā (Fedorovs 200. lapp.).

a) Kuģis piedalās pasivajā masā ar savu vērtību brauciena pabeigšanas vietā kravas izkraušanas laikā.

b) Krava piedalās pasivajā masā vienalga, vai tā pienākusi lēmuma ostā veselā vai sabojātā veidā, pēc lēmuma ostas cenām.

c) Vedummaksa piedalas pasivajā masā tikai par glābto kravu, pie kam no vedummaksas atskaita parastos brauciena izdevumus, t. t. piedalas tikai neto vedummaksa. (Parasti neto vedummaksu rēķina $\frac{2}{3}$ apmērā no bruto vedummaksas). Kā tas izriet no sacītā, visas pasivās masas vienības piedalas avarijas zaudējumu atlīdzināšanā proporcionāli to vērtībai tanī vietā, uz kuriem kuģim bija jābrauc, t. i. lēmuma ostā. Sakarā ar to, ja pēc avarijas kādas pasivās masas vienības vērtība pamazinājas (izņemot ļaunprātīgu bojāšanu), šis zaudējums sadalams starp pārējām vienībām. Tādēļ šādā kārtā pasivās masas vienību īpašnieki par zaudējumu atlīdzību atbild solidari.

Vispār jūras tiesībās pieņemts, ka personām, kas piedalas kopīgā jūras uzņēmumā nav personīga, bet gan tikai lietiska atbildība. Tas nozīmē, ka arī katrs avarijas dalībnieks neatbild ar visu savu mantu, bet tikai ar jūras mantību (prof. Loebers 416. lapp.). Tādā kārtā kuģa īpašnieks atbild ar kuģi un vedummaksu, bet kravas īpašnieks — ar kravu.

Ja pēc lielās avarijas kravu, kas ietilpst pasivajā masā, izkrauj no kuģa, tad kapteinim jā rūpējas par to, lai būtu iespējams piedzīt no kravas saņēmēja pienākošos maksājumu daļu. Šinī nolūkā pēc pastāvošās prakses kapteinis ņem no preču saņēmēja t. s. lielās avarijas maksājumu solījumu; (Haverei Revers; Average bond), vai preču saņēmējs deponē bankā pēc dispašiera pagaidu aprēķina vajadzīgo vai no viņa pienākošos sumu. (Sk. Y. A. R. XXIII p.)

Praksē pieņemts, ka, ja kuģis, vedummaksa un preces, vai divas no šīm interesēm pieder vienam apdrošinātam, tad apdrošinātāja atbildība attiecībā uz lielās avarijas zaudējumiem vai maksājumiem jānoteic tā, it kā šīs vērtības piederētu dažādām personām.

Neatkarīgi no minētiem ārkārtējiem upuriem un izdevumu atmaksām apdrošinātājs atbild apdrošinātam par

- a) visiem nepieciešamiem un lietderīgiem izdevumiem, kādi cēlušies apdrošinātam apdrošināto īpašumu glābjot vai zaudējumu mazināšanas nolūkā, kaut arī glābšana vai zaudējumu mazināšana nav izdevusies;
- b) izdevumiem, kas cēlušies sakarā ar zaudējumu apmēru noskaidrošanu, ekspertīzi, īpašuma pārdošanu un dispašas sastādīšanu.

Ja kuģa nogrimšanas, bojāšanas, aizturēšanas vai citu, no apdrošinātā neatkarīgu apstākļu dēļ krava jāizkrauj patvēruma ostā un no turienes jānosūta uz lēmuma vietu ar citu satiksmes līdzekli tad apdrošinātājs atlīdzina varbūtējus zaudējumus, kādi varētu celties apdrošinātam sakarā ar šādu pārvešanu.

Ja apdrošinājuma laikā notiek vairāki nelaimes gadījumi, tad par katru nelaimes gadījumu apdrošinātājs atbild atsevišķi līdz apdrošinājuma sumas apmēram, neskatoties uz to, ka visu

zaudējumu kopsuma pārsniegtu apdrošinājuma sumu, un neraugoties uz iepriekšējos gadījumos atlīdzinātiem upuriem un izdevumu atmaksām.

Ar apdrošinājuma sumas izmaksu pilnā apmērā apdrošinātājam tiesība atbrīvoties no tālākām apdrošinājuma līguma saistībām.

Ja nelaimes gadījuma iestāšanās brīdī kāda daļa apdrošinātās mantas nebija padota briesmām, pret kurām tās apdrošinātas, tad apdrošinātājs, ja tas izlieto iepriekšējā rindkopā minētās tiesības, var samazināt iepriekš paredzēto atlīdzības izmaksu par šai mantai atbilstošo apdrošinājuma sumas daļu.

Apdrošinātājam savs lēmums par šo tiesību izlietošanu jāpaziņo apdrošinātam vēlākais triju dienu laikā, skaitot no tās dienas, kad viņš saņēmis paziņojumu par nelaimes gadījumu un par tā īpatnībām, viņa tiešām sekām un visiem citiem zaudējumu gadījumu raksturotājiem apstākļiem, ciktālu pēdējie apdrošinātam zinami, pretējā gadījumā apdrošinātājs šo tiesību zaudē.

Neskatoties uz apdrošinājuma sumas samaksu, apdrošinātājam jāatlīdzina izdevumi, kas izdarīti par apdrošinātās mantas glābšanu, glabāšanu, uzturēšanu un izlabošanu pirms apdrošinātais saņēmis viņa paziņojumu par iepriekš paredzēto tiesību izlietošanu.

45. §. Dispaša. („Dispache“; „Adjustment“).

Pēc notikušā nelaimes gadījuma pirmais jautājums, kas jānoskaidro, ir tas, vai gadījums uzskatams par lielo vai par partikularo avariju. Šis jautājums ir ļoti svarīgs, un tikai pēc tā izšķiršanas var stāties pie tālākās lielās avarijas procedūras — zaudējumu noteikšanas un to sadalīšanas aprēķina.

Ievērojot šī jautājuma svarīgumu, daudzās valstīs tā izšķiršana nododama tiesai. Tā tas ir Vācijā, kur tiesai vispirms jāizšķir jautājums, vai gadījums ir lielā avarija vai nav. Tikai pēc tam dispašierim uzdod dispašas sastādīšanu.

Arī Francijā jautājumu izšķir tirdzniecības tiesas, bet nav liegts ieinteresētām personām jautājuma izšķiršanu nodot šķīrētītiesai.

Tāpat Anglijā tiesa nosaka, vai nelaimes gadījums pie-skaitams lielajai avarijai.

Latvijā nav jāgriežas tiesā, lai noskaidrotu, vai gadījums ir lielā avarija. Šī jautājuma izšķiršana Latvijā atstāta dispašiera ziņā. Tā kā Latvijā dispašieris a) savas tiesības iegūst pēc pārbaudījuma izturēšanas apgabaltiesā, b) atrodas tirdzniecības un rūpniecības kameras pārziņā, c) patlaban dispašieri ir

personas ar juridisku izglītību, tad viss tas dod garantiju, ka šo amatu ieņem un ieņems sava aroda pratējs.

Dispaša ir norēķina plans par lielās avarijas zaudējumu noteikšanu un sadalīšanu. To sastāda specialie lietpratēji — zvērināti dispašieri („Dispacheur“; „Adjuster“; „Average — Adjuster“), kas darbojas pie biržām. Latvijā viņi atrodas Tirdzniecības un rūpniecības kameras pārziņā. Vārdi dispaša un dispašieris cēlušies no itaļu vārda „dispacciare“ (pārdot — sadalīt). Dispašieriem savā darbībā jāvadās no likumu noteikumiem, instrukcijām, kuras izdevusi birža un gadījumā, ja trūkst noteikumu, kā rīkoties, dispašieris var ievērot pastāvošās tirdzniecības parašas. Dispašieris var stāties pie avarijas norēķina plana sastādīšanas tikai uz kuģa īpašnieka, viņa korespondenta vai kapteiņa aicinājumu, tā tad nekādā gadījumā pats no sevis. Dispašiera personas izvēle pilnīgi atkarājas no tā, kas viņu uzaicina stāties pie dispašas sastādīšanas.

Dispašas aprēķins ir stipri sarežģīts, un, lai tas būtu pareizs, visiem datiem, sevišķi zaudējumiem, jābūt lietpratēju novērtētiem.

Vispirms dispašieris noteic tos zaudējumu apmērus, kas pieskaitāmi lielajai avarijai. Lai savu uzdevumu veiktu, dispašierim ir tiesības pieprasīt no ieinteresētām personām pierādījumus un dokumentus. Kuģa zaudējumus, ja kuģis netiek remontēts, nosaka, novērtējot kuģi pirms un pēc avarijas. Šo vērtību starpība, kas tomēr nedrīkst pārsniegt projektējamo remontu vērtību, arī būs kuģa zaudējums. Te jāievēro un jāizdala tie kuģa zaudējumi, kas pieder pie partikularās avarijas. Dažreiz tas ļoti grūti precīzi noteikt. Piem., kuģis uzskrējis uz sēkļa. Visi kuģa bojājumi, kas no tā cēlušies, pieder pie partikularās avarijas. Kuģa novilkšana no sēkļa rada kuģim jaunus bojājumus, pie kam pēdējie pieder pie lielās avarijas. Te nu grūti noteikt precīzi katra bojājuma apmērus. Saskaņā ar Y. A. R. XIII p. no kuģa remonta vērtības jāatvelk starpība par „jauns veca vietā“. Pie kuģa zaudējumiem jāpieskaita atlidzība par kuģa glābšanu, preču pārkraušanu u. c.

Vedummaksas zaudējumi lielajā avarijā tiek aprēķināti saskaņā ar Y. A. R. XV. p. noteikumiem. Par zaudējumu pamatu ņem bruto vedummaksu, no kuras atskaita tos izdevumus, kurus kuģa īpašniekiem vajadzētu maksāt, lai šo vedummaksu nopelnītu, bet kas, iestājoties lielajai avarijai, nav tikuši izdoti.

Kravas zaudējumi tiek aprēķināti, vadoties no Y. A. R. XVI p., pēc tām preču tirgus cenām, kādas ir kuģa brauciena pabeigšanas ostā kuģa pienākšanas dienā, ja kuģis pienāk nevis lēmuma ostā, bet citā ostā. Ja lielajā avarijā bojāto kravu

pārdod, tad tiek izdarīti zinami procentuali atvilkumi saskaņā ar Y. A. R. XVI p. noteikumiem.

Y. A. R. XVII p. nosaka lielās avarijas aprēķina kārtību. Katram lielās avarijas līdzdalībniekam avarijas zaudējumu segšanā jāpiedalās ar sumu, kas pēc uzņēmuma pabeigšanas attiecas pret viņa kravas, vedummaksas vai kuģa vērtību, kā avarijā nodarītais zaudējums attiecas pret visu īpašumu neto vērtību pēc uzņēmuma pabeigšanas, t. i. izglābto kuģi, kravu un vedummaksu. Ja lielās avarijas zaudējums ir „A“, visu īpašumu vērtība pēc avarijas ir „B“, kravas vērtība — b, tad līdzdalībnieka — kravas īpašnieka — iemaksājamā zaudējumu daļa „x“ nosakama pēc šādas attiecības:

$$x : b = A : B; \quad x = \frac{b \cdot A}{B}$$

Pēc zaudējumu, t. i. aktivās masas sastādīšanas dispašierim jānoteic izglābto priekšmetu vērtība. Te jānovērtē kuģis bojātā stāvoklī, krava un vedummaksa pēc avarijas. Pie vērtējumu sumas jāpieskaita vēl aktivā masa. Šī kopīgā summa arī ir kontribucijas kapitāls. Aktīvo masu daļa ar kontribucijas kapitālu, un rezultāts dod kontribucijas dividendi, ar kuru aprēķina katra līdzdalībnieka piedalīšanās sumu.

Dispašas saturs.

Dispaša iesākas ar brauciena un to apstākļu īsu attēlošanu, kas radījuši avariju. Tam seko dispašiera spriedums, ka gadījums uzskatams par lielo avariju. Šim spriedumam jābūt pamatotam un attaisnotam ar attiecīgiem avarijas papīriem (dokumentiem). Tālāk dispašā jāuzrāda: 1) pasīvās masas sastāvs („Beitragspflichtige Werte“); 2) aktivās masas kapitāls (aktivā masa) un 3) zaudējumu sadalīšanas plans, kur aprēķina to dalības koeficientu, ar kuru katram pasīvās masas faktoram jāpiedalās zaudējumu segšanā.

Kaut gan dispašā tiek apzīmēti 3 faktori: kuģis, krava un vedummaksa, faktiski pie galīgās norēķināšanās tā notiek tikai starp divām personām: izfraktētāju (kuģis un vedummaksa) un nofraktētāju (krava).

Dispaša jāsastāda, ja par to nav nekādu noteikumu transportlīgumā, lēmuma vai kuģa piederības ostā. Šinī ziņā ļoti svarīgi ierakstīt konosamentā un čartepartijā, t. i. transportlīgumā noteikumu, ka dispaša avarijas gadījumā jāsastāda kuģa piederības vai lēmuma ostā. Tas var dot lielas priekšrocības kuģa īpašniekam. Ja lēmuma ostas ir vairākas, tad patiesībā dispašu vajadzētu sastādīt katrā ostā. Praktisku iemeslu dēļ to sastāda tikai vienreiz, pie kam pēdējā lēmuma ostā. Tikai

II Pasivā masa vai kontribūcijas kapitāls, vai vērtību kopība, kurai zaudējumi jāatlīdzina, t. i. vērtību kopsuma pēc avarijas:

Kuģa vērtība bojātā stāvoklī	Ls	450.000,—	
Izglābtā vedummaksa	„	48.000,—	Ls 498.000,—
Izglābtās preces pēc konosamenta 1	Ls	15.000,—	
„ „ „ „ 2	„	100.000,—	
„ „ „ „ 3	„	50.000,—	
„ „ „ „ 4	„	150.000,—	
„ „ „ „ 5	„	42.000,—	„ 357.000,—
			Ls 855.000,—
Te jāpieskaita vēl aktivā masa			„ 95.000,—
Viss kontribūcijas kapitāls	Ls	950.000,—	

III Kontribūcijas dividendes, ar kādu katrai vērtībai jāpiedalās zaudējumu segšanā:

$$\frac{95.000}{950.000} = 0,1 = 10\%$$

IV Sadalījuma aprēķins,

Maksā:

Kuģa īpašnieks no izglābtā kuģa	Ls	45.000,—	
Kuģa īpašnieks no vedummaksas	„	4.800,—	Ls 49.800,—

Kravas īpašnieks: no izglābtās kravas pēc konosamenta 1	Ls	1.500,—	
„ „ „ „ 2	„	10.000,—	
„ „ „ „ 3	„	3.500,—	
„ „ „ „ 4	„	15.000,—	
„ „ „ „ 5	„	4.200,—	„ 35.700,—

Kopā . . . Ls 85.500,—

Saņem:

Kuģa īpašnieks par kuģa bojājumiem	Ls 50.000,—	— 10% = Ls 45.000,—	
Kuģa īpašnieks par vedummaksu	Ls 2.000,—	— 10% = Ls 1.800,—	Ls 46.800,—

Kravas īpašnieki par kravas bojājumiem: pēc konosamenta A	Ls 13.000,—	— 10% = Ls 11.700,—	
„ „ B	Ls 10.000,—	— 10% = Ls 9.000,—	
„ „ C	Ls 20.000,—	— 10% = Ls 18.000,—	„ 38.700,—

Kopā . . . Ls 95.000,— — 10% = Ls 85.500,—

**Dispašas
juridiskā
nozīme.**

Dispašas juridiskā nozīme ir tā, ka tanī ierakstītie dati un aprēķini attiecībā uz zaudējumiem skaitas pareizi un saistoši avarijas dalībniekiem, kuriem nav tiesība šinī ziņā dispašu apstrīdēt.

Tikai dispaša galīgi neizšķir jautājumu par zaudējumu sada-

līšanu pēc būtības, un šinī ziņā dispaša apstrīdama tiesas ceļā (prof. Loebers 416. lapp.).

Ja frakts līgumā nav citādi norunāts, apdrošinātāja atbildības apjomu par lielās avarijas upuriem un izdevumiem nosaka pēc tās vietas likumiem un nosacījumiem sastādītā dispaša, kur krava šķiras no kuģa. Apdrošinātājs atbild par lielās avarijas zaudējumu pēc dispašas sadalījuma, neraugoties uz apdrošinātās mantas vērtību. Apdrošinātam nav tiesība prasīt lielāku atlīdzību nekā dispašā noteikts. Apdrošinātājs neatbild par upuriem un izdevumu atmaksām, ciktāl tie attiecas uz tādu briesmu novēršanu, pret kurām apdrošinājums nav slēgts.

Ja dispašu sastādījusi pēc likuma vai parašas persona, kam uz to tiesības, apdrošinātājs nevar to apstrīdēt aiz tā iemesla, ka tā nesaskan ar sastādīšanas vietā spēkā esošām tiesībām, un ar to nodarīta pārestība apdrošinātam, izņemot gadījumu, ja apdrošinātais ar savu vainu radijis šo pārestību, trūcīgi aizstāvot savas tiesības.

Apdrošinātam tomēr jacedē apdrošinātājam prasījumi pret personām, kas guvušas labumus no viņam nodarītās pārestības.

Apdrošinātājam turpretim ir tiesība apstrīdēt dispašu apdrošinātam pretim visos gadījumos par tik, par cik apdrošinātā ciestais zaudējums, par kuru viņam pēc dispašas sastādīšanas vietas tiesībām atlīdzība nepienāktos, tomēr uzskatīts par lielo avariju.

46. §. Avarijas procedūra.

Avarijas procedūra sastāv no trim daļām: 1) lietas izmeklēšanas ar dokumentiem, lieciniekiem u. t. t., 2) zaudējumu novērtēšanas un 3) zaudējumu sadalīšanas starp zaudējumu nesējiem (dispaša). Apskatīsim tagad sīkāk, kā šī procedūra noris.

**Jūras
protests.**

Ja Latvijas kuģim ir notikusi nelaime jūrā, iekšzemes ūdeņos, reidā vai ostā, ar ko kuģis ir gājis bojā vai bojāts, līdz ar kravu vai tās daļu, vai arī strandējis, vai citādi avarējis, vai arī bojā gājuši vai cietuši kuģa personāls un pasažieri, kapteinim nekavējoties jāstāda tā saucamais jūras protests („Seeprotest“). Tomēr ne tikai tādos gadījumos jāstāda jūras protests.

Kapteinim ir uzlikts par pienākumu sastādīt protestu vispār par katru gadījumu braucienā („Unfall“), kura sekas tikai eventuali varētu būt zaudējumi kuģim, kravai vai vedummaksai, piespiedu iebraukšana patvēruma ostā u. t. t. Ja kapteinis ir miris, saslimis vai citādi viņam personīgi nav iespējams protestu izdarīt, tad tas jāstāda vecākajam kuģa virsniekam. Par jūras protestu atzīstams dokuments, kur kapteinis deklarē, ka ir izlietojis visus līdzekļus, lai kuģi un kravu nebojātu novestu ostā, un rezervē sev visas tiesības pretim ieinteresētiem kravas īpašniekiem, kuģa un kravas asekurantiem u. t. t. tam gadījumam, ja notikušā nelaimes gadījuma vai citu ap-

**Jūras
protesta
jēdziens.**

stākļu dēļ kuģim vai kravai tiktu konstatēts zaudējums (kons. dienesta instrukcija 173. p.).

Ja kuģis brauc Latvijas ūdeņos, tad protests sastādams pie notara ne vēlāk par 24 stundām pēc iebraukšanas ostā (Tirdzn. nol. 460. p.). Avarijas protests Latvijā jāsastāda pie notara divu zvērinātu liecinieku klātbūtnē 7 dienu laikā no kuģa iebraukšanas ostā. Ja kuģis brauc ārzemes ūdeņos, tad protestu var sastādīt pēc izvēles: a) pie svešās valsts tiesas, notara, vai citas kompetentas iestādes, b) vai arī pie Latvijas konsula, ja pēdējam uz to ir tiesība pēc vietējiem likumiem un starptautiskiem līgumiem un parašām. Likumā nav noteikuma, kādā laikā jūras protests sastādams ārzemēs, bet te kapteinim jāievēro konkrētās valsts likumu noteikumi. Jūras protestu var sastādīt arī reizē ar avarijas protokola uzņemšanu kā šī protokola un vispār avarijas proceduras sastāvdaļu.

Avarijas protokols.

Ne visas valstis atzīst atsevišķu kapteiņa deklarāciju, kuru mēs pazīstam kā jūras protestu. Ļoti daudzās valstīs tas kā atsevišķs akts nemaz nepastāv, bet ietilpst t. s. avarijas protokolā (Verklärung, Erklärung). Kad protests ir sastādīts, tad sastādams avarijas protokols. Šim protokolam jāatspoguļo visa nelai mes gadījuma gaita. Šinī nolūkā persona vai iestāde, kas protokolu sastāda, izdara likumā paredzētu izmeklēšanu. Tā pastāv kuģa kapteiņa, virsnieku un komandas paskaidrojumos un nopratināšanā par notikušo nelaimi, kuģa žurnālā izdarīto ierakstu pārbaudīšanā (liecinieku pratināšanā kā šo ierakstu pastiprināšanā), apskatē uz vietas u. t. t. Par avarijas protokola sastādīšanu sīkākī noteikumi atrodami konsularā dienesta instrukcijā („V. V.“ 1936. g. 206.—211. n.). Tie domāti gadījumiem, kad to izdara Latvijas konsuls ārzemēs.

Kapteiņa pienākums ziņot konsulam par notikušo avariju.

Neatkarīgi no tā, vai avarijas proceduru vada konsuls, vai arī avarijas protokolu vai jūras protestu uzņem svešās valsts iestādes, kapteinim visos kuģniecības nelai mes gadījumos bez kavēšanās jāinformē Latvijas konsuls par notikušo un bez tam jāiesniedz tam rakstveida ziņojums līdz ar attiecīgu izrakstu no kuģa žurnala; ja kuģis izdarījis upurējumus, tas ziņojumā neiztrūkstoši jāieraksta, minot visu, kas un kāpēc jūrā izmests. Ziņojumu paraksta kapteinis un vismaz divi kuģa ļaudis. Ziņojot par notikušo Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam, konsuls pievieno norakstus no kapteiņa ziņojuma un izrakstu no kuģa žurnala.

Konsula pienākums sekot kapteiņa rīcībai avarijas gadījumos.

Avarijas proceduras kārtība, kad to vada Latvijas konsuls.

Ja konsulam nāk zinams, ka kapteinis nerūpējas par nepieciešamo likumīgo aktu (avarijas protokola, jūras protesta) uzņemšanu, konsulam jāgādā, lai kapteinis to darītu. Vajadzības gadījumā konsuls par šādu kapteiņa rīcību ziņo kuģa īpašniekam vai tā pilnvarniekam, kā arī Ārlietu ministrijai.

Kad avarijas proceduru vada un avarijas protokolu ar zvērastu uzņem Latvijas konsuls, viņam jāpieturas pie šādas kārtības: konsuls uzaicina kuģa kapteini — ja pēdējais nav to jau agrāk izdarījis — iesniegt rakstveida ziņojumu par nelaimes gadījumu ar kravu vai kuģi, līdz ar izrakstu no kuģa žurnala par visu, kas noticis nelaimes gadījuma dēļ un sakarā ar to ierakstīts žurnālā. Ja žurnals pazudis, tad izraksta vietā jāiesniedz rakstisks atstāstījums pēc atmiņas, kuru paraksta kapteinis un mazākais divi no vecākiem kuģa personāla locekļiem. Bez tam konsuls pieprasa iesniegt kuģa personāla sarakstu un eventuali arī sarakstu par citām personām, kas ko var liecināt ka acu liecinieki par nelaimes gadījumu un tā apstākļiem. Beidzot konsuls uzaicina uzdot, ja iespējams, arī lietā ieinteresētās personas vai to pilnvarotus pārstāvjus.

Pēc tam konsuls nosaka avarijas protokola uzņemšanas laiku un vietu (konsulatā, uz kuģa vai citur), iekārtojot tā, lai tālāka ceļojuma spējīgu kuģi neaizturētu ostā ilgāk par tiešām nepieciešamo laiku.

Par nosacīto laiku un vietu konsuls paziņo kapteinim un uzaicina to ierasties uz sēdi līdz ar vajadzīgiem dokumentiem, jūras kartēm u. t. t. un ar visiem tiem kuģa ļaudīm, kas par notikušo var liecināt. Ciktāl konsulam vai kapteinim ir zināms, ka uz vietas vai sasniedzamā tuvumā ir personas, kuru pašu vai kuru reprezentēto personu un firmu intereses nodomātā procedūra var iespaidot (piem., apdrošināšanas biedrība vai tās aģents, kuģa īpašnieka aģents u. c.) — konsuls uzaicina arī tos ierasties uz sēdi. Vajadzības gadījumā konsuls ievieto sludinājumu piemērotos laikrakstos. Tāpat konsuls var uzaicināt uz sēdi ekspertus — uz savu ierosinājumu vai arī uz kapteiņa vai ieinteresēto personu pieprasījumu. Ja ekspertīze uz vietas ir jau notikusi, tad uzaicināmi tās izdarītāji, bet pretējā gadījumā pēc vienošanās, dodot priekšroku to ekspertu izsaukšanai, kuriem ir nodomāts uzdot ekspertīzi uz vietas.

Uzņemot avarijas protokolu, konsuls cenšas pēc labākās iespējas noskaidrot nelaimes gadījuma gaitu un cēloņus, kā arī

visus faktus, kam ir nozīme avarijas netā. Starp citu, skatoties pēc apstākļiem, noskaidrojams sekojošais:

- a) vai ir izrādījušies trūkumi kuģa būvē, īpašībās, apgādē, personāla sastāvā un tā rīcībā; vai kuģis, mašīnas, buras un instrumenti bijuši kārtībā, un vai kuģis ir bijis pienācīgi apgādāts ar glābšanas līdzekļiem;
- b) vai nelaimes cēloņi radušies no kravas; vai kuģis bijis pārkrauts, vai kravai bijušas kādas bīstamas fizikālas un ķīmiskas īpašības, vai kravas nokraušanā un nostiprināšanā bijušas kļūdas vai trūkumi;
- c) vai izrādījušies trūkumi kuģa braucamā ceļā vai kuģošanas papildu ierīcēs, vai jūras kartes, bākas, jūras zīmes (ugunskuģi, bojas, stoderes), glābšanas stacijas ir bijušas kārtībā un savā vietā, vai kas no tā bijis kļūdainis, novecojies vai samaitājies;
- d) ja locis bijis uz kuģa, vai tas pareizi izpildījis savus pienākumus, vai arī no viņa puses pielaiستا kāda pārskatīšanās, kļūda vai nolaidība;
- e) vai ievēroti noteikumi par kuģa sadursmju novēršanu uz ūdeņiem;
- f) vai novērots kas noziedzīgs vai tīšs nodoms nodarīt zaudējumus vai radīt nelaimes gadījumu; vai kuģniecības nelaimes gadījumā ir kāds vainīgs;
- g) vai kapteinis un kuģa personāls ir bijuši savu uzdevumu augstumā, un vai tie darījuši visu, kas vajadzīgs un iespējams, lai nelaime nerastos, un lai pēc notikušās nelaimes glābtu un izlabotu visu, kas glābjams un izlabojams, vai no viņu puses ir bijusi kāda pārskatīšanās, kļūda vai nolaidība.

Pirms konsuls stājas pie liecinieku nopratināšanas, viņš ņem no tiem zvērestu un atgādina liecināt visu patiesību, aizrādot, ka par nepareizu liecību draud sods. Ekspertus konsuls nezvērina.

Katram lieciniekam jāuzdod savs vārds un uzvārds, vecums un nodarbošanās; katrs no tiem ir jānopratina par sevi, citiem lieciniekiem viņa nopratināšanu nedzirdot, — izņemot: a) liecinieku konfrontāciju un b) kuģa kapteini, kas nopratināms pirmais, un kam konsuls, ja viņš atrod par vajadzīgu, var atļaut būt klāt pie kuģa personāla nopratināšanas. Ar konsula atļauju lieciniekiem jautājumus uzstādīt var arī kapteinis un lietā ieinteresētās personas (kuģa īpašnieka aģents, apdrošināšanas sabiedrības aģents un taml.).

Katra liecinieka liecība pēc ieprotokolēšanas nolasama tam priekšā, dodot viņam pie tam iespēju vēl ko papildināt

vai pārlabot, ja tas to vēlas. Kad liecinieks ir atzinis savu ieprotokolēto liecību par pareizu, viņš zem tās parakstās. Tas pats darams attiecībā uz sēdē ieprotokolētiem ekspertu atzinumiem un izteicieniem.

Vajadzības gadījumā sēdi var pārtraukt, lai izdarītu ekspertīzi uz vietas, ja tāda nav jau agrāk izdarīta. Ekspertīzi uz vietas var izdarīt arī pēc avarijas protokola uzņemšanas. Ekspertu atzinumu noklausīties un ekspertus nopratināt konsuls var kurā katrā brīdī sēdes laikā, taču tikai pēc liecinieku nozvērīnāšanas. Savus iepriekš formulētos atzinumus eksperti sēdē var iesniegt arī raksta veidā, un tad konsuls tos nolasa sēdē priekšā, pēc kam tie pievienojami protokolam.

Liecinieku izteikumus un ekspertu atzinumus un izteikumus, tāpat kā visu proceduru, avarijas protokolu uzņemot, konsuls ieraksta jūras protokolu grāmatā. Sēdi slēdzot, konsuls atgādina kapteinim, ka, Latvijā ierodoties, viņam avarijas lieta jāpieteic Latvijai jūras tiesā, par ko atzīmē protokolā.

Uz kapteiņa pieprasījumu konsuls izgatavo un izsniedz viņam apliecinātu izrakstu no jūras protokolu grāmatas par avarijas protokolu, iekasējot attiecīgo konsularo nodevu.

Konsuls par notikušo ziņo Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam, pieliekot izrakstu no jūras protokolu grāmatas. Šīm abām valdības iestādēm sūtamo izrakstu pareizību konsuls apliecina ar savu parakstu un konsularās nodevas par to neapņēma.

Konsula pienākums zaudējumu novērtēšanā un dispaša (dispache). Ja pēc avarijas gadījuma izmeklēšanas un avarijas protokola uzņemšanas konsulam nāktos arī vadīt avarijas proceduras tālāko gaitu (zaudējumu novērtēšanu un dispašu), viņš, skatoties pēc apstākļiem, patstāvīgi vai ar vietējo iestāžu starpniecību sameklē ekspertus zaudējumu novērtēšanai, kā arī uzticamu un kompetentu dispašieri zaudējumu sadalīšanai.

Ekspertu atzinumus un dispašiera aprēķinu konsuls tikai legalizē, apliecinot viņu amatu un parakstu īstumu, bet neizsakoties par šo dokumentu saturu pēc būtības. Šie dokumenti pievienojami avarijas protokolam.

Avarijas protokola uzņemšana bez zvērasta. Ja Latvijas konsuls uzņem avarijas protokolu bez zvērasta, viņš visumā rīkojas tāpat, kā tas iepriekš nosacīts, izņemot to, kas tur ir nosacīts par un sakarā ar zvērestu un to, ka lieciniekus var nopratināt, pēc konsula ieskata, arī visus kopā vai pa grupām.

Kapteiņa un konsula pienākumi, ja avarijas proceduru vada ārzemes jūras tiesa.

Ja Latvijas kuģa avarijas proceduru vada un avarijas protokolu uzņem ārzemes jūras tiesa, notars vai cita kompetenta iestāde vai amatpersona, un pie tam uz vietas ir Latvijas konsuls vai tā pilnvarots konsularierēdnis, kapteinim pēdējiem jāziņo ar rakstu par noņemto avarijas proceduru.

Tādā gadījumā konsuls vai viņa pilnvarotais konsularierēdnis ierodas jūras tiesā vai citā attiecīgā iestādē, ja vietējie likumi tam nav par kavēkli, un novēro, vai avarijas procedūra notiek pilnīgi un uzticami, kā arī vajadzības gadījumā uzstājas kā latvisku dokumentu un latviski nodotu liecību tulks, vai citādi palīdz lietas labā.

Pēc pabeigtas proceduras konsuls lūdz sev izrakstu no jūras tiesas protokola un — ja vajadzīgs, latviskā tulkojumā — piesūta to Ārlietu ministrijai un Jūrniecības departamentam.

Avarijas protokolu Latvijā, kā jau teikts, sastāda notars. Tas sastādams ne vēlāk par 7 dienām pēc kuģa iebraukšanas ostā 2 zvērinātu liecinieku klātbūtnē.

Avarijas protokola juridiskā nozīme.

Rodas jautājums, kāda juridiska nozīme ir kā jūras protestam, tā avarijas protokolam. Kaut gan tos sastāda oficiālās iestādēs vai pie notara, tie tomēr uzskatami vienīgi par pierādījumu dokumentiem. Patiesībā šie dokumenti ir sastādīti pierādījumu nodrošināšanas dēļ (Civ. proc. lik. 107. un sek. p.). Ja sakarā ar nelaimes gadījumu pret kuģa personālu vai kuģa īpašnieku ceļ zaudējumu atlīdzības prasību, tad parasti šādu prasību nemaz nav iespējams iesniegt tūdaļ pēc nelaimes gadījuma, bet daudz vēlāk, kad noskaidroti nelaimes gadījuma iemesli un zaudējumu apmēri. Viegli var notikt, ka prasības celšanas brīdī kuģa personāla locekļi, kas vienīgie varētu par gadījumu ko liecināt, vairs nav sameklējami, jo atrodas tālos braucienos, un viņiem nav iespējams nodot tiesā liecību (t. s. Beweis zum ewigen Gedächtniss). Lai tas nenotiktu, viņu izsacījumi nodrošināmi avarijas protokolā. Tāpat kuģa īpašnieks vai kuģa personāls nodrošinās pret varbūtējam prasībām, izdarot apskates un ekspertīzes uz vietas. Tādēļ kā jau teikts, jūras protestam un avarijas protokolam ir tikai pierādījumu nozīme. Ieinteresētās personas var tiesā apstrīdēt šajos dokumentos minēto apstākļu un faktu pareizību ar citu liecinieku liecībām un dokumentariskiem pierādījumiem.

Pēc autora domām nav pareizi, ka Latvijā jūras protestu un avarijas protokolu sastāda notari. To uzdevums ir sa-

stādīt publiski ticamus aktus, bet šinī gadījumā notars var tikai apliecināt paša akta sastādīšanas faktu, bet ne viņa satura pareizību. Labāk būtu, ja jūras protestu un avarijas protokolu sastādīšanu apvienotu un to uzticētu kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijai, kā tas ir gandrīz visās Eiropas kuģniecības valstīs.

**Kuģa
kondemncija.**

Ja pēc notikušās avarijas noskaidrojas, ka kuģa remontēšana neatmaksājas vai vispār nemaz nav iespējama, tad kuģi atzīst par neizlabojamu, t. i. to kondemnē. Ja, izdarot pēc notikušās avarijas kuģa apskati, lietpratēji noskaidro, ka kuģi nav vairs iespējams savest braukšanas kārtībā, tad kapteinis griežas pie konsula vai citas vietējās kompetentas iestādes ar priekšlikumu kuģi kondemnēt. Pirms viņš ar šādu priekšlikumu griežas, jāizved vēlreiz ļoti rūpīga kuģa apskate, ko izdara vai nu tie lietpratēji, kas kuģi jau apskatījuši, vai arī tiek pieaicināti šim nolūkam jauni lietpratēji. Par izdarīto apskati jā sastāda kondem-

**Kondemncijas
protokols.**

nācijas protokols, kur sīki jāapraksta avarējušā kuģa stāvoklis, viņa agrākā vērtība (tā vērtība, kas viņam bija, uzsākot braucienu, kurā notika avarija), tagadējā vērtība un izdevumi, kas nepieciešami, lai kuģi savestu jūras spējīgā stāvoklī, ja tas vispār ir iespējams.

Kondemncijas protokols sastādams arī tādā gadījumā, ja kuģis ir strandējis un to nevar vairs novilkt no sēkļa. Ja nav iespējams dabūt lietpratējus, apskati izdara kapteinis, pieaicinot kuģa virsniekus. Tādā gadījumā kapteinis var nesastādīt īpašu kondemncijas protokolu, bet apskates rezultātus ieraksta kuģa žurnālā vai avarijas protokolā.

Ja kuģis kondemnēts, tad parasti to pārdod izolē. Tāpat izolē pārdod arī kuģa piederumus, kā: takelažu, inventaru u. c., un ja kravu nav iespējams nogādāt lēmuma ostā, tad arī to. Par izsoli jāizziņo vietējos laikrakstos, biržā u. c. pēc iespējas plaši, lai piedalītos vairāk solītāju un būtu iespējams pārdošanu izdarīt par augstākām cenām. Izdarot izsoli, par tās gaitu un pārdodamo priekšmetu nosolīšanu sastādams izsoles protokols, kas, ja vien iespējams, dodams apstiprināt konsulam vai citai vietējai kompetentai iestādei.

47. §. Pārējie avarijas dokumenti.

**Apskates
protokols.**

Viens no svarīgākiem avarijas dokumentiem, kam sevišķi liela nozīme dispašas sastādīšanā, ir kuģa vai cietušās kravas apskates protokols („Survey-report“). Parasti lielās avarijas gadījumā kuģa kapteinis grie-

žas pie konsula vai citas kompetentas vietējās iestādes ar lūgumu pieaicināt 2 ekspertus-lietpratējus. Partikularās avarijas gadījumā vienu lietpratēju dod apdrošinātājs, bet otru — kuģa īpašnieks vai kapteinis. Tā kā sākumā ne katru reizi ir skaidrs, kāda avarija notikusi, tad drošības labad kapteinis bez viņa uzaicinātiem diviem lietpratējiem pieaicina arī lietpratējus no apdrošinātāja puses. Pēc pastāvošām parašām lietpratēji pirms stāšanās pie ekspertīzes, vienojas par t. s. „Obmann“, kas stājas darbā tad, kad lietpratēju spriedums par zaudējumiem nav vienprātīgs. Ja apdrošinātājs nesūta savu lietpratēju, tad kapteinim jārūpējas, lai to dod konsuls vai cita vietējā kompetentā iestāde.

Apskates protokola saturs.

Lietpratēji avarijas dalībnieku klātbūtnē apskata, notaksē zaudējumus un sastāda par to rakstveida apskates protokolu („Gutachten“). Tanī jāieraksta: 1) lietpratēji un piedalījušies avarijas dalībnieki; 2) norādījums, kādā ceļā lietpratēji izvēlējušies „Obmann“; 3) apskates vieta un laiks; 4) sīks zaudējumu apraksts, norādot, ja iespējams, zaudējumu izcelšanās cēloņus, griežot pie tam vērību uz to, vai zaudējumi cēlušies no avarijas pēdējā braucienā, upurējot priekšmetus vai citādos apstākļos; 5) katra zaudējuma atsevišķs novērtējums; 6) lietpratēju un apskatē piedalījušos paraksti.

Ja lietpratēji nevar vienā apskatē noteikt zaudējumus, piem., kuģa bojājums atrodas zem ūdens un, lai to apskatītu, jāizkrauj daļa kravās vai kuģis jāiedoko, tad viņiem jāsanāk vēl otru un, ja vajadzīgs, arī vairākas reizes.

Ja kuģa apskatē, izkraujot preces, izrādas, ka tās ir bojātas, tad kapteinim jāaicina divi citi lietpratēji, kuriem jānosaka, kādi zaudējumi kravai nodarīti, un vai kravu iespējams iekraut kuģī atpakaļ, vai tā uz vietas jāpārdod. Ja kravu uz lietpratēju sprieduma pamata pārdod, tad kapteinim par to jāziņo konsulam vai citai kompetentai iestādei.

Apskatē kapteinim vispār ļoti rūpīgi jāuzmana, lai nepaiešu neievēroti arī mazākie un sīkākie zaudējumi. Tādēļ viņam jānodod lietpratējiem sīks iepriekš sastādīts saraksts par visiem upurētiem un bojātiem priekšmetiem. Parasti pēc nelaimes gadījuma kapteinis, pieaicinot kuģa virsniekus, sastāda sarakstu par visiem bojājumiem un zudumiem un šo sarakstu nodod lietpratējiem.

Ja apskate notiek patvēruma ostā, tad lietpratējiem apskates protokolā jāuzrāda arī, kādā stāvoklī viņi kuģi atraduši, un vai tam bijis nepieciešams iebraukt patvēruma ostā. Šāda atzīme ir svarīga kapteinim, ja viņam vēlāk tiek pārmests, ka

braucienu varēja turpināt arī bez iebraukšanas patvēruma ostā.

**Lūku
apskatīšanas
protokols.**

Bez vispārējās kuģa apskates pēc notikušās avarijas vēl speciali tiek apskatītas kuģa lūkas. Šai apskatē pārlicinas, vai kuģa lūkas ir kuģniecībā parastā veidā („nach Seemannsgebrauch“) pareizi un labi nostiprinātas. Šādai apskatei ir nozīme ne tikai kuģa avarijas gadījumos, bet tai var būt nozīme arī attiecībā uz kravu, sevišķi tādu, kas viegli no ūdens bojājas. Lūku apskatīšanu izdara kapteinis, pieaicinot lietpratējus. Šo lietpratēju klātbūtnē pārbauda, vai lūkas pareizi aiztaisītas. Pēc tam lūkas attaisa, lai pārlicinātos, vai pa lūkām nav iekļuvis ūdens kravas telpās un sabojājis kravu. Apskates rezultātus ieraksta lūku apskates apliecībā („das Lukenbesichtigungs-attest“; „hatch survey“), kurai nozīme, ja krava sabojājas vēlāk pēc izkraušanas mitrās noliktavu telpās vai brīvā gaisā, un sakarā ar to tiek celti prasījumi par kravas bojāšanos pārvaļdot. Lūku apskatīšana avarijas gadījumā nav obligāta, bet ļoti ieteicama, lai gadījumā, ja krava bojāta no ūdens, kas ieplūdis kravas telpās avarijas dēļ, nevarētu teikt, ka ūdens iekļuvis pa kuģa lūkām.

**Vērtēšanas
protokols.**

Daudzos gadījumos īpašs zaudējumu vērtēšanas protokols ir lieks, ja zaudējumu novērtēšana izdarīta jau apskates protokolā. Tomēr ir gadījumi, kur tiem abiem ir nozīme. Par vērtēšanas protokolu sauc dokumentu, ko pēc lielās avarijas sastāda tanī ostā, kur kuģi izkrauj, lai noteiktu kuģa faktisko vērtību. Šim novērtējumam parasti ir tendence būt pēc iespējas zemam. Pēc izdarītās novērtēšanas var stāties pie kuģa remontiem, pie kam jāraugas uz to, lai netiktu pārsniegta lietpratēju noteiktā remonta summa. Ja tomēr ar šo summu nevar iztikt, tad kapteinim jāizdara jauna „pēc vērtēšana“ („Nachtaxierung“), par kuru jā sastāda jauns novērtēšanas protokols. Ja izlabošanas gaitā atklājas jauni, nenovērtēti bojājumi, izdarama šo bojājumu tūlītēja novērtēšana. No kuģa remontēšanas nevar atturēt tas apstākļi, ka fiziski nav iespējams izdarīt novērtēšanu. Tādā gadījumā remontus sedz pēc faktiskiem izdevumiem. Ja, piem., patvēruma ostā izdara tikai pagaidu remontu, tad kapteinim jā rūpējas, lai šie remontu tiktu ierakstīti protokolā kā pagaidu remontu.

**Revīzijas
protokols.**

Tiklīdz kuģa remontu izdarīti, un kuģis savests kārtībā, kapteinis aicina vēlreiz lietpratējus un apdrošināšanas sabiedrības pārstāvi. Lietpratēji apskata izvestos remontus, vai tie pareizi un lietderīgi izvesti. Tāpat vērtību piegriež arī, vai remontu izvesti saskaņā ar kla-

sifikācijas sabiedrības prasībām. Uz pēdējo apstākli gan griež vairāk vērības apdrošināšanas sabiedrības pārstāvji. Ja lietpratēji atrod visu pareizi un labi izdarītu, viņi izdod kapteinim t. s. revīzijas protokolu („last survey — report“), kur paskaidro, ka kuģis pēc izvestiem remontiem ir atkal jūras spējīgs un var braucienu turpināt. Ja apdrošināšanas sabiedrības pārstāvis nav bijis klāt, tad šis protokols vai tā apliecināts noraksts tam nosūtāms. Revīzijas protokolam ir sevišķa nozīme tai gadījumā, ja, braucienu turpinot, izceļas jauna avarija. Ja ticis izdarīts tikai pagaidu remonts, tad tas jāatzīmē revīzijas protokolā, norādot, ka kuģis ir tādā stāvoklī, ka var braucienu turpināt.

Avarijas rēķini. Pēc remontu izvešanas un kravas ieņemšanas kapteinis savāc visus rēķinus par visiem avarijas izdevumiem un pārbauda, vai rēķini saskan ar pasūtījumiem un ir pareizi. Praktiskos nolūkos kapteinim jāliek izgatavot katrs rēķins ar 2 norakstiem: oriģināls — pievienošanai pie pārējiem avarijas dokumentiem, viens noraksts kuģa īpašniekam, un viens paliek kapteinim pašam.

Pēc tam, kad kapteinis visus rēķinus pārbaudījis, viņš sastāda kopīgu rēķinu („Generalrechnung“), kur savēl kopā visus rēķinus (arī ar 2 norakstiem). Ārzemēs šo kopīgo rēķinu apstiprina konsuls vai, ja konsuls nav pieejams, apdrošināšanas sabiedrības pārstāvis, ja tas bijis klāt remontu apskatē.

48. §. Palīdzības sniegšana kuģiem un kuģu glābšana jūras briesmās.

Kuģošana, ievērojot tās īpatnējos apstākļus, padota daudzām briesmām. Braucienā var notikt nelaimes, kas ir par cēloni ne tikai avarijām, bet pat pilnīgai kuģa bojā ejai. Ievērojot lielās briesmas, kādas var rasties no nelaimes gadījuma braucienā, katram cilvēkam un katrai iestādei uzlikts par pienākumu sniegt kuģiem un ļaudīm jūras briesmās savu palīdzību.

Kas ir jūras briesmas? Par jūras briesmām sauc tās briesmas, kas izceļas vai draud izcelties kuģim braucienā vai sakarā ar braucienu. Šīm briesmām nav jāiestājas tikai atklātā jūrā. Tās var būt tikpat labi ostā, resp. kanāļos. Tomēr katrs nelaimes gadījums ar kuģi vēl nav uzskatāms par jūras briesmām. Par tādām būtu uzskatāmas briesmas, kas izceļas vai draud izcelties no nelaimes gadījuma kuģim, kravai, vai abiem kopā, un ko kuģa personāls nevar novērst (sal. M. I. A. 3. § un A. D. S. 1. §). Nav katrā ziņā nepieciešams,

lai jūras briesmas radītu nelaiimes gadījums. Tās var rasties arī bez tā, piem., buru kuģis labā vējā, bet stiprā straumē grib iebraukt ostā, bet pēkšņi vējš apstājas, un straume kuģi aiznes garām ostas vārtiem, un tas, straumes dzīts, draud uzsēsties uz akmens moliem. Šis gadījums, kaut arī to nav radījis kāda nelaiime, tomēr ir jūras briesmas.

Izšķir glābšanu („Bergung“; sauvetage“);
Starpība starp „salvage“) un palīdzības sniegšanu
glābšanu un („Hilfeleistung“). Nav stingri noteikta izšķirība
palīdzības starp glābšanu un palīdzības sniegšanu un bieži
sniegšanu. nav iespējams nemaz izšķirt, kur palīdzības
 sniegšana beidzas un glābšana sākas.

Bieži praksē atgadas, ka grūti izšķirt, kāda darbība kuģim vajadzīga — palīdzības sniegšana vai glābšana. Vienkārša strandēšana, piem., nelabvēlīgos apstākļos var beigties ar katastrofu, un tādā gadījumā grūti pateikt, vai būs glābšana vai palīdzības sniegšana. Tomēr nevar neredzēt starpību starp gadījumu, ja kuģis strandējis nebojāts un labvēlīgos laika apstākļos, un gadījumu, ja kuģis tik tālu bojāts, ka to nav iespējams vairs vadīt, un tas pilnīgi atrodas vētras varā. Izējot no šīs atšķirības, arī šķiro glābšanu no palīdzības sniegšanas. Kuģa glābšana ir tad, ja kuģa kapteinis un kuģa personāls zaudējuši faktisko rīcību pār kuģi (kuģa vadību), tā piederumiem, kravu u. t. t. un tos kāda cita (trešā) persona nogādājusī drošībā. Palīdzības sniegšana, turpretim, būs tad, kad draudošās briesmas tiek pārvarētas ar paša spēkiem, tikai piepalīdzot kādai citai personai. Patiesībā nav ļoti svarīgi izšķirt, vai dotā gadījumā ir glābšana vai palīdzības sniegšana. Šis jautājums var rasties vienīgi runājot par atlīdzības lielumu. Tam tomēr nevajadzētu būt par šķērslī palīdzības sniegšanai, un slikts būs jūrnieks, kas, sniedzot savam biedram palīdzību, domās, cik liela būs atlīdzība par viņa darbu. Nevajaga aizmirst, ka tas, kas šodien sniedz palīdzību, rīt pats var būt glābjams.

Biezāk sastopamie kuģa glābšanas un palīdzības sniegšanas gadījumi.

Visbiežāk sastopamie glābšanas un palīdzības sniegšanas gadījumi ir: 1) kuģa personāla atstāta kuģa vraka u. t. t. ievēšana ostā; 2) strandējuša kuģa novilkšana no sēkļa; 3) nogrimuša kuģa un kravas izcelšana; 4) velkoņa un loču palīdzība, kā arī palīdzība kuģa vadīšanā kuģim, kas atrodas briesmās; 5) palīgspēku, liellaivu, prāmju u. t. t. piegādāšana jūras briesmās nonākušam kuģim; 6) ugunsdzēsšana uz kuģa, cilvēku un mantu glābšana no degoša kuģa; 7) kuģa vai kravas aizgādāšana no vietas, kur no uguns, ledus, u. c. apstākļiem var draudēt briesmas; 8) kuģa piederumu,

takelažas piederumu, provianta, ūdens un personāla piegādāšana kuģim, kas nelaiemes gadījumā tik tālu cietis, ka pats nevar braucienu turpināt, vai kura ļaudis cietuši nelaiemes gadījumā vai no slimības; 9) avarijā smagi cietušā kuģa pavadīšana līdz ostai; 10) uzturēšanās („der Aufenthalt“) pie avarējuša, strandējuša vai citādi briesmās esoša kuģa.

Atlīdzība. Par izdarītu glābšanu vai palīdzības sniegšanu pienākas atlīdzība. Te tomēr jāievēro, ka ne katru reizi atlīdzība maksājama. Pēc vispār pieņemtiem principiem tā nepienākas: 1) Kad sniegtā palīdzība vai glābšana palikusi bez panākumiem. Šis ir viens no visās pasaules malās pazīstamiem principiem, jo, kur nav sasniegti nekādi panākumi, nevar iestāties arī maksāšanas pienākums („no cure, no pay“). Par atlīdzības maksāšanu šādā gadījumā var būt runa tikai tad, ja taisni noslēgts līgums par glābšanu vai palīdzības sniegšanu un tanī norunāts atlīdzību maksāt, neraugoties uz panākumiem. 2) Kad palīdzība vai glābšana sniegta pretēji glābjamā kuģa kapteiņa stingram un noteiktam aizliegumam. 3) Kad palīdzība sniegta vienīgi jūras briesmās nonākušā kuģa komandai. Tāpat atlīdzība nav maksājama, ja kuģis nonācis jūras briesmās ar paša glābēja rīcību vai ļaunprātību.

Atlīdzības lielums atkarājas no katras valsts nacionāliem likumiem, tomēr vispār pieņemts noteikums, ka tā nekādā ziņā nevar būt augstāka par izglābtām vērtībām.

Liela nozīme ir Briselē 1910. gada 23. septembrī noslēgtai konvencijai par palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras. Tai pievienojušās daudzas valstis, un arī Latvija konvenciju pieņēmusi un apstiprinājusi 1932. gadā (Lik. kr. 143). Šī konvencija līdz ar to ir spēkā starp Latviju un visām tām valstīm, kas konvenciju ratificējušās vai tai pievienojušās. Tās ir tās pašas valstis, kas pievienojušās otrai Briseles konvencijai par kuģu saduršanos.

Šī Briseles konvencija nosaka, ka katra kapteiņa pienākums ir, cik tālu viņš to var darīt bez nopietnām briesmām savam kuģim, kuģa personālam vai pasažieriem, sniegt palīdzību katrai personai, pat ienaidniekam, kas atrasts uz jūras briesmās vai bojā ejam. Kuģa īpašnieks neatbild par iepriekšējā noteikuma pārkāpumu.

Augstās līdzējas puses, kuru likumdošana neparedz sankciju par iepriekšējā noteikuma pārkāpšanu, apņemas pielietot vai likt priekšā savām attiecīgām likumdevējām iestādēm pielietot līdzekļus, kas nepieciešami šādu pārkāpumu sodīšanai.

Latvijas Sodu lik. 461., 462. un 463 p. nosaka:

Kam pēc sava stāvokļa, amata vai nodarbošanās pienācies sniegt palīdzību apzināti briesmās esošai personai un kas šo pienākumu nav izpildījis, sodams: ar cietumu.

Ja no tā cēlusies nāve vai ļoti smags vai smags miesas bojājums tai personai, kurai bijusi vajadzīga palīdzība, tad vainīgais sodams: ar pārmācības namu.

Bez tam tiesa var aizliegt vainīgam piekopt to nodarbošanās veidu, kuru piekopjot, viņš pielaidis šajā pantā minētā pienākuma pārkāpšanu, uz laiku no viena gada līdz pieciem gadiem.

Kas nav izpildījis likuma vai saistošā noteikuma nosacījumu par palīdzības sniegšanu kuģim katastrofas gadījumā, sodams: ar arestu uz laiku, ne ilgāku par trim mēnešiem, vai ar naudas sodu, ne augstāku par trīs simtiem latiem.

Ja šo nosacījumu pārkāpšana apdraudējusi personisko drošību, tad vainīgais sodams: ar arestu.

Kuģa, pārceltuves, dzelzceļa vilciena lokomotives vai vispārējā lietošanā esošas paškustīgas mašīnas vadītājs, kas briesmu laikā nav spēris pienācīgus soļus, lai glābtu kuģi, pārceltuvi, vilcienu, lokomotīvi vai paškustīgu mašīnu, vai arī to pasažieri vai kalpotāju, vai pats atstājis kuģi, pārceltuvi, vilcienu, lokomotīvi vai paškustīgu mašīnu agrāk nekā citas, tur bijušas personas, sodams: ar pārmācības namu uz laiku, ne ilgāku par diviem gadiem.

Bez tam tiesa var atņemt vainīgam tiesību vadīt attiecīgu satiksmes līdzekli uz laiku no viena gada līdz pieciem gadiem.

Par notikušo glābšanu vai palīdzības sniegšanu kā glābējiem, tā izglābtiem jādod sīks pārskats. Parasti glābēji cenšas nelaiemes gadījumu pārspilēt un savu palīdzību novērtēt ļoti augstu, bet no otras puses arī izglābtie, savukārt, parasti neattēlo notikumu un glābšanas gaitu pareizi, cenšoties atkal gadījumu padarīt pavisam mazvērtīgu. No tādiem paņēmieniem jūrniekiem noteikti jāizvairās, jau goda jūtu dēļ vien. Kā aktīvās (glābēja), tā pasīvās (glābjamās) puses pienākums ir stingri uzraudzīt un novērot visus nelaiemes notikumus un pēc iespējas tos tūdaļ atzīmēt. Jāgriež vērība uz to, vai aktīvā puse tiši nevilcina laiku, lai padarītu nelaimi lielāku, kā arī vai nevilcina darbību, kuru iespējams izdarīt ātrāk u. t. t.

Glābšanas līgums. Par glābšanu vai palīdzības sniegšanu starp glābjamo un glābēju var noslēgt arī līgumu, kur jāparedz starp citu arī atlīdzības lielums. Te jāievēro ka glābējs nedrīkst izmantot glābjamā grūto stāvokli un ierakstīt līgumā necilvēcīgus noteikumus un pārmērīgu atlīdzību. Ja vēlāk noskaidrojas, ka līgums slēgts, izmantojot

glābjamā briesmu stāvokli, kur pēdējam, ievērojot lielās briesmas, nekā cits neatliekas, kā līgumu noslēgt, tad tādu līgumu tiesa var uzskatīt kā noslēgtu bez brīvas gribas, un šādā gadījumā tam nebūs nekādu tiesisku sekas.

Par glābšanas līgumu formu nav nekādu īpašu noteikumu. S. P. R. S. pastāvošiem noteikumiem, ja atlīdzības lielums par glābšanu pārsniedz 500 rubļu, tad vienošanos var pierādīt tikai ar rakstveida pierādījumiem.

Paša līguma noslēgšana bieži notiek ar signālu palīdzību vai pa radiotelegrafu. Tādā gadījumā par līguma pierādījumu noder ieraksti kuģa žurnālā vai radiotelegrafa žurnālā. Starptautiskā kuģniecībā ļoti izplatīts angļu „Lloyda“ glābšanas līguma paraugs. Šis līgums paredz arbitražu (šķīrējtiesu) atlīdzības lieluma noteikšanai un tās nodrošināšanai. Līgumā paredzēta arī arbitru nozīmēšanas kārtība.

Atlīdzības noteikšanai Briseles konvencijai ir liela nozīme.

Saskaņā ar šo konvenciju par palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras katrs sekmīgs palīdzības sniegšanas vai glābšanas fakts dod tiesību uz taisnīgu atlīdzību. Nekāda atlīdzība nepienākas, ja sniegtā palīdzība palikusi bez sekmēm. Nekādā gadījumā maksājamā suma nevar pārsniegt izglābto mantu vērtību.

Personām, kas piedalījušās glābšanas darbos, pretēji glābtā kuģa noteiktam un saprātīgam aizliegumam, nav nekādas tiesības uz atlīdzību.

Velkonim nav tiesības uz atlīdzību par velkamam kuģim sniegto palīdzību, ne arī par velkamā kuģa vai tā kravās glābšanu, izņemot gadījumus, kad velkonis sniedzis sevišķus pakalpojumus, kurus nevar uzskatīt par vilkšanas līguma pildīšanu.

Atlīdzība pienākas arī tādā gadījumā, kad pakalpojumi glābšanā izdarīti vienam īpašniekam piederošo kuģu starpā.

Atlīdzības lielumu nosaka starp abām pusēm noslēgtais līgums, bet ja nav līguma, tad to nosaka tiesa.

Tas pats jāievēro attiecībā uz atlīdzības sadalīšanas samēru starp glābējiem.

Atlīdzības sadalījumu starp kuģa īpašnieku, kapteini un citām glābēja kuģa dienestā esošām personām nosaka tās valsts likumi, pie kuras kuģis pieder. Latvijā to regulē Likums par atlīdzības sadalīšanu starp glābēja kuģa īpašnieku, kapteini un citām glābēja kuģa dienestā esošām personām (Lik. kr. 1934. g. 192, num.). Pēc tā, kad kuģi vai uz tā esošo mantu glābj vai sniedz tiem palīdzību otrs kuģis, tad glābšanas vai palīdzības sniegšanas atlīdzība starp glābēja vai palīdzības sniedzēja kuģa īpašnieku, kuģa kapteini un citām kuģa

dienestā esošām personām sadalāma tā, ka vispirms atlīdzina kuģa īpašniekam ar glābšanu vai palīdzības sniegšanu saistītos izdevumus un zaudējumus un no pāri palikušās sumas kuģa īpašnieks saņem $\frac{2}{3}$, kuģa kapteinis $\frac{1}{3}$ un citas kuģa dienestā esošās personas kopā $\frac{2}{3}$. Kuģa dienestā esošām personām pienākošos daļu sadala proporcionāli viņu algām, nepieskaitot algai atlīdzību par virsstundām, uzturu un citām naturalijām. Līgumi, kas runā pretim šim likuma noteikumam, nav spēkā.

Cilvēku dzīvību glābējiem, kas piedalījušies nelaiemes gadījumā izdamos glābšanas vai palīdzības sniegšanas darbos, ir tiesība uz taisnīgu atlīdzību no tās daļas, kas piespriesta kuģa, tā kravas un piederumu glābējiem. Sevišķa atlīdzība par cilvēku glābšanu nepienākas tiem, kas saņem atlīdzību par kuģa, tā piederumu vai kravas glābšanu vai palīdzības sniegšanu sakarā ar to pašu nelaiemes gadījumu. Noteikumus par glābšanas vai palīdzības sniegšanas darbu atlīdzības sadalīšanu gadījumos, kad šos darbus izdarījusi valsts ar valsts dienesta kuģiem, izdod finansu ministrs. Šis likums neattiecas uz kara kuģiem un kuģiem, kurus tura speciāli glābšanas un palīdzības sniegšanas darbiem.

Katru līgumu par palīdzības sniegšanu vai glābšanu, kas slēgts briesmu momentā un briesmu iespaidā, uz vienas vai otras puses līgumu var atcelt vai grozīt tiesa, ja tā atrod, ka līguma noteikumi nav taisnīgi.

Visos gadījumos, kad pierādīts, ka vienas puses piekrišana panākta ar viltu vai slēpjot patiesību, vai kad atlīdzība samērā ar sniegtiem pakalpojumiem pārmērīgi liela vai maza, līgumu uz ieinteresētās puses līgumu var atcelt vai grozīt tiesa.

Atlīdzību nosaka tiesa saskaņā ar apstākļiem, ņemot par pamatu sekojošo: a) pirmkārt: sasniegtās sekmes, palīdzības sniedzēju centību un nopelnus, briesmas, kas draudēja glābjamam kuģim, tā pasažieriem, personālam un kravai, glābējiem un glābējam kuģim, patērēto laiku, izdevumus, zaudējumus, atbildības un citus riskus, kuriem bija padoti glābēji, mantas vērtību, kas bija padota šādam riskam, rēķinoties vajadzības gadījumos ar palīdzības sniedzēja kuģa sevišķo pielāgojumu; b) otrkārt, izglābto mantu vērtību.

Tiesa var samazināt vai noraidīt tiesības uz atlīdzību, ja izrādas, ka glābēji padarījuši glābšanu vai palīdzības sniegšanu nepieciešamu aiz savas vainas, vai kad tie izrādas par vainīgiem zādzībā, slēpšanā vai citā viltīgā darbībā.

Nekāda atlīdzība nepienākas no personām, kuru dzīvības izglābtas, tomēr nacionālo likumu noteikumi šinī jautājumā netiek aizkarti.

Cilvēku dzīvību glābējiem, kas piedalījušies pakalpojumu sniegšanā sakarā ar nelaimes gadījumu, kas bijis par iemeslu glābšanai vai palīdzības sniegšanai, ir tiesība uz taisnīgu atlīdzības daļu, kas piespriesta kuģa, tā kravas un piederumu glābējiem.

Prasība par atlīdzības samaksu noilst pēc diviem gadiem, skaitot no tās dienas, kad izbeigta glābšanas vai palīdzības sniegšanas darbība.

Atlīdzību par palīdzības sniegšanu Latvijā regulē Noteikumi par palīdzības sniegšanu nelaimes gadījumos uz jūras Latvijas piekrastē (1927. g. Lik. kr. 162) — sk. 49. §.

Tirdzniecības nolikuma noteikumi par atlīdzību glābšanas un palīdzības sniegšanas gadījumos uz jūras ir galīgi novecojušies un, pastāvot Briseles konvencijai, pēc autora domām, nav piemērojami.

Pēc Vācijas H. G. B. 749. § vispirms tiek atlīdzināti kuģa īpašnieka izdevumi, kas cēlušies no glābšanas (arī t. s. „Betriebsmehrkosten“, t. i. liekie izdevumi par oglēm, materiāliem, kuģa personāla atalgojumu un uzturu). No palikušās atlīdzības daļas tvaikoņa īpašnieks saņem $\frac{2}{3}$, buru kuģa īpašnieks $\frac{1}{2}$, bet tvaikoņa kapteinis un kuģa personāls katrs $\frac{1}{6}$, turpretim buru kuģa kapteinis un kuģa personāls katrs $\frac{1}{4}$. Ja atlīdzība netiek labprātīgi maksāta, tad, iebraucot pirmajā ostā, par to jāziņo konsulam vai attiecīgai iestādei. Ja izglābtais kuģis arī ievilkts ostā, uz to līdz glābšanas atlīdzības samaksai var uzlikt arestu.

Parasti katrā valstī atrodas iestāde, kas pārzina kuģu glābšanas un palīdzības sniegšanas lietas. Tā arī sastāda atlīdzības aprēķinu un paziņo par to ieinteresētām pusēm. Ja tās nav mierā ar aprēķinu, tas jāpārsūdz tiesā, kur arī izšķiras tālākais atlīdzības jautājums.

Pēc Kuģu hip. un jūras pras. likuma 55. p. atlīdzība par kuģa glābšanu un palīdzības sniegšanu pieder pie jūras prasībām, un tai ir priekšrocība. Atlīdzība ierindota jūras prasību 3. vietā.

49. §. Palīdzības sniegšana uz jūras Latvijas piekrastē.

Bez Briseles konvencijas, kas regulē palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras starptautiskā mērogā, Latvijā ir spēkā 1927. gada 15. septembrī izdotie Noteikumi par palīdzības

sniegšanu nelaimes gadījumos uz jūras Latvijas piekrastē (1927. g. Lik. kr. 162).

Jūras novērošana. Pēc šiem noteikumiem, lai nelaimes gadījumos uz jūras laikā pamanītu un bojā ejošiem cilvēkiem varētu sniegt palīdzību, jūra jānovēro.

Ostu ločiem uzlikts par pienākumu pastāvīgi no loču torņiem novērot, kas notiek uz jūras.

Bāku personalam jūra jānovēro sevišķi vētras laikā.

Pastāvīgi jūra jānovēro kara resora jūras novērošanas posteņiem, sevišķi tiem, kas atrodas ārpus ostu rajoniem, kur jūru nenovēro loči.

Rīkošanās nelaimes gadījumā uz jūras. Redzot nelaimes gadījumu uz jūras, nekavējoties jāziņo vispirms tuvākās glābšanas stacijas pārziņim vai ostas valdei, atkarībā no tā, kas tuvāk nelaimes vietai, un pēc tam tuvākajam policijas vai robežpolicijas ierēdnim. Kur glābšanas stacijas resp. ostas valdes tuvumā nav, tur jāziņo vispirms policijai.

Privatpersonai, redzot nelaimes gadījumu uz jūras, tāpat nekavējoties par to jāziņo.

Nelaimes gadījuma paziņotājam Latvijas glābšanas biedrība uz ūdeņiem var izsniegt sevišķu atlīdzību.

Pie katra telefona jūrmalā jāpieliek plakats ar norādījumu, uz kādu numuru ziņot par nelaimes gadījumu resp. kā izsaukt glābšanas stacijas pārziņi vai ostas valdi un policiju. Redzamās, iedzīvotāju apmeklētās vietās jāizliek uzraksti, kur paziņot nelaimes gadījumu. Uzraksti jāizgatavo un jāizliek jūrmalas pagastu un miestu valdēm.

Glābšanas staciju pārziņi un ostu valdes rīkojas pēc dotām instrukcijām. Glābšanas stacijām instrukcijas dod Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem valde pēc Jūrniecības departamenta norādījumiem. Instrukcijas ostām izstrādā ostu padomes katrā ostā atsevišķi, piemērojoties ostas īpatnējiem apstākļiem.

Policijas resp. robežpolicijas ierēdnis, saņemis ziņu par nelaimes gadījumu, vispirms pārliedz, vai glābšanas stacijas pārziņim, resp. ostas valdei ziņots, un pēc tam pats ierodas nelaimes vieta un rīkojas saskaņā ar instrukcijām.

Glābšanas laivai, glābjot bojā ejošus cilvēkus, pēc iespējas jāsignalizē malā esošiem, vai cietušiem būs vajadzīga ārsta palīdzība. Signāliem jābūt iepriekš noteiktiem (korķa bumbas, karodziņi, šāvienu u. t. t.).

Saņemis signālu, ka ārsts nepieciešams, policijas ierēdnis nekavējoties tādu aicina. Palīdzības sniegšanai pieaicinami arī vietējie iedzīvotāji. Kur tuvumā policijas ierēdņa nav, palīdzība jāsniedz un ārsts jāauzicina vietējiem iedzīvotājiem. Lī-

dzekļi atlīdzības izmaksai izsauktiem ārstiem paredzami Tautas labklājības ministrijas budžetā.

Nelaiemes gadījumos ostas rajonā ārstu izsauc ostas priekšnieks vai viņa pilnvarotais.

Katrā ostā, ja iespējams, jābūt jūras spējīgam valsts velkonim, kas katrā laikā varētu iziet jūrā.

Ja šis velkonis aizņemts vai izbraucis, ostas priekšniekam ir tiesība izsūtīt glābšanai privatu velkoni. Velkoņa īpašnieks vai kapteinis nedrīkst nedibinātu iemeslu dēļ aizkavēt velkoņa izbraukšanu.

Jūrniecības departaments noteic atlīdzību velkoņa īpašniekam par izsūtīto velkoni, kā arī paredz budžetā līdzekļus šādām atlīdzībām.

Velkoņa komandas locekļi par izbraukšanu jūrā glābšanas darbos saņem Ls 10,—. Atlīdzību izmaksā Latvijas glābšanas biedrība uz ūdeņiem.

Tādu pašu atlīdzību saņem arī glābšanas laivu komanda.

Saņemot ziņu par nelaimes gadījumu, glābšanas staciju pārzini un glābšanai noteikto velkoņu kapteiņi rīkojas bez kavēšanās, negaidot rīkojumu no augstākās priekšniecības. Vienīgi, ja paredzams ilgāks braukšanas laiks, velkoņa kapteinim jāprasa rīkojums no ostas priekšnieka resp. Jūrniecības departamenta.

Nelaiemes vietas apkārtņē velkonim un tāpat glābšanas laivai jūra rūpīgi jāpārmeklē vēja un straumes virzienos.

Velkonim, izejot jūrā reizē ar glābšanas laivu, jāpalīdz iziet arī pēdējai. Glābšanas darbos velkoņa un glābšanas laivas vadītāji var rīkoties patstāvīgi, neatkarīgi viens no otra.

Kad cietušie nokļuvuši krastā, tiem nekavējoties jāsniedz vajadzīgā palīdzība, nogādājot tos tuvākās apdzīvojamās telpās. Palīdzība vajadzības gadījumā jāsniedz arī glābšanas komandas dalībniekiem.

Katrā glābšanas stacijā jābūt medikamentiem un instrumentiem, kas nepieciešami pirmajai palīdzībai; par to iegādāšanu rūpējas glābšanas biedrība uz ūdeņiem. Uz ostas valdes pieprasījumu visām valsts iestādēm jānodrošina to rīcībā esošie glābšanas līdzekļi pirmajai palīdzībai.

Bez tam vēl izdotas speciālas instrukcijas palīdzības sniegšanai nelaiemes gadījumos uz ūdeņiem Rīgas ostas rajonā (1927. g. „V. V.“ 89. nr.), Liepājas ostas rajonā (1927. g. „V. V.“ 251. nr.) un Ventspils ostai (1927. g. „V. V.“ 251. nr.), kā arī noteikumi par valsts peldošo līdzekļu iznomāšanu glābšanas un palīdzības sniegšanas darbiem (1932. g. „V. V.“ 243. nr.).

50. §. Bodmereja.

Bodmerejas vēsture.

Jūras tirdzniecībā jau kopš sirmās senatnes ir pazīstams sevišķs aizdevuma veids, kas nepieciešams grūtībās nonākušam kuģim brauciena pabeigšanai. To pazina jau senajā Grieķijā un vēlāk Romā (*foenus nauticum*), pie kam nauda bijusi jāatdod tikai tanī gadījumā, ja brauciens laimīgi beidzies. Parādniekam šāds aizdevums bijis ļoti izdevīgs, tikai, ievērojot aizdevēja lielo risku, procenti tam bija ļoti augsti. Patiesībā abi līgumslēdzēji kļuva it kā sabiedrības dalībnieki, kuras nolūks bija veikt norunāto braucienu. Tanī laikā, kad vēl nepazina jūras apdrošinājumu, šāda veida aizdevumi bija ļoti izplatīti, jo parādnieks, samaksājot augstus procentus, sevi nodrošināja nelaimes gadījumam. Starpība bija tikai tā, ka naudu saņēma nevis pēc nelaimes gadījuma, bet gan pirms tā. Bez tam procentus maksāja tikai pēc laimīga brauciena pabeigšanas, bet nevis kā apdrošinājumu premiju, līgumu noslēdzot.

Šis īpatnējais aizdevuma līgums vēlāk, sevišķi Vācijas ziemeļos, pamazām pārveidojās par aizdevumu, kas tika nodrošināts ar kuģa vai kravas iekļāšanu, t. i. aizdevuma neatmaksas gadījumā aizdevējam piederēja lietišķa tiesība uz iekļāto mantu pretēji romiešu *foenus nauticum*, kur kreditoram bija tikai tīri personiska prasība. Šis aizdevumu veids tiek nosaukts par *bodmereju*. Nosaukums cēlies no vācu „*Boden*“, kas izloksnē nozīmē kuģa dibenu resp. pašu kuģi, kuru visbiežāk iekļāja. Arī angļu nosaukums „*bottomry*“ nāk no vārda „*bottom*“ (dibens).

Bodmerejas jēdziens.

Tagad ar *bodmereju* apzīmē jūras aizdevuma darījumu, kuru slēdz kapteinis uz sava likumīgā pilnvarojuma pamata, iekļājot kuģi, vedummaksu un kravu, vai kādu no šiem objektiem, nepieciešamības, trūcības vai bezizejas gadījumā, lai turpinātu braucienu (prof. Loebers 407. lapp.).

Par *bodmereju* bez tam runā Konsularā dienesta instrukcija (167. p.). Arī tā dod *bodmerejas* definīciju, kura mazliet atšķiras no iepriekš minētās. Pēc tās „par *bodmereju* sauc aizņēmuma darījumu, kuru kapteinis slēdz svešā ostā uz sava likumīgā pilnvarojuma pamata, iekļājot kuģi, vedummaksu un kravu, vai kādu no tiem, lai turpinātu braucienu vai sagādātu līdzekļus kuģa izlabošanai.“

Ja tādi apstākļi iestājušies, ka kuģa kapteinim ārzemēs jāmeklē un jānoslēdz *bodmerejas* aizņēmums, tad kapteinim par šādu savu nodomu jāiesniedz konsulam motivēts ziņojums. Konsuls vispusīgi un rūpīgi pārbauda, vai minētos ap-

stākļos šāds aizņēmums pret kuģa un kravas iekīlāšanu ir vietā, un vai kapteinim nevarētu līdzēt citādā ceļā. Kravas iekīlāšana vispār pielaižama tikai tādā gadījumā, ja pret kuģa kīlu vien nav izredzes saņemt aizdevumu.

Ja izrādas, ka kapteinis vajadzīgos līdzekļus no rēdera saņemt nevar, un konsuls pēc visu apstākļu apsvēršanas atrod, ka vienīgā izeja ir bodmerejas līguma noslēgšana, tad konsuls, pēc motivēta konstatējuma ierakstīšanas un parakstīšanas kuģa žurnālā, palīdz kapteinim aizņēmumu iespējami izdevīgāki noslēgt, pie kam uzrauga, ka to noslēgtu tikai patiesas vajadzības apmērā.

Ja bodmerejas aizņēmumu neslēdz pie konsula, bet pie ārzemju iestādēm, kapteinim jāiesniedz konsulam aizņēmuma līgums apliecināšanai, pievienojot bodmerejas parādzīmes norakstu.

Ja bodmerejas aizņēmumu noslēdz pie Latvijas konsula, konsuls bodmerejas līgumu ieraksta jūras protokolu grāmatā, pieminot arī aizņēmuma iemeslus. Līguma aktu paraksta kapteinis (vai kuģa īpašnieka aģents) un aizdevējs, pēc kam konsuls zem tā apliecina notikušo. Kapteinim vai viņa pilnvarotam konsuls izdod apliecinātu izrakstu no jūras protokolu grāmatas. Uz aizdevēja vēlēšanos konsuls izdod izrakstu arī viņam. Uz šā līguma pamata konsula klātbūtnē izraksta bodmerejas parādzīmes formularu divos eksemplāros, bet ja tāda formulara nav, tad sastāda attiecīgu parādzīmi divos eksemplāros, kurus paraksta kapteinis un pēdējā parakstu apliecina konsuls. Vienu eksemplāru kapteinis nodod naudas aizdevējam, bet otru patur sev.

Par visu, kas noticis bodmerejas lietās, konsuls ziņo Jūrniecības departamentam, pievienojot norakstus no dokumentiem, kas attiecas uz šo lietu.

Ja konsulam nāk zinams, ka kāds Latvijas kuģa kapteinis noslēdzis bodmerejas aizņēmumu un iekīlājis kuģi vai kravu, pietiekoši neapsvēris citas naudas dabūšanas iespējamības, kādēļ draud kuģa pāriešana ārzemnieku rokās, tad viņš par šādu gadījumu nekavējoties ziņo Jūrniecības departamentam un Ārlietu ministrijai.

Tā tad galvenās bodmerejas īpašības ir tās, ka aizdevumu nodrošina ar kīlu. Kravu, kas parasti nepieder izfraktētājam, var iekīlāt tikai tad, ja nav iespējams iekīlāt kuģi resp. arī vedummaksu. Bez tam bodmerejas aizdevumam jānotiek brauciena laikā, un tas jāizdara kapteinim (nevis paša kuģa īpašniekam). Tas tādēļ, ka brauciena laikā var rasties tādi šķēršļi, kuru pārvarēšanai kapteinim vajadzīgi naudas līdzekļi. Ja tie nav pie rokas, tad dota ārkār-

tēja tiesība slēgt aizdevuma līgumu. Tā kā te iespējamas arī ļaunprātības, tad likums nosaka, kādos gadījumos drīkst slēgt bodmereju. Bodmereju kapteinim tiesība slēgt:

Bodmerejas priekšnoteikumi.

1) ja braucienā galīgi trūkst uztura vielu, 2) ja kuģim vai takelažai brauciena turpināšanai nepieciešams remonts un 3) ja kapteinim šo vajadzību apmierināšanai nav ne naudas, ne kreditvēstulju, ar kuru palīdzību būtu iespējams naudu dabūt.

Bodmerejas līguma saturs.

Par bodmerejas līguma formu likumā nekādu noteikumu nav. Katrā ziņā līgumā jābūt: 1) līgumslēdzēju vārdiem, 2) aizdevuma sumai, 3) bodmerejas procentiem (tos sauc arī par bodmerejas premiju), 4) iekilāto priekšmetu apzīmējumam, 5) kuģa un kapteiņa vārdiem, 6) braucienam, kura turpināšanai bodmereja izdarīta, 7) bodmerejas aizdevuma laikam, 8) bodmerejas aizdevuma samaksas vietai, 9) norādījumam, ka aizdevums resp. parāds ir bodmereja, 10) apstākļiem, kuru dēļ bodmereja bija nepieciešama, 11) uzrakstīto bodmerejas līguma eksemplaru skaitam, 12) personai, kurai jāatmaksā aizdevums, 13) bodmerejas līguma sastādīšanas vietai un laikam un 14) kapteiņa parakstam.

Bodmerejas juridiskais raksturs.

Kas attiecas uz bodmerejas līguma juridisko raksturu, tad ārzemēs izšķir divus gadījumus: 1) kuģis braucieni laimīgi beidzis un 2) kuģis pēc bodmerejas līguma noslēgšanas ceļā cietis nelaimi.

Pirmajā gadījumā jāatdod aizdevums līdz ar pienākošajiem procentiem. Tie bodmerejas aizdevumos ir stipri augsti. Par normalu uzskata 15—20%. Otrajā gadījumā, ja iekilātie priekšmeti gājuši pilnīgi bojā, nav jāatdod ne bodmerejas aizdevums, ne procenti. Ja iekilātie priekšmeti gājuši bojā tikai daļai, tad aizdevums ar procentiem jāatmaksā samērīgi ar iekilāto priekšmetu vērtības pazeminājumu. Pēc Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p. bodmerejas aizdevumiem ir priekšrocība apmierināšanas ziņā, un tie ierindoti 6. vietā. Ja nostājas uz tā viedokļa, ka kuģa īpašnieks atbild tikai ar jūras mantību, tad arī pēc mūsu likuma iekilātā priekšmeta bojā iešanas gadījumā aizdevējam nav jāatmaksā parāds. Šis jautājums gan ir strīdīgs.

Bodmerejas veidi.

Izšķir sekojošus bodmerejas veidus: 1) Bodmereju nepieciešamības gadījumā („Notbodmerēi“) Latvijā, Vācijā, Anglijā, Skandināvijā. 2) Jaukto bodmereju, kur bodmereja kombinēta ar apdrošinājumu — Francijā. 3) Neīsto bodmereju, kuru kuģa īpašnieks slēdz ār-

pus nepieciešamības robežām, iekļājot kuģi — Holandē, Itālijā. Te ir vienkārši kuģa iekļāšana parastā aizdevuma dabūšanai.

Tagad, pastāvot ātrai un ērtai sazināšanās iespējai ar kuģa īpašnieku, bodmerejas darijumi tiek noslēgti ļoti reti.

51. §. Pārtikas vielu un kuģu piederumu aizņemšanās uz jūras.

Braucienā var dažkārt rasties tādi apstākļi, kuru dēļ brauciens ieilgst. Sakarā ar to kuģim ceļā aprūkst pārtika, kā arī nepieciešamie kuģa piederumi. Ja tāds gadījums ir iestājies, un kuģa personalam tiešām draud bads, vai arī kuģis dažu piederumu trūkuma dēļ nespēj tālāk doties, tad kapteinim ir tiesība lūgt katra pretimbraucoša kuģa kapteini tos aizdot. Tirdzn. nol. iet vēl tālāk un nosaka, ka, pastāvot galīgam uztura vielu trūkumam, kuģa kapteinim ir pat tiesība no pretimbraucošā kuģa paņemt tās ar v a r u, ja tas labprātīgi tās nedod. Tāda vardarbība pielaižama tikai vislielākos nepieciešamības gadījumos, kad kuģa personalam tiešām draud bads, bet pretimbraucošā kuģa kapteinis, pretēji katram jēdzienam par cilvēku mīlestību, cietirdīgi atsakas dot produktus. Ja kuģa kapteinis lieto vardarbības nelietīgi, tad viņam par to draud bargs sods, jo šāda rīcība uzskatama par jūras laupīšanu.

**Varas
lietošana.**

**Aizņēmuma
dokuments.**

Aizņemoties uztura vielas vai piederumus uz jūras, aizņēmējs izdod aizdevējam dokumentu, kur norādīti visi apstākļi, kuru dēļ aizņemšanās izdarīta, kā arī ierakstīti visi noteikumi par aizņemtās mantas atdošanu vai samaksu. Tāpat arī aizdevējs izdod aizņēmējam dokumentu par aizdevumu. Lai kontrolētu aizņēmēja rīcības labticību aizdevējam, pēc ierašanās pirmajā ostā nokavējoties jānodod muitnīcā aizdevuma dokuments, aizrādot vēl sīki aizdevuma rašanās apstākļus. Tāpat arī aizņēmējam jānodod no aizdevēja saņemtais dokuments pirmās ostas muitnīcā ar norādījumu, cik pēc izbraukšanas no pēdējās ostas viņam bija uztura līdzekļu, un kādu neparedzētu apstākļu dēļ (vētra, bojājumi u. c.) brauciens ieilga.

Tagad, pastāvot modernai sazināšanās iespējai, uztura vielu un citu kuģa piederumu aizņemšanās uz jūras notiek ļoti reti. Tā bija izplatīta buru kuģu laikā, kad kuģis atradās ceļā ļoti ilgi, un brauciena ilgums bija atkarīgs vienīgi no vēja.

Tirdzniecības kuģu apsardzība un aizsargāšanās.

Par tirdzniecības kuģu uzraudzību un aizsargāšanu kara, laupītāju u. c. tamlīdzīgu briesmu gadījumos runā Tirdzn. nol. Šie noteikumi ir stipri novecojušies un neatbilst vairs tagadējās kuģniecības prasībām. Tādēļ tos arī neapskatīsim tādā veidā, kādā tos pazīst Tirdzniecības nolikums. Tagad, ja attiecīgas valsts piederīgiem tirdzniecības kuģiem jābrauc briesmu apdraudētos ūdeņos, valsts vara cenšas, viena pati vai kopā ar citām valstīm, norīkot kara kuģu apsardzību vai pavadoņību. Tādā gadījumā tirdzniecības kuģim jāklausa visi kara kuģa komandiera rīkojumi un pavēles.

VI. Jūras apdrošinājums.

52. §. Jūras apdrošinājums.

Jūras preču transports kā ievērojami lētākais no visiem transporta veidiem ir visplašākais. Tomēr nekur atkal nav tik daudz briesmu, kā taisni jūrniecībā. Tādēļ jau kopš seniem laikiem cenšas eventualos zaudējumus kuģniecībā apdrošināt. Patiesībā jūras apdrošinājums ir vecākais apdrošinājuma veids. Pēc zinātnieku domām tas cēlies Itālijā, jo pirmās ziņas par atrodamas itaļu rakstnieku XIV g. s. darbos. Bez tam apdrošinājumā lietotie tehniskie termini norāda uz apdrošinājuma izcelšanos Itālijā. Tagad jūras apdrošinājums pazīstama visām tautām, un, ievērojot tā plašo pielietojanu un svarīgumu, gandrīz katras valsts likumos ir atrodami noteikumi par to. Latvijā pagaidām spēkā Tirdzn. nol. noteikumi par jūras apdrošinājumu (Tirdzn. nol. 558. un sek. p.), bet šie noteikumi, tāpat kā viss

Tirdzniecības nolikums.

Tirdzniecības nolikums, stipri novecojušies un nepilnīgi. Ievēribu gan pelna Tirdzn. nol. 561. p. Pēc tā, ja Tirdzn. nol. trūkst noteikumu kā gadījumu nokārtot, atļauts piemērot svešu valstu likumu noteikumus. Tas nozīmē, ka Tirdzn. nol. atļauj apdrošinājumā ārzemju likumus piemērot ne tikai tajos gadījumos, kad līgums slēgts ar ārzemniekiem, bet arī starp Latvijas pavalstniekiem. Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera izstrādājusi jaunu jūras apdrošinājuma likumprojektu, un šīs grāmatas iespiešanas laikā kamerā bija paveikts jau viņa otrais lasījums. Praksē starptautiskā kuģniecībā lielu lomu spēlēja 1867. g. „Hamburgas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi“, kuri savā laikā tika izstrādāti apdrošinājumam Ziemeļjūrā.

Anglijas jūras apdrošinājuma likums. Tagad visā pasaulē lielākā nozīme jūras apdrošinājumā ir Anglijas 1906. g. 21. decembrī izdotam „The Marine Insurance Act“ (saīsināti M. I. A.), kas ļoti sīki un plaši nosaka kontrahentu tiesības un pienākumus. Šī Anglijas likuma lielā nozīme izskaidrojama ar to, ka tas ietver sevī vairāku gadsimteņu tiesu praksi, un ka pie tā izstrādāšanas piedalījušies ievērojami angļu juristi. Kā parauga polisi likums ievietojis pielikumā 1779. g. sastādītu „Lloyda“ polisi. Bez tam likuma pielikumā ir arī noteikumi par polises sastādīšanu, (M. I. A. tulkojumu sk. I pielik.). Arī Latvija pieturas pie šī likuma noteikumiem (sk. Finanšu ministrijas Valsts saimniecības departamenta Apdrošināšanas nodaļas polisi).

Francijas jūras apdrošinājuma likums. Francijā jūras apdrošinājumu regulē Code de Commerce (saīsināti C. Com.) 332.—396. §, kas gan bija viens no pirmajiem likumiem, kas nokārtoja jūras apdrošinājumu, bet tagad ir novecojies. Tādēļ kontrahenti spiesti, sekojot modernās kuģniecības attīstībai, likuma noteikumus papildināt ar polisi. Jāatzīmē, ka visā Francijā pēc apdrošinātāju vienošanās, visur tiek ievesti vienādi polises noteikumi.

Vācijas jūras apdrošinājuma likums. Vācijā jūras apdrošinājumu regulē „Handelsgesetzbuch“ (saīsināti H. G. B.) 778.—900. §, kuru papildina 1867. g. Hamburgas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi, bet sevišķi 1919. g. „Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen“ (saīsināti A. D. S.), kurus izstrādājušas un izdevušas apdrošinātāju sabiedrības kopīgi ar tirdzniecības palatām Hamburgas palatas vadībā (tulkojumu sk. II pielik.).

Jūras apdrošinājuma likumi S. S. S. R. S. P. R. S. nav specialu likumu par jūras apdrošinājumu. Vispārēji principi ņemami no S. P. R. S. civillikumu kodeka. Bez tam pastāv 1925. g. izdoti noteikumi par kravas apdrošinājumu un 1922. g. izdoti noteikumi par kuģu apdrošinājumu.

Jūras apdrošinājums tiek piemērots visā pasaules kuģniecībā, un pilnīgi var teikt, ka tam ir starptautisks raksturs. Šinī ziņā izcilus liela nozīme, kā jau teikts, Anglijas 1906. g. „Marine Insurance Act“, kura nolūks bija sniegt īsi un skaidri sastādītu pārskatu par jūras apdrošinājumu tiesību vissvarīgākām daļām, kas pastāv jau ilggadīgā praksē.

Jūras apdrošinājuma definīcija. Ar jūras apdrošinājuma līgumu apdrošinātājs pret noteiktu atlīdzību (premiju) apņemas atlīdzināt apdrošinātam līgumā paredzētā veidā un robežās zaudējumus, kādi viņam varētu celties no jūras briesmām kuģniecībā.

Jūras apdrošinājuma vēsture un attīstība.

Jau pašā sākumā jūras apdrošinājuma nolūks bija nodrošināt kaut daļu no tā riska, kas saistīts ar jūras tirdzniecību. Šo nolūku var saskatīt seno romiešu kuģu iekļāšanas gadījumos („foenus nauticum“), pēc kuriem aizdevums tika atmaksāts tikai tad, ja kuģis laimīgi bija pabeidzis braucienu un atgriezies mājās. Tas pats nolūks lika vēlāk dibināties jūras sabiedrībām, kur katrs dalībnieks ieguldīja tikai daļu no sava īpašuma, vienkārši baidoties ieguldīt visu īpašumu tik riskantā uzņēmumā, kāda ir jūras tirdzniecība.

Jūras apdrošinājuma principi, kādus mēs tos tagad pazīstam, sāka parādīties tikai ap XIV g. s., kad sastopami līgumi, kur apdrošinātājs, pret zinamas naudas sumas iemaksu, apņemas atlīdzināt no jūras briesmām radušos zaudējumus.

Apdrošinājuma līgumiem attīstoties, apdrošinātāji sākumā bija ļoti uzmanīgi un atturīgi, un viss apdrošinājums vairāk līdzinājās kādai azarta spēlei nekā apdrošinājumam. Kuģa laimīgas atgriešanās gadījumā apdrošinātājs vinnēja premiju, bet pretējā gadījumā apdrošinātājs tika vienkārši izputināts. Apdrošinātāji vēl nezināja, ka izdevīgāk ir apvienoties sabiedrībās, un tādēļ katra apdrošinātāja darbības aploks bija ļoti šaurs. Apdrošinājumus pieņēma tikai no pazīstamiem kuģu īpašniekiem un arī tikai par tādiem kuģiem un kravām, par kuru jūras spējīgumu un vērtīgumu varēja paši pārliecināties. Jau vidus laikos radās pareizs uzskats, ka jūras apdrošinājumā var piedalīties tikai tādas personas, kurām ir interese uzņēmumā, kādēļ jau tad noliedza slēgt apdrošinājumus spēles vai derību nolūkā. Tāpat pareizi tika saprasts launums, kas var rasties no apdrošinājuma pāri par īpašuma vērtību.

Tikai XVIII g. s. sākumā radās ideja par apdrošinātāju apvienošanu, lai savstarpēji apmainītos ziņām par tirgotājiem, viņu godīgumu, kuģu kapteiņu krietnumu un spējīgumu, apdrošinamo kuģu jūras spējīgumu, kravām u. c.

Anglijā XVIII g. s. beigās sāka funkcionēt „Lloyda“ reģistrs, kas savu vārdu dabūjis no kafejnīcas īpašnieka Eduarda Lloida (sk. 10. §), un tagad izvērties par ārkārtīgi svarīgu uzņēmumu vispasaules kuģniecības mērogā kuģu klasifikācijā un vajadzīgo ziņu sniegšanā. Francijā apm. tanī pašā laikā uzsāka līdzīgu darbību „Bureau veritas“. XIX g. s. sākumā jūras apdrošinātāji jau sastādīja ļoti lielus uzņēmumus ar plašiem kapitāliem.

Jūras apdrošinājumu uzņēmumi XIX g. s. attīstījās ļoti strauji, sasniedzot vislielāko uzplaukumu XIX g. s. otrajā pusē. Tad jūras apdrošinājumā pēkšņi iestājās milzīga krīze, kuru radīja buru kuģniecības izbeigšanās un tvaika dzinējspēka pie-

mērošana kuģniecībā. Šī krīze izbeidzās tikai XX g. s. sākumā.

Līdz ar apdrošinājuma uzņēmumu attīstību paraleli attīstījās arī pati apdrošinājuma tehnika. Atsevišķu valstu apdrošinājuma uzņēmumi iestājās starptautiskās asociācijās, kuru mērķis ir nodibināt vispārējus apdrošinājuma noteikumus, aizstāvēt apdrošinātāju intereses likumdošanas jautājumos, ievest savstarpēju aģentu izpalīdzību zaudējumu novērtēšanā u. t. t.

Klasifikāciju sabiedrību statistikas dati dod iespēju tematikas ceļā, dibinoties uz varbūtības teoriju, diezgan precīzi noteikt premijas apmēru, lai apdrošināšanas sabiedrībai nenāktos ciest zaudējumus. Tā tad modernais apdrošinātājs dibina visu savu uzņēmumu uz aprēķinu un statistikas datiem, nevis uz laimi vien.

Pastāvot savstarpējai apdrošināšanas sabiedrību konkurencei, tiek vienmēr atrastas jaunas apdrošinājuma intereses. Tiek apdrošināti ne tikai kuģis un krava, bet arī vedummaksa, gaidamā peļņa, bodmerejas u. c. parādi u. t. t.

Apdrošinājumu var izdarīt nākamā kravas īpašnieka interesēs un uz viņa rēķina; no otras puses attīstas savstarpējs apdrošinājums, kur piedalošās personas apņemas savstarpēji segt zaudējumus.

Lielās kuģniecības sabiedrības, kurām liels apgrozības kapitāls un daudz kuģu, vairs neapdrošina savus kuģus, bet atskaita zināmu peļņas daļu īpašā kapitalā, kas tad sedz no jūras briesmām radušos zaudējumus.

Kara laikā visās karojošās valstīs radās apdrošinājums pret kara briesmām. To parasti izveda pati valsts.

Jūras apdrošinājuma nolūks.

Jūras apdrošinājuma nolūks ir atlīdzināt tos neparedzētos zaudējumus, kas var celties sakarā ar jūras braucienu. Šinī ziņā par apdrošinājuma priekšmetu var būt katra naudā novērtējama un izteikta interese.

Kādos apstākļos var slēgt jūras apdrošinājumu?

Ievērojot sacīto, kā arī vispārējos noteikumus par apdrošinājumu, jūras apdrošinājuma līgumu var noslēgt tikai tad, ja: 1) ir priekšmets, kuram iespējams ciest zaudējumus (jūras apdrošinājuma kā katra apdrošinājuma uzdevums ir zaudējumu atlīdzība); 2) ja ir briesmas, pret kurām apdrošinājums notiek. Tas nozīmē, ka briesmas paredzētas tādas, kuru iestāšanās ir iespējama nākotnē, bet pats iestāšanās moments nav zināms un 3) tā kā apdrošinājuma nolūks ir zaudējumu atlīdzība, bet ne iedzīvošanās, tad jābūt personai, kam zaudējumi tiek atlīdzināti un kam šinī ziņā ir

interese. Tas tomēr nenozīmē, ka materialai interesei apdrošinājumaņēmējam jābūt jau līguma noslēgšanas brīdī. Apdrošinājums iespējams, arī lai nodrošinātu nākamo interesi, bet tikai tā, ka notiekot nelaimes gadījumam, šī interese būtu jau iestājusies (piem., preču apdrošinājums turp un atpakaļ, pie kam prece, kas tiek vesta atpakaļ, līguma noslēgšanas brīdī vēl nemaz nepieder apdrošinājumaņēmējam). Interese par apdrošināto priekšmetu, pats par sevi saprotams, var būt vispirms šī priekšmeta īpašniekam. Ja priekšmets pieder vairākiem līdzīpašniekiem, tad viņi var kopīgi to apdrošināt, bet nav liegts katram to arī atsevišķi apdrošināt. Protams, tādā gadījumā katrs var apdrošināt tikai viņam piederošo domājamo daļu.

Bez īpašnieka arī citām personām var būt materiala interese pie apdrošināmā priekšmeta, ja viņu materialās intereses uz kādu tiesisku attiecību pamata saistītas ar šo, kaut arī citai personai piederošu, mantu (piem., ķīlas turētājam). Arī šīm personām viņu materialās intereses resp. pašu priekšmetu nav liegts apdrošināt. Tikai tādā gadījumā priekšmetu vairs nevar apdrošināt pats īpašnieks, jo tad iznāktu pretlikumīgs divkāršs apdrošinājums.

Jūras apdrošinājuma nederīgums.

Apdrošinājuma līguma atcelšana.

Lai jūras apdrošinājuma līgums būtu derīgs, tā slēgšanā jāievēro visi tie noteikumi, kādus līgums prasa, slēdzot ikkatru līgumu. Ja šie noteikumi nav ievēroti, apdrošinājuma līgums ir nederīgs, t. i. pieņem, ka tāds nemaz nebūtu bijis. Apdrošinājuma līgums var tikt arī atcelts. Te līgums ir spēkā līdz tam momentam, kamēr tas tiek atcelts to iemeslu dēļ, kuru dēļ atcel vispār civiltiesiskus līgumus vai, galvenā kārtā, ja atkrīt tās pazīmes, kas raksturo jūras apdrošinājuma līgumu.

Apdrošinājuma līgums ir atcelams: 1) Ja braucienu atsauc pirms riska iestāšanās vai, ja kuģis noteiktā laikā nedodas ceļā, apdrošinājumaņēmējs var prasīt līguma atcelšanu, pie kam parasti apdrošinātājam tiesība sev par labu aizturēt zinamus procentus no premijas vai apdrošinātās sumas kā atlīdzību. (Pēc „Gosstrach“ noteikumiem var aizturēt 50% premijas.) Šis gadījums ir speciāls jūras tiesībās un pieder pie „ristorno“ gadījumiem. Ristorno aptver apdrošinājuma līgumus visus gadījumus, kad interese nav bijusi jau kopš sākuma, vai arī tā atkritusi vēlāk. Ristorno ir apdrošinājumaņēmēja tiesība vienpusīgi atkāpties no līguma apdrošinājuma spējīgas intereses trūkuma dēļ, atlīdzinot apdrošinātājam par lieki patērēto naudu, laiku un pūlēm.

Ja uzņēmumu, uz kuru attiecas apdrošinājums, pilnīgi vai daļai apdrošinātais likvidē, vai bez viņa līdzdalības visa apdrošinātā lieta vai tās daļa nav vairs padota apdrošinātāja uzņemtam riskam, tad premija, visa vai tās attiecīga daļa, izņemot apdrošinātājam pienākošos atlīdzību, var tikt atprasīta vai ieturēta (ristorno). Atlīdzība (ristorno) ciktāl par to nav panākta vienošanās par citu likmi, ir apmēram pusprocents no visas vai attiecīgās apdrošinātās sumas daļas. Ja apdrošinātās intereses trūkuma vai pārmērīga apdrošinājuma dēļ apdrošinājums nav spēkā, un ja apdrošinājumaņēmējs, noslēdzot līgumu, bijis labā ticībā, tad premija, izņemot iepriekšminēto ristorno, var tikt atprasīta.

Arī ja kuģis brauc tālāk par norunāto vietu vai, ja notikusi brauciena maiņa, premija paliek apdrošinātājam, tāpat ja apdrošinājumaņēmējs nav samaksājis premiju.

Apdrošinājuma līguma nederīgums. Apdrošinājuma līgums ir nederīgs: 1) pie divkārša apdrošinājuma. Pirmais apdrošinājums paliek spēkā, bet nederīgs ir otrais. Tomēr otrais apdrošinātājs, ja viņš nav zinājis par divkāršu apdrošinājumu, var sev aizturēt zinamus procentus no apdrošinājuma sumas; 2) ja apdrošinājums izdarīts bez pilnvaras, līgums ir nederīgs un nav spēkā (ja abi kontrahenti bez pilnvaras noslēgto līgumu vēlāk pieņem un atzīst, t. i. ratihabē, tad līgums paliek spēkā, kaut arī noslēgšanas brīdī viņa noslēdzējiem nav bijis pilnvaras); 3) krāpšanas gadījumā. Ja apdrošinājumaņēmējs apdrošina apzīnāti jau zudumā gājušus vai nemaz neeksistējošus priekšmetus, premija paliek apdrošinātājam; 4) ja apdrošinājumaņēmējs pretlikumīgi apdrošina priekšmetu apzīnāti pāri par patieso vērtību, vai arī noslēpj apstākli, kas iespaidotu premijas apmēru.

Personas, kas piedalās jūras apdrošinājumā. Jūras apdrošinājumā kā katrā apdrošinājuma līgumā kā kontrahenti piedalās apdrošinātājs un apdrošinājumaņēmējs resp. apdrošinātais.

Apdrošinātājs (insurer; underwriter; Versicherer) ir tas, kas pret atlīdzību (premiju) apsolas izdarīt apdrošinājuma līgumā paredzēto izpildījumu (samaksāt naudas sumu, atdot tādu pašu priekšmetu u. c.) tanī gadījumā, ja iestājas apdrošinājuma līgumā paredzētais saimnieciski nelabvēlīgais notikums.

Apdrošinājumaņēmējs (Versicherungsnehmer) ir apdrošinātāja pretkontrahents un viņam uz apdrošinājuma līguma pamata apdrošinātājs pret atlīdzību (premiju) apsolas izdarīt norunāto izpildījumu tanī gadījumā, ja iestātos līgumā paredzētais saimnieciski nelabvēlīgais notikums. Vēl jāatzīmē

apdrošinātās mantas īpašnieks (Versicherter, insured), kas gadījumā, ja apdrošinājuma līgumu noslēdz trešā persona, nebūs apdrošinātāja tiešais kontrahents apdrošinājuma līgumā.

Jūras apdrošinājumu līgumu var noslēgt apdrošinājuma ņēmēja personai par labu (apdrošinājums uz sava rēķina), par labu citai personai, kas ieinteresēta apdrošinājumā (apdrošinājums uz cita rēķina), vai arī bez uzrādījuma, kam par labu slēgts apdrošinājuma līgums (apdrošinājums par labu tam, kam pienākas — for whom it may concern — wen es angeht).

53. §. Jūras apdrošinājuma priekšmets.

Kā jau teikts, par jūras apdrošinājuma priekšmetu var būt jūras briesmām padotās materialās intereses tanī nozīmē, ka neatkarīgi no tā, kas ir apdrošināts, patiesībā tiek domāts atlīdzināt apdrošinājuma ņēmējam radušos zaudējumus. Tādēļ apdrošināt var tikai tādas intereses, kam ir materiala vērtība, t. i. ko var novērtēt naudā. Bez tam šīm interesēm jābūt saistītām vienādi vai otrādi ar kuģi vai kravu. Pretējā gadījumā nevar būt runa par jūras apdrošinājumu. Te tomēr jāievēro arī tas apstāklis, ka noslēdzot jūras apdrošinājumu, līdzīgi kā ar sauszemes apdrošinājumu, jāraugas, lai pats līgums nebūtu pretlikumīgs un netikumīgs. Tādēļ, piem., nevar apdrošināt priekšmetus, ko aizliegts izvest vai ievest. Tāpat nevar apdrošināt kara materialus un ienaidniekam piederošas mantas. Kontrabandas preces pēc starptautiskās prakses nevar apdrošināt tikai kontrahentu valstīs, bet citās valstīs tas ir iespējams, jo kontrabanda skar tikai kontrahentu valstu intereses, bet pārējo ne.

Jūras apdrošinājuma priekšmetu skaits, izejot no iepriekš sacītā, var būt ļoti plašs, un tādēļ nav iespējams tos visus uzskaitīt, bet jāprobežojas ar parasti visbiežāk sastopamiem.

Kuģis. Par apdrošinājuma priekšmetu tā tad var būt:

1) **Kuģis**, ar vai bez kravas. Ar kuģa apdrošinājumu saprot visas pie paša kuģa saistītās materialās intereses. Kuģa korpasa apdrošinājumu sauc par **kasko** apdrošinājumu.

2) **Kuģa piederumi**, kā piem.: takelaža, navigācijas priekšmeti u. t. t. Polisē parasti tie atsevišķi nemaz netiek uzskaitīti, bet gan tiek ierakstīts, ka apdrošināts ir „kuģis ar piederumiem“, ar kuriem tad arī apzīmē visus nepieciešamos kuģa piederumus. Tomēr katrā valstī likumi dažādi regulē jēdzienu „nepie-

ciešamie kuģa piederumi“, un tādēļ pareizāk polisē uzskaitīt ja ne visus, tad vismaz galvenos piederumus, kā arī tādus, par kuriem varētu būt šaubas.

Krava. 3) **Krava**, t. i. preces, kas atrodas uz kuģa pārvadāšanas nolūkā. Kravas apdrošinājumu sauc par **kargo apdrošinājumu**. Te jāaizrāda uz to, ka ne katreiz ir prasams sīkāks kravas apzīmējums, t. i. atzīmējot polisē preču sugu un īpašības. Izņēmums ir sevišķi vērtīgas preces, vai sevišķi pārvadāšanai bīstamas preces, kuras pēc dažu valstu apdrošināšanas sabiedrību statūtiem nevar pieskaitīt parastai kravai vispār apdrošinājuma pieņemtā nozīmē. Tam apstāklim, ka krava nav noteikti jānorāda apdrošinājuma līgumā, ir liela nozīme. Tirdzniecības speciālie apstākļi ir tādi, ka kravas īpašnieks, kas parasti ir apdrošinājuma ņēmējs, bieži vien nemaz nezina, kādas preces viņam būs pārvadājamās, t. i. kādas preces tiks apdrošinātas, piem., ja apdrošinājums tiek nolīgts „turp un atpakaļ“. Tāpat tas ir tad, ja tiek apdrošināta pārvedamā krava bez kuģa norādījuma (to sauc par apdrošinājuma „in quovis“), kā arī pārappdrošinājumu gadījumā, kur tiek pārappdrošināti uz noteiktu laiku visi apdrošinājuma gadījumi, neskatoties uz to, uz kādām kravām tie attiecas (t. s. floating policy). Tādā gadījumā kravas apzīmēšana nobremzētu vienīgi visu tirdzniecības gaitu. Šinī sakarībā praksē izstrādājies t. s. „generalapdrošinājums“, kuram izdod „generalpolisi“ (sk. 54. §). Par generalapdrošinājumu sauc visu vienāda veida kravu apdrošinājumu, kuras apdrošinājuma ņēmējs sūta no vienas ostas uz otru vai vispār starp zināmām ostām bez kuģa un sūtīšanas laika apzīmējuma. Tāds apdrošinājums atsvabina apdrošinājuma ņēmēju no riska nejauši aizmirst kādu kravu apdrošināt, kā arī no rūpēm par apdrošinātāja sameklēšanu un līguma noslēgšanu katrā atsevišķā gadījumā. Katreiz tikai apdrošinājuma ņēmējam jāpaziņo izfraktētājam par atsevišķas kravas novietošanu.

Vedummaksā. 4) **Vedummaksā**. Parasti vedummaksu samaksā pēc kuģa laimīgas nonākšanas lēmuma ostā un pēc preču izkraušanas un pareizas nodošanas. Ja braucienā notiek nelaime, un krava iet bojā, dabiski zūd arī vedummaksā. Risku — pazaudēt vedummaksu — izfraktētājs var novērst, to apdrošinot. Var apdrošināt kā bruto, tā arī neto vedummaksu. Līdzīgi vedummaksai par pārvadājamām precēm, var apdrošināt arī pasažieru pārvadāšanas maksu, kuru kuģa īpašnieks riskē nesāņemt kuģa bojā

Sagaidamā pelņa. ejas gadījumā. 5) Sagaidamā pelņa no precēm. Te saprot to cenu starpību, kāda ir pāravadājamām precēm nosūtīšanas un lēmuma ostās. Preču īpašnieks dabiski vienmēr rēķinas ar pelņu, ko viņš saņems, pārdodot preces lēmuma ostā. Ja dažādu apstākļu dēļ preces nevar tikt pārdotas tik dārgi, kā viņš domājis, tad zūd viņa pelņa vai pat iestājas zaudējumi. Šo risku par sagaidāmo pelņu arī var apdrošināt (šo pelņu sauc arī par imagināro pelņu). Parasti pelņu pieņem par 10% un to apdrošina kopā ar precēm, no kurām pelņa gaidama, pierēķinot precēm klāt 10%.

Bodmerekas naudas. 6) Bodmerekas naudas. Ja kuģis ārvalsts ostā nonācis naudas trūkumā un spiests to aizņemt, lai varētu ceļu turpināt, tad naudas aizdevējs, lai nebūtu jāriskē zaudēt aizdoto naudu (piem., kuģa bojā ejas gadījumā), to var apdrošināt.

Avarijas naudas. 7) Avarijas nauda. Tā ir nauda, kas dota kuģim avarijā nodarīto bojājumu izlabošanai. (Pēc Latvijas likuma par kuģu hip. un jūras pras. 55. p. šiem prasījumiem ir priekšroka, un tie ierindoti 3. vietā.)

Visas pārējās naudā novērtējamās intereses. 8) Visas pārējās naudā novērtējamās intereses. Interesants ir jautājums par kuģa personālam pienākošās algas apdrošinājumu. Tā tiek segta no vedummaksas, un tādēļ būtu dabiski, ka jūrnieks var arī savu algu apdrošināt, jo, gadījumā, ja ceļā iet bojā krava, netiek maksāta vedummaksa un līdz ar to arī alga. Tomēr pa lielākai daļai visas valstis nostājušās uz viedokļa, ka algu kuģa personāls nevar apdrošināt. Šādam uzskatam pamatā ir divi motīvi: vedummaksa, no kuras alga tiek maksāta, atkarājas no laimīgas brauciena pabeigšanas. Tas nozīmē, ka līguma slēgšanas brīdī vedummaksa vēl reāli neeksistē. Šis ieskaits gan pašreiz, ievērojot, ka apdrošināt var katru interesi, ir zaudējis savu nozīmi. Otrs, galvenais iemesls ir tas, ka, neapdrošinot algu, jūrnieks ir spiests pielikt vislielāko uzmanību un pūles, lai brauciens labi izdotos, jo pretējā gadījumā viņš riskē zaudēt savu algu.

Kas attiecas uz Latviju, tad Tirdzn. nolikums neparedz, ka varētu arī algas apdrošināt (prof. Loebers 445. lapp.), bet algas prasījumiem par pēdējiem trim mēnešiem vai pēdējo braucienu ir saskaņā ar Lik. par kuģu hip. un jūras pras. 55. p. priekšrocība, un tie ierindojas otrā vietā. Tomēr, ievērojot, ka algu apdrošinājumu atļauj M. I. A., un to neaizliedz A. D. S., pie kuriem pieturas arī Latvijas jūras apdrošinājums, tad algu apdrošinājums, pēc autora domām, ir iespējama.

Apdrošinātā priekšmeta vērtība.

Pēc jūras apdrošinājuma priekšmeta noteikšanas rodas svarīgs jautājums par šī priekšmeta novērtēšanu, par tā naudas vērtību apdrošinājuma līgumam.

Ja priekšmets apdrošināts pāri par tā vērtību, tad tiek radītas negodīgas intereses apdrošinātā priekšmetā, jo apdrošinājumaņēmējs (zinamos gadījumos arī apdrošinātājs) ieinteresēts nevis jūras brauciena laimīgā pabeigšanā, bet gan pretēji: viņa interese ir — lai notiktu apdrošinātā nelaime, un viņš varētu netaisni iedzīvoties. Lai tādas nelikumības nenotiktu, jānosaka apdrošinātā priekšmeta patiesā vērtība.

To var noteikt kontrahenti pašā apdrošinājuma līgumā un atzīmēt polisē (taksētā polisē) vai var vienoties par šīs vērtības noteikšanu pēc apdrošinātā riska iestāšanās (atklātā polisē). Pirmajā gadījumā polisē minētā vērtība kontrahentiem ir saistoša.

Pēc Anglijas tiesībām taksētā polisē uzdotā apdrošinātā priekšmeta vērtība kontrahentiem ir saistoša, bet tikai tad, ja nav ļaunprātības (M. I. A. 27. §).

Pēc Vācijas vispārējiem jūras apdrošinājuma noteikumiem apdrošinātājam tiesības prasīt novērtējuma pazeminājumu, ja tas ievērojami pārsniedz faktisko apdrošinātā priekšmeta vērtību.

Francijas C. Com., ja apdrošinātā priekšmeta vērtība uzdota ļaunprātīgi, atļauj apdrošinātājam prasīt šīs vērtības pārbaudi, un viņam ir tiesības par radušos zaudējumu celt pret vainīgo prasību.

Apdrošinātā summa.

Apdrošinātais priekšmets var būt apdrošināts par visu savu vērtību vai tikai par vērtības daļu. Šo summu, par kuru apdrošināto priekšmetu pieņem apdrošinājumā, sauc par *apdrošināto summu*. Tā var līdzināties apdrošinātā priekšmeta vērtībai un var būt arī zemāka par to. Ja tā pārsniedz apdrošinātā priekšmeta vērtību, tad apdrošinājuma līgums ir nederīgs par to daļu, kas pārsniedz priekšmeta vērtību. Ja tāds pārmērīgs apdrošinājums izdarīts ļaunprātīgā nolūkā, tad viss apdrošinājuma līgums atzīstams par nederīgu, bet apdrošinātājam samaksātā premija nav jāatmaksā atpakaļ.

Divkāršs apdrošinājums.

Apdrošinājumaņēmējam tiesība, ja viņš priekšmetu apdrošinājis tikai par daļu no tā vērtības, pārpalikušo vērtības daļu apdrošināt arī vēlāk. Viņam tomēr nav tiesības apdrošināt šo priekšmetu dubulti, t. i. izdarīt divkāršu apdrošinājumu. Tāds apdrošinājums gan var notikt pie apdrošinājuma uz sveša rēķina, kad ieinteresētā persona var arī nezināt, ka priekš-

mets ir jau apdrošināts un var to apdrošināt otrreiz. Divkāršs apdrošinājums nevar tikt pieļauts vienkārši tādēļ, ka apdrošinātā suma pārsniedz apdrošinātā priekšmeta vērtību. Pēc franču tiesībām otrais apdrošinājums atzīstams par nederīgu, ja abi apdrošinājuma līgumi nav slēgti vienā laikā, bet ja tas noticis vienā laikā (kas var ļoti reti notikt, ja apdrošinājuma līgumā tiek precizēts līguma noslēgšanas laiks), tad abi līgumi gan paliek spēkā, bet apdrošinātās sumas tiek proporcionāli samazinātas.

Pēc angļu un vācu tiesībām divkārša apdrošinājuma gadījumā abi līgumi paliek spēkā, un apdrošinājumaņēmējs apdrošinātā riska iestāšanās gadījumā var griezties pie kura katra no abiem apdrošinātājiem pēc atlīdzības, tikai atlīdzība nedrīkst pārsniegt priekšmeta vērtību.

Doppelversicherung ist vorhanden, wenn ein Interesse gegen dieselbe Gefahr bei mehreren Versicherern versichert, und die Versicherungssummen zusammen den Versicherungswert übersteigen. (Ulrich. Kommentar zu den Deutschen Seeversicherungsbedingungen — 13. lapp.) Essentials of double insurance are that the policies must have been effected against the same risks, in respect of the same interest, in the same subject-matter whilst the sum or sums recoverable must exceed the indemnity permitted by the Act. It cannot arise out of the insurance of different insurable interests in the same subject-matter. (Victor Dover „A Handbook to Marine Insurance“ p. 147. Turpat tālāk: in certain circumstances double insurance may be effected wittingly, e. g. where the assured has some doubt as to the security afforded by the first underwriter (or set of underwriters) u. t. t.

Ja priekšmets apdrošināts pret kādām jūras briesmām ar vienu apdrošinājuma līgumu, pret citām ar otru, tad tāds gadījums nav uzskatams par divkāršu apdrošinājumu.

**Risks un
jūras
briesmas.**

Ar vārdu „risks“ apzīmē apdrošinātā priekšmeta iespēju iet bojā vai tikt sabojātam, t. i. iespējamību, ka apdrošinātais priekšmets var pilnīgi vai daļai tikt zaudēts.

Riska apmēru pret jūras briesmām var tikai apmēram aprēķināt, dibinoties uz varbūtības teoriju.

Jo vairāk vienam apdrošinātājam apdrošinājumu, jo precīzāks būs aprēķins, un aprēķins būs pavisam nenoteikts un atkarīgs no gadījuma, ja apdrošinājumu skaits būs mazs.

Apdrošināšanas sabiedrību interesēs ir noteikt cik iespējams precīzāk riska apmēru. Vienā gadā var būt apdrošinātājam daudz zaudējumu, bet otrā var būt peļņa, un tā par vairākiem gadiem var aprēķināt ar lielāku vai mazāku noteiktību caurmēra gada zaudējumus. Pavisam noteikti aprēķināt zaudējumu apmērus nav iespējams, jo tie atkarīgi no ļoti daudziem apstākļiem, piem.: dabas spēkiem, kuģa jūras spējuma,

kuģa personāla zināšanām, disciplīnas un pienākuma apziņas, kas savukārt atkarājas no daudziem sociāliem apstākļiem, kas to pavairo vai pamazina. Tādēļ apdrošināšanas sabiedrības ļoti ieinteresētas, lai jūras apdrošinājumu likumi būtu jo pilnīgi un piemēroti dzīves apstākļiem. Jūras apdrošinājums pamatojas uz komercialu aprēķinu, kādēļ apdrošinātājam jāaprēķina uzņemamais risks, cik iespējams precīzi. To nemaz nevar noteikt, ja līgumu noslēdzot, starp kontrahentiem nenotiek vienošanās par tām jūras briesmām, pret kurām apdrošinātājs uzņemas risku. Ja tāda vienošanās nav notikusi, tad, iestājoties nelaimes gadījumam, radīsies tikai nebeidzami strīdi par apdrošinātāja atbildību. Jūras briesmas, pret kurām apdrošinātājs uzņemas risku, nosaka katras valsts jūras apdrošināšanas likumi, vai par tiem var, kā jau teikts, vienoties paši līgumslēdzēji (polises noteikumi). Tomēr jāsaprot, ka ļoti lielas grūtības rada jūras briesmu apzīmēšana.

Jūras transports padots tik daudzām un dažādām briesmām, ka tās visas minēt apdrošinājuma līgumā nav iespējams.

Šinī sakarībā radušās dažādas sistēmas atsevišķu valstu likumdošanās, kas plašāki vai šaurāk nosaka šīs briesmas.

Jūras briesmas pēc Anglijas M. I. A. Anglijas 1906. g. likums par jūras apdrošināšanu nosaka, ka līgumslēdzējiem jānorāda polisē tas risks (M. I. A. 23. p.), kuru uzņemas apdrošinātājs. Likuma pielikumā kā paraugs pievienota 1779. g. „Lloyda“ polise, kur uzskaitītas jūras briesmas, pret kurām apdrošināšana notiek. Polises teksts un arī tur minētās jūras briesmas tagadējā kuģniecībā novecojušās (šīs polises tulkojumu sk. pielik. I). Tomēr polise, uzskaitot jūras briesmas, beigās min „un visas citas briesmas, zaudējumi un nelaimes, kas kaitētu vai bojātu minētās preces, kuģi u. c. vai to daļu“. Pats jūras apdrošinājuma likums arī uzskaita jūras briesmas (3. § 2. punkts). Pēc tā jūras briesmas var sadalīt trīs daļās: dabas spēku radītas briesmas — briesmas no jūras, uguns; sociālie riski: kara riski, laupītāju riski, aresta riski, riski pret kuģa kapteiņa un personāla ļaunprātībām u. c. un, treškārt, briesmas, kuru dēļ krava jāmet jūrā, kā arī „visas citas līdzīgas dabas briesmas, kas minētas polisē“. Noteikumos par polises sastādīšanu norādīts, kas jāsaprot ar atsevišķām jūras briesmām.

Jūras briesmas pēc Francijas C. Com. Francijas C. Com., pretēji Anglijas M. I. A., neprasa, lai līgumslēdzēji obligāti polisē uzrādītu risku, pret kuru apdrošinājums slēgts. Likumā ir norādīts, kas uzskatams par jūras briesmām, pret kurām priekšmets uzskatams par apdrošinātu. Tomēr likumā uzskaitītie gadījumi nav izsmeljoši. Te jāievēro, ka šī likuma daļa tika izstrādāta tanī laikā, kad Francija atradās pastāvīgos jūras karos ar Angliju, kādēļ daudz uzmanības piegriezts kara briesmām, bet daudzas citas briesmas izlaistas. Likuma pants (350. §) ir šāds: apdrošinātājs uzņemas risku pret vētru, kuģa bojā eju, uzsēšanos uz sēkļa, nejaušu sadursmi, vardarbību, kursa maiņu, mešanu pār malu, uguni, vardarbīgu saķersānu, laupīšanu, kuģa arestēšanu no valsts varas, kara pieteikšanu, represalijām un vispār pret visiem gadījumiem uz jūras“. Tagad prakse izstrādājusi daudzus modernus papildinājumus, ko ieraksta polisē.

Jūras briesmas pēc Vācijas H. G. B.

Vācijas likums (H. G. B. 820. §) nevis enumerācijas kārtībā, bet vispārējos vilcienos ļoti plaši apzīmē tās briesmas, pret kurām apdrošinātājs uzņemas risku. Likums nosaka, ka „apdrošinātājs uzņemas risku par visām briesmām, kurām apdrošinājuma laikā padots kuģis vai krava, ciktālu ar likumu vai līgumu nav noteikts citādi“.

Ļoti svarīgi, lai likumā būtu skaidri noteikts jūras briesmu jēdziens. Pretējā gadījumā apdrošinājuma ņēmējam, kas bieži polisi pat neizlasa (kas ļoti nepareizi), var būt lieli materiāli zaudējumi, jo, neiedziļinoties apdrošinājuma līgumā pirms tā noslēgšanas, viegli var gadīties, ka taīsni pret iestājušajiem jūras briesmām kuģis vai krava nav apdrošināti. To novērš, ja likums papildina apdrošinājuma līgumu.

Riska ierobežošana.

Riska iestāšanās atkarājas ne tikai no dabas spēkiem vai gadījuma, bet arī no apdrošinājuma ņēmēja un kuģa personāla rīcības, no viņu neuzmanības, nolaidības, kļūdām, nepietiekošām zināšanām un nolūka. Dažreiz jau pats apdrošinājums par sevi var apdrošinājuma ņēmēja rīcībā radīt nolaidību.

No otras puses dabas iespaidi un arī citi apstākļi var dažkārt pieņemt bīstamus apmērus, nodarot nepārtraukti apdrošinātājiem milzīgus zaudējumus, kādēļ apdrošinātāju eksistences jautājums prasa šādus gadījumus izslēgt no apdrošinājuma līguma. Tādēļ blakus plaši izstrādātiem noteikumiem par risku un jūras briesmām likumi, lai riska apmēru vairāk precizētu, nosaka, kādos gadījumos risks ir ierobežots, un kādos gadījumos apdrošinātājs atbrīvots no saviem pienākumiem. Bet tam parasti līguma slēdzēji var vienoties arī labprātīgi pašā līgumā ierobežot riska apmērus. Tā kā šos jautājumus apskatam 56. §, tad te par tiem vairs nerunāsim.

Pārappdrošinājums.

Bez parastiem apdrošinājuma priekšmetiem vēl jāmin t. s. p ā r a p d r o š i n ā j u m s. Tā nolūks ir apdrošinātāja uzņemto risku sadalīt starp vairākiem apdrošinātājiem, piem., ja apdrošinātā summa ir Ls 250.000,—, apdrošinātājs A uzņemas risku par Ls 80.000,—, B — Ls 70.000,—, C — Ls 60.000 un D — Ls 40.000,—, vai arī A uzņemas visu apdrošināto summu par Ls 250.000,—, pats patur risku par Ls 80.000,—, bet pārējo risku par Ls 170.000,— pārappdrošina pie apdrošinātājiem X, Y un Z. Apdrošinājuma ņēmējam pēdējais veids ir pieņemamāks, jo līguma slēgšana un nelaimes gadījumā norēķināšanās notiek tikai ar vienu apdrošinātāju, bet pirmajā gadījumā — ar daudziem. Patiesībā pārappdrošinājums ir tas pats apdrošinājums, kur apdrošinājuma ņēmējs ir pirmais apdrošinātājs un apdrošinājuma priekšmets pirmā apdrošinātāja risks.

Vēl jāizrāda, ka apdrošinājumaņēmējs var apdrošināt arī apdrošināšanas premiju. Te interese pastāv tanī apstākļi, ka nelaimes gadījumā apdrošinājumaņēmējs gan saņems apdrošināto sumu, bet ne samaksāto premiju. Tā, piem., apdrošinājumaņēmējam, ja apdrošinātā summa ir Ls 250.000,—, jāmaksā premija Ls 5.000,—. Nelaimes gadījumā viņš gan saņēmis visus Ls 250.000,—, bet samaksātos Ls 5.000,— ne. Šos Ls 5.000,— viņš var arī apdrošināt.

Jūras apdrošinājumā neietilpst cilvēku (t. i. kā kuģa personāla, tā pasažieru) dzīvības vai invaliditātes apdrošinājumi. Šādi apdrošinājumi, neattiekdami uz mantiskām interesēm, pieder pie personu apdrošinājumiem, bet nevis pie jūras apdrošinājuma.

Dažādu valstu likumu kolizijas gadījumā, ja rodas grūtības konkrēta gadījuma atrisināšanā, jāievēro valsts likumi, kur apdrošinājuma līgums ir noslēgts. Patiesībā prasības arī visbiežāk ceļ apdrošinājumaņēmējs pret apdrošinājuma devēju, tas ir tanī valstī, kur līgums noslēgts.

54. §. Jūras apdrošinājuma līgums.

Lai būtu spēkā jūras apdrošinājuma līgums, katrā ziņā nepieciešams, lai apdrošinātājs izdotu rakstveida dokumentu, t. i. polisi (sk. M. I. A. 21. §); parasti tas tiek gan bez izņēmuma darīts. Par pierādījuma dokumentu uzskata vienīgi apdrošinājuma līgumu, kas ietverts polisē (M. I. A. 22. §). Par noslēgto apdrošinājumu apdrošinātājs izsniedz parakstītu apliecinājumu (polisi) ar apdrošinājuma līguma noteikumiem vai norādījumiem uz tiem. Jūras apdrošinājuma polisē jāuzrāda: 1) kontrahenti; 2) apdrošinājuma priekšmets resp. interese; 3) apdrošinātā summa; 4) kuģa vārds; 5) kapteiņa vārds; 6) brauciens vai laiks, uz kuru apdrošinājumu slēdz; 7) premija; 8) briesmas, pret kurām apdrošina; 9) sevišķi apdrošinājuma noteikumi; 10) līguma noslēgšanas datums, un 11) līguma slēdzēju, vai resp. viņu vietnieku paraksts.

Polises sadalas taksētās jeb vērtētās un netaksētās jeb atklātās polisēs. Par taksētu sauc polisi, kur norādīta apdrošinātā priekšmeta vērtība. Līdz ar to uzskata, ka kontrahenti par apdrošinātā priekšmeta vērtību ir vienojušies. Pats priekšmeta apdrošinājums var notikt arī zem priekšmeta vērtības. Priekšmeta taksēto vērtību kontrahenti nevar grozīt, ja vien netiek konstatēta ļaunprātība vai viltus, un taksēta polisē uzdotā priekšmeta vērtība izrādas stipri pārspīlēta.

Netaksētā jeb atklātā polise (Unvalued or open policy).

Netaksētā jeb atklātā polise apdrošinātā priekšmeta vērtība, turpretim, nav noteikta. To nosaka tikai pēc apdrošinātā riska iestāšanās ar atsevišķas vērtēšanas palīdzību.

Tālāk polises vēl sadalās specialās un ģeneralās polisēs.

Specialā polise un ģeneralā polise (Floating policy).

Specialās polisēs tiek individualizēti un tieši apzīmēti visi apdrošinātie priekšmeti. Ģeneralās polisēs turpretim, apdrošinātie priekšmeti tiek apzīmēti tikai skaitot ar to nosūtīšanas momentu. Tas ir it kā abonements. Ar apdrošinājuma ņēmēja paziņojumu apdrošinātie priekšmeti tiek pakāpeniski nodoti apdrošinātāja riskā.

Ar tekošu apdrošinājumu līgumu (ģeneralpolisi — Floating Policy — Generalpolise) var apdrošināt visu kravu vai arī tās daļu, ko norunātā laikā apdrošinājuma ņēmējs nosūta ar kuģi vai kuģiem. Kuģu vārdi un citas ziņas par tiem jāuzdod vēlāk iesniegtā deklaracijā. Deklarāciju vai deklarācijas, ja to ir vairāk, var izdarīt ar atzīmi uz polises vai citādā parastā veidā.

Deklarācijas jāizdara preču nosūtīšanas kārtībā un deklarācijā jāietilpst ziņām par visiem sūtījumiem, kas paredzēti ģeneralpolisē. Preču un citu sūtījumu vērtībai jābūt pareizi uzdotai. Kļūdu vai maldīgu deklarāciju var izlabot arī pēc zaudējumu iestāšanās izkraujas ostā, ja kļūda vai maldīšanās notikusi labā ticībā.

Polises tālāk došana.

Jūras apdrošinājumu polisi, pretēji parastai apdrošinājuma polisei var tālāk nodot ar indosamenta palīdzību, pie kam indosaments var būt kā vārda, tā blanko (prof. Loebers 446. lapp.). Raksturīgākais tas, ka, pretēji vispārējam apdrošinājumam, nav jāprasa apdrošinātāja atļauja.

Apdrošinājuma ilgums.

Jūras apdrošinājumu var slēgt uz laiku (Time policy) vai arī uz noteiktu braucienu (Voyage policy). Ja līgums noslēgts uz laiku, tad to nosaka, apzīmējot gala punktus, t. i. sākumu un beigas pēc kalendara (t. i. no tādas un tādas dienas līdz tādai un tādai dienai) vai arī nosakot tikai apdrošinājuma sākuma momentu. Bez tam apdrošinājumu iesākuma laiku var noteikt arī atkarībā no kāda fakta, piemēram, no kuģa izešanas no noteiktas ostas. Līgumā apdrošinājuma laiku vajaga precīzi noteikt, lai nebūtu neskaidrības. Ja tomēr rodas domstarpības, tad jāievēro vietējās parašas. Braucienos no au-

strumiem uz rietumiem vai otrādi jāievēro arī vieta, kur kuģis atrodas. Kuģi parasti apdrošina uz laiku, bet kravu — uz braucienu.

**Brauciena
maņa.**

Ja apdrošinājums noticis vienam braucienam, tad kuģa novirzīšanās no ceļa ietekmē apdrošinājuma līgumu, sākot ar novirzīšanās momentu, un apdrošinājuma līgums it kā tiek anulēts, bet atjaunojas ar to brīdi, kad kuģis ievirzas atkal šim braucienam paredzētā ceļā. Zinamos gadījumos likumdevējs novirzīšanos no ceļa atzīst par pielaujamu (sk. Vācijas A. D. S. 24. §). Francijas likums atbrīvo apdrošinātāju no atbildības, ja kuģis novirzas no parastā brauciena ceļa.

Angļi gan domā savādāki (Arnould 532. lapp.): „the ship after the deviation may have returned in perfect safety to the direct course of the voyage, without having sustained the slightest injury in consequence of her departure from it; and yet on the ground that the risk incurred was thereby varied from the risk insured, the underwriter was held to be discharged from his liability for any loss subsequent to the deviation“. Turpat tālāk... he still remains liable for loss incurred prior to the deviation...

Parasti, ja apdrošinot kuģi vai vedummaksu, apdrošinājuma līgumā minētais brauciens tiek mainīts pirms apdrošinātāja atbildības iestāšanās, vai nepamatoti tiek vilcināta brauciena uzsākšana, tad apdrošinātājs ir brīvs no apdrošinājuma līguma saistībām. Apdrošinot kravu vai citu mantisku interesi apdrošinātājs ir brīvs no atbildības tikai tad, ja brauciens mainīts vai novilcināts ar apdrošinājuma ņēmēja piekrišanu, tāpat ja pirms tā sākšanas apdrošināto mantu iekrauj citā kuģī, kurš apdrošinājuma līgumā nav minēts.

Kas attiecas uz brauciena pabeigšanu, tad apdrošinājuma līgums var būt noteikts un nenoteikts. Pirmajā gadījumā ar noteiktā laika momenta iestāšanos apdrošinātājs vairs nenes nekādu atbildību, bet otrajā gadījumā tiek prezumēta apdrošinātāja piekrišana apdrošinājuma pagarināšanai līdz galīgai brauciena pabeigšanai.

Apdrošinājums uz laiku ir izdevīgs kuģiem, kas atrodas pastāvīgi braucienos. Ja turpretim, kuģis brauc no reizes uz reizi, tad izdevīgāk apdrošināt katram braucienam atsevišķi. Apdrošinot atsevišķam braucienam var rasties jautājums, kuru

Kas uzskatams par brauciena sākumu un beigām? Te jāšķiro kuģis un krava kā apdrošinājuma priekšmeti. Attiecībā uz kuģi tagad parasti uzskata par brauciena sākumu resp. apdrošinātājam riska sākumu to momentu, kad kuģis sāk iekraut preces, bet brauciens uzskatams par pabeigtu ar preču izkraušanas pabeigšanu. Agrāk brauciena sākumu skaitīja tikai no

momenta, kad kuģis paceļ enkuru, un brauciena beigās, kad kuģis izmet enkuru. Šāds ieskats nav pamatots, jo kuģis vēl pirms izešanas no ostas padots briesmām. Tāpat briesmas nav beigušās arī tūdaļ pēc ienākšanas lēmuma ostā.

Attiecībā uz kravu par brauciena sākumu uzskata momentu, kad preces „atdalas no malas“ iekraušanai kuģī, t. i. kad tām uzlikta tā saucamā „štrope“, bet brauciens skaitas par pabeigtu ar preču izkraušanas pabeigšanu lēmuma ostā. Tādēļ, ja, piem., kravu var nogādāt uz kuģa tikai ar palīgkuģu palīdzību, apdrošinātāja risks iesākas jau ar preču kraušanu uz palīgkuģa. Ja kuģim ir vairākas lēmuma ostas, tad apdrošinājums turpinās līdz preču izkraušanai pēdējā lēmuma ostā. Ja osta nemaz nav norādīta, bet tikai apmēram ģeografiski noteikta lēmuma osta, tad attiecībā uz kuģi apdrošinājums ir spēkā visā kuģa atrašanās laikā zināmā ģeografiskā joslā, bet attiecībā uz kravu līdz tās izkraušanai. Ja līgumu slēdz turp un atpakaļ, tad apdrošinātāja risks turpinās, līdz kamēr kuģis atgriežas atpakaļ un tiek izkrauts. Ja apdrošinājuma līgumu slēdz jau pēc kuģa izešanas jūrā, apdrošinājums, ja nav norunāts citādi, iesākas ar līguma noslēgšanas brīdi.

Apdrošinājums izbeidzas arī, ja pirms kravas izkraušanas iesāk uzņemt kravu vai balastu jaunam braucienam.

Attiecībā uz pasažieru kuģiem par brauciena sākumu būtu uzskatams moments, kad pirmais pasažieris uziet uz kuģa, bet par brauciena pabeigšanu — pēdējā pasažiera nokāpšana no kuģa.

55. §. Apdrošinājuma ņēmēja pienākumi.

Apdrošinājuma ņēmēja paziņojums. Noslēdzot jūras apdrošinājuma līgumu, apdrošinājuma ņēmējam vispirms jāiesniedz apdrošinātājam sīkas ziņas par apdrošināmo priekšmetu. Šis apdrošinājuma ņēmēja paziņojums ir ļoti svarīgs, jo parasti apdrošinātājs, pieņemot apdrošinājumu, uz to pamatojas. Tādēļ, ja apdrošinājuma ņēmējs paziņojumu nav sniedzis labā ticībā, apdrošinājuma līgums ir uzskatams par neesošu. Latvijas jūras apdrošinājuma likumprojekts nosaka, ka līgums uzskatams par neesošu, ja apdrošinājuma ņēmējs, slēdzot līgumu, krāpšanas nolūkā sniedzis nepatiesas ziņas vai noklusējis kādu apdrošinātājam svarīgu apstākli, vai par šādu apstākli, kaut arī bez krāpšanas nolūka, ziņojis nepareizi, vai to noklusējis tādos apstākļos, kad atsaukšanās uz līgumu runātu pretim visaugstākai labticībai (sal. arī M. I. A. 17., 20. § un A. D. S. 19. §).

Tādēļ apdrošinājumaņēmējam, slēdzot līgumu, jāsniedz ne tikai ziņas, ko apdrošinātājs tieši prasa, bet viņam jāpaziņo apdrošinātājam visi viņam zināmie apstākļi, kas apdrošinātājam ir svarīgi un var iespaidot briesmu lielumu.

Premijas samaksas pienākums.

Tālāk apdrošinājumaņēmējam ir pienākums samaksāt premiju. Ja apdrošinājums noslēgts uz laiku, premiju aprēķina pēc apdrošinājuma ilguma. Ja apdrošinājums noslēgts zināmam braucienam, laikam nav nekādas nozīmes. Premijas samaksas termiņš atkarājas no kontrahentu vienošanās. Praksē premiju aizvien nomaksā, līgumu slēdzot, resp. izsniedzot polisi uz priekšu. Tā tas bija arī jūras apdrošinājumā. Tagad, ievērojot premijas lielumu, kuras nomaksāšana uz reizi apdrošinājuma

Premiju samaksas laiks.

ņēmējam sagādā grūtības, kā arī no otras puses — konkurences un vispār tirdzniecības darījumu kreditēšanas iespaidā — jūras apdrošinājuma premijas ne reti tiek kreditētas, pielaižot samaksu pa daļām vai pilnas samaksas pagarināšanu līdz brauciena pabeigšanai. Dažreiz polisē pat tiek minēts, ka nelaiimes gadījumā premiju ieturēs no apdrošinājuma sumas. Tāpat sastopamas polises, kur noteikts, ka premija samaksājama tikai labvēlīgā brauciena pabeigšanas gadījumā. Premija jānomaksā tanī vietā, kas uzrādīta līgumā resp. polisē, bet ja tas nav uzrādīts, tad jārikojas pēc vietējām parašām. Parasti premiju samaksā apdrošinātājam pēc viņa dzīves vietas vai viņa apģentam pēc tā atrašanās vietas.

Tā kā apdrošinātais priekšmets visā riska laikā tomēr atrodas apdrošinājumaņēmēja rīcībā, tad viņam arī jā rūpējas, lai priekšmets netiktu bojāts, un jācenšas draudošās briesmas novērst. Kaut arī priekšmets ir apdrošināts, apdrošinājumaņēmējam par to jā rūpējas „ar laba saimnieka gādību

Apdrošinājumaņēmēja pienākumi nelaiimes gadījumā.

un rūpību“. Ja apdrošinājumaņēmējs tā nerūpējas, tad apdrošinātājs ir brīvs no pienākuma maksāt. Par notikušo nelaiimes gadījumu apdrošinājumaņēmējam jāziņo attiecīgām oficialām iestādēm, lai tās varētu noskaidrot nelaiimes gadījuma cēloni. Tāpat apdrošinājumaņēmējam nekavējoties par to jāpaziņo apdrošinātājam. Tas jādara, tādēļ, ka nelaiimes gadījuma iemesli, kā arī zaudējumu apmēri var tikt izdibināti tikai tad, ja „pēdas ir vēl svaigas“. Par notikušo avariju kapteinim, kas ir kuģa īpašnieka vietnieks, kā arī nofraktētāja pārstāvis, pēc

Ziņošana par nelaiimes gadījumu.

iebraukšanas ostā nekavējoties jāziņo attiecīgām iestādēm. Tāpat apdrošinājumaņēmējam jāpaziņo apdrošinātājam par notikušo nelaiimi tūlīt pēc tam, kad viņš pats to uzzinājis, pie kam paziņojumā jābūt rakstveida, sīki norādot visus

nelaimes apstākļus. Ja paziņojumu neizdara, apdrošinātājs ir brīvs no saviem pienākumiem. Ja nelaimes gadījumu radījis kāda noteikta persona, tad apdrošinājumaņēmējam jā rūpējas, lai tiktu nodrošinātas apdrošinātāja regresa prasības tiesības. Šinī ziņā viņam pat pienākums zinamos gadījumos celt prasību pret vainīgo.

Pēc A. D. S. noteikumiem (40. §) apdrošinājumaņēmējam jāziņo apdrošinātājam nekavējoties ne tikai par apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanos, bet par katru nelaimes gadījumu, kaut arī apdrošinātājam par to nav jāatbild. Ja apdrošinājumaņēmējs nav paziņojis par apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanos 15 mēnešu laikā, tad viņam nav tiesības saņemt no apdrošinātāja zaudējuma atlīdzību.

Francijas likums nosaka (C. Com. 374. p.), ka apdrošinājumaņēmējam jāpaziņo apdrošinātājam par apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanos 3 dienu laikā no ziņu saņemšanas. Ja kuģis pazudis bez vēsts, tad paziņojums par to jāiesniedz 6 mēnešu laikā no kuģa aizbraukšanas vai 6 mēnešu laikā, skaitot no pēdējo ziņu saņemšanas par kuģi.

Anglijas M. I. A. tieši neko nesaka par to, ka apdrošinājumaņēmējam būtu jāziņo apdrošinātājam par iestājušos nelaimes gadījumu. Tas tomēr apdrošinājumaņēmējam jādara, pamatojoties uz vispārējiem likuma noteikumiem par apdrošinājumaņēmēja paziņošanas pienākumu apdrošinātājam par apdrošinātā riska iestāšanos.

Kad iestājas apdrošinātais nelaimes gadījums, tad, neskatoties uz to, ka priekšmets apdrošināts, apdrošinājumaņēmēja pienākumos ietilpst izlietot visu rūpību un visus līdzekļus, lai zaudējumus mazinātu, lai glābtu apdrošināto priekšmetu, kā arī lai izglābtie priekšmeti tiktu pienācīgi uzglabāti u. t. t. Apdrošinātājs var dot šinī ziņā apdrošinājumaņēmējam norādījumus, kuru neizpildīšana dod apdrošinātājam tiesību celt pret apdrošinājumaņēmēju prasību par zaudējumiem, vai arī attiecīgi samazināt apdrošināšanas atlīdzību. Šo iemeslu dēļ, kā arī lai noteiktu zaudējumu apmērus, apdrošināšanas sabiedrībām ostās ir īpaši pārstāvji-komisari, kuri avariju procedurā un zaudējumu noteikšanā rīkojas kā sabiedrību pilnvarnieki. Viņu darbības regulēšanai starptautiskā transporta apdrošinātāju savienība izdevusi instrukciju.

Beigās apdrošinājumaņēmējam jāpierāda savas tiesības uz apdrošinājuma atlīdzību, t. i. jāpierāda no vienas puses pats zaudējumu fakts, no otras — zaudējumu apmērs, jo starp notikumu un zaudējumu jābūt cēloniskam sakaram. To ne katru reizi var tik viegli pierādīt.

Piem., kuģis uzskrējis zemūdens klintij, kādēļ kuģim nodarīti zaudējumi. Sitiens pret zemūdens klinti būs tiešais zaudējumu cēlonis, bet kuģis uzskrējis zemūdens klintij kuģa kapteiņa rupjas kļūdas dēļ. Vienu no šiem riskiem sedz apdrošinājuma līgums, bet otru ne. Kā rīkoties šādā gadījumā? Jautājumu izšķir, dibinoties uz angļu M. I. A. 55. § 1. pktu tādā kārtā, ka par zaudējuma cēloni uzskatamas briesmas, kas tieši

Avarijas komisari.

Atlīdzības tiesību pierādīšana.

zaudējumus nodarijušas. Ar citiem vārdiem — starp zaudējumiem un briesmām jābūt cēloniskam sakaram un starp zaudējumu cēloni (piem., briesmām no jūras, gadījuma, kapteiņa nolaidības, vētras u. t. t.) un sekām (zaudējumiem) nedrīkst būt cita tieša cēloņa. Zaudējumu cēlonis ir laika ziņā tuvākās jūras briesmas, un ja šīs briesmas polise sedz, tad apdrošinātājam par zaudējumu jāatbild. Laika ziņā attālāku stāvošam cēlonim nav nozīmes, ja vien to nav radījuši apdrošinājumaņēmēja ļaunprātība.

Angļu prakse izstrādājusi īpašus noteikumus zaudējumu cēloņu noteikšanai. Tā atzīst apdrošinātāja atbildību: 1) ja zaudējumi cēlušies no jūras briesmām, kuras sedz polise, 2) ja zaudējumus radījuši divi vai vairāki cēloņi, apdrošinātājs atbild tad, ja pēdējais, laikā ziņā tuvākais, tiešais zaudējumu cēlonis segts ar polisi, un 3) ja ir vairāki zaudējumu cēloņi apdrošinātājs atbild tad, ja galveno cēloni sedz polise.

56. §. Apdrošinātāja pienākumi.

Zaudējumu atlīdzināšanas pienākums. Apdrošinātāja galvenais pienākums ir nelaiemes gadījumā, pret kuru apdrošinājums noticis, samaksāt radušos zaudējumus.

Kādiem jābūt zaudējumiem? Lai iestātos apdrošinātāja pienākums maksāt zaudējumus, nelaiemes gadījumam jābūt nejamam, t. i. notikumam jābūt iepriekš nezīnamam, vienai, vai tas radies no „force majeure“, vai kādas personas neuzmanības, vai arī ļauna nolūka. Tomēr nelaiemes gadījumu nekādā ziņā nedrīkst radīt pats apdrošinājumaņēmējs, pat ja tas noticis viņa rupjas neuzmanības vai pat vienkāršas neuzmanības dēļ, nerunājot jau nemaz par ļaunprātību. Tādēļ, kā jau iepriekš teikts, apdrošinājums neatsvabina apdrošinājumaņēmēju no laba saimnieka gādības par apdrošinātiem priekšmetiem. Tādēļ, ja nelaime notikusi apdrošinājumaņēmēja ļaunprātības, nolaidības vai rupjas neuzmanības dēļ, apdrošinātājs ir brīvs no pienākuma samaksāt zaudējumu atlīdzību. Atkarībā no līguma apdrošinātājs var būt arī brīvs no atlīdzības pienākuma, ja nelaime radusies kapteiņa vai kuģa personāla rīcības dēļ.

Tālāk zaudējumu atlīdzības pienākums iestājas apdrošinātājam tikai tad, ja zaudējums cēlies vienīgi no tās nelaiemes, pret kuru apdrošinājums noticis, nelaime notikusi līgumā noteiktā riska apmērā un laikā, uz kādu līgums slēgts. Bez tam zaudējumam jābūt tādām, kuru var novērtēt naudā. Tomēr ir izņēmumi, kas pamazina apdrošinātāja atbildību. Pa daļai tie atrodami likumā, pa daļai tie dibinās uz pašu kontrahentu vienošanās.

Apstākļi, kas izslēdz apdrošinātāja atbildību. Jūras apdrošinājuma nolūks ir nodrošināt mantisku risku no nelaiemes gadījumiem jūras braucienā un tādēļ izslēdz ap-

drošinātāja atbildību par to, ko nav radījis tāds neparedzēts nelaiemes gadījums. Tādēļ visu valstu likumos paredzēts, ka apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kurus radījis pats apdrošinājumaņēmējs. Tāpat apdrošinātājs nevar atbildēt par izdevumiem, kas saistīti ar braucienu, ja šie izdevumi nav cēlušies no nelaiemes gadījuma. Tā paša iemesla dēļ apdrošinātājam nav jāatlīdzina zaudējumi, kas ceļas no dabiskām jūras brauciena sekām, kā kuģa un tā piederumu nolietošānās, kā arī no dabiskām pārmaiņām kravā: nobiruma, iztecējuma, izžuvuma. Ja līgumā nav norunāts citādi, tad preču nobirumu, izžuvumu u. t. t. parasti skaita 10% no to pirmatnējā daudzuma, un zudumi šinī apmērā apdrošinātājam nav jāatlīdzina.

Tāpat apdrošinātājs nesedz zaudējumus, kas cēlušies no žurkām, pelēm u. t. t. Bez tam apdrošinātājs neatbild par mazās avarijas izdevumiem, jo kā jau sacīts (sk. 39. §), pie tās pieskaitāmie izdevumi nav radušies no nelaiemes gadījuma, bet tanī ietilpst visi normalie brauciena izdevumi.

Visus šos gadījumus, kur apdrošinātājs atbrīvojas no atbildības uz likuma pamata, var izslēgt ar kontrahentu vienošanos, bet apdrošinātājs var tomēr tos arī uzņemt. Apdrošinātājs, var savukārt, uz vienošanās pamata vēl vairāk sašaurināt savu

atbildību. Praksē tas notiek ar „atbrīvotāju klauzulu” ieviešanu polisē. Tas ir jūras apdrošinājuma praksē izstrādātas īsas formulas, kas apzīmē zināmas jūras briesmas. Ierakstot polisē šādas klauzulas, apdrošinātājs atbrīvojas no atbildības par tām briesmām, uz kurām klauzulas attiecas. Tās līdzīgas atbrīvotājam klauzulām transportdarījumā. Visbiežāk sastopamas sekojošas atbrīvotāju klauzulas: 1) „Brīvs no kara briesmām” („Frei von Kriegsmolest“). Te apdrošinātāja risks izbeidzas, kad kara darbība sāk iespaidot kuģniecību. Apdrošinātājs neatbild par konfiskāciju, aizturēšanu, sagūstīšanu. 2) „Tikai par jūras briesmām: („nur für Seegefahr“). Te apdrošinātājs atbild par visām jūras briesmām, kurām padots kuģis ar kravu un piederumiem jūras braucienā arī kara laikā, bet neatbild par izdevumiem, zaudējumiem, bojājumiem, konfiskāciju, aizturēšanu u. t. t., ko radījusi kara darbība (Tirdzn. nol. 595. p.). 3) „f. p. a.” klauzula „free from particular average”, „frei von Beschädigung”. Ar šīs klauzulas palīdzību apdrošinātājs atbrīvojas no atbildības par bojājumiem un daļas zaudējumiem („particular average”). Viņš atbild tikai par apdrošinātā priekšmeta pilnīgu zudumu. Parasti šinī klauzulā tiek ierakstīta piezīme „izņemot strandēšanu” („ausser Strandungsfall“). Tas nozīmē, ka kuģa strandēšanas gadījumā, ja apdrošinātā manta tiek glābtā bojātā veidā, apdrošinājumaņēmējs

mējs cieš 10% no zaudējumiem (Vācijā bojājumiem jāsaņiedz 3% no novērtējuma A. D. S. 114. §), bet pārējā daļa jāatlīdzina apdrošinātājam. Apdrošinātājs var atbrīvoties no šī pienākuma, ja viņš pierāda, ka bojājums nav cēlies no strandēšanas.

Bez tam parasti jūras apdrošinājumā izslēdz vēl apdrošinātāja risku pret karu, streikiem, lokautiem un zaudējumiem no kuģa personāla rīcības. Angļu, franču un vācu tiesības jūras briesmās ietilpina arī kara briesmas, bet faktiski polisēs šīs briesmas apdrošinātāji izslēdz. Ja apdrošinājumā ietilpst arī risks pret kara briesmām, tad parasti par to atsevišķi min polisē.

Tāpat angļu, franču un vācu apdrošināšanas līgumos parasti izslēdz risku pret streikiem un lokautiem.

Jautājumu par risku, kas ceļas no kuģa personāla rīcības, katrā valstī normē dažādi.

Vācijas H. G. B. (820. § 6. punkts) nosaka apdrošinātāja atbildību par zaudējumiem, kas cēlušies apdrošinātam priekšmetam no „kuģa personāla ļaunprātības un vainas”. A. D. S., turpretim, ierobežo apdrošinātāja atbildību, nosakot to tikai par personāla pieļautām kļūdām kuģa vadīšanā (navigācijas kļūdas), bet par kuģa personāla „komercialām” kļūdām apdrošinātājs neatbild. Pie pēdējām pieder kuģa personāla rīcība preču pieņemšanā, iekraušanā, glabāšanā un nodošanā. Pie „navigācijas kļūdām” pieder vienīgi kuģa kapteiņa rīcība, bet ne pārējā kuģa personāla rīcība.

Anglijas likumi (M. I. A. 55. §. 2a pkt.) nosaka apdrošinātāja atbildību „pat tad, ja zaudējums noticis kapteiņa vai kuģa personāla nepareizas rīcības vai nolaidības dēļ”.

Francijas C. Com. izslēdz apdrošinātāja atbildību par kuģa personāla rīcību, bet apdrošinātāji konkurences iespaidā bija spiesti uzņemties atbildību par zaudējumiem, kas cēlušies no kapteiņa nolaidības un barotrijas, ierakstot šo atbildību polises noteikumos.

Bez atbrīvotājām klauzulām apdrošinājuma līgumā var paredzēt, ka zinamu apdrošināto priekšmetu bojājumu vai zudumu zaudējumi jāsedz apdrošinātājam tikai tad, ja šo priekšmetu bojājumi vai zudumi pārsniedz zinamu procentu no to vērtības. Tās ir tā saucamās franšīzes („franchise”). Piem., polisē ierakstīts noteikums: „brīvs no bojājumu pirmajiem 3%”. Tas nozīmē: ja bojājumi iztaisa 10%, tad apdrošinātājs atlīdzina tikai 7%, bet viņa atbildība neiestājas, ja bojājumi nesasniedz 3%.

Kura vērtība jāatlīdzina? Kas attiecas uz zaudējumu atlīdzināšanas apmēru, tad rodas jautājums, kura vērtība apdrošinātājam jāatlīdzina, vai tā, kas bija priekšmetam apdrošināšanas brīdī, vai tā, kas bija nelaiemes iestāšanās momentā? Tā kā apdrošinājuma uzdevums ir vienīgi atlīdzināt radušos zaudējumus, bet nelaut iedzīvoties uz apdrošinājuma rēķina, tad dabiski, ka atlīdzināta tiek tā priekšmeta vērtība, kāda tam ir nelaiemes momentā. Te ir svarīgs jautājums, kā noteikt šo vērtību? Parasti tas grūtības nerada, jo jūras apdrošinājuma priekšmeti parasti nav tādi, kuru vērtība ātri mainas un

tādēļ mierīgi var pieņemt to vērtību, kāda bija brauciena sā-
kumā, atskaitot tikai zaudējumu no avarijām, ja tādas notiku-
šas ceļā. Izņēmums var būt ar kravu, kas satur ātri bojājošas
preces. Apdrošinātājam tomēr pieder tiesība pierādīt, ka ap-
drošinātā priekšmeta vērtība ir bijusi zemāka nekā brauciena
sākumā.

Sarežģījumi var būt arī ar izmaksājamās atlīdzības lie-
luma noteikšanu. Ja priekšmets apdrošināts par visu faktisko
vērtību, tad atlīdzībai jāatbilst pilnai f a k t i s k a i priekšmeta
vērtībai. Ja priekšmets apdrošināts zem faktiskās vērtības,
piem., tikai par pusi no tās, tad atlīdzība tiek izmaksāta par
attiecīgo daļu, proporcionāli, t. i. konkrētā gadījumā tiks atlī-
dzināta tikai puse no zaudējumiem. Ja pēc vienas polises ap-
drošināti vairāki priekšmeti, tad jāraugas uz to, vai tie ap-
drošināti katrs par atsevišķu a z d r o š i n ā j u m a sumu, vai visi
kopīgi. Grūtības var rasties pēdējā gadījumā, jo te jānosaka
katra priekšmeta vērtība, apdrošinājuma suma un atlīdzība
par katru priekšmetu atsevišķi.

Zaudējumu raksturs.

Paši zaudējumi (Schaden) var būt divējāda rak-
stura: 1) materialais zaudējums, kas cēlies tieši
no nelaimes gadījuma, un 2) izdevumi, kas sai-
stīti ar nelaimes gadījumu. Pirmā veida materialie zaudē-
jumi var izpausties pilnīgā priekšmeta bojā e j ā („Totalver-
lust“) vai daļas zaudējumā („Teilschaden“), vai tikai bo-
jājumos, vai arī zaudējumos, kas radušies no nepiecieša-
mības apdrošināto priekšmetu katrā ziņā pārdot. Izdevumi,
turpretim, var būt saistīti ar kuģa piespiestu apstāšanos,
iebraukšanu patvēruma ostā, atlīdzību par apdrošināto priekš-
metu glābšanu, izdevumiem par preču pārkraušanu uz cita
kuģa u. t. t.

No pilnīgas bojā ejas atšķir d a ļ a s zaudējumu, kad bojā
gājusi tikai daļa no apdrošinātā priekšmeta. Tomēr apdroši-
nājuma prakse atzīst arī citus gadījumus par pilnīgu bojā eju
— proti — apdrošinātā priekšmeta relatīvu bojā eju, t. i. kad
apdrošinātais priekšmets nelaimes gadījuma dēļ beidz pastā-
vēt kā tāds, kāds tas bija apdrošināts (piem., krāsoti audumi
no jūras ūdens zaudējuši krāsu un kvalitāti). Šo bojā eju sauc
par konstruktīvu pilnīgu bojā eju (sk. zemāk).

Kuģis uzskatams par pilnīgu bojā gājušu, kad tas nogrimis,
strandējis, sagūstīts, uzskrējis sēklī, vai vispār cietis tādus bo-
jājumus, ka k ļ u v i s k u ģ o š a n a i n e d e r ī g s. Tāpat
kuģa pilnīga bojā eja būs gadījumā, ja kuģi galīgi a z t u r ē j u s i
sveša valdība.

**Kuģa daļas
zudums.**

Ja kuģis pilnīgi gājis bojā, tad izmaksājamās apdrošinājuma atlīdzības apmēra noteikšana nerada nekādas grūtības — tā līdzinas apdrošinātai vērtībai vai sumai. Daudz sarežģītāks jau atlīdzības aprēķins, ja ir darīšana ar kuģa daļas zaudējumiem, kas ir tad, ja nelaiemes gadījumā dabūtie kuģa bojājumi izlabojami. Tādā gadījumā zaudējumu apmērs kuģim ir faktiskie remontu un izlabojumu izdevumi. Apdrošinātājam šie izdevumi jāmaksā pilnā mērā tikai tādā gadījumā, ja kuģa apdrošinātā suma līdzinas tā pilnai vērtībai; ja kuģa apdrošinātā suma ir mazāka par kuģa novērtēto sumu, tad apdrošinātājs maksā tikai attiecīgu daļu no zaudējumiem. Tādā gadījumā uzskata, ka neapdrošināto kuģa daļu apdrošinājumaņēmējs pats sev apdrošinājis, t. i., izvedot aprēķinu, šinī daļā viņu uzskata par apdrošinātāju, jo daļa no apdrošinātā priekšmeta vērtības palikusi viņa paša riskā. Apdrošinājumaņēmējs atbild par zaudējumu daļu, kas tā attiecas pret visu zaudējumu, kā apdrošinātā vērtība pret visa apdrošinātā priekšmeta vērtību. Piem., ja kuģa vērtība un novērtēšanas suma ir 500.000, bet apdrošinātā suma tikai 250.000,—, tad pārējie 250.000,— paliek paša apdrošinājumaņēmēja riskā. Ja iestājoties kuģa daļas zaudējumam, visu zaudējumu apmērs būs 30.000,— tad sumu „x“, ar kādu zaudējumu segšanā jāpiedalās pašam apdrošinājumaņēmējam, dabūjam šādi:

$$x : 30.000 = 250.000 : 500.000, \text{ t. i.}$$

$$x = \frac{30.000 \cdot 250.000}{500.000} = 15.000$$

Ja kuģis apdrošināts ar atklātu, t. i. netaksētu polisi (kas praksē notiek ļoti reti), tad kuģa vērtību nosaka, novērtējot kuģi brauciena sākumā vai avarijas momentā nebojātā veidā. Pirmo kārtību piemēro Anglijā un Vācijā, bet otro S. P. R. S. („Gosstracha“ noteikumi par kuģu apdrošināšanu 19. §).

Kuģa vērtību nosaka, novērtējot kuģa atsevišķas daļas un piederumus atsevišķi, t. i. atsevišķi korpusu, mašinas, take-lažu, ierīces u. t. t.

Vēl jāievēro, ka, kuģi izlabojot, tiek atvilktas arī „jauns veca vietā“.

Parasti apdrošinātājam jāuzņemas arī izdevumi par palīdzības sniegšanu kuģim un kuģa glābšanu, ekspertizes izdevumi, kā arī kuģim izdaramās iemaksas lielajā avarijā.

- Kravas pilnīgs zudums.** Kravas pilnīga bojā eja iestājas tad, kad tā galīgi gājusi zudumā vai tikusi atņemta, piem., nogrimusi vai iznīcināta. Te jāaizrāda, ka preču mešana pār bortu lielās avarijas gadījumā nav uzskatama par kravas pilnīgu bojā eju.
- Vedummaksas pilnīgs zudums** Vedummaksas pilnīgs zudums iestājas tad, kad krava gājusi bojā.
- Imaginarās peļņas pilnīgs zudums.** Sagaidamās vai paredzamās peļņas (imaginarā peļņa) pilnīgs zudums iestājas tad, ja preces sakarā ar brauciena briesmām nav nonākušas lēmuma ostā.
- Daļas zudums.** Kravas daļas zudums ir tad, ja tā gan pienāk lēmuma ostā, bet brauciena laikā daļa no kravas bojāta vai gājusi zudumā, vai braucienā nelaimes gadījuma dēļ kravas daļu bijis nepieciešams pārdot.

Pirmajā gadījumā atlīdzība pastāv starpībā starp preču cenām bojātā un nebojātā veidā lēmuma ostā. Preču vērtību nosaka biržas makleri vai citas kompetentas personas, pieturoties pie biržas resp. tirgus cenām. Ja braucienā daļa no kravas nelaimes gadījuma dēļ gājusi bojā, tad noskaidrojams, kāda daļa no kravas gājusi bojā (ja iespējams procentuali), un tās vērtība atlīdzinama.

Ja daļa kravas nelaimes gadījuma dēļ jāpārdod, tad atlīdzinama starpība starp ieņemto sumu un preču vērtību lēmuma ostā. Kravai būs tikai daļas zudums, ja arī brauciena laikā būs bijis nepieciešams to visu pārdot, jo zudusi būs gan pati krava, bet ne tās vērtība. Tā būs zaudēta tikai pa daļai, jo daļa būs ieņemta, to pārdodot.

Vedummaksas zaudējums būs, ja daļa no tās nelaimes gadījuma dēļ netiek saņemta.

Attiecībā uz sagaidamās peļņas daļas zaudējumu jāizšķir, vai visa krava pienākusi lēmuma ostā, bet bojātā veidā, vai arī daļa no tās lēmuma ostu nemaz nav saņēmusi. Atlīdzība tiek aprēķināta procentuali bojājumiem, vai nepienākušo preču vērtībai.

Apdrošināto priekšmetu bojājums. No daļas zuduma jāatšķir apdrošināto priekšmeta bojājumi. Par bojājumu sauc tādas pārgrozības apdrošinātā priekšmetā, kuras pamazina tā vērtību. Tā ar bojājumiem jāsaprot arī tāda vērtības pazemināšana, kas rodas no apdrošinātā priekšmeta atsevišķu daļu bojā iešanas, ja tādēļ priekšmets vairs nav spējīgs izpildīt savas funkcijas. Te saskatama arī atšķirība no daļu zudumiem, kas būs gadījumā, ja arī atsevišķas daļas būs

gājušas bojā, bet priekšmets savu uzdevumu turpinās izpildīt. Šī izšķirība ir vairāk juridiska rakstura, bet praktiski tai maza nozīme.

Kuģa kondemnacija. Vēl jānorāda uz īpašu gadījumu, t. s. kuģa *condemnaciju*; šāds gadījums ļoti pazīstams jūras apdrošinājumā. Kuģi kondemnē, ja pēc lietpratēju atzinuma to, pēc notikušā nelaiemes gadījuma *nav iespējams izlabot* („Reparaturunfähigkeit“). Te jāsaprot arī tie gadījumi, ja tanī vietā, kur kuģis atrodas, nav piemērotu ierīču kuģa izlabošanai, bet uz citu vietu kuģi nav iespējams nogādāt, vai arī *nav vērts kuģi izlabot* („Reparaturunwürdigkeit“), t. i. izlabošanas izdevumi lielāki par apdrošināšanas un arī paša priekšmeta faktisko vērtību, tad apdrošinājumaņēmējs var prasīt, lai kuģi pārdod izolē uz apdrošinātāja rēķina. Pēc Latvijas lik. par kuģu hip. un jūras pras. 60. p. piezīmes kuģis uzskatams par neizlabojamu, ja pēc tā likumīgas apskates atzīst, ka: 1) kuģis nav izlabojams vispārīgi vai tanī vietā, kurā tas atrodas, un to nevar novest uz tādu vietu, kurā izlabošana būtu iespējama, 2) kuģi nav vērts izlabot, t. i. kuģa vērtība bojātā stāvoklī kopā ar izlabošanas izdevumiem nedaudz zemāka par kuģa vērtību izlabotā stāvoklī. Kondemnacijas gadījumā izolē ieņemtā suma pienākas apdrošinājumaņēmējam, kā arī no apdrošinātāja vēl starpība starp ieņemto un apdrošinājuma sumu bez atvilkuma „jauns veca vietā“ (prof. Loebers 451. lapp.).

Kuģa konstruktīvā bojāeja.

Anglijas M. I. A. pazīst īpašu apdrošinātā priekšmeta zudumu, t. s. kuģa *konstruktīvu bojāeju* (M. I. A. 60. § 1., 2. un 3. punkts). Tas ir nupat minētais gadījums, kad kuģa bojājumu izlabošanas izdevumi pārsniedz kuģa vērtību, vai kad apdrošinājumaņēmējs to briesmu dēļ, pret kurām apdrošinājuma līgums slēgts, zaudējis varu pār kuģi un kravu. Piem., jūras briesmu dēļ kuģa personalam bija kuģis jāatstāj, bet kuģis nav gājis bojā, viņiem redzot, un nav ziņas par kuģa turpmāko likteni. Konstruktīvu zudumu nedrīkst sajaukt ar pilnīgu priekšmeta bojāeju, kad priekšmets tik tālu bojāts, ka to vairs nevar nosaukt par to priekšmetu, kas ticis apdrošināts. Ekonomiskais rezultāts apdrošinātājam konstruktīva zuduma gadījumā ir tāds pats, kā pie pilnīgas (angļu „actual“) bojāejas, kaut arī apdrošinātais priekšmets vēl turpina eksistēt. M. I. A. prasa, lai konstruktīva zuduma gadījumā apdrošinājumaņēmējs, lai iegūtu tiesību uz pilnu apdrošinājuma atlīdzību, pieteiktu apdrošinātājam *abandonu* (M. I. A. 62. §).

Atlīdzība naturā.

Beidzot runājot par jūras apdrošinājumu var rasties jautājums par apdrošinājumaņēmēja *apmierināšanas kārtību*. Atlīdzība var būt atkarība no zaudējuma, kā arī no apdrošinājumaņēmēja gribas naudā vai naturā (M. I. A. 62. §, A. D. S. 38. §). Pēdējā gadījumā pilnīgās bojāejas gadījumā apdrošinātājam jānodod apdrošinā-

juma ņēmējam zudušā priekšmeta vietā tāds pats cits priekšmets, bet bojājumu gadījumā jāsaved apdrošinātais priekšmets agrākā kārtībā. Atlīdzība naturā iespējama tikai tad, ja priekšmets bijis apdrošināts par pilnu vērtību un ar apdrošināšanas sumu to iespējams atjaunot.

Tālāk rodas jautājums, kas notiek pilnīgās bojā ejas gadījumā ar atlikušo vērtību? No augstāk minētiem apsvērumiem redzam, kā arī iestājoties pilnīgai bojā ejai var tomēr palikt pāri kādas vērtības, piem., — kuģa vraks. Kam tas paliek? Vai tas atstājams apdrošinājuma ņēmējam, atvelkot tā vērtību no apdrošinātās sumas, vai arī tas jānodod apdrošinātājam? Te jāatceras, kas ir jūras apdrošināšanas uzdevums. Kā jau teikts, tās uzdevums ir apdrošinājuma ņēmēju nostādīt pēc notikušās nelaimes materiāli tādā pašā stāvoklī, kādā viņš bija līdz nelaimei. Izejot no šī viedokļa, būtu nepareizi neizmaksāt apdrošinājuma ņēmējam visu apdrošināto sumu, bet atstāt viņam kādas pārpalikušas mantas, kuru vērtība dažkārt var būt tīri problemātiska. Tādēļ pa lielākam daļai visur pieņemts princips, ka apdrošinājuma ņēmējam atļauj izvēlēties — saņemt palikušos priekšmetus un viņu vērtību atskaitīt no apdrošinātās sumas, vai saņemt pilnu apdrošināto sumu un palikušos priekšmetus nodot apdrošinātājam.

Abandona tiesības.

Pēdējās tiesības sauc par *abandona* tiesībām. Ja apdrošinājuma ņēmējs šīs tiesības izlieto, tad apdrošinātājam jāmaksā viņam visa pēc apdrošinājuma līguma pienākošās apdrošinātā sumas, bet uz apdrošinātāju pāriet visas apdrošinājumu ņēmēja tiesības par apdrošināto mantu. Apdrošinājuma ņēmējam abandona tiesības galvenā kārtā ir sekojošos gadījumos: 1) kad iestājusies kuģa pilnīga bojā eja, 2) kad kuģis pazudis bez vēsts, 3) kad kuģi galīgi aizturējusi svešas valsts vara, 4) kad kuģi nolaupījuši jūras laupītāji, 5) kad kuģi nevar vai nav vērts remontēt. No otras puses abandona tiesības var būt arī apdrošinātājam. Tas ir tādā gadījumā, kad iestāties nelaimes gadījums, un apdrošinātājs grib atsavināties no visām tālākām saistībām. Tad apdrošinātājam jāsamaksā apdrošinājuma ņēmējam visa apdrošinātā sumas. Šīs tiesības apdrošinātājam jāpieteic nekavējoties pēc nelaimes gadījuma notikšanas. Ja apdrošinātājs izlieto abandona tiesības, viņš tomēr neiegūst tiesības saņemt glābto mantu, jo tādas tiesības viņam pieder tikai apdrošinājuma ņēmēja abandona gadījumā, bet ne tad, kad lieta grozas patiesībā ap apdrošinātāja atbildības ierobežošanu.

Patiesībā abandona tiesības visvairāk cenšas izmantot apdrošinājuma ņēmēji, jo viņiem tas nenoliedzami izdevīgāk, un tādēļ viņi cenšas pieteikt abandonu. Apdrošinātājiem, turpre-

tim, abandons nav izdevīgs, un tādēļ viņi savukārt cenšas šīs apdrošinājuma tiesības ierobežot.

Abandona tiesības atzīst visas kuģniecības valstis, tikai katras valsts likumi lielākā vai mazākā mērā atšķiras visvairāk pašu abandona tiesību izlietošanā (sk. M. I. A. 61., 62., 63. §; A. D. S. 38., 91. §; arī Francijā likumi sīki nosaka abandona noteikumus („délaissement“), tikai šie noteikumi praksē ar polises palīdzību stipri grozīti.

Braucienā ir iespējamās arī vairākas avarijas. Tādā gadījumā apdrošinātajam tomēr jāatlīdzina par katru avariju atsevišķi nodarītie zaudējumi, kaut arī tie kopumā pārsniegtu apdrošinājuma sumu.

Kam jāizmaksā apdrošinājuma atlīdzība? Apdrošinājuma atlīdzība izmaksājama likumīgam polises turētājam. Polises pazušanas gadījumā apdrošinājumaņēmējs ziņo par to policijai, bet ārzemēs — konsulam.

Cik ilgā laikā izmaksājama apdrošinājuma atlīdzība? Apdrošinātais izmaksā apdrošinājumaņēmējam apdrošināto sumu nevis tūlīt, pēc notikušā nelaiemes gadījuma, bet tikai pēc zinama laika. Šis laiks parasti noteikts polisē un domāts tam nolūkam, lai apdrošinātais varētu pārbaudīt visus lietas apstākļus, galvenā kārtā prasības apmēru, kā arī sagatavot vajadzīgos līdzekļus prasības apmierināšanai. Ja apdrošinātais laikā nesamaksā apdrošināto sumu, tad viņam jāmaksā apdrošinājumaņēmējam vēl procenti no apdrošinātās sumas, rēķinot tos līdz samaksas dienai. Nokavējums būs tad, ja apdrošinājumaņēmējs laikā iesniedzis visus pierādījumus un aprēķinus par notikušiem zaudējumiem, bet apdrošinātais vilcinās ar apdrošinātās sumas izmaksu.

Apdrošinājuma atlīdzības samaksas vieta. Apdrošinājuma atlīdzības samaksas vietu parasti paredz polisē. Ja tas tomēr nav paredzēts, tad parasti apdrošinājuma atlīdzību izmaksā apdrošinātāja uzņēmuma atrašanās vietā, jo prasība izmaksāt apdrošinājuma atlīdzību jāiesniedz apdrošinātajam resp. viņa dzīves vietā. Bez tam arī polise tiek tur izsniegta.

Apdrošinātāja regresa tiesības. Vēl jānorāda, ka apdrošinātajam pieder regresa tiesības pret vainīgo nelaiemes gadījumā. Jūras apdrošinājumā, tāpat kā citos apdrošinājumos, ja apdrošinātais ir apmierinājis apdrošinājumaņēmēju par nelaiemes gadījuma zaudējumiem, kurus radījuši trešā persona, apdrošinātajam pieder tiesības celt zaudējumu atlīdzību pret vainīgo, jo cietušais taču ir apdrošinātais. Apdrošinātais var prasīt no vainīgā ne augstāku sumu par to, kādu viņš pats samaksājis. No otras puses — nav liegts arī

apdrošinājumaņēmējam, nemaz negriežoties pie apdrošinātāja, prasīt zaudējumu atlīdzību no vainīgā. Ja apdrošinājumaņēmējs saņēmis apdrošinājuma sumu no apdrošinātāja, bet tā neatbilst faktiskam zaudējumu apmēram, tad par iztrūkstošo sumu arī viņš var celt prasību pret vainīgo.

VII Starptautiskās jūras tiesības.

57. §. Starptautiskās tiesības.

Valstis nevar pastāvēt, nenākot sakarā viena ar otru. Līdzīgi divu kaimiņu attiecībām, valstu labklājību lielā mērā sekmē labas attiecības, bet no sliktām attiecībām var celties vienīgi ļaunums. Lai būtu zināma kārtība, zināmi noteikumi, pie kuriem pieturēties, sevišķi konflikta gadījumos, valstu starpā ir radusies vesela tiesību sistēma — starptautiskās tiesības. Tā ir tiesību zinātnes nozare, kas regulē attiecības starp valstīm kā tiesību subjektiem (starptautiskās publiskās tiesības), kā arī zināmos gadījumos starp atsevišķu valstu pilsoņiem (starptautiskās privatās tiesības). Ir izteiktas šaubas,

Vai starptautiskās tiesības ir tiesības?

vai starptautiskās tiesības ir tiesības. Šīm šaubām pamatā ir sekojošās ierunas: 1) valstis bieži nerēķinas ar starptautiskajām tiesībām, sevišķi sadursmes gadījumos, jo nav varas, kas spētu piespiest šīs tiesības pildīt; 2) starptautiskās tiesības nav sakopotas, līdzīgi atsevišķu valstu likumiem, bet ir tikai privāti kopotumi; 3) nav likumdevējas varas, kas varētu izdot starptautiskos likumus. Tomēr šīs šaubas nav pamatotas. Ja starptautiskās tiesības pagaidām nespēj sadursmes novērst starp valstīm, tad tas tomēr nevar mazināt šo tiesību nozīmi un cenšanos to panākt. Karš ir tikai viens no faktoriem, par kuriem šīs tiesības runā, bet galvenā kārtā tās regulē valstu attiecības miera laikā, resp. tās paredz normalās attiecības. Uz starptautisko publisko tiesību pamata tika radīta Tautu savienība (sk. 71. §), un tās nozīmi neviens nevar noliegt. Vispār jāsaprot, ka spaidu raksturs nav tiesību kritērijs. Tiem, kas atsaucas uz šo kritēriju, vēl jāaizrāda uz to, ka katra konflikta gadījumā un sevišķi kara gadījumā, katra no valstīm cenšas pierādīt, ka otra valsts pārkāpusi taisni starptautiskās tiesības. Tā tas bija arī pasaulē karā.

Ierunai, ka starptautiskajām tiesībām nav likumdevēja, un tās nav sakopotas kodekos, nav izšķirējas nozīmes, jo tiesiskas

normas tiek radītas arī bez likumdošanas akta, kā piem., ieradumu tiesības, un ir arī skaidrs, ka tiesības pastāv arī tad, ja tās nav uzrakstītas.

Tādēļ starptautiskās tiesības var pilnā mērā saukt par tiesībām. To vēl vairāk pasvīturo tas apstāklis, ka visas valstis tās atzīst par saistošām, un bez tam starptautiskās tiesības piespiež valstis tās pildīt arī pret valstu gribu.

Valsts, kas deklarē vai no kuras izturēšanās redzams, ka tā starptautiskās tiesības nepildīs, pati sev paraksta nāves spriedumu, jo dabiski, ka citas valstis atturēsies no katras satiksmes ar to.

Katrai valstij, ja tā grib visu valstu saimē darboties kā līdztiesīgs loceklis, jārespektē un jāievēro starptautiskās tiesības. Taisni tāpēc, ka šīm tiesībām trūkst spaidu rakstura, tās jāievēro un jāpilda vairāk nekā nacionalās tiesības un likumi, kas spiež tos pildīt ar spaidiem. Tādēļ ar pilnīgu taisnību var teikt, ka tā valsts ir tiešām kulturala un etiski augstu vērtējama, kas pilda starptautiskās tiesības.

Starptautiskās jūras tiesības. Kā atsevišķa starptautisko tiesību nozare ir atdalījusās starptautiskās jūras tiesības. Tās apskata valstu, kā atsevišķu tiesību subjektu savstarpējās attiecības visos jautājumos, kas stāv sakarā ar kuģošanu. Mūsu uzdevums būs turpmāk piegriezties šīm tiesībām.

Noskaidrojuši, ka starptautiskās tiesības ir pilnvērtīgas tiesības, apskatīsim tos avotus, kas rada šīs normas.

Starptautisko tiesību avoti. Līgumi. 1) Pie tiem vispirms pieskaitāmi starptautiskie līgumi. Tie bieži seko kādam kongresam, piem., Ženēvas konvencijas 1864. un 1906. g., Hāgas miera konferences 1899. un 1907. g. u. c.

Tagad izšķir sekojošas līgumu kategorijas: miera, aizsardzības, tirdzniecības un saimniecības, juridiska rakstura (par tiesas sprieduma izpildīšanu, palīdzību civilās un kriminalās lietās), konsularos, sanitaros, satiksmes, literatūras un rūpniecības aizsardzības līgumus, politiskos un garantijas līgumus.

Visvecākie ir miera līgumi. Visbiežāk sastopami, sevišķi tagad, ir saimnieciska rakstura līgumi (tirdzniecības līgumi).

Līgumu noslēgšana. Starptautiskais līgums, kā katrs cits līgums, ir vienošanās starp diviem vai vairākiem tiesību subjektiem, šinī gadījumā — valstīm. Tiesība slēgt līgumus (ius foederum ac tractatum) pieder valstij uz tās suverenitātes pamata. Tādēļ tikai suverēna un nevis atkarīga valsts var slēgt starptautiskus līgumus. Līguma slēgšanas pamatā ir līgumslēdzēju valstu stavstarpējas intereses. Līguma slēdzēji ir valsts varas pārstāvji — valsts galva, valdība, kas

pilnvaro atsevišķas personas sarunu vešanai un līguma slēgšanai. Pilnvarotām personām parasti tiek piekomandēti palīgspēki — eksperti. Pēc vajadzīgo materialu sagatavošanas notiek projektu izmaiņa. Iepazīnušās ar to, līgumslēdzējas valstis stājas pie principālu jautājumu noskaidrošanas. Ja panākta vienošanās, tad pāriet uz pantu apspriešanu un rediģēšanu. Līgumi parasti dalas nodaļās, nodaļas — pantos, panti — paragrafos. Starptautiskie līgumi tiek slēgti valsts vārdā, ar ko tie atšķiras no privatu personu līgumiem. Līguma slejās tiek ievests atsevišķs pants par līguma tulkošanu, arbitražu un līguma spēkā stāšanos. Tad tiek atzīmēts līguma eksemplaru skaits (parasti 2), un līgumu paraksta līguma noslēgšanai pilnvarotās personas, apzīmējot arī līguma noslēgšanas vietu un laiku. Paraksti tiek apliecināti ar zīmogiem, un līguma teksta lapas caurauklotas.

Līgumu spēkā stāšanās.

Starptautiskie līgumi tiek dažādi nosaukti. Senāk līgumi stājās spēkā ar parakstīšanu. Tagad starptautiskie līgumi stājas spēkā: a) kad valdība līgumu apstiprinājusi; b) kad līgumu ratificējušas visas līgumslēdzējas valstis vai zinams skaits no tām, ja līguma slēgšanā piedalās vairākas valstis; c) pēc ratifikācijas dokumentu izmaiņas, ja līgumu slēdz tikai divas valstis. Šis līguma spēkā stāšanās veids sastopams visbiežāk.

Līgumu principi.

Parasti saimnieciskā rakstura līgumu konstruē uz 2 principiem: 1) vislielākās labvēlības princips. Tas ir a) vispārējais — tiek vienkārši solīts tā kā katrai trešajai valstij, vai arī b) kondicionalais — tiek dota vislielākā labvēlība uz vislielākās labvēlības pamata. 2) Kompromisuarais princips. Te līguma pamatā tiek likta zinama vienošanās un atsaukšanās uz šķērēj- vai starptautisko tiesu domstarpību vai strīdu gadījumā.

Starptautiskiem līgumiem kā starptautisku tiesību avotiem ir ļoti liela nozīme, jo bieži tie rada jaunas starptautiskas normas un pat veselus institutus, piem., Tautu savienību. Bez tam tie ar nacionālo likumdošanas iestāžu ratifikāciju kļūst par nacionāliem likumiem, un no šī viedokļa tie cieši pildami.

Likumi un rikojumi.

2) Nākošais starptautisko tiesību avots ir likumi un rikojumi, kurus izdevuši starptautiskie orgāni, piem., starptautiska tiesa, to kompetences robežās.

Ierašas.

3) Viens no galvenajiem starptautisko tiesību avotiem ir starptautiskās ierašas, kuras rada starptautiskās ieradumu tiesības. Tās rodas, līdzīgi ieradumu tiesībām atsevišķā valstī, no vairākkārtējiem precedentu atkārtojumiem.

- Precedenti.** 4) Vēl kā starptautisko tiesību avoti minami atsevišķi precedenti. Te sevišķi svarīgi starptautisko tiesu spriedumi.
- Doktrina.** Kā starptautisko tiesību papildu avoti minami: 1) starptautisko tiesību zinātnieku darbi; 2) tā sauktā **Starptautiskā laipnība** (comitas gentium, courtoisie internationale), kas sevišķi izteicas tautās privileģijās, ko viena valsts piešķir otras valsts pārstāvjiem.

58. §. Starptautisko tiesību attīstības vēsture.

Starptautisko tiesību sākums ir ļoti sens (Hammurabi likumi). Tomēr pirmais redzamais pamatakmens tiek likts ar Vestfales miera līgumu 1648. gadā, kuru noslēdza Minsterē pēc 30 gadu kara. Ar šo miera līgumu tiek nodibināti sekojoši starptautisko tiesību pamati: 1) atsevišķa valsts ir tiesību subjekts, un 2) satiksmes organi valstu starpā ir konferences (tās patiesībā radīja baznīcu koncili) un tiešās pārstāvības, kā sūtniecības un citas. Tālāk starptautisko tiesību attīstībā liela nozīme bijusi Utrechta kongresam 1714. gadā, kad līdz tam pastāvošais hegemonijas (vienas valsts valdīšana pār citām) princips tiek apmainīts pret līdzsvara principu valstu spēka samēros. Līdzsvars panākams ar to, ka mazākās, vājākās valstis apvienojas, nodibina zinamas saites, kopdarbību, lai radītu pretsparu valstīm, kas cenšas pēc hegemonijas.

Vīnes kongress no 1814.—1815. gadam fiksē sūtņu reglamentu un principā atzīst brīvu kuģošanu visās starptautiskās upēs.

Achenas kongress 1818. gadā nodibināja t. s. leģitimitātes principu 5 valstīs: Krievijā, Austrijā, Prūsijā, Anglijā un Francijā. Šīs valstis likumības vārdā piesavinājās sev tiesības lemt par Eiropas likteni: a) uzturēt spēkā pastāvošās teritorialās tiesības un b) pasargāt monarchiskās iekārtas monarchijās.

Monro doktrina 1823. g. neatzīst valstu tieksmes iejaukties citas valsts iekšējās darīšanās.

Ar Parīzes mieru 1856. g. Turcija tika uzņemta civilizēto valstu saimē, un Melnā jūra tika neitralizēta. Bez tam uz vienošanās pamata starp Angliju un Franciju radās t. s. Parīzes 1856. g. deklarācija, kas atcēla kaperēšanu, atzina privatās mantas neaizskaramību jūras karā un atļāva tikai efektīvu blokadu.

Žeņēvas kongresā 1864. g. vairākas valstis parakstīja konvenciju par slimu un ievainotu ienaidnieku apgādi. Ideja, ka

jārūpējas par slimiem un ievainotiem, pieder Šveices pilsonim Ginavam (Ginau). Uz šīs idejas pamata radās Sarkanais Krusts.

Žeņēvas konference 1906. g. papildināja iepriekšējās konferences darbu un attiecināja Sarkanā Krusta darbību arī uz miera laiku.

Hāgas konferences un konvencijas 1899. un 1907. g. mēģināja ierobežot valstu lielo bruņošanos. Bez tam pieņēma konvencijas par starptautisku sadursmju izšķiršanu miera ceļā, par sauszemes kara likumiem un ierašām, par Žeņēvas konvencijas piemērošanu jūras karā.

Liels iespaids uz starptautiskajām tiesībām bija pasaules karam (1914.—1918. g.), pēc kura noslēgtie miera līgumi nodibina valstu jaunu kopdarbības principu, tiek nodibināta Tautu savienība un radītas daudzas jaunas valstis — arī Latvija. Pasaules karu izbeidza sekojoši līgumi: 1) Versaļas — starp Sabiedrotajiem un Vāciju 1919. g. 28. VI; 2) Senžermenas — starp Sabiedrotajiem un Austriju 1919. g. 10. IX; 3) Neiji (Neuilly) — starp Sabiedrotajiem un Bulgāriju 1919. g. 27. XI; 4) Trianonas — starp Sabiedrotajiem un Ungāriju 1920. g. 4. VI; 5) Sevras — starp Sabiedrotajiem un Turciju 1920. g. 10. VIII.

Tā starptautiskās tiesības pamazām attīstījušās līdz tām, kādas mēs tās tagad pazīstam ar tik ideālu institutu kā Tautu savienību.

59. §. Starptautiskā satiksme.

Katrai valstij, dzīvojot citu valstu sabiedrībā, ir nepieciešami zināmi satiksmes organi, ar kuru palīdzību tā varētu kārtot savstarpējās attiecības. Pie tādiem orgāniem pieder valsts prezidents, ārlietu ministrija ar ārlietu ministru priekšgalā un tai padotiem diplomatiskiem aģentiem. Šie organi ir pastāvīgi. Pie starptautiskās satiksmes orgāniem pieskaitāmi arī starptautiskie kongresi, konferences, komisijas u. t. t., kas sanāk laiku pa laikam. Ar Versaļas miera līgumu nodibināts institūts, kam sevišķi liela nozīme starptautiskajā valstu satiksmē. Tas ir Tautu savienība.

Valsts prezidents. Valsts prezidents vai monarchijās monarchs ir tā persona, kam pieder augstākās un neaprobežotās valsts pārstāvības tiesības starptautiskā nozīmē (ius repraesentationis omnimodo). Tieši kādi uzdevumi ir valsts galvam, par to runā valsts satversmes likums (sevišķi attiecībā uz kara pieteikšanu, starptautisku līgumu noslēgšanu u. t. t.).

Ārlietu ministrija.

Pašu lietu un darīšanu kārtošana ar ārvalstīm pieder specialai ministrijai — ārlietu ministrijai ar ārlietu ministru priekšgalā. Ārlietu ministrs ir valsts pārstāvis, bet jau valsts galvas uzdevumā. Valsts pārstāvības tiesības kara laikā, līdzīgi ārlietu ministram, pieder atsevišķu karaspēku daļu komandieriem.

Diplomatiskie aģenti.

Ārlietu ministram ir padoti diplomatiskie aģenti, kas uz specialu pilnvaru pamata pārstāv savu valsti citā valstī.

Diplomatisko aģentu institūts pastāv jau kopš seniem laikiem. Agrāk monarhs sūtīja savus personīgos pārstāvjus — sūtņus uz otru valsti, bet tikai uz īsu laiku un zināmam konkrētam uzdevumam. Pastāvīgs sūtņu institūts sāka izveidoties pēc Vestfāles miera (1648. g.). Sūtņu tiesības pirmo reizi noteiktas Vīnes 1815. gada kongresā, Achenas kongresā 1818. g. tās papildinātas un grozītas.

Sūtņi — vārda plašākā nozīmē — ir uz pilnvaru pamata iecelts pastāvīgs vienas valsts pārstāvis otrā valstī. Tiesība sūtīt sūtņus un pieņemt tos pieder valstij, izejot no valsts suverenitātes. Izņēmuma veidā arī pāvestam pieder tiesība sūtīt sūtņus un tos pieņemt. Šī tiesība dibināta uz ieradumu pamata. Sākot ar Achenas kongresu, sūtņi sadalās pēc rangiem 4 klasēs.

Vēstnieks.

1) **Vēstnieks (ambassadeur)** tiek uzskatīts kā suverēnās valsts varas pārstāvis. Vēstnieks ir lielvalstu privilēģija. Tos iecel lielvalstis pie lielvalstīm. Vēstniekiem pielīdzināti pastāvīgie pāvesta pārstāvji — legāti un nuncijs.

Sūtņi.

2) **Sūtņi vai pilnvarotais ministrs (ministre plenipotentiaire)** ir parastais valsts diplomātiskais pārstāvis otrā valstī. Pāvesta pārstāvji, kas pielīdzināti sūtņiem, ir pārstāvji uz īsu laiku (internuncijs).

Rezidējošais ministrs.

3) **Rezidējošais ministrs (ministre resident)** tiek iecelts valstīs, kurām valsts piešķir mazāku nozīmi.

Pilnvarotais lietvedis.

4) **Pilnvarotais lietvedis (chargé d'affaires)** tiek iecelts tikai uz laiku lietu vešanai. Viņam nav pilnīgas sūtņa tiesības, lai gan citādi viņš no pēdējā neatšķiras. Galvenā starpība starp viņu un sūtņi ir tā, ka sūtņus akreditē vienas valsts galva pie otras, bet lietvedus — vienas valsts ārlietu ministrs pie otras valsts ārlietu ministra.

Sevišķi delegāti.

Ārpus minētajām klasēm atrodas sevišķi delegāti, kas izpilda zināmā mērā sūtņa funkcijas, kamēr sūtniecība kādā valstī vēl nav nodibināta.

Sūtņim padots viss sūtniecības dienesta personāls, kā padomnieki, sekretari, kancelejas ierēdņi u. t. t.

Kā jau teikts, sūtņis ir vienas valsts pārstāvis otrā valstī šī vārda plašākā nozīmē. Viņam jāprot panākt tie uzdevumi, kādus viņa valsts viņam uzlikusi. Viņam jāpanāk labu attiecību nodibināšana ar valsti, kur viņš akreditēts. Ja radies konflikts, tad viņa uzdevums ir to likvidēt. Lai visus uzdevumus varētu veikt, sūtņim pieder plašas tiesības. Vispirms viņam ir eks-

Eksteritorialitate.

teritorialitātes tiesības, t. i. tās valsts vara un likumi, kurā viņš atrodas, uz viņu nevar iedarboties. Eksteritorialitate attiecas arī uz sūtņa un pie sūtniecības sastāva piederošā personāla ģimenēm. Pašas sūtniecības ēkas tiek uzskatītas par ārvalsts teritoriju. Tanīs, piem., policija nedrīkst ieiet bez sevišķas atļaujas. Tāpat uz tām negulstas valsts nodokļi. Uz tām attiecas tikai kārtības noteikumi. Vēl sūtņiem ir imunitātes tiesības. Te ietilpst personīga, dzīvokļa un visu dzīvokļa priekšmetu neaizskaramība. Apcietināt sūtņi var tikai in flagranti t. i., ja viņu noķer tieši nozieguma izdarīšanas brīdī. Sūtņi nevar iesūdzēt par parādiem, viņš atsvabināts no visiem nodokļiem un nodevām, viņam tiek garantēta satiksmes un depešu neaizskaramība un vēl dažas citas priekšrocības. Sūtņa iecelšanai vispirms prasa attiecīgās valsts piekrišanu. Pozitīvai atbildei seko sūtņa iecelšana. Tad valsts galva izraksta sūtņim pilnvaru un pavadvēstuli (lettre de créance), un sūtņis dodas uz valsti, kurā viņš ir iecelts. Ar to momentu, kad sūtņis pārbrauc šīs valsts robežu, viņš jau ir starptautisko tiesību apsardzībā. Kad sūtņis atbraucis otrā valstī, viņš lūdz pieņemšanas laiku. Tas tiek dots. Tad notiek akreditēšanās, kas norit pēc zināmām ierašām un tradīcijām, kas dibinātas uz visās valstīs pieņemta ceremonāla. Sūtņa atsaukšanas gadījumā pilnvara jāsaņem atpakaļ, vai jāiesniedz atsaukšanas vēstule (lettre de rappel).

Diplomatiskais korpus.

Sūtņu savienību zināmā valstī sauc par diplomatisko korpusu. Tā priekšgalā atrodas diplomatiskā korpusa vecākais — dekans (doyen), kas ir pēc ranga vecākais sūtņis. Ja valstī ir pāvesta nuncijs, tad pēc tradīcijas nuncijs ir dekans.

Pie valsts pārstāvjiem pieder arī konsuļi (sk. 24. §).

Starptautiskie kongresi un konferences.

Svarīgi starptautiskās satiksmes organi ir starptautiskie kongresi un konferences. Tie nav pastāvīgi organi, bet sanāk no gadījuma uz gadījumu kopīgu interešu apspriešanai. Starptautiskos kongresus un konferences noteiktu robežu nav. Parasti ar kon-

gresu apzīmē lielāka mēroga sanāksmi ar daudzu valstu piedalīšanos, kur lemj par svarīgākiem (pasaules) politikas jautājumiem. Bez tam kongresi norit daudz svinīgāk nekā konferences, un nereti tajos piedalās arī valstu galvas.

Konferencē, turpretim, tiek apspriesti mazāk svarīgi, vairak tehniskas dabas jautājumi, neskatoties uz to, ka pēc dalībnieku skaita konference var būt grandiozāka par kongresu.

Kongresus vai konferences sasauc uz ierosinājumu pamata, kas var iziet gan no vienas, gan no vairākām valstīm. Tagad, pēc Tautu savienības nodibināšanas, sasaukšanai jābūt Tautu savienības rokās. Tas ir apsveicami, jo garantē tehniskās puses uzlabošanu. Kongress vai konference sanāk tikai pēc pamatīgas sagatavošanās. Šie sagatavošanās darbi ir diezgan ilgi (piem., Hāgas konferencei vairāk par gadu). Sagatavošanās darbos ietilpst: materialu savākšana un sistematizēšana, priekšlikumu sagatavošana rezolūciju veidā, materialu un priekšlikumu projektu izsūtīšana ieskatam un kongresa vai konferences termiņa un vietas noteikšana.

Sanākšanas laiks var būt periodisks vai atsevišķam gadījumam. Uz sanākšanas vietu sevišķas monopoltiesības ieguvusi Šveice, jo tā ir deklarējusi mūžīgu neitralitāti, kādēļ arī valstīm visērtāki tur sūtīt savus delegatus.

Konferenci vai kongresu atklāj tās valsts pārstāvis, kurā tas notiek. Tāpat šī valsts gādā par tehnisko personālu. Konferences darba sekmīgai veikšanai tiek ieceltas komisijas un subkomisijas. Kad tās savu darbu veikušas, to lēmumus ceļ priekšā plenarsēdei, kas tos apstiprina vai ataida. Te jāsaaka, ka spriedumam jābūt vienbalsīgam.

Kongresa vai konferences gala rezultāti ir līgumi vai konvencijas.

Starptautiskas komisijas. Gadījumos, kur saduras vairāku valstu intereses un kur pastāvīgi vajadzīgs organs, kas kārtotu šo valstu lietas, tiek ieceltas specialas starptautiskas komisijas, kas sastāv no vairāku valstu pārstāvjiem. Komisijas tiek nodibinātas vienošanās ceļā vai arī ieceltas saskaņā ar miera līgumiem, vai tās iecel Tautu savienība.

Pazīstamākās starptautiskās komisijas ir: 1) dažādu starptautisku ūdeņu komisijas, kuru uzdevums ir regulēt kuģniecību zināmos starptautiskos ūdeņos, kā arī rūpēties par ūdensceļu uzturēšanu kārtībā; 2) dažādas sanitarās komisijas, kuru uzdevums ir rūpēties par to, lai neizplatītos dažādas sērgas: kolera, mēris u. c. un sevišķi, lai slimības netiktu ievazātas no valsts valstī; svarīgākā ir Augstākā sanitarā padome (Conseil supérieur de Santé) Konstantinopolē, dibināta 1859. g. ar nolūku apkarot lipīgu slimību ievazāšanu Eiropā; 3) finansu komisijas,

kuras tagad var iecelt Tautu savienība; tās pārrauga un vada finanču lietas valstīm, kuras nespēj kārtot savus parādus.

Starptautiskie biroji. Vēl pie starptautiskās satiksmes organiem pieder starptautiskie biroji. Tie ir pastāvīgi organi, kurus vada atsevišķas personas. Tie nodibināti sevišķu uzdevumu veikšanai, šim nolūkam tie vāc un krāj materiālus, dod norādījumus un ziņas, izdod arī laikrakstus u. t. t. Vispazīstamākie starptautiskie biroji ir: 1) Vispasaules telegrafa birojs Bernē (Bureau international des administrations télégraphiques); darbojas Šveices uzraudzībā; tas ir tehniska rakstura birojs; izdod žurnālu „Journal télégraphique“; 2) Centrais transporta birojs Bernē. (Office central des transports internationaux); tam diezgan plašas funkcijas: attiecīgo materiālu savākšana un publicēšana, strīdu izšķiršana starp dzelzceļu uz pēdējo vēlēšanos, vajadzības gadījumos konferences ierosināšana u. t. t.; pēc pasaules kara ir notikušas vairākas satiksmes konferences Parīzē, Barselonā u. c., kur mēģināts panākt pilnīgu satiksmes kustības saskaņošanu; tagad dzelzceļu lietas Tautu savienība ir pārņēmusi savās rokās; 3) Muitas tarifa birojs Briselē, kura uzdevums publicēt visu valstu muitas tarifus; 4) Starptautiskais lauksaimniecības institūts Romā; 5) Literatūras un mākslas ražojumu aizsardzības savienības birojs Bernē; 6) Starptautiskais mēru un svaru birojs Parīzē; 7) Jūras pētīšanas birojs Kopenhāgenā u. c.

Starptautiskā tiesa.

Arī Starptautiskajai tiesai Hāgā ir ievērojama nozīme starptautiskās satiksmes veicināšanā. Mazāka nozīme ir atsevišķām šķīrējtiesām atsevišķos gadījumos.

Tautu savienība.

Beigās kā specials starptautisks organs minama Tautu savienība, kas radīta ar Versaļas miera līgumu. Tā pašreiz uzskatāma par svarīgāko organu starptautiskās satiksmes veicināšanā. Sevišķi tās darbība svarīga dažādos konflikta un kara novēršanas gadījumos un starptautiskās kultūras ziņā.

60. §. Nacionālie ūdeņi.

Lai valsts varētu pastāvēt, jābūt trim elementiem: teritorijai, iedzīvotājiem un valsts varai. Pie valsts teritorijas pieder ne tikai zeme, bet arī ūdeņi, kas atrodas zemē (iekšējie ūdeņi), valstij pierobežojšie ūdeņi (teritorālie un piekrastes ūdeņi), jūras, šaurumi, līči, upes un kanāli. Tāpat pie valsts teritorijas pieder arī gaiss, kas atrodas virs tās. Bez tam vēl par valsts teritoriju uzskatāmi visi valsts kara kuģi, lai kur

tie atrastos, un tirdzniecības kuģi atklātā jūrā. Tagad pakavēsimies pie tā ūdeņu sadalījuma, kādu pazīst starptautiskās jūras tiesības. Vispirms starptautiskās jūras tiesības runā par nacionalajiem ūdeņiem. Pie tiem pieder tie ūdeņi, kas atrodas valsts teritorijā un padoti valsts varai, piem.: upes, kanāli, jūras, ko ieslēdz valsts teritorija, un ezeri.

Upes.

Upes, kas tek caur vienas valsts teritoriju, sākot ar izteku un beidzot ar ieteku, padotas vienīgi šīs valsts varai. Upes, kas tek caur vairākām valstīm, un kas no ietekas nav kuģojamas, padotas to valstu varām, caur kuru teritorijām tās tek. Citāds, turpretim, ir stāvoklis tām upēm, kas tek caur vairākām valstīm un no ietekas jūrā kuģojamas. Tām ir ļoti svarīga nozīme starptautiskā satiksmē. It sevišķi tas bija agrāk, kad nebija vēl dzelzceļu. Tādēļ valstis, caur kuru robežām šādas upes tek, ne reti mēģinājušas visu varu pār upi sagrābt savās rokās. Lai tas tā nebūtu, starptautiskajām tiesībām bija jāizstrādā zināmi noteikumi kuģošanai šādās upēs. Nevar noliegt valsts tiesības uz to upes daļu, kas tek caur tās teritoriju, bet no otras puses — nevar neredzēt, ka, noliedzot braukt pa upi citu valstu kuģiem, valsts kaitē ne tikai citām valstīm, bet arī pati savām ekonomiskām interesēm. Tādēļ Vīnes kongresā 1815. g. Eiropas valstis vienojās par navigācijas noteikumiem starptautiskajās upēs. Tie nosaka, ka navigācija starptautiskajās upēs ir brīva visiem tirdzniecības kuģiem, bet no pastāvošām pieturas vai preču uzņemšanas vietām atstājamas tikai tās, kas atbilst vispārējam navigācijas interesēm. Navigāciju nedrīkst traucēt ar pārliecīgiem muitas iestāžu apgrūtinājumiem. Šie pamatnoteikumi vēlāk iekaroja sev paliekamu vietu. Tie papildināti vēlākos kongresos: Parīzē 1856. g., Berlīnē 1878. g., Versaļas miera līgumā 1919. g., Barselonas satiksmes kongresā 1921. g. un Ženēvas kongresā 1923. gadā. Sevišķa nozīme ir Barselonas satiksmes kongresam 1921. g., kur pieņēma t. s. Barselonas statutu par starptautiskiem ūdensceļiem. Šos statutus parakstīja 40 Eiropas un Dienvidamerikas valstis.

Starptautiskajās upēs kuģošana brīva katram tirdzniecības kuģim, t. i. ne tikai to valstu kuģiem, caur kurām upe tek. Kuģošanas nodevas drīkst izlietot tikai upes uzturēšanai kārtībā. Kuģošanas ceļš valstij ir jāuztur kārtībā un drošībā. Preču un pārējam transportam nedrīkst likt nekādus šķēršļus, un katra valsts savas teritorijas daļā atbild par nolaidībām kuģniecības atvieglošanā. Tāpat pierobežojošās valstis nedrīkst būvēt celtnes vai kanālus, kas traucētu kuģniecības gaitu upēs. Visus strīdus izšķir speciala Tautu savienības komisija. Tautu savienība upju pārvaldīšanai iecel specialas komisijas, kas iz-

dod noteikumus par kuģošanu upēs, kā arī visus vajadzīgos rīkojumus.

Pie starptautiskajām upēm pieder:

1) **Reina** no ietekas līdz Bāzelei, ar iespēju paplašināt kuģošanu līdz Bodenas ezeram (Bodensee). Starptautiskā komisija (19 cilvēki) atrodas Strasburgā. Te jāaizrāda, ka Reina bija starptautiska upe arī pirms pasaules kara uz t. s. 1868. g. 17. oktobra „Mannheimer Rheinschiffahrtskarte“.

2) **Elba** atzīta par starptautisku upi.

3) **Neimuna** no Grodņas.

4) **Donava** ir iedalīta 2 daļās: a) Jūras Donava no jūras līdz Brailai, un b) Iekšējā Donava no Brailas līdz Ulmai.

Kanaļi. Ļoti svarīgi starptautiskie satiksmes ceļi ir kanaļi, kas savieno atdalītus ūdeņus. Ja viss kanālis atrodas vienas valsts teritorijā, tad tas padots tikai šīs valsts varai, kaut arī savienotu divus atklātus un brīvus ūdeņus. Ja, turpretim, kanāli ierobežo dažādu valstu teritorijas, tad tas padots pierobežojošo valstu varām. Valstis ir cīnījušās par varas iegūšanu arī pār kanaļiem, tāpat kā par upēm, sevišķi tiem, kas krusto svarīgus satiksmes ceļus. Tādēļ daži svarīgākie kanaļi ir internacionalizēti. Tomēr vispārīgu noteikumu par starptautisku kanāļu padošanu starptautiskai satiksmei trūkst. Kanaļi vienmēr jāuztur kārtībā, kas prasa jaunu būvju izvešanu un veco labošanu, ko parasti dara valsts, caur kuras teritoriju kanālis iet, pēc saviem ieskatiem. Atsevišķās valsts tiesību ierobežojumi par labu starptautiskai satiksmei dibinas uz atsevišķi slēgtiem līgumiem, vai valstu, caur kuru robežām kanālis iet, vienpusīgu deklarāciju.

Pie starptautiskiem kanaļiem pieder:

Starptautiskie kanaļi. 1) **Suesas kanālis** (atklāts 1869. g.). Tas atzīts par starptautisku kanāli ar 1888. g. Konstantinopoles līgumu starp sekojošām valstīm: Turciju, Spāniju un Holandi. Vēlāk līgumam pievienojās arī citas valstis. Šī kanāļa neitralitāte no jauna garantēta ar Versaļas miera līguma 288. p. Bez tā Suesas kanālis ir pilnīgi arī neitralizēts, t. i. kara kuģi var gan kā miera, tā kara laikā neaprobežoti braukt cauri, bet karojošo valstu kuģi kanāli var uzturēt tikai tik ilgi, cik tas nepieciešams pārtikas vielu vai kurināmā materiāla uzņemšanai. Kara darbība nedrīkst noritēt kanāļa apkārtņē 3. j. j. radijā.

2) **Panamas kanālis** tika atzīts par starptautisku kanāli ar 1850. g. līgumu starp U. S. A. un Angliju. Vēlāk

1901. g. šis līgums tika papildināts ar jaunu līgumu t. s. Hay Pauncefote līgumu, ar kuru U. S. A. uzņemas tādus pašus noteikumus, kādi pastāv Suesas kanālim. Līgumu slēdza ar Angliju, bet pret citām valstīm līguma saistības U. S. A. uzņemas ar vienpusīgu deklarāciju. Ar 1903. g. Hay-Verilla līgumu starp U. S. A. un Panamu tiek tomēr nodrošināta U. S. A. virskundzība pār kanāli un apkārtni 5 angļu jūdžu attālumā. Tā tad Panamas kanālis ir internacionalizēts un neitralizēts, līdzīgi Suesas kanālim, izņemot tomēr U. S. A., kurām tiesības tur būvēt apcietinājumus.

Pie pārējiem nacionāliem ūdeņiem pieder visi tādi ūdeņi, kas nav savienoti ar atklātu jūru. Šie ūdeņi padoti vienīgi tās valsts varai, kuras teritorijā tie atrodas, bet ja tos ierobežo vairākas valstis, tad vara pieder visām ierobežotājām valstīm, piem., jūras līcis, ko ierobežo divas valstis. Pie iekšējiem ūdeņiem pieder arī ostas, reidi, līči un citi tamlīdzīgi ūdeņi. Reidī un ostas gan vienmēr skaitas atvērti visu valstu kuģiem, bet katrai valstij ir tiesības, ievērojot sevišķus apstākļus vai nolūkus, tos slēgt vai ierobežot to apmeklēšanu kā attiecībā uz kādas valsts kuģu skaitu, tā arī attiecībā uz šo kuģu uzturēšanās ilgumu ostā. Tikai tad valstij, kas grib tādu aizliegumu ieviest, tas iepriekš jādeklarē, lai visas valstis to zinātu, jo pēc vispārējā principa ieeja draudzīgas valsts ostās ir vienmēr brīva. Avarijas vai citas jūras nelaimes gadījumā (relâche forcée) nekad nevar liegt kuģim ieeju tuvākajā ostā.

Tā kā valstij par saviem iekšējiem ūdeņiem ir neaprobežota vara, tad tai ir tiesība, cik tālu tā nav ierobežota ar noslēgtiem līgumiem, aizliegt citu valstu pavalstniekiem nodarboties šajos ūdeņos ar kuģošanu, kā arī izlietot šos ūdeņus kā citādu peļņas avotu. Tāpat valstij savos nacionālajos ūdeņos ir visas juridiskās tiesības, neizslēdzot pārmeklēšanas un krafišanas tiesības par visu valstu kuģiem.

61. §. Jūra.

Vislielākā nozīme starptautiskajā ūdensceļu satiksmē ir jūrām, jo pa jūrām var nokļūt ne tikai no vienas valsts otrā, bet arī no vienas pasaules daļas otrā. Starptautiskā nozīmē jūras iedala atklātās, slēgtās, piekrastes un teritorialās jūrās.

Atklātās jūras.

Atklātās jūras ir okeani vai jūras, kas savienotas ar okeaniem un ko ierobežo vairāku valstu teritorijas. Šīs jūras ir atzītas par pilnīgi brīvām, t. i. tās pieejamas visu valstu kuģiem. Senāk valstu starpā bija daudz strīdu un cīņu, kuru nolūks bija panākt virskundzību pār jūru. Tā savā laikā Portugale centās iegūt savā

varā Indijas okeanu, Dānija un Zviedrija — Baltijas jūru, Turcija — Melno jūru. Tagad vispār pieņemts uzskats, ka okeani, kā arī citas atklātas jūras, pilnīgi brīvi kuģošanai un nevar tikt pakļauti atsevišķas valsts virskundzībai.

Slēgtās jūras.

Pretstats atklātajām jūrām ir slēgtās jūras. Tās ir tādas jūras, kuras no visām pusēm ierobežo vienas valsts teritorija. Tās pieskaitamas pie nacionalajiem ūdeņiem un līdz ar to pilnīgi padotas tās valsts varai, kuras robežās tās atrodas. Tāda jūra ir, piem., Nāves jūra.

Piekrastes jūras.

To atklātās jūras daļu, kas piekļaujas kādas valsts teritorijai, sauc par piekrastes jūru. Zināmos attālumos no krasta to atzīst par pierobežojošās valsts īpašumu, resp. šinī daļā izpaužas šīs valsts vara, kurai padoti visi tur iebraukušie kuģi. Attālums, kādā izpaužas valsts vara, ir vienmēr bijis svārstīgs. Tā daudzos līgumos un Anglijas 1878. g. likumā šis attālums noteikts uz 3 angļu jūdžēm. Līgumos, kas slēgti ar bijušo Krieviju, Angliju un U. S. A. attiecībā uz zvejniecību Klusajā okeanā, piekrastes jūras attālums noteikts uz 10 jūras jūdžēm. Visinteresantākais šinī ziņā ir jurista Binkersguka uzskats, kas ievērojot, ka trūkst noteikumu par piekrastes jūras attālumu, nāca pie slēdziena ka piekrastes valsts vara jūrā beidzas tur, kur beidzas ieroču spēks, t. i. lielgabala šāviena attālumā. Arī šis uzskats nedod noteiktu skaitli, jo lielgabala šāviena tālums ir atkarīgs no lielgabala lieluma un tehnikas attīstības. Praktiski pieņemts uzskats, ka piekrastes valsts vara jūrā izpaužas tik tālu, cik tālu valsts vara faktiski izpaužas un var tikt realizēta. Bij. Krievijā un Vācijā šis attālums bija 3 jūras jūdzes, Latvijā t. s. muitas josla ir 12 jūras jūdzes, Skandināvijas valstīs — 4 jūras jūdzes, Spānijā un Francijā — 6 jūras jūdzes, U. S. A. — 12 jūras jūdzes.

Teritorialās jūras.

Citāds stāvoklis ir t. s. teritorialajām jūrām. Pie tām pieder tās jūras daļas, kas iespiežas kādas valsts teritorijā. Šeit pieder galvenā kārtā jūras līči. Piekrastes valsts vara izpaužas tik tālu, cik tālu sniedzas tās teritorialie ūdeņi. Tādēļ lielākie līči ir pielīdzināti atklātajām jūrām.

Valsts varas iedarbība uz piekrastes un teritorialajām jūrām.

Kā piekrastes, tā teritorialajās jūrās tirdzniecības un arī kara kuģiem kuģošana ir brīva, un to nevar apgrūtināt vai ierobežot ar kaut kādām nodevām (droit de passage inoffensif). Turpretim nodarboties ar kabotažas kuģošanu, kā arī ar zvejniecību šajos ūdeņos var tikai pierobežojošās valsts pavalstnieki. Pie-

krastes valstij pieder tiesības kontrolēt šajos ūdeņos kuģu sanitāro stāvokli. Tāpat kuģi padoti šīs valsts muitas noteikumiem un vispār šīs valsts jurisdikcijai. Tādēļ visi noziegumi, kas izdarīti uz tirdzniecības kuģiem teritorialajos ūdeņos, padoti piekrastes valsts jurisdikcijai, cik tālu šie noziegumi skāruši piekrastes valsts vai tās pavalstnieku intereses. Pēc starptautiskām parašām, kā arī saskaņā ar lielāko daļu līgumu, uzraudzība par iekšējo kārtību uz tirdzniecības kuģiem pieder tās valsts konsuļiem, ar kuras karogu kuģis brauc. Tādēļ strīdus gadījumos, kas izceļas sakarā ar kuģošanu, vispirms jāgriežas pie attiecīgā konsula. Sevišķi tas sakams par strīdiem, kas izriet no jūrnieku dienesta līguma attiecībām. Vietējas valsts vara iejaucas tikai tad, ja strīds sāk apdraudēt sabiedrisko kārtību un mieru, vai arī ja strīdā iejauktas personas, kas nepieder pie kuģa komandas.

Ļoti strīdīgs ir jautājums, cik tālu izpaužas piekrastes valsts jurisdikcija uz kuģiem, kas brauc garām vai cauri valsts teritorialajiem ūdeņiem, bet tur neapstājas. Pēc dažu domām valsts jurisdikcija var tikai tad iedarboties, ja kuģis ir zināmu laiku uzturējies valsts ūdeņos, tur apstājies, bet pēc citu ieskatiem šim apstāklim nav nozīmes. Tā Anglija 1878. g. izdeva likumu (Territorial Waters Jurisdiction Act), kas nosaka Anglijas piekrastes jūras joslu uz 3 angļu jūdžēm no piekrastes, un visus notikumus, kas norisinās šīnī joslā, izspriež pēc Anglijas likumiem un izšķir attiecīgās Anglijas iestādes.

Tāpat parasti arī avarijas, kas notiek teritorialajos ūdeņos, izšķir pēc piekrastes valsts likumiem. Izlemšana par katru jūras nelaimi katrā ziņā izdarama piekrastes valsts attiecīgām iestādēm. Nelaimi cietušie jūrnieki atrodas šīs valsts tiešā apgādībā un apsardzībā.

Neitralitātes tiesības un pienākumi attiecināmi arī uz teritorialajiem ūdeņiem.

62. §. Jūras brīvības princips.

Virskundzības izslēgšana uz jūras. Pēc vispār pieņemta principa atklāta jūra ir brīva. Tas nozīmē, ka šis princips izslēdz kādas valsts vai citas varas virskundzību par atklātu jūru vai tās daļu. Tādēļ juridiski var teikt, ka atklāta jūra nevienam nepieder, un šīnī ziņā tā ir *res nullius*. No otras puses — atklāta jūra ir brīva visu valstu kuģu braukšanai. Tādēļ no šī viedokļa to atkal var uzskatīt par visu valstu kopīpašumu — *res communis*. No izteiktajiem principiem tomēr neizriet, ka uz jūras valdītu pilnīga anarchija, un katrs tur varētu darīt, ko grib. Visi atklātā jūrā peldošie kuģi tiek uzskatīti par tās valsts

teritorijas daļu, ar kuras karogu tie brauc. Tādēļ atklātā jūrā visi kuģi padoti tās valsts jurisdikcijai, ar kuras karogu tie brauc. Tas nozīmē, ka visi notikumi uz kuģa atklātā jūrā notiek it kā kuģa piederības valsts teritorijā un tiek nokārtoti pēc šīs valsts likumiem. Tā bērnis, kas piedzimis jūrā uz Latvijas kuģa, skaitas piedzimis Latvijā, uz kuģa noslēgtie darījumi uzskatami kā noslēgti Latvijā, izdarītie noziegumi tiek iztiesāti Latvijā pēc Latvijas likumiem u. t. t. Izņēmumi ir tikai tirdzniecības kuģi otras valsts teritorialajos ūdeņos. Tur uz tiem iedarbojas šīs valsts vara, cik tālu notikušais neattiecas uz kuģa iekšējo dzīvi, bet skar šīs valsts intereses.

Jūras kopīgā lietošana notiek pēc vispār pieņemtiem principiem, cik tālu tos nav grozījuši Tautu savienība vai attiecīgās starptautiskās konvencijas. Jūras kopīgā lietošana izpaužas brīvā kuģošanā un zvejniecībā kā miera, tā kara laikā un jūras izmantošanā par kara darbības operāciju lauku kara laikā.

Jūras brīvības princips bija pazīstams jau senajā Romā. Tomēr līdz 17. g. s. tas netika piemērots, jo lielās jūras valstis, kā Venēcija, Portugāle, Spānija un Anglija sevišķi centās iegūt atsevišķas jūras savā valdīšanā. 1609. g. Hugo Grotijs (Grotius) izdeva pazīstamo traktātu „Mare liberum“, kur tika uzsvērti jūras brīvības principi. Šos principus 18. g. s. vidū atzina un pieņēma visas valstis.

Ja kāda valsts lauž jūras brīvības principu, tad tas nozīmē kara pieteikšanu. Jūras brīvības principu var lauzt ar blokādi, jūras mantību konfiskāciju u. c.

Lai jūras brīvības principu nelietīgi neizmantotu, (piem., jūras laupītāji, vergu tirgotāji u. c.), kā arī lai jūras satiksmē būtu zināma kārtība, pastāv vispār atzīti ierobežojumi. Šie ierobežojumi ir šādi:

Jūras brīvības principa ierobežojumi.

Vajāšanas tiesības.

1) **Vajāšanas tiesības.** Piekrastes valstij ir tiesība sekot svešas valsts kuģiem un tos vajāt arī ārpus saviem teritorialajiem ūdeņiem, t. i. atklātā jūrā, ja šis kuģis valsts teritorialajos ūdeņos izdarījis kādu pretlikumīgu darbību. Tomēr vajāšanai jāizbeidzas, ja kuģis sasniedz citas valsts teritorialos ūdeņus.

Kontroles tiesības.

2) **Kontroles tiesības.** Uz valsts kara kuģa pieprasījumu katras valsts tirdzniecības kuģim jāuzrāda savs karogs. Lai pārbaudītu, vai aizdomās turētam kuģim ir arī tiesības braukt ar šo karogu, vai arī ja citādi kuģis ir aizdomīgs, kara kuģis drīkst: a) tirdzniecības kuģi apturēt (droit d'arrêt), b) pārbaudīt kuģa dokumentus (droit de visite; vérification du pavillon), c) vajadzības gadi-

jumā pārmeklēt kuģa telpas (droit de recherche) un d) nozieguma aizdomu apstiprināšanās gadījumā kuģi konfiscēt (droit de saisie).

Lietojot kādu no šiem līdzekļiem, kara kuģa komandierim jārikojas ar vislielāko uzmanību, jo, izlietojot šos līdzekļus bez pamata, viņam jāatbild savai valstij, kurai savukārt jāatbild svešās valsts kuģim par visiem zaudējumiem, kurus nodarījis kara kuģa komandieris ar savu rīcību. Tāpat šo tiesību bezpamata izlietošanas gadījumā valstij jāatbild arī par izdarīto apvainojumu.

Aizturēšanas tiesības.

3) Kara laikā kara kuģis var aizturēt ne tikai karojošo valstu kuģus, bet arī neitralu valstu kuģus.

Starptautiskie kuģošanas principi.

Lai kuģošanā pastāvētu zinama kārtība, tad ir zināmi vispārējie principi, kas pa lielākai daļai radušies uz ieradumu pamata un vēlāk tikuši pieņemti atsevišķu valstu likumdošanā. Šie principi ir sekojoši:

Karogs un kuģa dokumenti.

1) Katram kuģim jābūt karogam un kuģa dokumentiem. Pēc kuģa karoga pazīst kuģi un zina, pie kuras valsts kuģis pieder. Pēc kuģa dokumentiem var pārbaudīt, vai kuģim ir tiesība

braukt ar šo karogu. Karoga tiesības regulē valsts likumi atsevišķi.

Valstīm, kurām nav jūras robežas, saskaņā ar Barselonas saimnieciskās konferences 1921. g. 20. aprīļa paskaidrojumu, arī ir tiesība ļaut jūras kuģiem braukt ar tās karogu (piem., Šveice).

Jūras ceļa tiesības.

2) Jūras ceļa tiesībās visas jūras valstis ar nacionāliem likumiem pa lielākai daļai pieņēmušas signalu kodu. Praktiska nepieciešamība liek visām valstīm pieturēties pie viena koda, jo citādi kuģošana būtu pilnīgi neiespējama un sadursmes neizbēgamas. Angļu kods, uz kura dibināts visu valstu kods, saucas „Commercial code of signals for the use of all nations“.

Cilvēku dzīvības apsargāšana.

3) Cilvēku dzīvības apsargāšanai uz jūras ir pieņemtas vairākas konvencijas, no kurām sevišķi divām ir liela nozīme. Pirmā — Briseles 1910. g. 23. septembra konvencija par sadursmju

novēršanu un palīdzību kuģošanā un glābšanu (sk. 41. §). Bez tam liela nozīme ir Londonas 1914. g. 20. janvāra līgumam. To radija plaši pazīstamā „Titanika“ katastrofa. Pēc šī līguma U. S. A. norīkoja novērošanas kuģus, kuriem Atlantijas okeana ziemeļos jānovēro ledus apstākļi un jāiznīcina vraki. Visiem

kuģiem jābūt apgādātiem ar ūdens caurnelaidīgām sienām un glābšanas laivām pietiekošā skaitā. Tirdzniecības kuģiem ar komandu, lielāku par 50 cilvēkiem, jābūt apgādātiem ar radiotelegrafu. Uztverot palīgā saucienus, katra kuģa pienākums ir steigties sniegt palīdzību.

4) Kuģu kalpotāju sociālo apstākļu nodrošināšanai ir pieņemtas konvencijas par vietu apgādāšanu jūrniekiem bezdarba gadījumos, jūrnieku apdrošināšanu, pusaudžu pielaišanu jūrnieku darbā u. c. (sk. 73. §).

Jūras laupīšana.

Runājot par jūras brīvības principu, nevar pāriet garām apstāklim, kas agrāk varēja būt vienīgais iebildums pret šo principu. Tas ir jūras laupīšana. Par jūras laupīšanu sauc laupīšanu, kas notiek atklātā jūrā vai arī teritorialos ūdeņos. Jūras laupīšana bija izplatīta sevišķi agrāk, kad nebija tik moderna satiksme, kāda ir tagad, kā arī kad kuģiem trūka iespēja paziņot par uzbrukumu. Tagad, pateicoties radiotelegrafam, jūras laupīšanas notiek daudz retāk.

Par jūras laupītājiem atzīst kuģus, kas brauc bez karoga, vai arī ar karogu, ar kuru tiem nav tiesības braukt, vai arī ar karogu, ko neviena valsts nav sankcionējusi (piem., insurgentu karogs), vai kuģus, kuriem gan ir tiesības braukt ar karogu, bet kuri, slēpjoties tā apsardzībā, izdarijuši dažādus noziegumus, kā, piem., sadumpojusies komanda sagrābusi varu pār kuģi savās rokās ar nolūku nodarboties ar jūras laupīšanu.

Jūras laupītāji (pirāti), vienalga, vai viņi brauc bez karoga, vai arī ar nepareizu karogu, atrodas ārpus katra likuma apsardzības. Pēc starptautiski pieņemtiem principiem, kurš katrs kuģis pirātus drīkst sagūstīt un sodīt pēc šī kuģa piederības valsts likumiem. Pirātu salaupītās mantas nododamas atpakaļ to īpašniekiem. Jūras laupīšana faktiski izbeidzās ap 1830. g., par ko sevišķi jāpateicas Francijas un Anglijas pūlēm.

63. §. Jūras šaurumi.

Bez jūrām ļoti svarīga nozīme starptautiskajā satiksmē ir jūras šaurumiem, kas savieno divas jūras. Te jāizšķir jūras šaurumi, kas savieno atklātas jūras, un šaurumi, kas savieno slēgtu jūru ar atklātu. Pēc vispārējā principa jūras šaurumos, kas savieno divas atklātas jūras, kuģošana ir brīva visu valstu kuģiem. Ja jūras šaurums, turpretim, savieno slēgtu vai teritorialu ar atklātu jūru, tad, ja tas pārsniedz 10 jūras jūdžu platumu, to uzskata par atklātu ūdeni, tikai katras piekrastēs valsts vara izpaužas 3 jūras jūdžu attālumā no krasta. Jūras šaurumi, kas šaurāki par 6—10 j. j., pieskaitāmi pie teritoria-

liem ūdeņiem. Tāpat par teritorialiem ūdeņiem uzskatami jūras šaurumi, kas savieno 2 teritorialas jūras. Ja jūras šaurums nepārsniedz 6—10 j. j. platumu, tad katras pierobežojošās valsts vara sniedzas līdz šauruma vidum, kur tādā veidā iznāk valsts robeža.

Jūras šaurumi bieži ir bijuši par starptautisku strīdu objektu un pat karu iemeslu, jo katras valsts interesēs ir sagrābt savā varā jūras šaurumu, kas savieno svarīgas jūras. Tādēļ nācies dažus jūras šaurumus, kaut arī tie robežo ar vairākām valstīm, bet savieno atklātus ūdeņus, atzīt par starptautiskiem. Pie tādiem vispirms pieder *Bosfora* un *Dardaneļu* jūras šaurumi. Pirmā konvencija par šiem jūras šaurumiem tika noslēgta 1841. g. Londonā. Tā tika grozīta 1856. g. Parīzē un 1878. g. Berlīnē. Pēc šīs konvencijas abi jūras šaurumi atradās Turcijas virskundzībā. Turcijai bija brīvi jālaiž cauri visu valstu tirdzniecības kuģi kā miera, tā arī kara laikā. Turpretim kara kuģu caurlaišana miera laikā un, pats par sevi saprotams, vēl jo vairāk kara laikā atkarājās no Turcijas labas gribas.

Ar 1923. g. 14. jūlijā noslēgto jūras šaurumu līgumu, kas ir Lozannas miera līguma pielikums, abi jūras šaurumi kā miera, tā kara laikā neitralizēti, kaut gan pastāv ierobežojumi attiecībā uz caurbraucošo kara kuģu skaitu. Līdz ar to gar šaurumiem tika nodibināta neitrāla zeme, kuru pārziņa Tautu savienības iecelta speciala komisija ar Turcijas delegātu kā priekšsēdētāju.

Zunds un *Belts* neitralizēti saskaņā ar 1857. g. noslēgto līgumu ar Dāniju, pēc kura tā atteicās no nodevām no kuģiem, kas brauc caur šiem šaurumiem. Tā kopš 1857. g. visi kuģi brauc brīvi caur šiem šaurumiem.

Gibraltara ziemeļu daļa atrodas Anglijas pārziņā, jo Eiropas pusē angļiem pieder spēcīgs cietoksnis.

Ziemeļjūras šauruma jautājums vēl nav nokārtots. Tā nokārtošana ir Tautu savienības uzdevums.

64. §. Starptautiskie konflikti un to atrisināšana.

Starp valstīm ne reti rodas konflikti. Tos var novērst miera ceļā vai arī ar kara palīdzību. Te jāaizrāda, ka starptautiskais konflikts ir atšķirams no starptautiskā nozieguma vai delikta. Konflikts ir strīds principa dēļ: abas puses aizstāv savas tiesības labā apziņā (bone fide) un pārliecībā, ka katrai no tām ir taisnība, bet otrā gadījumā ir darīšana ar vienas valsts apzinīgu pārkāpumu pret otru. Visas valstis atzīst konflikta novēršanu miera ceļā, un tikai tad,

ja tas neizdodas, izceļas karš. Tagad, pēc lielā pasaules kara, sevišķi tiek prasīts no visām valstīm, lai tās neuzsāktu karu. Lai novērstu varbūtēju karu, ar Versaļas miera līgumu ir radīts jauns orgāns — Tautu savienība. Tā savukārt ir radījusi veselu rindu dažādu orgānu, kā Pastāvīgo starptautisko tiesu, Darba biroju u. c., kuru uzdevums ir noskaidrot radušos konfliktus un piespiest vainīgo izbeigt savu nepareizo rīcību, vai arī atturēties no tās. Sevišķi svarīga loma šē Starptautiskajai tiesai. Tomēr, neskatoties uz valstu deklarētiem miera noteikumiem, neskatoties uz Tautu savienību, valstis bruņojas un pat karu.

Bez lietas nodošanas Starptautiskajai tiesai, konfliktā esošajām valstīm ir vēl citi miera līdzekļi, kā panākt konflikta novēršanu. Vispirms te minama konflikta nokārtošana d i p l o m a t i s k ā c e ļ ā. Sarunas ved tieši pašas valstis ar savu diplomatu palīdzību. Ja šīs sarunas neved pie pozitīva rezultāta, tad abas strīda valstis griežas pie trešās valsts pēc s t a r p n i e c ī b a s. Trešās valsts iejaukšanās var būt vienkārši labvēlīgs pakalpojums vai starpniecība. Starpība ir tā, ka pirmajā gadījumā trešā valsts izpilda tikai uzdevumu, ko lūgusi kāda no konfliktā esošajām valstīm, kurpretim pie starpniecības trešajai valstij jau patstāvīgas funkcijas, tā pati uz savu iniciatīvu izstrādā samierināšanās noteikumus un cenšas panākt konflikta likvidēšanu.

Diplomatiskais ceļš.

Starpniecība.

Var gadīties, ka divu valstu konflikta gadījumā kāda trešā valsts ir ieinteresēta konflikta atrisināšanā miera ceļā. Tad šī valsts iejaucas neaicināta konflikta nokārtošanā, nostādamās pati neitrāli vai arī aizstāvēdama vienu pusi. Šādu iejaukšanos sauc par a u t o r i t a t i v o i e j a u k š a n o s a t š ķ i r ī b ā no starpniecības kā draudzīgas iejaukšanās vai arī par i n t e r v e n c i j u. Vairāku valstu kopīgu iejaukšanos sauc par kolektīvu intervenciju. Intervencienti izlieto visus līdzekļus, lai konfliktu nokārtotu miera ceļā.

Autoritatīvā iejaukšanās.

Izmeklēšanas komisija.

Konfliktā esošās valstis var vienoties par izmeklēšanas komisiju. To var iecelt arī trešās valsts intervencijas gadījumā. Komisijas spriedums nav galīgs — tas jāapstiprina strīda valstīm. Tagad komisijas iecel Tautu savienība.

Šķirējtiesa.

Radikalākais līdzeklis konflikta novēršanā ir š ķ ī r ē j t i e s a. Konfliktā esošās valstis vienojas, lai konfliktu izšķir kādas neieinteresētas valsts galva (to praktizēja agrāk), vai tiek iecelta specialā šķirējtiesa, kas sastāv no vairākiem locekļiem.

Šķirējtiesām tiek uzstādīti jautājumi, kas tām jāizšķir, kā arī tām tiek dota iespēja iepazīties ar visiem konflikta apstākļiem.

Spaidi. Ja tomēr visas sarunas miera ceļā nav devušas vēlamus rezultātus, valstis ķeras pie spaidu līdzekļiem. Tas nav vēl karš, bet valsts rokās esošo spaidu pielietošana, lai piespiestu otru valsti paklausīt.

Retorsijas. Visvieglākais no šiem spaidiem ir tā saucamās retorsijas. Tās domātas kā pretspiediens par valsts ekonomisko interešu traucēšanu. Parasti tas notiek ar muitas nodokļu pacelšanu precēm, ko ieved no valsts, pret kuru grib izlietot retorsijas (t. i. muitas karš), kuģošanas aizliegumu valsts teritorialajos ūdeņos otras valsts pavalstniekiem, uzturēšanās dokumentu sadārdzināšanu otras valsts pilsoņiem, otras valsts pilsoņu pieejas apgrūtināšanu biržā u. t. t.

Represalijas. Spēcīgāks līdzeklis ir represalijas (retaliation). Ar tām jau iejaucas ne tikai otras valsts interešu sferā, bet pat tiesībās. Kā represalijas piemēro: otras valsts pilsoņu izraidīšanu, viņu īpašumu konfiskāciju, atteikšanos no līguma pildīšanas ar otru valsti u. c.

Embargo. Kā atsevišķs represaliju veids minams embargo, t. i. otrai valstij vai tās pilsoņiem piederošu īpašumu aizturēšana, lai piespiestu otru valsti izpildīt zināmas prasības. Galvenā kārtā aiztur tirdzniecības kuģus. Aizturētos īpašumus atdod tikai tādā gadījumā, ja otra valsts izpilda prasītos noteikumus, bet pretējā gadījumā tos confiscē. Šāds īpašumu aizturēšanas veids ļoti slikti atsaucas uz starptautiskām attiecībām un arī uz tirdzniecību. Tādēļ praksē embargo vairs nepiemēro, bet strīdā esošās valstis vienkārši dod laiku, kādā otras valsts kuģi var netraucēti atstāt ostu.

Miera laika bloka de. Atsevišķs represaliju veids ir miera laika bloka de. Ar to tiek panākta otras valsts jūras tirdzniecības pārtraukšana ar kara kuģu palīdzību, bet bez kara pieteikšanas. Šis līdzeklis skar ne tikai otru valsti, bet arī to neitrālo valstu ekonomiskās intereses, ar kurām otra valsts tirgojas. Miera laika blokades izvešanā jāievēro tie paši noteikumi, kas pastāv kara blokadei, it īpaši par blokades deklarāciju, ar sekojošiem izņēmumiem: kara blokadē pieeja vai izeja bloķētai teritorijai slēgta visiem, arī neitrālo valstu kuģiem, kurpretim miera laika blokadē pieejas aizliegums attiecas tikai uz nobloķētās valsts kuģiem. Tas izriet no tā pamatprincipa, ka represalijas nedrīkst aizskart trešās valsts intereses. Bez tam kara blokadē par blokades pārtraukšanu aizturētie kuģi paliek blokades valstij, kurpretim

miera laika blokade aizturētie kuģi pēc blokades izbeigšanās atdodami atpakaļ.

Visi šie līdzekļi uzskatami nevis par karu, bet par kara ievadu, jo parasti tie reti noved pie kāda pozitīva rezultata.

Tautu savienība.

Saskaņā ar Tautu savienības pakta 12. § viena valsts nevar pieteikt karu otrai, bet visa konflikta nokārtošana jānodod Tautu savienībai, resp. Starptautiskajai tiesai, kas tad arī dara visu, lai konfliktu likvidētu. Ja tomēr konfliktu nav izdevies likvidēt, tad Tautu savienība par konfliktu publicē ziņojumu, kur objektīvi attēlo visus lietas apstākļus. Šīs publikācijas nolūks ir darīt zinamus visām valstīm strīda apstākļus, kā arī Tautu savienības lēmumu kā visobjektīvāko un atbilstošāko patiesībai. Sevišķi valstīm — Tautu savienības locekļēm uz Tautu savienības pakta pamata nav brīv karot, bet praksē ir parādījies arī pretējais (Japāna-Kīna, Itālija-Abesīnija, Spānijas karš u. c.). Kara nolūks ir piespiest varas līdzekļiem otru valsti pieņemt un izpildīt zinamus noteikumus. Cik karš ir briesmīgs un postīgs visai pasaulei un cilvēcei, par to sevišķi tagadējā laikmetā, kad tik nesenā pagātnē vēl bija lielākais karš, kādu vēsture pazīst, nevienam nav divu domu. Arī Tautu savienība to pauž no dienas dienā, un tomēr valstis bruņojas.

65. §. Karš.

Kad visi līdzekļi novērst valstu starpā radušos konfliktu miera ceļā bijuši bezsekmīgi, tad sākas karš. Teorijā pastāv zināmi, uz starptautiskām parašām dibināti noteikumi, protams, nerakstīti, kurus var nosaukt par „kara tiesībām“. Patiesībā, karā runāt par tiesībām ir vairāk kā savādi, bet tomēr pastāv zināmi starptautiski ieradumi, pie kuriem karotājas valstis dažreiz pieturas.

Kara tiesības.

Teorijā par kara tiesībām objektivā nozīmē sauc visus tos starptautiskos noteikumus, kurus valstis karojot ievēro. Kara tiesības subjektivā nozīmē ir valsts tiesības vest karu un izlietot karā visas tās tiesības, ko tai piešķir starptautiskās kara parašas. Subjektivās kara tiesības pieder katrai valstij, kam ir valsts organizācija, un kas ir suverēna. Tādēļ karu nevar vest, piem., atsevišķa privatpersona. Tomēr kara vešanai galvenais nav juridiskā valsts konstrukcija un valsts juridiskais stāvoklis, bet gan valsts bruņotie spēki.

Kara tiesību avoti ir starptautiskie ieradumi un nacionalās likumdošanas, kas parafējušas atsevišķu valstu starpā noslēgtus līgumus kara gadījumos.

**Kara tiesību
attīstība.**

Ja sekojam kara tiesību attīstībai, tad jāapstājas pie vairākiem starptautiskiem nolīgumiem. Pie tiem pieskaitāmi:

1) **Nolīgums par bruņoto neitralitāti (1780. g.).** Šo nolīgumu ierosināja Krievijas ķeizariene Katrīna II Ziemeļamerikas brīvības cīņu laikā, lai ierobežotu kaperēšanu, kas apdraudēja brīvu jūras tirdzniecību. Nolīgumam pievienojās Krievija, Francija, Spānija, Prūsija u. c.

2) **Parīzes 1856. g. jūras deklarācija.** Šī deklarācija ir ievērojama ar to, ka tā atcēla kaperēšanu, noteica privatu īpašumu sargāšanu un blokadi atļāva tikai tad, ja tā ir efektīva. Par deklarāciju vienotās nedaudz valstis, bet tās noteikumus pilnīgi pārņēmušas starptautiskās tiesības.

3) **Žeņevas 1864. g. un 1906. g. konvencijas.** Šīs konvencijas regulē savstarpējus noteikumus par slimām un ievainotām militārām personām, viņu ārstēšanu, transportu u. t. t. sauszemes karā. Konvencijas ierosinājusi Šveice nolūkā mazināt kara šausmas (Solferino kaujas iespaids). Pirmo konvenciju parakstīja 12, bet otro — 35 valstis.

4) **1868. g. Pēterburgas konvencija.** Šī konvencija ierobežo sprāgstošo vielu pielietošanu. Konvencijā piedalījās ievērojamākās Eiropas valstis, bez tam vēl Prūsija, un vēlāk tai pievienojās arī Brazīlija.

5) **1899. g. Hāgas miera konference (pirmā).** Tā tika sasaukta uz Krievijas ķeizara ierosinājumu. Piedalījās 26 valstis — visas Eiropas valstis, Ziemeļamerikas Savienotās valstis, Meksika, Ķīna, Japāna, Siama, Persija. Šīs miera konferences rezultātā tika noslēgtas trīs konvencijas par: a) starptautisku konfliktu nokārtošanu miera ceļā, b) zemes kara likumiem un parašām, c) Žeņevas 1864. g. noteikumu piemērošanu arī jūras karā.

6) **1907. g. Hāgas miera konference (otrā)** tika sasaukta uz U. S. A. ierosinājumu. Tanī piedalījās 44 valstis. Šinī miera konferencē noslēdza 13 līgumus: 1) par starptautisku konfliktu nokārtošanu miera ceļā, 2) spaidu līdzekļu pielietošanas ierobežošanu starptautisku prasību apmierināšanā, 3) par kara darbības uzsākšanu, 4) par sauszemes kara likumiem un ieradumiem (sauszemes karu vešanas kārtību), 5) par neitrālu valstu tiesībām un pienākumiem sauszemes karu gadījumos, 6) par ienaidnieku tirdzniecības kuģiem kara darbības uzsākšanas gadījumā, 7) par tirdzniecības kuģu pārvēšanu kara kuģos, 8) par zemūdens kontaktminām, 9) par piekrastes apšaudīšanu kara gadījumā, 10) par Žeņevas konvencijas noteikumu piemērošanu jūras karā, 11) par ierobe-

žojumiem ieguvumu tiesību pielietošanā jūras karā, 12) par starptautiskās prižu tiesas ieviešanu (netika izvests dzīvē) un 13) par neitrālu valstu tiesībām un pienākumiem jūras karā.

Abās Hāgas konferencēs pieņemtās konvencijas un nolīgumi ir spēkā tikai starp līgumslēdzējām valstīm un tikai tad, ja visas karojošās valstis uzskatītu tās par līgumslēdzējām. Tomēr šīs konferences lēmumi tiek uzskatīti par vispār piemērojamiem starptautiskiem noteikumiem.

7) Londonas 1907. g. jūras deklarācija. Londonā sanāca uz Anglijas aicinājumu visu lielvalstu, Spānijas un Holandes konference, kas izstrādāja jūras deklarāciju (9 nodaļās). Tur ievesti noteikumi par jūras karu, sevišķi par blokādi un kara kontrabandu. Konferences lēmumi netika ratificēti, bet tos pilnā mērā var uzskatīt par tīri starptautiskiem tiesību institūtiem.

8) Vašingtonas 1922. g. piecu valstu konference. Tā piedalījās U. S. A., Anglija, Japāna, Francija un Itālija. Šinī konferencē pieņēma noteikumus par zemūdens kara ierobežošanu un gāzes kara aizliegumu. Šie lēmumi ir uzskatāmi par noslēgumu atbrūņošanās konferencei, uz kādu minētās valstis sanāca 1921. g. beigās Vašingtonā.

9) Žeņēvas 1925. g. 17. jūnija protokols, ar kuru lielākā daļa pārējo valstu pievienojās gāzes kara aizliegumam, attiecinot šo aizliegumu arī uz bakterioloģisko (baciļu) karu.

10) Žeņēvas 1929. g. 27. augusta nolīgums runā par kara gūstekņiem.

**Starptautiski
pretkara
nodrošinājumi.**

Kā jau teikts, karu neatzīst viena kulturala valsts, tā iznīcināšanai pastāv Tautu savienība, tomēr valstis bruņojas. Lai karu ja ne galīgi izskaustu, tad vismaz tā izcelšanos stipri apgrūtinātu, pēc lielā pasaules kara ir mēģināts ar starptautisku līgumu palīdzību panākt kara ierobežojumu. Kā pirmais tāds līgums minams Tautu savienības pakts. Tas gan, kā to vēlāk redzēsim, nesatur sevī pilnīgu kara aizliegumu, bet atļauj to tikai pēc visu līdzekļu izlietošanas, lai novērstu konfliktu miera ceļā. Karš ir aizliegts: 1) pirms nav izdarīts mēģinājums nokārtot strīdu miera ceļā, 2) kamēr nav pagājuši 3 mēneši kopš šķīrējtiesas lēmuma vai Tautu savienības padomes lēmuma, 3) pret valsti, kas paklausa šķīrējtiesas lēmumiem, 4) pret valsti, kas paklausa vienbalsīgam Tautu savienības lēmumam.

Ar Tautu savienības pakta noteikumiem valstis tomēr nav rēķinājušās, bet centušās panākt vispārēju kara aizliegumu, kam pievienotos visas valstis. Tā 1922. g. uz Roberta Sesila

Garantiju plans.

ierosinājumu parādijās t. s. garantiju plans, kas paredz, ka uzbrukšanas kara gadījumā visām valstīm būtu jāpiesaka t. s. „assistance mutuelle“. Bez tam uzbrukšanas karu atzīst par starptautisku noziegumu.

Ženevas protokols.

1924. g. radās Ženēvas protokols, kas satur to pašu vispārējo uzbrukšanas kara aizliegumu. Tas atļauj tikai aizstāvēšanās karu un militārās operācijas uz Tautu savienības pakta pamata. Pret tām valstīm, kas rīkotos pret protokola noteikumiem, bija paredzētas tādas sankcijas, kādas neietilpst Tautu savienības paktā. Taisni šo sankciju dēļ protokolu noraidīja, sevišķi Anglija.

Lokarnas līgumi.

Daudz nopietnāki un ar redzamiem panākumiem saistīti ir Lokarnas līgumi, kas noslēgti 1925. g. 16. oktobrī, bet stājušies spēkā 1926. g. 10. septembrī ar Vācijas iestāšanos Tautu savienībā. Pamatlīgums ir tā saucamais „Westpakt“, kas noslēgts starp Vāciju, Franciju, Beļģiju, Angliju un Itāliju un nosaka, ka līgumslēdzējas valstis garantē saskaņā ar Versaļas miera līgumu Vācijas, Francijas un Beļģijas teritoriālo status quo. Tālāk noslēgti līgumi, pēc kuriem Vācija un Beļģija un Vācija un Francija apņemas nekādā gadījumā neizdarīt uzbrukumu (Angriff), iebrukumu (domāts līdzīgi Rūrai), kā arī neuzsākt karu. Izņēmums ir tikai „Notwehr“ gadījumā vai saskaņā ar Tautu savienības pakta noteikumiem. Bez tam tika noslēgti 4 šķirējtiesas līgumi starp Vāciju, Beļģiju, Franciju, Poliju un Čehoslovākiju.

Kelloga pakts.

Ievērojams ir 1928. g. 27. augustā Parīzē noslēgtais un 1929. g. 24. jūlijā spēkā stājies Kelloga pakts, kur līgumslēdzējas valstis nosoda (outlawry) karu kā starptautisku konfliktu atrisinājuma veidu un neatzīst karu kā starptautiskas politikas ieroci. Līgumu sākumā noslēdza 6 lielvalstis: Anglija, Francija, Itālija, U. S. A., Japāna un Vācija, kā arī pārejās pie Lokarnas līguma piedalījušās valstis — Beļģija, Čehoslovākija un Polija. Citas pie Tautu savienības piederošās valstis tika uzaicinātas paktam pievienoties, ko tās arī pa lielākai daļai ir darijušas. Pakta ierosinātājs ir U. S. A. valsts sekretars Kellogs, kuru savukārt ierosinājis Francijas ārlietu ministra Briāna 1927. g. 6. aprīļa uzsaukums Ziemeļamerikas Savienoto valstu tautai par kara iznīdēšanu starp Franciju un U. S. A. Pakts vēl nenozīmē, ka karš nevar būt, jo tas nenosaka nekādu sankciju pasaules miera lauzējiem (pretēji Tautu savienības paktam). Tomēr šim paktam ir liela starptautiski tiesiska nozīme tanī ziņā, ka tas izpauž ne tikai svinīgi deklarētu starptautisku miera vēlēšanos,

bet satur līgumu par kolektīvu miera uzturēšanas pienākumu.

Bez šiem ievērojamiem līgumiem starptautiska nozīme ir arī atsevišķu valstu noslēgtiem neuzbrukšanas līgumiem.

Ir valstis, kas deklarējušas nekad nekarot (piem., Šveice, Luksemburga). Tādas valstis drīkst vest tikai aizstāvēšanās karu, t. i. karu, ko radijs pašaizsargāšanās nolūks.

Starptautiski ieradumi par karu un kara vešanu.

Tā kā karš ir cīņa vienīgi starp divu vai vairāku valstu bruņotiem spēkiem, tad mierīgie iedzīvotāji, kas karā nepiedalās, un viņu īpašumi principā tiek atzīti par neaizskaramiem (praksē, par nožēlošanu, tas netiek ievērots).

Karā naidīgās puses iegūst arī gūstekņus. Agrāk tos vienkārši nonāvēja. Tagad tas vairs netiek pieļauts, bet valstis izlieto līdzekļus, lai gūstā kritušie vairs nevarētu stāties savas armijas rindās. Tādēļ viņus tur visbiežāk gūstekņu nometnēs, karaspēka apsargātās vietās, vai retākos gadījumos palaiž brīvībā ar noteikumu, ka viņi nedrīkst piedalīties karā. Pēc miera noslēgšanas gūstekņi bez kavēšanas nogādājami viņu tēvijā.

Arī kara vešanā pastāv zināmi starptautiski ieradumi. Tā aizliegts lietot indes, saindētus ieročus, nogalināt vai ievainot neapbruņotu vai neaizsargātu ienaidnieku, lietot ieročus, kas sagādā lielas un grūtas ciešanas, lietot svešus karogus, uzbrukt mierīgiem iedzīvotājiem, apšaudīt iedzīvotāju mājokļus, ir jāsargā baznīcas, ēkas, kas kalpo zinātnes nolūkiem, mākslai un labdarībai, slimnīcas un ievainoto apmešanās vietas. Pēdējā nolūkā lazaretēs un slimnīcās apzīmē ar Sarkanā Krusta karogu. Medicīniskā palīdzība jāsniedz vienādi kā savējiem, tā arī ienaidniekiem. Kara lazaretēs kuģu virsējā daļa jānokrāso baltā krāsā un jāuzvelk zaļa vai sarkana horizontāla līnija, kā arī tiem jāuzvelk Sarkanā Krusta karogs. Karojošām pusēm ir tiesības kontrolēt šādus kuģus, uzlikt uz tiem savus uzraugus, kā arī noteikt tiem braukšanas kursu.

Kara sākšana un beigšana.

Agrāk karš iesākās ar svinīgu un formālu kara pieteikšanu. Tagad tas parasti netiek darīts, bet valsts iesniedz otrai valstij noteiktu prasību —

ultimatu, un ja otra valsts atbild noraidoši, tad izdod manifestu par sakaru pārtraukšanu ar šo valsti un kara darbības uzsākšanu. Vispirms tiek izsūtīti ienaidnieka valsts diplomātiskie aģenti un dažkārt arī visi šīs valsts pavalstnieki. Ar kara pieteikšanu un sākšanos visi agrāk noslēgtie līgumi ar ienaidnieka valsti zaudē spēku, jo skaidrs, ka tie vairs netiks izpildīti. Ar kara pieteikšanu karojošās valstīs notiek zināmas pārmaiņas; tiek ievesti kara likumi, kas pazīstami ar savu bargumu, tiek pastiprināta policijas vara u. t. t.

Karš tiek pabeigts parasti ar miera līguma noslēgšanu starp karojošām valstīm, vai arī ar vienas valsts iekarošanu. Pēdējā gadījumā uzvarētā valsts zaudē savu patstāvību un kļūst par iekarotājas valsts sastāvdaļu. Miera līgums nokārto konfliktu radījušos jautājumus, kā arī tos jautājumus, kurus radījuši kara apstākļi (robežas, gūstekņi, atlīdzība u. t. t.).

Kara laikā var noslēgt p a m i e r u, t. i. kara darbība uz laiku tiek pārtraukta.

66. §. Jūras karš.

Jūras karš atšķiras no sauszemes kara ar to, ka tā uzdevums ir ne tikai iznīcināt ienaidnieka bruņotos spēkus, bet arī apturēt visu jūras tirdzniecību un tādā ceļā vājināt ienaidnieku saimnieciskā ziņā.

Līdzīgi sauszemes karam, arī attiecībā uz jūras karu pastāv zināmi starptautiski ieradumi, kas arī tāpat nav nekur tikuši ratificēti. Atsevišķi noteikumi gan tika izdoti 1856. g. Parīzes deklarācijā, kā arī otrajā Hāgas miera konferencē, bet arī šiem noteikumiem, kā to pierādīja lielais pasaules karš, nebija nekādas praktiskas nozīmes. Šo konferenču beigu protokolos ir izteikta vēlēšanās, lai izdotu, un nacionalās likumdošanas pieņemtu noteikumus par jūras karu. Šīs vēlēšanās sekas bija Londonas konferencē izdotā jūras deklarācija, kas aptver jau zināmu noteikumu kodifikāciju par jūras karu. Kaut arī šī deklarācija netika ratificēta, tomēr pasaules kara sākumā visas karojošās valstis to uzskatīja par saistošu. Tomēr vēlāk, par nožēlošanu, visas karojošās valstis gandrīz pilnīgi atkāpās no starptautiskajiem noteikumiem. Tas pats notika arī jūras karā. Tādēļ arī pilnīgs pamats apgalvot, ka pasaules karš ruinēja kā visas kara, tā jūras kara atsevišķas tiesības, resp. starptautiskos ieradumus.

Tomēr līdzšinējiem kodifikācijas mēģinājumiem ir vērtība un nozīme arī ziņā, ka tie satur pa lielākai daļai pastāvošās starptautiskās ieradumu tiesības un tādēļ labi noder kā pieturas punkts tālākām kara tiesību kodifikācijām un valstu savstarpējiem līgumiem. Kā pirmais pēckara mēģinājums atjaunot jūras kara tiesību kodifikāciju uzskatāma Vašingtonas konference 1922. g., kur lēma par zemūdens kara ierobežošanu.

**Jūras kara
operāciju
lauks.**

Apskatīsim īsumā jūras karu pēc pastāvošiem starptautiskiem principiem. Vispirms jūras kara operāciju lauks ir vienīgi jūra, galvenā kārtā atklāta jūra un ar to savienotie ūdeņi, (kas pieder tikai karojošām valstīm). Teritorialajos ūdeņos drīkst izvest kara darbību, bet nekādā gadījumā to nedrīkst

darīt neitralu valstu ūdeņos. Tāpat nedrīkst uzsākt nekādu kara darbību karojošās valsts neitralizētos ūdeņos.

Pie karojošās valsts jūras spēkiem pieder:

Jūras kara spēki.
Kara kuģi.

1) Kara kuģi vārda tiešā nozīmē. Tie ir kuģi, kas būvēti kā kara kuģi kara vajadzībām. Šie kuģi pieder pie kara kuģiem šaurākā nozīmē un sastāda galvenos valsts jūras kaujas spēkus.

Palīga kara kuģi.

2) Palīga kara kuģi vai tā saucamie palīga kreiseri (Hilfskreuzer). Tie ir tirdzniecības kuģi, kas miera laikā nodarbojas ar parastām tirdzniecības kuģu operācijām, bet kara laikā tiek apbruņoti un pārvērsti kara kuģos. Pirmā valsts, kas izmantoja tirdzniecības kuģus kara kuģu sastāva papildināšanai, bija Prūsija. Iemesls tam bija Francijas - Prūsijas karš 1870. g., kur Prūsija daudz cieta no Francijas kreisēšanas, jo Prūsijai nebija pietiekoši daudz kara kuģu. Tādēļ 1870. g. 24. jūnijā bija publicēts Prūsijas karaļa uzsaukums, ar kuru privāto kuģu īpašnieki tika uzaicināti pret zinamu atlīdzību nodot savus kuģus valdības rīcībā. Sākumā citas valstis (Francija) šinī uzsaukumā saskatīja Parīzes 1856. g. deklarācijas pārkāpšanu un griezās pie Anglijas ar lūgumu izteikties šinī jautājumā, bet tā Prūsijas rīcībā neatrada nekā tāda, kas būtu pret šo deklarāciju. Izejot no viedokļa, ka kara laikā katra valsts cenšas pabalstīt un paplašināt savus bruņotos spēkus, nav iemesla neatzīt valsts tiesības palielināt savu kara kuģu skaitu ar tirdzniecības kuģiem, attiecīgi tos pārrīkojot.

Prūsijas paraugam sekoja arī citas valstis. Tagad katrai jūras valstij ir zinams kadrs privātu tirdzniecības kuģu, kas būvēti tā, ka tos samērā viegli var pārvērst kara kuģos un kurus kara gadījumā tūdaļ ieskaita kara kuģos. Tā Francijā zinamu kuģniecības sabiedrību kuģi, kas izpilda parasti pasta dienestu, atrodas kara jūrnieku vadībā. Kuģu īpašnieki saņem valdības subsidiju, bet par to šo kuģu būvei jāatbilst valdības apstiprinātiem zīmējumiem un kuģa iekārtai jābūt tādai, lai kuģi ātri varētu pārvērst kara kuģi un kara laikā to nekavējoties varētu ieskaitīt kara flotē. Arī Anglija 1887. g. noslēdza līgumu ar redzamākām kuģniecības sabiedrībām, kā „Cunard“, „White Star“, „Peninsular and Oriental“ u. c., par šo sabiedrību kuģu nodošanu kara gadījumā kara kuģu sastāva papildināšanai. Par to valdība maksā šīm sabiedrībām katru gadu zinamu subsidiju.

No kaperētāju kuģiem palīga kreiseri atšķiras galvenā kārtā ar to, ka kaperētājus tirdzniecības kuģus apbruņo privātas personas personīgos, ļoti zemiskos iedzīvošanās nolūkos.

Palīga kreiseri, turpretim, ir kārtēji kaujas kuģi, cik tālu to atļauj šo kuģu apbruņojums. Par palīga kreiseriem runāts Hāgas 1907. g. miera konferencē, un tā pilnīgi sankcionējusi to pastāvēšanu. Lai tirdzniecības kuģis tiktu pārvērstas palīga kreiseri, pēc Hāgas konferences noteikumiem nepieciešams sekojošais:

a) kuģim jābūt padotam tieši tās valsts kara vadībai, ar kuras karogu kuģis brauc, tam jābūt ārējām kara kuģa nozīmēm, tam jāievēro visi kara noteikumi, un tas ir padots kara likumiem; b) kuģa vadītājam jābūt ievestam kara jūrnieku sarakstos, un kuģa komandai jābūt padotai militārai disciplīnai; c) kuģa pārvēršana nekavējoties jāatzīmē valsts kara kuģu sarakstos.

Vašingtonas konference 1922. g. 6. februārī atzina, ka lielvalstis rīkojas nemoraliski, ar subsīdiju palīdzību liekot būvēt privatus tirdzniecības kuģus tā, lai tos varētu pārvērst kara kuģos. Tādēļ nolīgumā noliegts tādus kuģus būvēt. Cik tam būs praktiska nozīme, to rādīs nākotne.

Apbruņoti tirdzniecības kuģi. Anglija kara laikā, lai labāk varētu aizsargāties pret zemūdeņu uzbrukumiem, sāka apbruņot tirdzniecības kuģus. Vai šādi kuģi no starptautisko tiesību viedokļa pielaižami jūras karā, par to ir domstarpības. Pēc angļu un amerikāņu domām tādi kuģi ir pielaižami aizsardzības nolūkos pret ienaidnieka kara kuģu uzbrukumiem (arī tādi juristi kā Vēbergs un Hačeks šim uzskatam pievienojas). Vācu uzskats ir tāds, ka, apbruņojot tirdzniecības kuģi, tas zaudē savu raksturu. Tādēļ vācieši domā, ka tādu kuģi var, līdzīgi kara kuģim, nogremdēt, bet ja tas uzbrūk, tā komandu var tiesāt kā jūras laupītājus. (Tā vācieši izdarīja pasaules karā ar angļu tirdzniecības kuģi „Brussel“ un tā kapteini Fryatt'u).

Tirdzniecības kuģu tiesisko stāvokli jūras karā nosaka tas starptautiski pieņemtais noteikums, ka jūra ārpus neitraliem ūdeņiem nav nevienas valsts īpašums, un kuģis šajos ūdeņos ir daļa no savas piederības valsts teritorijas, kādēļ arī padots vienīgi savas valsts likumiem. Tādēļ kara darbība nevar norisināties neitralu valstu ūdeņos, bet gan atklātā jūrā. Bez tam kara darbība nedrīkst skart neitralu valstu kuģus, ja vien tie nenodarbojas ar kara kontrabandu vai citādi nesniedz palīdzību kādai no karojošām pusēm.

67. §. Jūras kara vešana.

Kaperēšana. Jūras karā izšķir vairākus tādus kara vešanas paņēmienus, kādus sauszemes karā nepazīst. Pie tādiem pieder vispirms kaperēšana. Par kaperi sauc pri-

vatpersonai piederošu tirdzniecības kuģi, ar kura palīdzību valsts cenšas saķert ienaidnieka kuģus. Kaperēšana pēc būtības ir jūras laupīšana, tikai starpība tā, ka valsts, izdodot atļauju nodarboties ar kaperēšanu, līdz ar to legalizē šādu rīcību. Tagad kaperēšana atmesta, jo principā privatpersonas īpašums, kaut arī tas atrodas jūrā, netiek aizkarts. To nosaka 1856. g. Parīzes deklarācija.

Kaperēšana pazīstama kopš ļoti seniem laikiem. Sevišķi tā bija izplatīta viduslaikos, kad atsevišķi feodali karoja savā starpā bez sava valdnieka atļaujas. Ar valsts varas nostiprināšanos kaperēšana tika padota stingrākai uzraudzībai.

Starptautiskā ziņā par kaperēšanu bija pieņemti šādi noteikumi: 1) katram kaperim jābūt leģitimētam ar valdības patentu — atļauju nodarboties ar kaperēšanu; 2) kaperim jāiemaksā ķīla, lai nodrošinātu valsts zaudējumus, kas varētu celties no kapera nelikumīgas rīcības; 3) kaperim jāpilda likuma un kara ierašas noteikumi; 4) lai noskaidrotu mantas nokaperēšanas likumību, kaperim tā vispirms jānogādā tās valsts ostā, kas tam izdevusi patentu; tur arī noskaidro, vai kaperēšana notikusi likumīgi.

Kaut gan kaperēšanas uzdevums bija vājināt ienaidnieka jūras kaujas spēkus, tak praktiski kaperkuģi gandrīz nekad neuzbruka kara kuģiem, ievērojot tāda uzbrukuma risku, bet gan tirdzniecības kuģiem, jo ar zinamiem noteikumiem kaperis tos varēja iegūt kā prizi. Tādēļ kaperēšana arī ir jūras laupīšana, un ar 1856. g. Parīzes deklarāciju kaperēšana tika galīgi atcelta.

Kreisēšana. Tomēr karā princips, ka privatu personu īpašums nav aizkarams, reti tiek ievērots. Tādēļ kaperēšanas vietā radās *kreisēšana*. Specials kara kuģis seko ienaidnieka tirdzniecības kuģiem jūrā un tos gūsta. Parasti ar kreisēšanu nodarbojas palīga kreiseri.

Kara bloкаде. Tālāk pazīstama *kara bloкаде*. Tās uzdevums ir, tāpat kā miera laika bloкадеi, nobloķēt ienaidnieka valsti, lai tai pa ūdensceļiem nebūtu iespējama nekāda satiksme ar citām valstīm. Arī bloкаде jūras karā jau sen pazīstama. Līdz Parīzes 1856. g. deklarācijai valdija uzskats, ka bloкадеi jābūt efektīvai, t. i. nevar pasludināt t. s. papīra blokadi, kad ienaidnieka teritorija tiek gan izsludināta par nobloķētu, bet patiesībā bloкаде nepastāv. 1856. g. Parīzes deklarācija šos noteikumus mīkstināja, atļaujot blokadi ar kresējošiem kuģiem.

Pēc vispārējiem starptautiskiem principiem blokadē jāievēro sekojoši noteikumi: 1) Nedrīkst bloķēt: a) atklātas jūras daļas (mīnu aizžogojumus neuzskata par blokadi) un b)

pieejas neitralām ostām un krastiem. 2) Blokadei jābūt efektīvai, t. i. jābūt pietiekoši lieliem spēkiem, lai bloķēšanu arī faktiski varētu izvest. Blokadi neuzskata par pārtrauktu, ja bloķētāji kara kuģi, piem., sliktu laiku apstākļu dēļ uz kādu laiku atstāj savas vietas. Turpretim, ja ienaidnieka kara kuģi tos aizdzen, blokade uzskatama par pārtrauktu. 3) Pret kuģiem, kas brauc ar neitraliem karogiem, blokadei jāizturas bezparteijski. Tas nozīmē, ka neitralu valstu kara kuģiem var atļaut caurbraukšanu. Tāpat neitralo valstu tirdzniecības kuģi drīkst vienīgi briesmu gadījumos iebraukt bloķētā vietā, kā arī no turienes izbraukt, ar noteikumu, ka tie tur nedrīkst izkraut un iekraut preces. 4) Blokade formali jādeklarē un jāziņo. Blokadi deklarē bloķētājas valsts vara vai tās pilnvarā jūras spēku virspavēlnieks. Tiek paziņots blokades sākums un bloķējamās teritorijas ģeogrāfiskās robežas. Paziņošana par blokadi notiek, informējot par to neitralās valstis, kā arī bloķējamās teritorijas attiecīgās iestādes. Paziņošanu izdara blokades kuģu komandieris. Tādā pašā kārtā deklarē un paziņo blokades atcelšanu, paplašināšanu un sašaurināšanu.

Blokades pārraušana.

Neitralie kuģi, ja bloķētāja valsts to neātlauj, nedrīkst, izņemot jūras briesmu gadījumus, ne iebraukt, ne izbraukt no nobloķētās teritorijas. Pretējā gadījumā tos pielīdzina ienaidnieka kuģiem, un tie var tikt konfiscēti. Lai konfiscētu neitralu kuģi par blokades pārraušanu, jāievēro sekojošais: 1) Kuģim, ja tas tuvojas blokades kuģiem, jāziņo par pastāvošo blokadi. To izdara kāds no blokades kuģu virsniekiem. 2) Kuģi var konfiscēt tikai tad, ja tas notverts blokades teritorijā (Aktionsradius). Ja neitralis kuģis, braucot uz nobloķētu vietu, aizskar blokades teritoriju, tad tādu kuģi nevar konfiscēt, pat ja tas pēc tam brauc uz nobloķētu ostu. Piem., pasaules karā Spānijas kuģis brauc uz Kopenhagenu un pēc tam uz Štetīnu. Ceļā uz Kopenhagenu tas aizskar angļu, t. i. angļu kara kuģu izvesto Vācijas blokades teritoriju. Kaut arī kuģis vēlāk brauc uz Štetīnu, to tomēr nevar konfiscēt. 3) Par blokades pārraušanu aizturētā kuģa likteni izlemj bloķētājas valsts prižu tiesa, kas parasti atzīst to par prizi. Tāpat kuģa krava tiek atzīta par prizi. Iznēmums ir gadījumi, ja nofraktējais, kravu iekraujot, nav neko zinājis par blokades pastāvēšanu, kā arī nav gribējis blokadi pārraut.

Mīnas.

No starptautiskā viedokļa ir atļauts izlietot karā zemūdens kontaktmīnas kā karošanas līdzekli. Ievērojamu lomu mīnas spēlēja 1904./1905. g. krievu-japāņu karā. Tomēr mīnu lietošana radija briesmas arī neitraliem kuģiem. Lai tos pasargātu no mīnu briesmām, Hāgas konfe-

rence 1907. g. pieņēma sekojošus noteikumus mīnu lietošanā: 1) Mīnām tehniski jābūt tā pagatavotām, lai pēc zinama laika tās kļūtu nekaitīgas. Attiecībā uz nenoenkurotām mīnām šim momentam jāiestājas vēlākais stundas laikā pēc tam, kad to izlicējs pazaudējis uzraudzību par tām, bet attiecībā uz noenkurotām mīnām tūlīt, kad tās atrāvušās no enkura. Līdzīgi noteikumi ir arī torpedām, kas arī tā jābūvē, lai tās kļūst nekaitīgas, kolīdz nav sasniegušas mērķi. 2) Mīnas nedrīkst izlikt ienaidnieka ostu priekšā tikai nolūkā pārtraukt tirdzniecības kuģu satiksmi. 3) Pie noenkurotām mīnām vēl jāievēro sekojošais: kolīdz zūd vajadzība, kādai mīnas bija izliktas, un kolīdz attiecīgās kara iestādes to atļauj, bīstamās vietas jāpaziņo kuģotājiem, izdarot to attiecībā uz ārzemniekiem diplomatiskā ceļā. Tāpat neīstām valstīm, kas drīkst, līdzīgi darbojošām valstīm, savos piekrastes ūdeņos izlikt mīnas, jāpaziņo par bīstamām vietām kuģotājiem. Pēc kara izbeigšanās mīnas nekavējoties novācama.

Mīnu aizsprostojumi.

Karā tiek pielaisti arī t. s. „mīnu aizsprostojumi“, t. i. lielāks atklātas jūras teritorijas aizsprostojums ar mīnām. Ar to tiek traucēta kuģošana arī neīstām kuģiem. Starptautiskās tiesības tomēr to par atklātas jūras okupāciju neuzskata, atrodot šādai rīcībai attaisnojumu tanī principā, ka atklāta jūra ir brīva katrai kara darbībai. Tādēļ pēc būtības mīnu aizsprostojumi nozīmē blokādi.

Piekrastes apšaudīšana no jūras ar kara kuģiem.

Pēc vispārējiem starptautisko tiesību principiem ir aizliegts apšaudīt no jūras nenocietinātas ostas, ciemus, apdzīvotas vietas u. t. t., līdzīgi starptautiskiem noteikumiem par sauszemes karu. Šis aizliegums neattiecas uz: 1) kara noliktavām un ierīcēm, kas vajadzīgas kara darbībai, piem., municijas fabrikām, ieroču darbnīcām u. c. 2) kara kuģiem, kas atrodas ostā.

Tomēr izņēmuma gadījumos arī starptautisko tiesību vienkāršs pielaiž apšaudīt neapcietinātas ostas, pilsētas u. t. t. Tas ir tadā gadījumā, ja vietējā pārvalde vilcinās vai atsakas nodot karaspēka vajadzībām pārtikas līdzekļus. Tadā gadījumā tomēr par to iepriekš jāpaziņo apšaudāmās vietas iedzīvotājiem. Šādu apšaudīšanu var izdarīt tikai ar jūras spēku virspavēlnieka atļauju. Nav atļauts apšaudīt kādu vietu par to, ka šīs vietas iedzīvotāji nav varējuši samaksāt viņiem uzlikto naudas kontribūciju. Par nožēlošanu pasaules karā neapcietinātas vietas tika apšaudītas ļoti bieži, nerēķinoties ne ar kādiem starptautisko tiesību noteikumiem (piem., Liepāju 1914. g. augustā kara pieteikšanas vakarā apšaudīja 2 vācu kreiseri).

Zemūdens karš.

Technikai attīstoties, attīstas arī karošanas līdzekļi un veidi. Sevišķi kara līdzekļu attīstībā liela nozīme pasaules karam. Starp citu tanī pirmo reizi plašos apmēros tika lietotas zemūdenes. Starptautiskās tiesības pielaiž zemūdenes kā kara vešanas līdzekļi, līdzīgi citiem kara kuģiem. Visumā uz zemūdenēm attiecas tie paši noteikumi, kādi pastāv pārējiem kara kuģiem. Tādēļ tās var, piem., tāpat kā kreiseri, izvest blokadi. Sevišķi zemūdenes tiek lietotas ienaidnieka tirdzniecības kuģu iznīcināšanai. Iznīcinot ienaidnieka kuģi, zemūdenēm ir, līdzīgi citiem kara kuģiem, pienākums rūpēties par šī kuģa ļaužu glābšanu. Patiesībā tomēr viņu būves dēļ zemūdenēm gandrīz nav iespējams starptautiskos noteikumus ievērot. Tā zemūdenes nevar brīdināt ienaidnieka kuģi par torpedēšanu, jo pretējā gadījumā zemūdene pati var tikt apšaudīta. Zemūdene var vienīgi kuģi nogremdēt, bet tai grūti un gandrīz neiespējami ienaidnieka kuģi sagūstīt un nogādāt kādā ostā. Tāpat zemūdenēm nav iespējams uzņemt torpedētā kuģa cilvēkus, kādēļ tiem neizbēgami jāiet bojā.

Vašingtonā 5 valstu konferencē 1922. g. tika pieņemti vairāki noteikumi attiecībā uz zemūdens karu, kas tika ieteikti arī citām valstīm:

- 1) zemūdenēm jābrīdina tirdzniecības kuģis pirms nogremdēšanas un jārūpējas par šī kuģa personāla un pasažieru glābšanu;
- 2) tā kā šie noteikumi praktiski grūti izvedami, tad zemūdeņu lietošana tirdzniecības kuģu iznīcināšanai noliedzama.

68. §. Tiesības uz jūras ieguvumu („Seebeuterecht“).

Princips, ka karā nedrīkst aizkart privatu personu mantu, kā to redzējām, gan pastāv teorijā, bet ne praksē. Tas pats sakams arī par jūras karu. Karojošās valstis vienkārši piesavinas tiesības ienaidnieka un zināmos apstākļos arī privatu personu kuģus (ja tie pārrauj blokadi, ved kontrabandu u. c.) un to kravu aizturēt un paturēt kā p r i z i. Šo aizturēšanu un paturēšanu starptautiski dibina uz ieguvumu tiesību pamata. Ieguvumu tiesības vēsturiski attīstījušās no kaperēšanas, kur kaperētājiem kuģiem (corsoires) bija uzdevums atņemt ienaidnieka tirdzniecības kuģus. Kad kaperēšanu atcēla, tad tirdzniecības kuģu gūstīšanu turpināja galvenā kārtā palīga kreiseri, kas to dara arī vēl tagad.

Lai nerastos sarežģījumi, sevišķi attiecībā uz neitraliem kuģiem, pēc vispārējiem starptautiskiem principiem ir jāievēro vispirms, ka paņemt var tikai ienaidnieka kuģus un ienaid-

nieka kravu uz šādiem kuģiem. Kādi kuģi un kravas atzīstami par ienaidniekam piederošiem, par to runā Londonas jūras deklarācija. Pēc šīs deklarācijas par ienaidnieka kuģiem uz-

**Ienaidnieka un
neitralie kuģi.**

skatami tādi kuģi, kam tiesības braukt ar ienaidnieka karogu. Tas nozīmē, ka izšķirējs moments ir nevis kuģa īpašnieka pavalstniecība, bet kuģa karogs un taisni tas, kādam uz kuģa jābūt. Līdz ar to ir skaidri pateikts, ka nelikumīga neitralas valsts karoga lietošana kuģi neaizsargā no aizturēšanas. Sarežģījumi var rasties gadījumā, ja ienaidnieka kuģa karogs, resp. nacionalitate tiek mainīta. Te jāievēro, vai tas noticis pirms vai pēc ienaidnieka kara darbības uzsākšanas. Ja tas ir noticis pirms kara darbības uzsākšanas, tad karogs uzskatams par pareizu, ja vien netiek pierādīts, ka kuģis pārgājis citā nacionalitatē tikai nolūkā izvairīties no tām briesmām, kas tam kā ienaidnieka kuģim draudēja. Ja nacionalitate mainīta pēc kara darbības uzsākšanas, tad kuģi tomēr atzīst par ienaidnieka īpašumu, ja vien netiek pierādīts, ka kuģa atsavināšana nav notikusi nolūkā izvairīties no tam draudošām briesmām. Karoga tiesības tiek pārbaudītas, pamatojoties uz kuģa dokumentiem.

**Ienaidnieka un
neitralu kuģu
krava.**

Ienaidnieka kuģī esošo kravu atzīst par ienaidniekam piederošu, ja tās īpašnieks ir ienaidnieks. Kamēr pierādīts pretējais, pastāv prezumpcija, ka ienaidnieka kuģī esošā krava pieder ienaidniekam.

Strīdīgs te ir jautājums, kādu kuģa kravu īpašnieku uzskatīt par ienaidnieku, vai tādu, kas ir ienaidnieka valsts pavalstnieks, vai tādu, kam ienaidnieka zemē ir dzīves vieta. Šeit pastāv divi uzskati:

a) pēc eiropējiskā-kontinentalā uzskata izšķir pavalstniecību; b) pēc angļu-amerikaņu uzskata izšķir dzīves vieta.

Kravas atsavināšana, resp. kravas īpašnieka maiņa ceļā uz lēmuma ostu nevar atsvabināt kravu no aizturēšanas, jo te vadās no principa, ka ienaidnieka manta paliek ienaidnieka manta.

Karam izceloties, ienaidnieka ostā pārsteigtiem tirdzniecības kuģiem tiek dots zinams laiks izbraukšanai no ienaidnieka teritorijas (délai de faveur). Tomēr tādi kuģi, kas pēc savas būves viegli pārvēršami palīga kreiseros, netiek izlaisti.

Pēc Hāgas 1907. g. konvencijas noteikumiem ieguvumu tiesībām nav padoti pasta kuģi, ja tie pārvadā tikai pastu, piekrastes zvejnieku kuģi, kā arī kuģi, kas izpilda reliģiozus, zinātniskus vai arī cilvēku mīlestības uzdevumus. Tādēļ nav aizturami kuģi — lazaretēs. Tikai tiem jābūt ar ārējām pazīmēm (Sarkanais Krusts, balta krāsa ar zaļu vai sarkanu

svītru). Tāpat lazaretēs kuģiem jābūt stingri neitraliem un tiem jāsniedz palīdzība kā savas valsts ievainotiem, tā arī ievainotiem ienaidniekiem. Šie kuģi nedrīkst traucēt kara kuģu darbību, un karotāju valstu kuģiem ir tiesība tos kontrolēt. Tāpat saudzējamas pēc iespējas arī kara kuģi ierīkotās lazaretēs.

Aizturētais kuģis nekavējoties jānogādā uz tuvāko karojošās valsts ostu, pie kam aizturētāja kuģa kapteinim jāstāda par visu notikušo sīks protokols, kā arī jārūpējas par aizturēto kuģi, tā kravu un ļaudīm. Ienaidnieka kuģa aizturēšana un nogādāšana uz tuvāko ostu var būt saistīta ar ļoti daudzām neērtībām un pat briesmām pašam aizturētājam, ta kā bieži tam ir izdevīgāk kuģi iznīcināt. To var darīt tikai tādos gadījumos, ja aizturētam kuģim ir bīstama sūce, vāja gaita, pats kuģis ļoti mazvērtīgs, vai arī tuvākā osta atrodas ļoti tālu. Kuģi drīkst iznīcināt, tikai iepriekš uzņemot visu kuģa komandu un pasažierus. Lai izvairītos no kuģa iznīcināšanas, dažreiz starp aizturētāja un aizturētā kuģa kapteini notiek vienošanās, pēc kuras aizturētā kuģa kapteinis samaksā zināmu izpirkšanas sumu, lai varētu brīvi turpināt braucienu, levedot aizturēto kuģi ostā, par kuģa un tā kravas likteni lemj speciala tiesa, ko sauc par prižu tiesu.

Aizturētā kuģa ļaudis. Aizturētā kuģa ļaudis principā ir atsvabināmi. Šeit tomēr var būt dažādi gadījumi. Ja aizturētā kuģa komanda ir neitralas valsts piederīgie, tad komanda tiek atsvabināta, bet virsniekiem jādod paraksts, kara laikā neiestāties nekādā dienestā uz ienaidnieka kuģiem. Ja parakstu nedod, virsnieki uzskatāmi par kara gūstekņiem. Ja komandai ir ienaidnieka valsts piederīgie, tad visiem, kā komandai, tā virsniekiem, jādod tāds paraksts, ja viņi negrib kļūt par kara gūstekņiem. Izņēmums ir ar tāda kuģa ļaudīm, kas palīdzējis ienaidniekam kara darbībā. Tāda kuģa komanda ir kara gūstekņi. Par aizturētā kuģa likteni, kā jau teikts, lemj attiecīga prižu tiesa. Ja kuģis līdz ar tā kravu tiek piešķirts aizturētājam, tad to sauc par prižu tiesu. Tādēļ ar prižu tiesu nav jāsaprot tikai kuģa aizturēšana, bet nepieciešama arī prižu tiesas sprieduma pasludināšana. Šai prižu tiesai jāapsver visi apstākļi, kādos notikusi aizturēšana, kā arī jāizšķir jautājums par aizturēšanas likumību. Ja aizturēto kuģi pirms prižu tiesas sprieduma atņem tā aizturētājam, tad to sauc par reprīzi. Tā kā aizturētā kuģa un tā kravas īpašnieks patur īpašuma tiesības līdz prižu tiesas lēmumam, bet ar aizturēšanu viņam tiek atņemts valdījums par šiem priekšmetiem,

Prizes. Prižu tiesa.

Reprīze.

ta ar reprimu, atņemot aizturētājam kuģi un tā kravu, atkal atdod valdījumu to īpašniekam. Katras valsts nacionālā likumdošanā parasti ir sīki noteikumi par prižēm, atlīdzības lielumu, prižu tiesām u. t. t. Prižu tiesības pastāv tikai kara laikā un tikai karojošo valstu ūdeņos vai atklātā jūrā, bet nekādā gadījumā neīdralos ūdeņos.

Prižu tiesām, kas patiesībā aizstāv neīdralo valstu intereses, vajadzētu būt starptautiskām, sastādītām no neīdralo valstu pārstāvjiem, lai garantētu sprieduma bezpartejiskumu. Tādēļ arī Hāgas 1907. g. konferencē paredzēja nodibināt starptautisku prižu tiesu ar sēdekli Hāgā. Šī tiesa bija domāta kā otrā instance nacionālo prižu tiesu spriedumiem. Šis instituts, par nožēlošanu, netika ieviests dzīvē. Patiesībā prižu tiesas nodibina karojošās valstīs un tās sastāv no personām, kuras iecel atsevišķa karojošā valsts. Prižu tiesas ir koleģialas tiesas un kompletējas no tiesu amatpersonām (Anglijā, U. S. A.) vai no tiesu un administratīvām amatpersonām (Francijā, Vācijā).

**Prižu tiesas
bijušajā
Krievijā.**

Bijušajā Krievijā prižu tiesas pastāvēja saskaņā ar „Noteikumiem par prižu tiesām“ (1895. g. 27. III). Kuģa aizturēšanas tiesības pēc šiem noteikumiem ir vienīgi kara kuģiem, bet tirdzniecības kuģiem tikai tad, ja tiem uzbrucis ienaidnieka vai cits kāds aizdomīgs kuģis.

Pirmās instances prižu tiesa ir o s t a s t i e s a, kas sastāv no priekšsēdētāja, 5 locekļiem un sekretara, un f l a g m a ņ u t i e s a, kas sastāv no 4 štāba jūras virsniekiem kāda vecāka kuģu komandiera vadībā.

Otrā instance šīm tiesām ir admirālitātes padome ar 2 senatoru un viena ārlietu ministrijas ierēdņa piedalīšanos.

Prižu tiesas izšķir lietas par: 1) aizturēto tirdzniecības kuģu konfiscēšanu vai atbrīvošanu; 2) ar aizturēšanu, iznīcināšanu vai ar citādu kuģa un tā kravas bojāšanu nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu; 3) ienaidniekam atņemto prižu (t. i. reprimu) nodošanu to īpašnieku rokās, kā arī atlīdzības noteikšana par šo atņemšanu; 4) prižu atlīdzības sadalīšanos tirdzniecības kuģim par ienaidnieka kuģa un tā kravas aizturēšanu.

Tiesas sēdēs var piedalīties aizturētā kuģa īpašnieks, aizturētāja kuģa komandieris un prokurors kā valsts interešu aizstāvētājs. Latvijā prižu tiesas pastāvēja Latvijas pastāvēšanas sākumā un darbojās uz bijušās Krievijas likuma pamata.

69. §. Neitralitate.

Par neitralitāti sauc kādas valsts pasīvu stāvokli, t. i. nepiedalīšanos karā, ko ved karojošās valstis. Valsts neitralitāte dibinās uz valsts suvereno gribu un vienmēr var tikt atsaukta. Neitralitāti var paziņot ar konkludentu rīcību (piem., neizraidot karojošo valstu diplomatus), vai arī izdara formālu paziņojumu. Pēdējais nav nepieciešams. To parasti izdara diplomātiskā ceļā. Pastāvot ciešai satiksmei starp civilizētām valstīm, nevar prasīt, lai kāda, kaut arī neitrala valsts, būtu pilnīgi vienaldzīga pret otras valsts likteņiem un atturētos no līdzjūtības vai nosodījuma izteikšanas presē u. t. t. No neitralās valsts vienīgi prasa, lai tā nepiedalītos karā un nepieļautu savā teritorijā (zeme, ūdeņi, jūra) norisināties kara darbībai. Tāpat neitralā valsts nedrīkst nevienai no karojošām valstīm kaut kādā ceļā palīdzēt vest karu, piem., nedrīkst tās apgādāt ar ieročiem un citiem kara materiāliem, vervēt savā teritorijā kareivjus karojošām valstīm u. t. t.

Pienākums atturēties no kara darbības attiecas vienīgi uz neitralu valsti kā tādu, bet ne uz tās atsevišķiem pavalstniekiem. Tie drīkst, piem., dot naudas aizdevumus kādai no karojošām valstīm, iestāties kādā no karojošām armijām, apgādāt kara materiālus. Tikai valsts kā tāda nedrīkst ņemt dalību tādā darbībā. Neitralai valstij jāizturas pret visām karojošām valstīm vienādi. Uz to jau norāda pats vārds „neuter“, kas nozīmē „neviens no abiem“. Neitralitāti nedrīkst sajaukt ar neitralizāciju.

Neitralitāte jūras karā. Kas attiecas uz neitralitāti jūras karā, tad karojošo valstu kara kuģi gan drīkst iebraukt neitralos ūdeņos, bet tikai lai atjaunotu kurinamā krājumus, proviantu un arī vienīgi ierobežotā daudzumā, vai atrastu patvērumu no vētras. Tomēr kara kuģi nedrīkst ļaunprātīgi izlietot šo „viesmīlību“, nedrīkst uzsākt nekādu kara darbību, ne arī atjaunot vai papildināt savus apbruņojumus u. t. t. Karojošās valsts kara kuģi nedrīkst uzturēties neitralas valsts ostā ilgāk par 24 stundām. Ja neitralās valsts ostā satiekas divu karojošo valstu kuģi, tie nedrīkst karot viens ar otru. Ostu tie nedrīkst atstāt reizē, bet vismaz ar 24 stundu starplaiku. Neitralā ostā nedrīkst būt vairāk par 3 karojošās valsts kuģiem. Nekādā gadījumā, uzturoties neitralā ostā, nedrīkst pastiprināt kara kuģa kaujas spējas. Bojājumus atļauts izlabot tikai tik tālu, cik tas nepieciešams kuģa drošībai. Ja karojošās valsts kara kuģis nepaklausa uzaicinājumam ostu atstāt, tad to vienkārši padara karošanai nederīgu.

**Neitralās
valsts
pienākumi.**

Neitralā valsts nedrīkst atļaut karojošām valstīm būvēt savās ostās kara operacijām vajadzīgus kuģus. Neitralā valsts nedrīkst atļaut savos teritorialajos ūdeņos sagatavot un apbruņot kuģus, kas domāti karošanai ar valsti, ar kuru neitralajai valstij ir miera attiecības (savā laikā Anglija, kad karoja Dienvidamerika ar Ziemeļameriku, 1871. g. bija atļāvusi savos ūdeņos apbruņoties Dienvidamerikas kara kuģim Alabama. Šis gadījums nāca šķērējtiesas izspriešanā un Anglija dabūja par to samaksāt U. S. A. 15¹/₂ milj. dolaru). Tāpat neitralā valsts nedrīkst atļaut, ka tās teritorialie ūdeņi kļūst par kara operāciju teritoriju, kā arī tai jāgādā, lai tur nenotiktu ieroču un bruņojuma vai kuģa komandas papildināšana. Neitralajai valstij jāseko visiem tās teritorialajos ūdeņos un ostās iebraukušiem kuģiem un personām, lai neitralitāte netiktu pārkāpta. Neitralā valsts nedrīkst atļaut savos ūdeņos karojošai valstij nodarboties ar prižu iegūšanu. Caur neitralās valsts teritoriju nedrīkst pārvadāt kara mantas un municiju kādai no karojošām valstīm, bet drīkst laist cauri slimniekus un ievainotos.

Neitralā valsts nedrīkst apgādāt nevienu no karojošām valstīm ar kara mantām vai naudas līdzekļiem, kā arī atļaut savā zemē karojošās valsts aģentiem vervēt kareivjus no šīs valsts pavalstniekiem.

Neitralā valsts, kas tiešām grib neitralitāti uzturēt, var lietot pret tiem, kas mēģina tās neitralitāti lauzt, arī zinamus spaidu līdzekļus; aizturēt savā ostā karojošās valsts kuģus, kas šinī ostā ieņēmuši kara materialus; aizturēt kara kuģus, kas tās ūdeņos atklājuši uz ienaidnieku uguni; ziņot par to valstij, kurai kuģis pieder, un prasīt gandarījumu.

Tāpat, lai netiktu lauza neitralitāte, neitralajai valstij tiesības savus teritorialos ūdeņus nospraust ar minām.

**Karojošās
valsts pie-
nākumi pret
neitralo
valsti.**

Karojošā valsts nedrīkst neitralās valsts ūdeņos uzsākt nekādu kara darbību, neizslēdzot arī prižu iegūšanu. Karojošā valsts nedrīkst izlietot neitralās valsts ostas ūdeņos par dažādu kara ieroču novietošanas vietu. Tā, piem., karojošā valsts nedrīkst neitralā ostā uzcelt savu radio staciju. Karojošā valsts nedrīkst iegūtās prizes ievest neitralos ūdeņos. Izņēmumi ir tikai: 1) jūras briesmu gadījumos; prizei nekavējoties jāatstāj osta, tikko jūras briesmas izbeigušās un 2) ar neitralās valsts piekrišanu, kad prize jāpakļauj neitralās valsts pārziņai līdz prižu tiesas spriedumam.

Ja neitralā valsts nav ieturējusi neitralitāti, karojošā valsts var prasīt no tās gandarījumu un pat zaudējumu atlīdzību.

70. §. Kara kontrabanda.

Neitrālā jūras tirdzniecība, ievērojot, ka jūra pieder visu valstu lietošanai, principā arī kara laikā ir brīva. Tomēr to ierobežo karojošo valstu tiesības nepieļaut pāravadāt zinamas kara vešanai noderīgas mantas. Šīs tiesības gan tika apstrīdētas pat līdz pēdējam laikam, bet Londonas jūras deklarācijā tās jau minētas oficiāli.

Kara kontrabanda ir kara vešanai vajadzīgi un kādai no karojošām valstīm nolemti priekšmeti, ko kara laikā ievēd neitrālās valstis, vai to pavalstnieki. Pie kara kontrabandas pieskaita ne tikai ieročus un municiju, bet arī tādus priekšmetus, kas netieši pastiprina ienaidnieka kaujas spējas, kā, piem., proviantu, akmeņogles, zirgus u. t. t.

Absoluta un relatīva kara kontrabanda. Izšķir absolutu un relatīvu kara kontrabandu. Pie absolutās kara kontrabandas pieder priekšmeti, kas noder vienīgi kara vešanai, kurpretim pie relatīvās kontrabandas pieder priekšmeti, kas noder kā kara vešanai, tā arī citiem nolūkiem.

Saskaņā ar Londonas jūras deklarācijas noteikumiem katra karojošā valsts paziņo, kādus priekšmetus tā uzskata par absolutu un kādus — par relatīvu kontrabandu.

Pie absolutās kara kontrabandas parasti pieder ieroči, municija, kā arī dažādas mašīnas kara piederumu izgatavošanai. Šādas preces tiek konfiscētas, ja vien pierāda, ka tās domātas ienaidniekam. Tā tad svarīgi, kam preces tiek sūtītas (lēmuma osta). Vai transports notiek tieši, vai pārkraujot, tam nav nozīmes.

Pie relatīvās kara kontrabandas pieder uzturvielas, dzelzceļu, kuģu un lidmašīnu materiāli u. c. Šās mantas tiek konfiscētas, ja noskaidrojas, ka tās domātas ienaidnieka kara spēka lietošanai. Izšķirējs moments pie relatīvās kara kontrabandas tā tad ir mantu lietošana. Preču konfiscēšanu var izdarīt tikai tad, ja kuģis atrodas braucienā uz ienaidnieka ūdeņiem, bet nevis, ja preces izkrautas kādā neitrālā ostā un no turienes tiek sūtītas ienaidniekam.

Londonas jūras deklarācija uzskaita veselu rindu priekšmetu, kas nepieder pie kara kontrabandas. Pie tiem galvenā kārtā pieder visāda veida jēlvielas. Bez tam pie kara kontrabandas nepieder priekšmeti, kas nepieciešami slimu vai ievainotu kopšanai, kā arī tie priekšmeti, kas domāti lietošanai uz kuģa brauciena laikā.

Kuģi, kas ved kontrabandu, tikai tad var aizturēt, ja kontrabandu tieši uz tā atrod, un tas brauc uz ienaidnieka ūdeņiem. Bez tam to drīkst aizturēt tikai ienaidnieka ūdeņos vai

atklātā jūrā, bet nekādā ziņā to nedrīkst aizturēt neīdros ūdeņos. Parasti visa uz kuģa esošā kontrabanda tiek konfiscēta. Pats kuģis tiek konfiscēts vienīgi tādā gadījumā, ja tiek pierādīts, ka kuģa īpašnieks zinājis, ka pārvadā kontrabandu, vai arī gadījumā, ja kontrabanda sastāda vairāk kā pusi no kuģa kravas.

Par kara kontrabandu uzskata arī ienaidnieka karaspēka pārvadāšanu. Tāpat arī ziņu pārvadāšana ienaidnieka karaspēkam ir kara kontrabanda.

Neīdrala valsts neatbild par savu pavalstnieku nodarbošanos ar kara kontrabandu, ja vien pati tanī nepiedalas, un tādēļ tai nav jāker šādi kontrabandisti. Personas, kas nodarbojas ar kara kontrabandu, izņemot kuģa un pārvadājamo mantu konfiskāciju, ar citu sodu nevar tikt sodītas. Par līdzīgu kara kontrabandai uzskata to, ja neīdralas valsts tirdzniecības kuģis pabalsta ienaidnieku. To arī nosauc par kvazi kontrabandu. Par to atrodami noteikumi Londonas jūras deklarācijā. Par ienaidnieka pabalstīšanu no neīdralas valsts tirdzniecības kuģu puses uzskatāmi gadījumi, kad kuģis ved ienaidnieka karavīrus vai kara vajadzībām kādas ziņas, vai tieši piedalas kara darbībā. Izšķir vieglākus un smagākus gadījumus.

Pie vieglākiem gadījumiem pieder: kuģis brauc ar nolūku nogādāt atsevišķus karavīrus vai arī kādas ziņas, vai arī kuģis ar savas valdības ziņu apslēpti ved veselu vienību ienaidnieka karavīru. Tādā gadījumā kuģi uzskata par neīdralas valsts kuģi, kas ved kara kontrabandu.

Pie smagākiem gadījumiem pieder tie, kad kuģis tieši piedalas ienaidnieka kara darbībā, kuģa vadība atrodas ienaidnieka aģentu rokās, kuģis nočarterēts ienaidnieka valdībai. Tādā gadījumā kuģi vienkārši uzskata par ienaidnieka kuģi.

Pārbaudīšanas tiesības. Karojošām valstīm uz starptautisko ieradumu pamata ir tiesības apturēt tirdzniecības kuģus, lai pārbaudītu to nacionalitāti un krāvu (droit de visite). Šīs tiesības attiecas ne tikai uz karojošo valstu kuģiem, bet arī uz kuģiem, kas brauc ar neīdralu valstu karogu. Tādas tiesības pastāv tikai kara laikā un neskatoties uz to, ka, aizturot un apskatot kuģi, tiek nodarīti kuģa un tā kravas īpašniekam zaudējumi, tomēr šādām tiesībām ir jāpaklausa.

Pārbaudi drīkst izdarīt vienīgi kara kuģi un tikai ienaidnieka ūdeņos vai atklātā jūrā, bet nekādā gadījumā neīdros ūdeņos. Pārbaudīt drīkst vienīgi tirdzniecības kuģus, bet ne neīdralas valsts kara kuģus. Tāpat nedrīkst pārbaudīt neīdralas valsts tirdzniecības kuģi, kas brauc ar neīdralas valsts kara kuģa konvoju.

Kuģa apturēšana un apskatīšana notiek pēc sen pastāvošas kārtības: kara kuģis dod signalu tirdzniecības kuģim apstāties (bieži ar lielgabala šāvieni). Pēc tam kara kuģa komandieris vai viņa uzdevumā kāds no virsniekiem laivā pārbrauc pie aizturētā kuģa un pārbauda kuģi, kuģa dokumentus, kā arī vajadzības gadījumā iztaujā kuģa ļaudis. Kuģa pārmeklēšanu virsnieks var izdarīt tikai kapteiņa klātbūtnē. Kapteinis nedrīkst izrādīt pretošanos. Ja izrādas, ka kuģim ir tiesības lietot karogu, ar kuru tas brauc, kuģis neved kontrabandu, un arī nekas cits aizdomīgs nav konstatējams, kuģim tiek atļauts brīvi turpināt ceļu. Ja, turpretim, uz kuģa tiek atrasta kara kontrabanda, vai ja apskatē tiek izrādīta pretošanās, kā arī tiek iznīcināti kuģa dokumenti, kuģi var aizturēt. Tāpat, ja kuģis bēg, to var aizturēt ar varu. Pretošanās gadījumā kuģi līdz ar visu tā kravu var bez kavēšanās konfiscēt.

VIII. Tautu savienība.

71. §. Tautu savienība.

**Tautu
savienības
vēsture.**

Valstis, dzīvojot kaimiņos, nāk satiksmē viena ar otru, jo bez satiksmes nevar attīstīties ne tirdzniecība, ne kuģniecība, ne arī kulturalas parādības: māksla, zinātne u. c. Šī satiksme ir iespējama tad, kad tautas un valstis labi sadzīvo, un to starpā valda miers. Ja tā nav, tad par satiksmi nevar būt nekāda runa. Vislielāko postu šinī ziņā nes karš. Tādēļ jau visos pasaules vēstures laikmetos gan valstsvīri, gan zinātnieki ir centušies sludināt mieru. Rietumeiropā XIX g. s., kas iesākās ar asiņainiem kariem, pamazām dzima doma un izplatījās vēlēšanās izbeigt karus. Šinī nolūkā tika likti pirmie pamati organizētai sistemai, kas aizkavētu kara izcelšanos, Hāgas miera konferences 1899. g. un 1907. g. Tomēr šie mēģinājumi bija pārāk niecīgi, un tos kā nebijušus noslaucīja 1914. g. lielais pasaules karš. Šis karš bija visbriesmīgākais, kādu vēsture līdz šim piedzīvojusi. Četros kara gados viscivilizētākās tautas viena otru apkāva, 10 milj. cilvēku krita kara laukā, bet ievainoto, sakropļoto, bada nāvē un sērgās mirušo skaits nav aprēķināms.

Pasaules kara sekas bija smaga kulturas un tikumu pagrimsana, tautu bagātības bija izpostītas neapbrēķinamos daudzumos, naudas sistēmas sašķobijušās un sabrukušas, iestājies

bezdarba posts, bads, sērgas un visādas ciešanas. Kauju agonijā pašu šo kauju dalībnieki piesauca un aicināja mieru, lai tiktu attaisnotas viņu ciešanas.

Pasaules kara ciešanu pamudināta pamodās vispasaules apziņa, kas asi nosodīja karu un vēlējās, lai tiktu nodibināts miers uz visiem laikiem. Visās valstīs, sevišķi Anglijā un Ziemeļamerikas Savien. valstīs nodibinājās biedrības, kuru nolūks bija noorganizēt nākotnes mieru. Liela nozīme šajā kustībā bija U. S. A. prezidentam Vilsonam ar plaši pazīstamajiem 14 punktiem, kurus viņš lika pamatā jaunai starptautiskai organizācijai — Tautu savienībai. Lai šai organizācijai piešķirtu nopietnu raksturu, un tās darbs patiešām sasniegtu mieru visā pasaulē, noteikumi par Tautu savienību tika ievesti karojošo valstu noslēgtajos miera līgumos. Tādēļ arī par Tautu savienības sākumu var uzskatīt 1919. g. 28. jūniju, kad tika parakstīts Versaļas miera līgums (starp Vāciju un Sabiedrotajiem). Tāpat arī citos miera līgumos, Senžermenā, Trianonas, Neiji ir minēta Tautu savienība. Tikai uz šāda pamata tiešām izdevās nodibināt spēcīgu starptautisku organizāciju.

Līgumu par Tautu savienību sauc par Tautu savienības paktu. Tas sastāv no 26 pantiem. Savā ievadā pakts paskaidro principus, kādēļ Tautu savienība ir nodibināta, un saka tā: „Augstās līgumslēdzējas puses atzīst, ka, lai attīstītu kopdarbību starp tautām un lai tām garantētu mieru un drošību, ir vajadzīgs: uzņemties zinamas saistības, neuzsākt karu, uzturēt tādas starptautiskas attiecības, kas ir atklātas un dibinātas uz taisnību un godu, stingri ievērojot starptautisko tiesību noteikumus, kas turpmāk atzīstami par valdību rīcības efektīvu likumu, likt valdīt taisnībai un rūpīgi cienīt un ievērot visus līguma pienākumus organizēto tautu savstarpējās attiecībās.“

**Tautu
savienības
mērķis.**

Tādā kārtā Tautu savienībai ir divkāršs mērķis: no vienas puses tā cenšas nodrošināt tautām mieru un drošību, t. t. rūpēties par to, lai nākotnē vairs neatkārtotos karš, nodibinot starptautiskas attiecības uz taisnības un goda pamatiem, bet no otras puses tā grib attīstīt materialās un gara dzīves laukos sadarbību starp tautām un tādējādi padarīt visu cilvēku dzīvi vieglāku, laimīgāku un cildenāku.

Lai to panāktu, ir tikusi radīta šī organizācija. Tā ir valstu savienība, resp. tanī ietilpstošās valstis nezaudē savu suverenitāti. Tā nav nekāda virsvalsts, kas pastāvētu ārpus visām tām valstīm, no kurām tā pati sastāv. Tās pamatā ir mērķis atsevišķu interešu kolīzijas gadījumos panākt vienošanos miera ceļā, neļaujot to nokārtot kara laukā. Tās galvenais ierocis ir

griešanās pie pasaules sabiedrības domas, kā arī pasaules respekts pret taisnību.

Tādēļ arī Tautu savienība visus jautājumus apspriež atklāti un pieņemtos lēmumus bez kavēšanās izsludina atklātībai. Tomēr, ja kāda valsts, pretēji noteikumiem par strīda atrisinājuma panākšanu miera ceļā, lauzdama pašas brīvi pieņemto Tautu savienības paktu, uzsāk karu, tad Tautu savienība var ar varas līdzekļiem panākt savu lēmumu izpildīšanu.

Parakstot Tautu savienības paktu, valstis, kas ietilpst Tautu savienībā, ir svinīgi apņēmušās ievērot starptautisko tiesību noteikumus un respektēt noslēgtos līgumus. Tās patur savus īpatnējos centienus un apsargā savas specialās intereses, bet tās ir vienojušās un solijušās neizlaist no acīm pasaules vispārējās intereses. Tomēr Tautu savienības pastāvēšanas fakts vien vēl nenodrošina visu starptautisko konfliktu atrisināšanu, kādi varētu radīt karu. Tā sniedz tautām un valstīm iespēju saprasties, pieaicinot tās kopīgā darbā.

Tautu savienība nav nostūmusi pie malas arī to, ko tās mērķu virzienā cilvēce bija panākusi pagātnē. Turpinot savu priekšgājēju pūliņus, tā radīja Hāgā, blakus jau 1907. g. organizētai Pastāvīgajai starptautiskajai šķīrējtiesai (Arbitražas tiesai), kas arī mīt Hāgā, Pastāvīgo starptautisko tiesu, kas ir Tautu savienības tiesu varas orgāns.

Versaļas miera līgumā ir teikts, ka Tautu savienības mērķis ir nodibināt vispasaules mieru, un tādu mieru var dibināt tikai uz socialās taisnības pamatiem (Versaļas miera līguma XII daļas ievadijums). Tādēļ Tautu savienības organizācija būtu nepilnīga, ja tā nodotos vienīgi politiskām lietām un neievērotu arī socialās un saimnieciskās problēmas, kas pasaulē kļūst arvien plašākas un sarežģītākas. Saskaņā ar Tautu savienības pakta 23. pantu ir nodibināta speciala Starptautiskā darba organizācija, kas kārtos šāda rakstura jautājumus.

Par Tautu savienības locekli var tapt katra valsts, domnija vai kolonija, kas sevi brīvi pārvalda un pieņem Tautu savienības noteikumus par bruņotiem spēkiem. Par uzņemšanu Tautu savienībā jābalso mazākais divām trešdaļām no Asamblejas. Tautu savienības locekļi apņemas: „Bez Pado mes piekrišanas nepārsniegt tās robežas, kādas būs noliktas ar līgumu par valstu bruņoto spēku samazināšanu līdz tādām minimām, kurš ir savienojams ar katras valsts drošību un ar uzlikto starptautisko pienākumu izpildīšanu. Sniegt cits citam visvaldsirdīgākā un vispilnīgākā veidā visas ziņas par savu bruņoto spēku sastāvu, savām programām sauszemes, jūras un gaisa bruņotos spēkos un to savu rūpniecības iestāžu darbību, kuras varētu izlietot kara gadījumā. Respektēt un uzturēt

spēkā pret katru ārēju uzbrukumu visu Tautu savienības locekļu teritoriālo neaizkaramību un politisko neatkarību. Nodot šķīrējtiesas (arbitražas) procedurā vai tiesas izspriešanai, vai arī Tautu savienības Padomes caurskatīšanai katru strīdu, kas varētu novest pie mierīgu attiecību pārtraukšanas. Labā ticībā izpildīt pasludinātos lēmumus un neuzsākt karu ne pret vienu Tautu savienības locekli, kas pēc tiem rīkojies. Tūlīt paziņot Tautu savienības Sekretariatam katru starptautisku līgumu vai saistību, ko tie noslēguši, pēc kam tas Sekretariatam bez kavēšanās jāreģistrē un, cik drīz iespējams, jāizsludina atklātībā. Censties nodrošināt un uzturēt taisnīgus un cilvēcīgus darba apstākļus vīrietim, sievietei un bērnam. Nodrošināt taisnīgu apiešanos ar iedzimtiem iedzīvotājiem tajās zemēs, kuras atrodas to pārvaldīšanā. Nodot Tautu savienībai kontroli par līgumiem, kas attiecas uz tirgošanos ar sievietēm un bērniem, uz opija un citu kaitīgu drogu tirdzniecību, kā arī par līgumiem, kas attiecas uz tirdzniecību ar ieročiem un municiju. Darīt visu vajadzīgo, lai panāktu satiksmes un tranzīta brīvības nodrošināšanu un uzturēšanu, kā arī taisnīgu izturēšanos tirdzniecībā starp visiem Tautu savienības locekļiem. Censties gādāt starptautiskā mērogā, lai izsargātos no sērgām un lai tās apkarotu. Atbalstīt un veicināt pienācīgi autorizētu brīvprātīgu nacionālo Sarkanā Krusta organizāciju nodibināšanos un sadarbību.“

**Tautu
savienības
iekārta.**

Tautu savienības pārvalde sastāv no Asamblejas, Padomes un Sekretariata. Šiem orgāniem vēl pievienojas dažādi tehniski un konsultatīvi organismi. Bez tam, kā jau teikts, pie Tautu savienības pastāv divas citas autonomas organizācijas: Pastāvīgā starptautiskā tiesa un Starptautiskais darba birojs.

Salīdzinot Tautu savienības iekārtu ar kādas valsts iekārtu, var teikt ka Asambleja līdzinās likumdošanas iestādei, Padome — izpildu varai, Sekretariats — ministriju departamentu kopsapulcei, un Pastāvīgā starptautiskā tiesa — tiesu varai.

Asambleja.

Asambleju sastāda Tautu savienības visu locekļu priekšstāvji. Katrs Tautu savienības loceklis var būt Asamblejā ne vairāk kā trīs priekšstāvjus, kuriem visiem trim kopīgi ir tikai viena balss. Viņiem tiesība ņemt līdz kā palīgus papildu delegātus, tehniskus lietpratējus un sekretarus.

Asambleja sanāk uz sesijām vienu reizi gadā — septembra mēnesī Ženēvā vai arī kādā citā īpaši izvēlētajā valstī. Tā var arī biežāk sapulcēties, ja par to lēmusi pati Asambleja vai arī Padome ar balsu vairākumu. To var arī sasaukt uz ār-

kārtēju sesiju, ja to pieprasa viens vai vairāki Tautu savienības locekļi, un šo pieprasījumu atbalsta Tautu savienības locekļu vairākums.

Asamblejas kompetencē ietilpst: lemt par jaunu locekļu uzņemšanu Tautu savienībā, kontrolēt Tautu savienības budžetu, ar to iespaidojot Tautu savienības dažādus organus, sadalīt Tautu savienības izdevumus starp tās locekļiem pēc īpaša indeka (barème) katrai valstij. Tā var uzaicināt Tautu savienības locekļus no jauna pārbaudīt līgumus, kas ar laiku kļuvuši bez praktiskas nozīmes, kā arī no jauna pārbaudīt tādas starptautiskas situācijas, kuru tālākā uzturēšana varētu kļūt bīstama pasaules mieram. Asambleja apspriež Padomes gadskārtējos ziņojumus un novērtē notecējušā gadā veikto darbu, dodot norādījumu Padomei un Sekretariatam nākošam darbības gadam.

Kā vispārīgs noteikums pastāv tas, ka Asamblejas un Padomes lēmumi Tautu savienības locekļiem, kas atrodas sapulcē, pieņemami vienbalsīgi. Tomēr zinamos gadījumos var izlemt arī balsu vairākums, piem., tajos gadījumos, ja miera līguma noteikumi tādus lēmumus paredz.

Vienbalsības principa mērķis ir dot gandarījumu Tautu savienībā ietilpstošo valstu suverenitātei un garantēt lēmuma vislielāko taisnīgumu.

Būdamā sastādīta no valdību delegātiem, Asambleja atspoguļo šo valdību domas. Tādēļ iespējamā sadarbība ir jo vairāk vērtīga, ja lēmumi tiek pieņemti vienbalsīgi.

Padome. Tautu savienības Padome sanāk uz sesijām ik četrus mēnešus vienu reizi: janvarī, maijā un septembrī. Parasti Padomes sēdes arī notiek Ženēvā. Var saaukt arī ārkārtējas sesijas — kaut kurā brīdī (1936. g. martā Padome sanāca uz sēdi Londonā).

Padomes sēdes vada Padomes prezidents, kas katrai sesijai ir cits. Tas nāk pēc kārtas alfabeta kārtībā no visām valstīm, kurām ir sēdeklis Padomē.

Parasti Padomes sēdes ir atklātas, bet ja Padome atrod to par nepieciešamu, var noturēt arī slēgtas sēdes. Tomēr abos gadījumos Padomes sēžu protokolus izsludina atklātībai. Lai izšķirtu kādu jautājumu, Padome vispirms uzdod kādam no saviem locekļiem jautājuma izpētīšanu un ziņojuma sagatavošanu par to. Šis referents izstudē jautājumu pamatīgi ar Tautu savienības Sekretariata tehnisko darbinieku palīdzību un sniedz savu ziņojumu Padomei; pie šiem ziņojumiem ir arī priekšlikumi, kā panākt lietu atrisināšanu.

Uz pakta pamata Padome: a) sagatavo plānu bruņošanās samazināšanai; b) pārrauga, kā zināmās valstis pilda man-

datu, kas tām piešķirti zemēs, kuru iedzīvotāji vēl nespēj paši sevi brīvi pārvaldīt; c) apstiprina Tautu savienības ģeneralsekretara aktus, ar kuriem tas ieceļ ierēdņus Tautu savienības Sekretariatā.

Sekretariats. Kā Tautu savienības administratīvais organs minams Pastāvīgais Sekretariats. Tautu savienības ģeneralsekretaru ieceļ Padome ar Asamblejas piekrišanu. Patiesībā šis ir viens no visatbildīgākajiem un svarīgākajiem Tautu savienības amatiem, jo ģeneralsekretars ir faktiskais rīkotājs un darītājs. Ar Padomes piekrišanu ģeneralsekretars ieceļ Sekretariata personālu.

Tautu savienības Sekretariats savāc ziņas, kas nepieciešamas Tautu savienībai nodoto lietu izlemšanai un izpētišanai. To darot, Sekretariats ne tikai savāc faktus un statistiskus datus, bet arī tos apstrādā un šķiro. Sekretariats seko vispasaules presei. Tomēr tas ievēro arī to sabiedrības domu, ko izpauž dažādas organizācijas, kā bij. karavīru, aroda, sieviešu, Sarkanā Krusta u. c., tāpat arī tos uzskatus, kas izpaužas zinātniskās, pētniecības, labdarības u. c. biedrībās. Pilnīgi bezparteišķi Sekretariats ievēro visādus politiskus, sociālus, reliģiskus u. c. virzienus. Ikmēnešus Sekretariats izdod īpašu mēneša pārskatu par Tautu savienības darbību. Tas laiž klajā arī Tautu savienības konferenču aktus. Sekretariats sagatavo visu sapulču un konferenču dienas kārtību, izpilda pieņemtos lēmumus un uztur pastāvīgus sakarus starp valstīm.

Tautu savienības palīga organismi ir daudzās komisijas, kurās katrs jautājums, pirms tas nonāk Asamblejā vai Padomē izlemšanai, tiek pamatīgi izstudēts un apstrādāts.

72. §. Pastāvīgā starptautiskā tiesa.

Vēsture. Ideja par tādas tiesas radīšanu, kurai būtu jāizšķir starp valstīm izcēlušies konflikti, ir radusies jau sen. Pirmos reālos pamatus šīnī lietā ir licis pēdējais Krievijas cārs Nikolajs II, ierosinādams 1899. g. Hāgā pirmo miera konferenci. Šī konference ierosināja, un otra, kas notika 1907. g., izveidoja, kaut arī nepilnīgā formā, starptautisko šķīrējtiesas organizāciju, radot Hāgā pastāvīgu starptautisku šķīrējtiesu. Divdesmitā gadu simteņa pirmajos gados šī iestāde tiešām izdarīja dažus pakalpojumus miera lietai, visvairāk gan ar to, ka vispār veicināja pašas idejas nostiprināšanos par starptautisku strīdu kārtošānu ar šķīrējtiesu. Patiesībā tā iestāde, kuru sauc par „Hāgas pastāvīgo šķīrējtiesu“, nav tiesas iestāde, bet ir tikai plāns un tiesnešu saraksts, pēc kā at-

sevišķos gadījumos sastādīt arbitražas tribunālu, un pie kādiem noteikumiem (procesuāliem) pieturēties strīda izšķiršanā.

Nodibinoties Starptautiskajai tiesai Hāgā, līdzšinējais starptautiskais šķirējtiesas orgāns neizzuda, bet palika kā bijis. Vēl arvien valstis var pēc sava ieskata izlietot šo orgānu arbitražas vajadzībām, tāpat kā tās katrā laikā var vienoties savā starpā par arbitražas tribunāla radišanu savām vajadzībām kurā katrā citā ceļā.

Pamatu Pastāvīgajai starptautiskajai tiesai lika Tautu savienības pakta 14. pants, kas nosaka, ka Tautu savienības Padomei tiek uzdots sagatavot Pastāvīgas starptautiskas tiesas projektu un to iesniegt Tautu savienības locekļiem. Šīs tiesas kompetencē būs izšķirt visus starptautiska rakstura strīdus, ko strīdu valstis tai nodos. Tā dos arī konsulatīvus atzinumus par atsevišķu jautājumu, ko tai nodod T. s. Padome vai Asambleja.

1920. gada 13. decembrī T. s. Asambleja pieņēma Pastāvīgās starptautiskās tiesas statutus. Jau 1921. gada septembrī tiesas statutus bija ratificējis T. s. locekļu vairākums, un līdz ar to tie stājās spēkā. Tad T. s. Asambleja kopā ar Padomi ievēlēja tiesnešus, kas stājās amatā 1922. g. 6. janvārī. 1922. g. jūnijā Pastāvīgā starptautiskā tiesa sanāca Hāgā uz savu pirmo sesiju, kur, starp citu, izstrādāja un pieņēma tiesas reglamentu.

Iekārta. Pastāvīgās starptautiskās tiesas sēdeklis ir Hāgā, (slavenajā Hāgas miera pilī, ko pirms pasaules kara uzcēla ar līdzekļiem, kurus dāvināja amerikāņu bagātnieks Karnedžijs (Carnegie) un arī dažas citas valstis). Tiesa sastāv no 11 tiesnešiem un 4 papildu tiesnešiem.

Pēc tiesas statutu 2. panta noteikumiem „Pastāvīgā starptautiskā tiesa ir neatkarīga maģistrātu koleģija, kurus, neraugoties uz viņu valsts piederību, ievēl no personām ar visaugstāko morālisko cieņu, un kuri apmierina visus noteikumus, kādi tiek prasīti, lai tie katrs savā zemē varētu ieņemt visaugstākos tiesas amatus, vai kuri ir mācīti juristi ar atzītu kompetenci starptautiskās tiesībās.“

Tādā ceļā šinī tiesā ir apvienoti vienā koleģijā cilvēki no dažādām tiesiskām formācijām, ar augstām personīgām īpašībām un plašām aroda zināšanām. Tiesnešus ievēl uz 9 gadiem, bet pēc pilnvaru notecēšanas var ievēlēt atkal jaunus. Viņus ievēl pēc sarežģītas metodes, kuras nolūks ir aizkavēt politisku iespaidošanu. Tiesa pati ievēl no sava vidus uz trim gadiem tiesas priekšsēdētāju un vicepriekšsēdētāju.

Pretēji šķirējtiesai Pastāvīgā starptautiskā tiesa ir pastāvīgs tiesas orgāns, kas nodibināts uz Tautu savienībā

ietilpstošo valstu līguma pamata. No otras puses, ņemot vērā augsti kvalificēto tiesnešu sastāvu, šī tiesa tiešām dod garantiju par strīda objektīvu izšķiršanu.

Darbība. Pastāvīgā starptautiskā tiesa notur sesijas katru gadu, sākot ar 15. jūniju. Ja apstākļi to prasa, tā var sanākt arī uz ārkārtēju sesiju. Kā jau teikts, Pastāvīgajai starptautiskajai tiesai ir divi kompetences lauki: konsultatīvu atzinumu došana un tiesas spriedumi.

Pastāvīgā starptautiskā tiesa dod atzinumus tajos jautājumos, kurus tai nodod Padome vai Asambleja. Šiem atzinumiem nav saistošs raksturs tādā nozīmē, kāds piemīt tiesas spriedumiem starptautisku strīdu lietās.

Tiesas spriešana atkarājas no strīda valstu vienošanās par strīda izšķiršanas nodošanu tiesai. Tāda vienošanās var notikt jau iepriekš attiecībā uz visiem strīdiem, kādi varētu rasties nākamībā. Tādā gadījumā, kolidz strīds izceļas, tas obligāti nododams tiesas izšķiršanai. Bez tam vienošanās var notikt arī tad, kad rodas aktuāla vajadzība, t. i. kad strīds jau izcēlies. Šinī gadījumā parasti noslēdza īpašu līgumu (kompromisu) par lietas izšķiršanas nodošanu tiesai. Līdz ar to lēmums strīda valstīm saistošs.

Lai izšķirtu radušos strīdus un dotu atzinumus zinamos jautājumos, Pastāvīgā starptautiskā tiesa pieturas pie zināmām normām, kas nevar būt vienā gadījumā tādas un otrā citādas. Tā kā nav tādu starptautisku likumu kodeka, tad Pastāvīgā starptautiskā tiesa saskaņā ar tiesas statutu 36. p. lieto: „1) starptautiskus līgumus, gan vispārīgus, gan speciālus, kas uzstāda normas, kuras noteikti atzīst strīda valstis; 2) starptautiskus ieradumus (parašas) kā pierādījumu vispārējai praksei, kas pieņemta un atzīta kā tiesības; 3) vispārīgus tiesību principus, kurus atzinušas civilizētās tautas; 4) tiesu lēmumus un viskompetentāko zinātnieku darbus kā palīga līdzekli tiesību normu noteikšanai.“

Pie pastāvīgās starptautiskās tiesas ar strīdu izšķiršanu var griezties arī valstis, kas nav Tautu savienības locekļi, tikai tādā gadījumā tām jāiesniedz īpašs lūgums.

73. §. Starptautiskā darba organizācija.

Ideja. Ideja par algas strādnieku aizsardzību nav jauna. Tā iesākās galvenokārt ar XIX g. s., kad rūpniecībā sāka ievirzīties mehāniskais resp. mašīnu darba spēks. Pēc pasaules kara iestājās dziļš sociāls sabrukums. Briesmīgais karš bija apstādinājis normalo dzīves ritumu, un visu aprindu un visu sociālo stāvokļu cilvēki nonāca kopīgā ju-

ceklī, kopīgu briesmu nemītīgos draudos. Daudz strādnieku tika atrauti no sava ikdienas darba un dabūja ciest smagus zaudējumus un pārbaudījumus. Te arī visvairāk meklējams visu valstu 1917. g. revolūciju sākums. Tādēļ, slēdzot mieru, šis postīgā kara radītais socialais nemiers bija jāievēro, jo pretējā gadījumā visi strādnieki dabiski būtu bijuši neapmierināti, un demogoģijai būtu bijuši lieli panākumi. Reizē tā būtu bijusi arī nepateicība. Karojošās valstīs strādnieki tāpat nesa kara upurus, tāpat stājās armijas rindās kā pārējo šķiru laudis, un tādēļ viņiem bija arī tiesība prasīt viņa darba apstākļu uzlabošanu. Tādēļ visas valstis nostājās uz starptautiskās socialpolitikas ceļa, pamatojot šo jauno socialpolitiku uz kopdarbību starp darba devējiem un strādniekiem.

Izstrādājot miera noteikumus, Parīzes miera konference 1919. g. 25. janvarī iecēla īpašu komisiju nākamās starptautiskās darba likumdošanas pētīšanai. Tās darba rezultāts sastāvēja no 2 daļām: 1) projekts par pastāvīga organa radīšanu starptautiskai darba likumdošanai, ko nosauca par Starptautisko darba organizāciju un 2) principu deklarācija.

Miera konferencē pieņemtie noteikumi par Starptautisko darba organizāciju tika ievesti Versaļas miera līguma XIII daļā. Vispirms ir ievests princips, kas sastāda 9 punktus. Tie ir sekojoši: 1) vadošais princips, ka darbs nav jāuzskata vienkārši kā prece vai tirdzniecības priekšmets; 2) biedrošanās tiesības kā algas strādniekiem, tā arī darba devējiem, attiecībā uz visiem objektiem, kas nav pretēji likumiem; 3) strādniekiem jāmaksā tādas algas, kas tiem nodrošina pienācīgu dzīves līmeni — tādu, kā to saprot viņu laikmetā un viņu zemē; 4) jāievēd astoņu stundu darba diena un četrdesmit astoņu stundu darba nedēļa, kas uzskatama par mērķi visur tur, kur tas vēl nav sasniegts; 5) jāievēd vismaz divdesmit četru stundu nedēļas atpūta, kurā vienmēr vajadzētu ietilpt svētdienai tur, kur tas ir iespējams; 6) jāaizliedz bērnu darbs — abu dzimumu pusaudžu darbā jāievēd tādi aprobežojumi, kādi ir nepieciešami, lai tiem dotu iespēju turpināt izglītību un nodrošināt savu miesīgo attīstību; 7) vienādas algas princips, bez dzimuma izšķirības, par vienāda vērtīguma darbu; 8) ik valstī izdodamiem noteikumiem par darba apstākļiem jānodrošina taisnīga izturēšanās pret visiem algas strādniekiem, kas likumīgi uzturas valstī; 9) ik valstī jāievēd darba inspekcija, ņemot inspektora amatam arī sievietes, lai nodrošinātu likumu un valdības rīkojumu kārtīgu piemērošanu, attiecībā uz algas strādnieku aizsardzību.

Šo principu ievēšana ir Starptautiskās darba organizāci-

jas uzdevums. Saistošā kārtā un automatiski šīs organizācijas locekļi ir visi Tautu savienības locekļi.

Starptautiskā darba organizācija sastāv no 2 pamatorgan-
niem: 1) Starptautiskās darba konferences un 2) Starptau-
tiskā darba biroja.

**Starptautiskā
darba
konference.**

Starptautiskā darba konference ieņem Starptau-
tiskajā organizācijā to pašu vietu, ko ieņem
Asambleja Tautu savienībā. Arī tā notur sesijas
vienu reizi gadā, un kā viena, tā otra spriež par
miera uzturēšanu, tikai Asambleja rūpējas galvenā kārtā par
politisku mieru, bet darba konference par socialo mieru —
mieru starp socialām šķirām atsevišķās valstīs un sadarbību
starp visiem ražošanas faktoriem.

Starptautiskajā darba konferencē visas Tautu savienības
valstis sūta savus delegātus — katra četrus, bet tie nav val-
dību delegāti, tikai divi no tiem reprezentē valdību, bet no
pārējiem diviem viens ir darba devējs, un otrs — darba ņēmēju
delegāts.

Starptautiskā darba konference izstrādā, apspriež un pie-
ņem dažādus starptautiskus noteikumus attiecībā uz darba
apstākļiem. Konferencēi nododamos jautājumus iepriekš sa-
gatavo darba birojs. Starptautiskā darba konference meklē
arī atrisinājumus apspriežamiem jautājumiem darba konven-
ciju, ieteikumu un rezolūciju veidā. Balsošanai, pretēji Tautu
savienības Asamblejai, nav jābūt vienbalsīgai, bet lēmumi tiek
pieņemti ar vienkāršu balsu vairākumu, izņemot balsošanu par
konvencijām galīgā veidā, kā arī dažiem citiem jautājumiem,
kur vajadzīgs mazākais divu trešdaļu balsu vairākums. Kon-
vencijas stājas spēkā tikai tad, ja attiecīgās valsts nacionālā
likumdošana tās ir ratificējusi.

**Starptautiskais
darba birojs.**

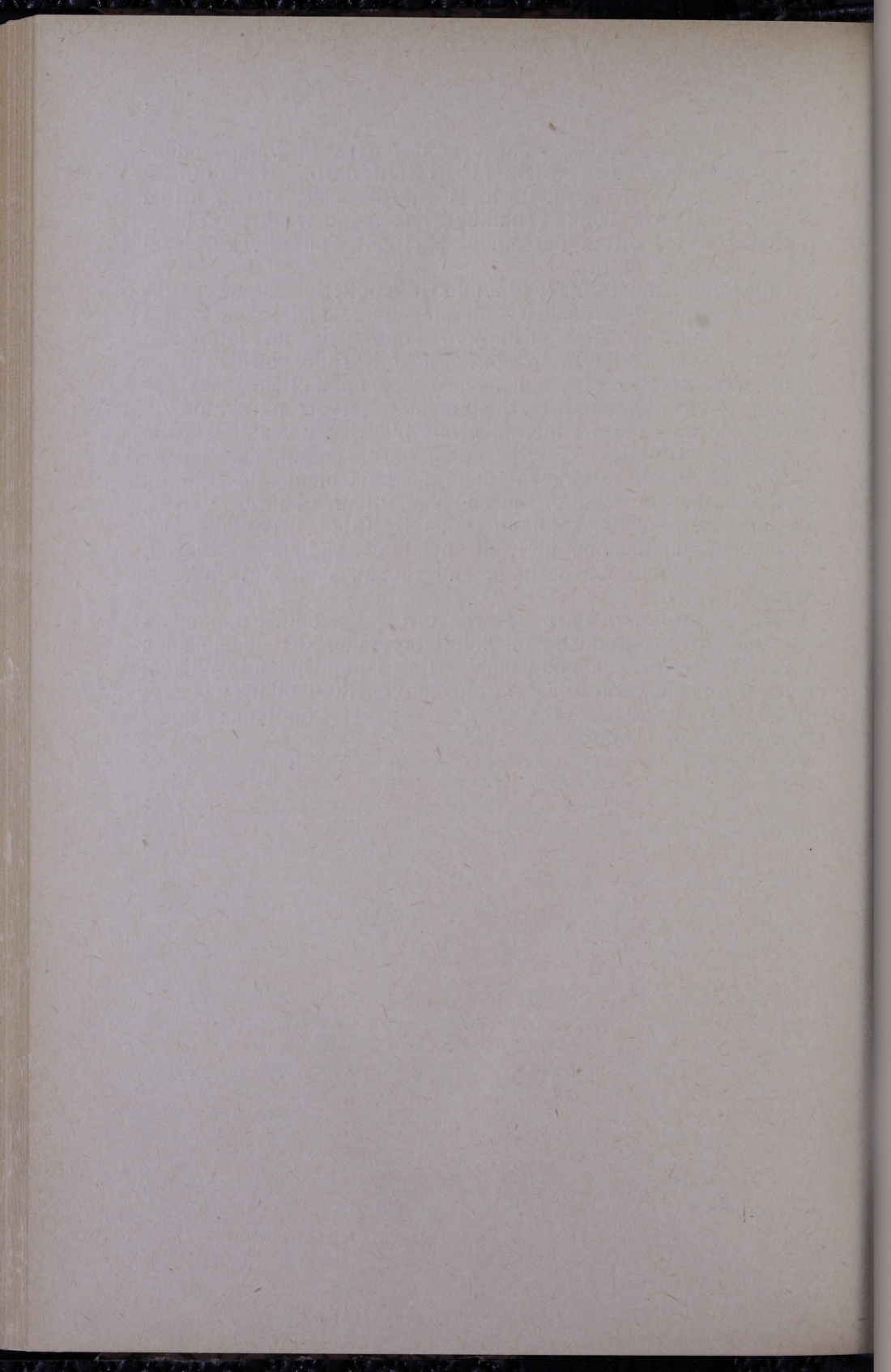
Starptautiskais darba birojs visā visumā atgā-
dina Tautu savienības Sekretariatu. Arī tas at-
rodas Ženēvā un pēc Starptautiskās darba orga-
nizācijas satversmes ir daļa no Tautu savienības iestāžu ko-
pības.

Darba biroja vadītājs ir tā direktors, bet pēdējais ir pa-
dots Starptautiskā darba biroja Pārvaldes padomei, kas sa-
stāv no 24 locekļiem, no kuriem 12 ir valdību pārstāvji, 6
darba devēju un 6 strādnieku pārstāvji. Padome sanāk uz
sesijām četras reizes gadā, ik pa trīs mēnešiem reizi. Padome
ieceļ Starptautiskā darba biroja direktoru, kas Padomei sniedz
ziņojumu par biroja darbību. Padome sastāda biroja budžeta
projektu (to izspriež un atvēr Tautu savienības Asambleja),
ieceļ dažādu komisiju locekļus un sastāda Starptautiskajai darba
konferencēi dienas kārtību. Starptautiskā darba biroja direk-

tors ir arī Starptautiskās darba konferences Pārvaldes padomes ģeneralsekretars. Lielu un svētīgu darbu Starptautiskā darba organizācijā darija pirmais Starptautiskā darba biroja direktors Alberts Tomā (Thomas), kas tagad ir miris. Starptautiskā darba biroja personālu, pāri par 500 cilvēku, iecel Darba biroja direktors.

Starptautiskā biroja uzdevums ir izpētīt un sagatavot tādas jautājumus, kas apspriežami Starptautiskajai darba konferencei. Tāpat birojam jā sagatavo konvenciju un ieteikumu projekti, kas iesniedzami konferencēm. Tālāk biroja uzdevums ir savākt visādas ziņas par darba apstākļiem visās pasaules zemēs, tos apstrādāt, salīdzināt, ietvert pārskatos un plaši izplatīt. Lai to panāktu, birojs piegriež uzmanību darba statistikai, strādnieku likumdošanai, darba algām, darba ilgumiem, strādnieku atvaļinājumiem, naktsdarbiem, sieviešu un bērnu darbam, iedzimto darba apstākļiem aizjūras zemēs, arodkustībām, tehniskajai un aroda izglītībai, brīvā laika izlietošanai, rūpniecības higiēnai, nelaiemes gadījumiem darbā, darba meklēšanai, bezdarbam, emigrācijai, sociālajai apdrošināšanai u. t. t.

Lai veiktu savu darbu, Darba birojam ir daudz palīga organizāciju dažādu komisiju un komiteju veidā, kā: Ieceļošanas komisija, Izceļošanas komisija, Paritātes komisija jūras lietās, Iedzimto darba komisija, Darba konvenciju izpildīšanas komisija, Tehniskā bezdarba komisija, Sakaru komiteja sociālās apdrošināšanas lietās u. c.



I pielikums

Anglijas jūras apdrošinājuma likums. (The Marine Insurance Act.)

A. D. 1906. g. Akts. Likuma kodifikācijas akts par jūras apdrošinājumu.
(1906. g. 21. decembrī).

Apstiprināts no Kēniņa Augstās Majestātes ar Garīgo un Laicīgo valdnieku un Parlamenta piekrišanu un likumīgo varu, šinī parlamenta sanāksmē, kā tas turpmāk minēts:

Jūras apdrošinājums.

Jūras apdrošinājuma definīcija.

1. Jūras apdrošinājuma līgums ir līgums, ar kuru apdrošinātājs apņemas nodrošināt apdrošinājumaņēmēju pret jūras zaudējumiem, tas ir, pret zaudējumiem, kas savienoti ar jūras uzņēmumu, apdrošinājuma līgumā paredzētā veidā un apjomā („in manner and to the extent“).

Jaukti jūras un sauszemes riski.

2. (1) Jūras apdrošinājuma līgumu var paplašināt ar tānī izteiktiem nosacījumiem vai tirdznieciskām parašām tā, lai aizsargātu apdrošinājumaņēmēja intereses arī pret zaudējumiem (risku) uz iekšējiem ūdeņiem vai pret ikvienu sauszemes risku, kas savienots ar ikkuru jūras braucienu.

(2) Ja kuģis būves vai ūdenī nolaišanas laikā, vai jūras uzņēmumam analogiskā gadījumā apdrošināts ar līgumu, kas līdzinās jūras apdrošinājumiem, tad šī likuma noteikumi piemērojami par tik, par cik tie attiecināmi uz šādu gadījumu, bet, izņemot šinī pantā sacīto, šis likums negroza un neiespaido nevienu citu apdrošinājuma likumu, kas piemērojams citam apdrošinājuma līgumam, bet ne jūras apdrošinājuma līgumam, kāds tas šinī likumā definēts.

Jūras uzņēmuma un jūras briesmu definīcija.

3. (1) Pēc šī likuma noteikumiem katrs likumīgs jūras uzņēmums var būt par jūras apdrošinājuma priekšmetu.

(2) Par jūras uzņēmumu skaitas:

a) katrs kuģis, preces vai cita kustama manta, kas padota jūras briesmām. Šāda manta šinī likumā nosaukta kā „apdrošināmā manta“ („insurable property“);

b) peļņa vai ieguvums no kaut kuras vedummaksas, (acquisition of any freight), brauciena nauda, komisijas naudas, peļņa vai citi ieņēmumi naudā („pecuniary benefit“), avansa nodrošinājums, aizdevums vai maksājumi, kad tie apdraudēti no tā, ka apdrošinātais īpašums padots jūras briesmām;

c) katra saistība trešajai personai, kas var būt apdrošināmās mantas īpašniekam, citai apdrošināmā mantā ieinteresētai vai par šo mantu atbildīgai personai sakarā ar jūras briesmām.

„Jūras briesmas“ („maritime perils“) nozīmē briesmas, kas izriet vai rodas sakarā ar kuģošanu pa jūru: uguns, kara briesmas, jūras laupītāji, kļaidoņi, zagļi, sakeršana ar varu, krišana gūstā, aizturēšana, valdnieku un tautu uzlikti aresti, kravas jūrā sviešana, baratrija un ikvienas citas briesmas, kas ir līdzīgas dabas, vai kuras varētu paredzēt ņolisē.

Par jūras apdrošinājuma priekšmetu var būt tikai likumīgi priekšmeti. Jūras apdrošinājuma raksturīgā pazīme ir tā, ka apdrošinātam priekšmetam vai interesei jābūt padotam jūras riskam. Ap-

drošinātai kravai jūras brauciens jau ņats par sevi sastāda risku. Ja apdrošinātā riska dēļ brauciens izjūk, tad zaudējumi jāatlīdzina apdrošinātājam.

„Jūras briesmās“ („maritime perils“) ietilpst tikai nejauši, bet ne nenovēršami gadījumi. Tā kravas bojājumu no jūras ūdens, kas iespiedies caur kuģa sienām („leaky hulk“), neuzskata par zaudējumu no jūras briesmām. Tāpat par tādu neuzskata kuģa nogremdēšanu („scuttling“). Vai jūras briesmas radušās no kādas pie kuģa personāla piederošas personas nolaidīgas rīcības, tas nav svarīgi.

Ja ugunsgrēks izcēlies no pēkšņas uzliesmošanas, kas radusies no nepareizā stāvokli iekrautas kravas (ja to var pierādīt), tad apdrošinātājs ir atbrīvots no atbildības. Ugunsnelaimes jēdzienā neietilpst arī eksplozijas. Bojājumi no dūmiem un ūdens sakarā ar uguns dzēšanu atlīdzinami tad, ja pati ugunsnelaime pieskaitama pie jūras briesmām. Ja ugunsnelaime izcēlusies kuģa kapteiņa vai kuģa komandas nolaidīgas rīcības dēļ, ugunsnelaimes zaudējumi apdrošinātājam jāatlīdzina. Ja, turpretim, kapteinis pavēl liet kuģa telpās ūdeni vai laist tvaiku tādēļ, ka domā, ka tur izcēlusies ugunsnelaime, kas patiesībā nav, tad no šādas rīcības cēlušies zaudējumi nav atlīdzinami, jo neietilpst šeit un nesedz kapteiņa maldīgo spriedumu („error in judgment“).

Jūras laupītāji ir tādas personas, kuru darbību neaizsargā nevienas valsts karogs.

Par jūras laupīšanu sauc sveša īpašuma piesavināšanos varas līdzekļiem uz kuģa, vienalga, vai to izdara laupītāji no ārienes, vai kuģa personāls, vai sadumpojušies pasažieri.

Par jūras laupītājiem jūras apdrošinājuma nozīmē uzskata arī sadumpojušos pasažierus un dumpiniekus, kas uzbrūk kuģim no krasta.

Laupītāji („rovers“) ir līdzīgi pirātiem mūsu laikos.

Ar zagļiem („thieves“) jūras apdrošinājuma likums neapzīmē sīkus zagļus, kas paņem mantas slepeni, „bez trokšņa“, bet gan noziedzniekus, kas ar varas līdzekļiem ielaužas uz kuģa vai noliktavā.

Ja krava tiek mesta pār malu („jettison“), tad šādi zaudējumi pieskaitami pie jūras briesmām un jāatlīdzina apdrošinātājam. Turpretim, ja kādas preces tiek mestas pār malu to iekšējo īpašību dēļ, lai netiktu apdraudēta pārējā krava un pats kuģis, tad šādus zaudējumus apdrošinātājs neatlīdzina.

Baratrija ir kapteiņa vai kuģa personāla patvaļīgs nodarījums (kaitējums, bojājums) kuģim vai mantām, kaut arī ar nolūku izdarīt labu kuģa īpašniekam. Darījumam jābūt tādām, ko kuģa īpašnieks nevarēja savā laikā novērst vai apkarot, un kas nodara zaudējumus kuģim vai kravai, vai abiem kopā. Nolaidība, kaut arī rupja, nepieder pie baratrijas, jo jābūt nolūkam tieši kaitēt kravai vai kuģim. Kapteiņa nodarbošanās ar kontrabandu ir baratrija, bet gan tikai tad, ja kuģa saimnieks par to nezina un nevar to novērst. Kuģa izurbšana, lai kuģi nogremdētu, ir baratrija, ja rēders par to nezina, Kapteinis, kas ir līdzrēders, nevar baratriju izdarīt.

„Visas citas briesmas“, ja tās apdrošinājuma līgumā nav speciāli uzskaitītas, ir uzskatamas kā līdzīgas briesmas („eiusdem generis“). „All risks“ izslēdz „war risks“, bet ietver vairāk kā „all marine risks“. Arī šim izteicienam savas robežas, un tas neietver kravas iekšējās īpašības. tāpat kā dilumus, plūsumus u. c. „All and every risk“ ir plašāks izteiciens kā „all other perils“.

Apdrošināmā interese.

Derību vai spēles līgumu atcelšana.

4. (1) Jūras apdrošinājuma līgums, kas slēgts uz spēles vai derību pamata, nav spēkā.
 (2) Jūras apdrošinājuma līgums uzskatams par spēles vai derību līgumu:

- kad apdrošinājumaņēmējam nav šinī likumā izteiktā apdrošināmā interese, un līgums slēgts bez izredzēm šādu interesi iegūt, vai
- kad polisē teikts „vai interese ir vai nav“, vai „bez turpmākā pierādījuma par interesei esamību, izņemot pašu polisi“, vai „bez labuma apdrošinātājam no glābšanas“, vai uz citu līdzīgu nosacījumu pamata:

paredzot, ka tur, kur glābšanas iespēja nav, polisi var izdot ar noteikumu bez labuma apdrošinātājam no glābšanas.

Apdrošināmās intereses definīcija.

5. (1) Saskaņā ar šī likuma noteikumiem katrai personai, kas ieinteresēta jūras uzņēmumā, ir apdrošināmā interese.

(2) It sevišķi kāda persona ir ieinteresēta jūras uzņēmumā, kad tā atrodas līgumā vai taisnīgā attiecībā ar jūras uzņēmumu vai apdrošināto īpašumu, kas padots uzņēmuma riskam, un no apdrošinātā īpašuma drošības, vai pienākšanas laikā viņa var gūt labumu, vai apdrošinātā īpašuma zaudējums, bojājums vai aizturējums varētu viņai nest zaudējumu vai dot iespēju celt pret viņu prasības.

Ka jūras apdrošinājumā jābūt interesei, tas izriet no tā, ka jūras apdrošinājuma līgums ir zaudējumu atlīdzības līgums, kas ir pamatprincips visam apdrošinājuma institūtam. Vispareizākais apdrošinājuma veids būtu pašas mantas īpašnieka intereses apdrošinājums, bet tas ne katru reizi parocīgi un iespējami. Tādēļ pielaiž apdrošinājuma līgumu noslēgt vai tam iestāties personām, kurām vēlāk rodas mantiska interese no apdrošinātā priekšmeta drošības. Interese ir arī mantas gabātājiem, komisjonāriem, kas saņēmis mantas komisijā pārdošanai, aģentam un daudz citām personām, jo no mantu bojāejas cieš viņa mantiskās intereses. Tāpat mantiskā interese ir personām, kuru riskā atrodas vedummaksas.

Kādi jābūt interesēti?

6. (1) Apdrošinājumaņēmējam jābūt interesei apdrošinātā priekšmetā tā zaudējuma laikā, bet interesei nav katrā ziņā jābūt apdrošinājuma slēgšanas laikā, kad apdrošinājuma priekšmets ir apdrošināts „zudis vai ne“ („lost or not lost“), apdrošinājumaņēmējs var saņemt atlīdzību, kaut arī interese viņam izcēlusies pēc priekšmeta zaudējuma, izņemot gadījumu, kad, noslēdzot apdrošinājuma līgumu, apdrošinājumaņēmējam bija zināms par zaudējumu, bet apdrošinātājam ne.

(2) Ja apdrošinājumaņēmējam zaudējuma laikā nav bijusi interese, tad viņš šādu interesi nevar iegūt ne ar kādu darījumu vai izgrozīšanos (election) pēc tam, kad viņš uzzinājis par zaudējuma iestāšanos.

Apdrošinājumaņēmējam, sevišķi jūras apdrošinājumā, nevar liegt tiesību slēgt apdrošinājuma līgumu arī tad, kad viņam pie apdrošinātā priekšmeta nav vēl nekāda interese.

Izteicieniem „lost or not lost“ ir atpakaļejošs spēks tikai tādā gadījumā, kad apdrošinājumaņēmējs nav zinājis, ka apdrošinamais priekšmets gājis bojā pirms apdrošinājuma līguma slēgšanas. Nelaiemes gadījumus, kas jau iestājušies, stingri aizliegts apdrošināt.

- Atceļamā vai gadījuma interese.** 7. (1) Apdrošināšana var atceļamo („defeasible“), tāpat arī gadījuma interesi.
(2) It īpaši ja preču pircējs tās apdrošinājis, viņam ir apdrošināmā interese, neskatoties uz to, ka viņš pēc savas izvēles varētu precī nepieņemt, vai uzskatīt, ka par tām risku nes pārdevējs, ievērojot pēdējā kavēšanos preču nodošanā, vai citādi.
- Daļas interese.** 8. Daļas interesi, lai tā būtu kāda veida būdama, var apdrošināt.
- Pārprošījums.** 9. (1) Apdrošinātājam uz jūras apdrošinājuma līguma pamata apdrošināmā interese ir viņa risks, un viņš to var pārprošēt.
- (2) Izņemot gadījumu, kad polisē citādi noteikts, pirmajam apdrošinājuma ņēmējam nav ne tiesības, ne intereses uz šādu apdrošinājumu.
- Bodmereja.** 10. Naudas aizdevējam uz bodmereju vai kravu („respondentia“) apdrošināmā interese ir aizdevums.
- Kapteiņa un jūrnieka algas.** 11. Kapteinim vai ikvienam kuģa komandas loceklim apdrošināmā interese ir viņa alga.
- Vedummaksas avanss.** 12. Vedummaksas avansa izsniegšanas gadījumā personai, kas to izsniegusi, ir apdrošināmā interese par tūk, par cik izsniegtais avanss nav atmaksājams.
- Apdrošināšanas izdevumi.** 13. Apdrošinājuma ņēmējam arī apdrošināšanas izdevumi ir apdrošināmā interese.
- Intereses lielums.** 14. (1) Ja apdrošinātais priekšmets ir iekļāts, tad ķīlas devējam apdrošināmā interese ir priekšmeta pilnā vērtība un ķīlas ņēmējam apdrošināmā interese ir tā summa, kāda viņam pienākas vai pienāksies no iekļātā priekšmeta.
(2) Ķīlas saņēmējs, preču saņēmējs, vai cita persona, kam ir interese apdrošinātā priekšmetā, var to apdrošināt kā savā, tā arī citas personas labā.
(3) Apdrošināmā īpašuma īpašniekam apdrošināmā interese ir īpašuma pilnā vērtība, neskatoties uz to, ka kāda trešā persona var būt atbildīga vai apņēmusies atbildzināt īpašniekam zaudējumus zuduma gadījumā.
- Intereses atsavināšana.** 15. Kad apdrošinājuma ņēmējs atsavina, vai citādi šķiras no savas intereses apdrošinātā priekšmetā, tad viņš ar to nepārved ieguvējam savas tiesības uz apdrošinājuma līguma pamata, ja vien par to ar ieguvēju nav panākta vienošanās, vai no līguma tas skaidri nav redzams.
- Šī panta noteikumi neattiecas uz intereses nodošanu, kas notiek uz līguma pamata.

Polises tālākdošanai praksē liela nozīme. Tas nav iespējams, ja pašā polisē tas noliegts; tāpat polisi nedrīkst nodot kara laikā ienaidnieka valsts pilsoņiem. Pēc notikušā nelaimes gadījuma interesi nevar pārvest, bet gan polisi. Kad polise notecējusi, to vairs nevar tālāk dot. Ja polises pircējs grib iegūt labumu no polises, tad par to jāvienojas pirkumā, jo jūras apdrošinājuma polise „is not on incident of the sale“. Kuģa apdrošinājuma polisi var atsavināt, bet kad pārdo dod pašu kuģi, tad to kuģa ieguvējam var nodot tikai ar apdrošinātāja piekrišanu. Tā tad apdrošinātāja piekrišana jādabū kuģa pārdošanas vai polises transfertam, bet ne cedēšanai. Kad polises interese nodota uz likuma pamata, nāves, vai konkursa gadījumā, uz ieguvēju pāriet pati polise, un viņš var prasīt apdrošinājuma līguma izpildīšanu.

into the belief that the circumstance does not exist, and to induce him to estimate the risk as if it did not exist.

The keeping back such circumstances is fraud, and therefore the policy is void. Although the suppression should happen through a mistake without any fraudulent intention yet still the underwriter is deceived, and the policy is void: because the risk run is really different from the risk understood and intended to be run at the time of the agreement. The policy would equally be void against the underwriter if he concealed, as if he insured a ship on her voyage which he privately knew to be arrived; and an action would lie to recover the premium."

**Apdrošinājuma
ņēmēja
paziņojums.** 18. (1) Ievērojot šī panta noteikumus, pirms līguma noslēgšanas apdrošinājumaņēmējam jāpaziņo apdrošinātājam katrs apdrošinājumaņēmējam zinams svarīgs apstāklis, un apdrošinājumaņēmējs tiek uzskatīts par tādu, kam zinams katrs apstāklis, kas viņam parastā veikalnieciskā darbā jāzina. Ja apdrošinājumaņēmējs šādu apstākli noklusē, tad apdrošinātājs var prasīt līguma atcelšanu.

(2) Katrs apstāklis, kas iespaidotu uzmanīga apdrošinātāja spriedumu, noteicot premiju vai izšķiroties par riska uzņemšanos, ir svarīgs.

(3) Pieprasījumam izpalcot, sekojoši apstākļi nav jāpaziņo:

- a) katrs apstāklis, kas mazina risku;
- b) katrs apstāklis, kas zinams, vai par ko prezumē, ka tas apdrošinātājam zinams. Tiek prezumēts, ka apdrošinātājs zina vispār pazīstamos un zinamos apstākļus, kas viņam, kā apdrošinātājam, viņa parastā veikalnieciskā darbā ir jāzina;
- c) katrs apstāklis, par kuru sniegto informāciju apdrošinātājs atstāj bez ievēribas;
- d) katrs apstāklis, kura paziņošana ir lieka, ievērojot izteiktu vai pašu par sevi saprotamu garantiju („Warranty“).

(4) Vai kāds atsevišķs nepaziņots apstāklis ir svarīgs vai ne, katrā gadījumā ir apskatams atsevišķi.

(5) Apzīmējums „apstāklis“ ietver ikvienu paziņojumu, kas nodots (piesūtīts) apdrošinājumaņēmējam, vai informāciju, kuru viņš dzirdējis (ievācis).

Apdrošinātājam ļoti svarīgi zināt visu par apdrošināto priekšmetu. Šis ziņas viņam var sniegt vienīgi apdrošinājumaņēmējs. Tādēļ arī apdrošinātājs gaida no apdrošinājumaņēmēja visas ziņas par apdrošinātā priekšmeta stāvokli. Ja apdrošinājumaņēmējs pēc savām domām kaut ko nesvarīgu būtu atstājis nezīnotu apdrošinātājam, bet nezīnotais apstāklis vēlāk izrādītos par ļoti svarīgu, kas varētu apdrošinātāju ietekmēt, vai arī risku palielināt, apdrošinājumaņēmējs ir vainīgs šāda apstākļa slēpšanā, un apdrošinātājs līdz ar to atsvabināts no atbildības.

Šī panta otrā daļa norāda, kādus apstākļus likums uzskata par svarīgiem: katrs fakts ir svarīgs, kas pamudinātu pārdomāt saprātīgu („prudent“) apdrošinātāju, vai risku uzņemties vai ne. Lielākas skaidrības labad te varētu piebilst: „Or in fixing the line which he will accept“.

Panta trešā daļa runā par faktiem, kas apdrošinājumaņēmējam nav jāziņo apdrošinātājam. Pie tādiem pieder fakti, kas samazina risku. Pašam apdrošinātājam jāseko presei un „Lloyda Listei“, un viss tas, kas tur atrodams, arī viņam jāzina. Tāpat nav jāziņo apdrošinātājam par pārvedamās kravas īpašībām un raksturu, un bez

tam viņam pašam jāzina arī par dažādiem preču iekraušanas veidiem. Apdrošinātāja uzstādītos jautājumos uzskata par svarīgiem, un uz tiem apdrošinājumaņēmējam jānodrošina pareizas atbildes.

Aģenta, kas slēdz līgumu, paziņojums.

19. Ievērojot iepriekšējā panta noteikumus attiecībā uz apstākļiem, kas nav jāatklāj, ja apdrošinājumu slēdz apdrošinājumaņēmēja aģents, aģentam jāziņo (jāatklāj) apdrošinātājam:

- a) katrs svarīgs apstāklis, kas viņam pašam zinams, un aģents, kas slēdz apdrošinājuma darījumu, ir uzskatams par tādu, kam zinams katrs apstāklis, kas parastā veikalnieciskā darbā viņam jāzina, vai kas viņam paziņots, un
- b) katrs svarīgs apstāklis, par kuru ziņot ir apdrošinājumaņēmēja pienākums, izņemot gadījumu, kad viņš to dabūjis zināt par vēlu, lai to paziņotu aģentam.

Dzīvē lielāko daļu jūras apdrošinājuma līgumu slēdz ar apdrošinātāju nevis tieši pats apdrošinājumaņēmējs, bet gan viņa vietā makleris. Arī makleriem jāzina un jāuzdod apdrošinājumaņēmējam visi fakti, kuriem nozīme apdrošinājuma līguma noslēgšanā un riska uzņemšanā. Makleris nav apdrošinātāja, bet apdrošinājumaņēmēja aģents.

Lindley L. G. says, I think, correctly: It is a condition of the contract that there is no misrepresentation or concealment either by the assured or by anyone who ought, as a matter of business and fair dealing, to have stated or disclosed the facts to him or to the underwriter for him. And Lopes L. G., after stating the principle upon which the knowledge of the agent is the knowledge of the principal, explains it to mean that the principal is to be as responsible for any knowledge of a material fact acquired by his agent to obtain the insurance as if he had acquired it himself. So the propositions thus stated I think no objection could be made; but it is obvious that the words in the one judgment, agent employed to obtain insurance, or in the other judgment the words „the underwriter“ import that the particular contract obtained was, in the language of the statement of defence, a policy which the defendant was induced to subscribe by the wrongful concealment by the plaintiffs and their agents, of certain facts, then known to the plaintiffs or their agents and unknown to the defendant, and which were material to the risk.

Maklera pienākums tomēr nav darīt apdrošinātāju uzmanīgu uz iepriekšējā apdrošinātāja domām, kas priekšmetu redzējis un apskatījis, vai, ka tas gribējis un nav uzņēmis apdrošinājuma risku, vai nav atjaunojis notecējošo apdrošinājumu. Tāpat maklera pienākums nav atklāt iepriekšējos zaudējumus piedzīvojumus.

Paziņojumi līguma sarunas laikā.

20. (1) Katram apdrošinājumaņēmēja vai viņa aģenta ziņojumam apdrošinātājam līguma sarunu laikā un pirms līguma slēgšanas, jābūt patiesam (representation). Ja tas ir nepatiesa, tad apdrošinātājs var prasīt līguma atcelšanu.

(2) Ziņojums ir svarīgs, ja tas varētu iespaidot uzmanīga apdrošinātāja spriedumu, noteicot premiju, vai izšķiroties par riska uzņemšanu.

(3) Ziņojums var attiekties uz esošo faktu, vai uz ceramo jeb sagaidamo faktu.

(4) Faktu attēlojums ir patiess, ja tas ir pēc būtības (lietišķi) pareizs, tas ir, ja starpība starp attēloto un pareizo lietas stāvokli ir tāda, ka uzmanīgs apdrošinātājs to neuzskata par svarīgu.

(5) Ziņojums attiecībā uz gaidāmo vai ticamo fakti ir patiess, ja tas darīts labā ticībā.

(6) Ziņojumu var atsaukt vai labot pirms līguma noslēgšanas.

(7) Vai atsevišķs ziņojums ir svarīgs vai ne, tas ir katrā gadījumā fakta jautājums (in each case, a question of fact).

Apdrošinājumaņēmēja pienākums uz „uberrimae fidei” pamata ir ziņot visus notikumus, kam nozīme apdrošinājumā, arī tos, kas gadījušies apdrošinājuma līguma sarunu vešanas laikā un iepriekš. Ziņojumiem nemaz nav jābūt burtiski pareiziem un pārbaudītiem. Pietiek, lai starpība starp ziņoto un notikušo fakti nebūtu svarīga, lai šī starpība nebūtu pietiekošs pamats grozīt uzmanīga apdrošinātāja lēmumu par apdrošinājuma uzņemšanos un riska lielumu. Ja, turpretim, apdrošinājumaņēmēja nolūks ir maldināt apdrošinātāju, apdrošinājuma līgums atceļams. Pirms apdrošinājuma līguma noslēgšanas apdrošinājumaņēmējs var katrā laikā atsaukt savu ziņojumu. Maklera pienākums ir sagādāt savam klientam vislabākos apdrošinājuma noteikumus un lētāko premiju, bet tādēļ viņš nedrīkst maldināt apdrošinātāju. Viņam jāapbrūpojas ar pacietību un taktu un jābūt arī pietiekoši pazīstamam ar kuģniecības apstākļiem. Makleris atbild klientam par zaudējumiem, kas varētu celties no viņa nepareizas rīcības, nepareizām ziņām vai slēpšanas.

**Kad līgums
uzskatams par
noslēgtu?**

21. Jūras apdrošinājuma līgums uzskatams par noslēgtu, kad apdrošinātājs akceptējis apdrošinājumaņēmēja priekšlikumu, neskatoties uz to, vai polise ir izdota vai ne. Pierādījumam, ka priekšlikums ticis akceptēts, var atsaukties uz līguma pirmuzmetumu (slip), seguma zīmi (cover note) vai citu parasto līguma memorandu, kaut arī tas nav apmaksāts ar zīmognodevu.

„Slip” ir saīsināts memorands par risku, kas tiek iesniegts apdrošinātājam parakstam. „Cover note” ir dokuments, kuru makleris piesūta savam principālam par apdrošinājumu ar īsu noteikumu atkārtojumu, premijas lielumu un dabūtu nodrošinājumu. Šinī likumā tas nozīmē seguma zīmi, ko izdod pats apdrošinātājs apdrošinājumaņēmējam, kad pats apdrošināmā priekšmeta īpašnieks tieši neved saunas ar apdrošinātāju par apdrošinājumu.

Polise.

**Līgumam
jāietilpst
polisē.**

22. Ievērojot ikviena likuma noteikumu, jūras apdrošinājuma līgums atzīstams par pierādījuma dokumentu tikai tad, kad tas ietērpts jūras apdrošinājuma polisē saskaņā ar šo likumu. Polisi var izgatavot un izdot līguma noslēgšanas laikā vai arī pēc tam.

Polises ir vienīgais dokuments, ar kuru var līguma nepildīšanas gadījumā ierosināt sūdzību pret apdrošinātāju. Polisi paraksta un izdod apdrošinātājs pēc apdrošinājuma līguma noslēgšanas. Ja apdrošinātājs neizdod polisi apmaiņā pret „slipu”, viņu nevar piespiest to darīt, bet no tā stipri cieš viņa reputācija.

Kas polisē jāraksta?

23. Jūras apdrošinājuma polisē jāieraksta:

- (1) Apdrošinātās personas vai tās personas vārds, kas apdrošinājumu slēdz viņas vietā.
- (2) Apdrošinātais priekšmets un risks, pret kuru tas apdrošināts.
- (3) Apdrošinātais brauciens vai laika sprīdis, vai abi kopā, kurus sedz apdrošinājums.
- (4) Apdrošinātā summa.
- (5) Apdrošinātāja vārds vai vārdi,

Apdrošinātāja paraksts.

24. (1) Jūras apdrošinājuma polise jāparaksta apdrošinātājam vai viņa vārdā; gadījumā, ja polisi izdod sabiedrība (corporation), tad var iztikt ar šīs sabiedrības zīmogu, bet šis likums neprasa sabiedrības parakstu zem zīmoga.

(2) Ja polisi parakstījuši viens vai vairāki apdrošinātāji vai viņu vārdā, katrs paraksts, ja nav noteikts citādi, sastāda atsevišķu līgumu ar apdrošinājuma ņēmēju.

Polisi paraksta tikai apdrošinātājs un to apzīmogo ar savu zīmogu (parasti to dara tikai pāris vecas apdrošināšanas sabiedrības). „Lloyds“ izdod tikai ar sabiedrības zīmogu apzīmētas polises un tās paraksta vairāki apdrošinātāji, kuru atbildība ir „distinct“, i. e. „several“ not „joint“, bet tomēr tās uzskata tikai par vienu polisi.

Brauciena un laika polises.

25. (1) Kad apdrošinājuma līguma priekšmets apdrošināts „tur un no turienes“ vai „no vienas vietas līdz otrai“ („at and from one place to or others“, tad polisi sauc par „brauciena polisi“ („voyage policy“), bet kad apdrošinamais priekšmets līgumā apdrošināts uz noteiktu laika sprīdi, tad polisi sauc par „laika polisi“ („time policy“). Līgumu par abiem, braucienu un laiku, var ietilpināt vienā polisē („mixed policy“).

(2) Ievērojot 1901. gada likuma 11. panta noteikumus, laika polise, kas izdota uz laiku, ilgāku par 12 mēnešiem, nav spēkā.

Jūras apdrošinājuma polises, kas sedz kā braucienu, tā noteiktu laika sprīdi, ilgāku par 30 dienām, nav sastopamas ļoti bieži; tomēr gadas, ka kuģis apdrošināts vienam braucienam un vēl uz kādu laiku pēc pienākšanas ostā. Polisi, ar kuru kuģis apdrošināts braucienam un vēl uz kādu laiku pēc kuģa pienākšanas ostā, bet ne garāku par 30 dienām, skaita par brauciena polisi (voyage), bet ne par jauktu („mixed“) polisi.

Apdrošinātā priekšmeta apraksts.

26. (1) Apdrošinātajam priekšmetam jūras apdrošinājuma polisē jābūt aprakstītam ar vajadzīgo noteiktību.

(2) Apdrošinājuma ņēmēja intereses raksturam un apmēram apdrošinātā priekšmetā nav jābūt polisē specificētam.

(3) Kad apdrošinātais priekšmets polisē aprakstīts galvenos vilcienos, tad polise jā sastāda tā, lai tā atbilstu apdrošinājuma ņēmēja interesei, kuru viņš nodomājis apdrošināt.

(4) Šī panta piemērošanā jāievēro parašas, kas pieņemtas apdrošinātā priekšmeta apzīmēšanai.

Polise ar uzrādītu vērtību.

27. (1) Polise var būt ar uzrādītu vai neuzrādītu vērtību.

(2) Polise ar uzrādītu vērtību ir polise, kurā sevišķi minēta apdrošinātā priekšmeta vērtība, par kādu notikusi vienošanās.

(3) Ievērojot šī likuma noteikumus, ja nav ļaunprātības, polisē noteiktā vērtība ir izšķiroša starp apdrošinātāju un apdrošinājuma ņēmēju attiecībā uz apdrošināto priekšmetu kā daļas, tā pilnīgas bojā ejas gadījumā.

(4) Ja polisē nav citādi noteikts, polisē noteiktā apdrošinātā priekšmeta vērtība nav izšķirošā, kad jāizšķir vai notikusi konstruktīva pilnīga bojā eja.

Parasti polisē uzdotā apdrošinātā priekšmeta vērtība gadījumā, ja nav ļauna nolūka, ir atlīdzināmā interese. Vērtībai nav jābūt faktiskai.

Polise ar neuzrādītu vērtību (atklātā polise) 28. Polise ar neuzrādītu vērtību ir polise, kurā apdrošinātā priekšmeta vērtība nav apzīmēta, bet, ievērojot apdrošinātās sumas robežu, priekšmeta apdrošināmo vērtību atstāj noteikt vēlāk iepriekš minētā veidā.

„Open“ polises izdod reti, un tās sastopamas tikai vedummaksas apdrošinājumos. Vērtību aprēķina saskaņā ar (16. § noteikumiem.

Kuģa vai kuģu tekošā polise. 29. (1) Tekošā polise (Floating policy) ir polise, kurā apdrošinājums aprakstīts galvenos vilcienos, atstājot kuģa vai kuģu vārdu un citu tuvāko apstākļu apzīmēšanu vēlāk iesniedzamam deklarāciju paziņojumam.

(2) Vēlāko deklarāciju vai deklarācijas var izdarīt ar uzrakstu uz polises vai citādi pieņemtā veidā.

(3) Ja polisē nav citādi nosacīts, deklarācija jāizdara preču nosūtīšanas vai iekraušanas kārtībā. Preču nosūtīšanas gadījumos deklarācijās jāievēd visi sūtījumi (They must comprise all consignments), kas ietilpst polises nosacījumos un preču vai cita īpašuma vērtībai jābūt taisnīgi (labticīgi) ziņotai. Izlaidumu vai maldīgu deklarāciju var izlabot pat pēc preču pienākšanas vai to bojā ejas, ja izlaidums vai deklarācija izdarīti labā ticībā.

(4) Ja polisē nav citādi teikts, kad vērtības deklarācija nav iesniegta pirms preču pienākšanas vai bojā ejas, polise attiecībā uz paziņojuma saturu jāuzskata kā polise ar neuzrādītu vērtību.

„Floating“ polises tirdzniecībā ļoti nepieciešamas, jo, apdrošinot atsevišķi katru atsevišķu sūtījumu, viegli var ieviesties kļūdas, no kā tirgotājam ceļas lieki un dažreiz prāvi zaudējumi. Praksē parasti tādus apdrošinājumus slēdz uz 12 mēnešiem un polises izraksta pēc vajadzības uz sumu, kas atbilst attiecīgam paziņojumam.

Apzīmējumu un termiņu lietošana polīsē. 30. (1). Polise sastādama pēc šī likuma pirmajā pielikumā norādītā parauga.
(2) Saskaņā ar šī likuma noteikumiem, izņemot gadījumus, kad polises teksts to prasa citādi, šī likuma pirmajā pielikumā minētie apzīmējumi un izteicieni lietojami tanī nozīmē, kāda tiem piešķirta pirmajā pielikumā.

Var lietot dažādas polisu formas. Galvenais ir polisē ierakstītie noteikumi. Tos ieraksta pašā polisē vai pievieno tai uz atsevišķām lapām.

Noligtā premija. 31. (1) Ja apdrošinājums noslēgts ar premiju, par ko vēl jāvienojas, bet tāda vienošanās vēl nav notikusi, tad jāmaksā taisnīga premija.

(2) Ja apdrošinājums slēgts ar nosacījumu, kā zināmā gadījumā nosakama papildu premija, un šāds gadījums iestāties, bet premija nav nosacīta, tad jāmaksā taisnīga papildus premija.

Kas ir taisnīga jeb pienācīga premija, tas izšķirams katrā atsevišķā gadījumā („Question of fact“) atkarībā no tirgus, konkurences u. c. apstākļiem.

Divkāršs apdrošinājums.

Divkāršs apdrošinājums.

32. (1) Ja apdrošinājumaņēmējs uz vienu un to pašu uzņēmumu un interesi, vai kādu to daļu izņēmis, vai viņa vārdā izņemtas divas vai vairākas polises, un apdrošinātās summas pārsniedz ar šo likumu pielauto zaudējumu atlīdzību, tad apdrošinājumaņēmējs ar divkāršu apdrošinājumu ir virs vērtības apdrošināts.

(2) Ja apdrošinājumaņēmējs ir virs vērtības apdrošināts ar divkāršo apdrošinājumu, tad:

- a) Apdrošinājumaņēmējs, ja polisē nav citādi noteikts, var prasīt samaksu no apdrošinātājiem tajā kārtībā, kādā viņš to atrod par labāku, ar noteikumu, ka viņam nav tiesības saņemt kādu sumu virs zaudējuma atlīdzības, kāda ar šo likumu pielauta.
- b) Ja polise, uz kuras pamata apdrošinājumaņēmējs prasa zaudējumu atlīdzību, ir polise ar uzrādītu vērtību, apdrošinājumaņēmējam (jāievēro) jāieskaita atlīdzinājumā (must give credit) katra summa, kas saņemta uz citas polises pamata, neskatoties uz apdrošinātā priekšmeta patieso vērtību.
- c) Ja polise, uz kuras pamata apdrošinājumaņēmējs prasa zaudējumu atlīdzību, ir polise ar neuzrādītu vērtību, viņam atlīdzinājumā jāieskaita katra summa, kuru viņš saņēmis kā maksājumu uz citas polises pamata, līdz pilnai apdrošinamai vērtībai.
- d) Ja apdrošinājumaņēmējs saņem kādu sumu virs zaudējuma atlīdzības, kādu pielauj šis likums, tad uzskata, ka viņš uzglabā šo sumu depozītā apdrošinātājiem, saskaņā ar viņu tiesību dalīties savā starpā.

Divkāršs apdrošinājums ir tad, kad viena un tā pati interese apdrošināta pret vienu un to pašu risku ar vairākām polisēm, pie kam apdrošinātā summa pārsniedz atlīdzību, kādu pēc šī likuma pienākas saņemt. Divkāršs apdrošinājums var būt arī apzināti, ja apdrošinājumaņēmējs baidās par pirmā apdrošinātāja maksāt spējam. Bankas bieži atteicas pieņemt preču iekļāšanas gadījumā polises, ko parakstījuši viņām pazīstami šaubīgi apdrošinātāji. Divkārša apdrošinājuma gadījumā apdrošinājumaņēmējs var prasīt atlīdzību no abiem apdrošinātājiem pēc paša izvēles. Divkāršiem apdrošinājumiem zinama nozīme, ja katrā apdrošinājumā vērtējums ir dažāds. Tad vispirms ir izdevīgāk pieprasīt atlīdzību no tā apdrošinātāja, kura vērtējums ir zemāks. Tomēr par abām polisēm kopā apdrošinājumaņēmējs nedrīkst saņemt vairāk par apdrošinātā priekšmeta vērtību.

Dažkārt divkāršs apdrošinājums var rasties neviļus, kad preču nosūtītājs apdrošina preces uz preču saņēmēja rēķina, bet pēdējais tās apdrošinājis ar „floating policy“. Tādā gadījumā apdrošinājumaņēmējs var saņemt no viena apdrošinātāja premijas daļu atpakaļ. Kad abas polises kādu laiku segušas pilnu risku, vai kāda polise izmaksājusi pilnu apdrošināto summu, tad šādi polisei premija nav jāatmaksā. Patiesībā nosaukums „divkāršs apdrošinājums“ ir nepareizs: vārds „double“ te attiecas uz polisēm. Pareizais nosaukums būtu „over insurance by double insurance“.

Nepieciešamie solījumi (Warranties).

Solījumu veids.

33. (1) Turpmākos pantos nepieciešams solījums nozīmē garantijas solījumu, tas ir solījumu, ar kuru apdrošinājumaņēmējs uzņemas kādu atsevišķu lietu izdarīt vai nedarīt, vai izpildīt kādu nosacījumu, vai ar kuru viņš apgalvo vai noliedz atsevišķa fakta esamību.

(2) Nepieciešams solījums var būt vārdos izteikts solījums (expressed warranty), vai kluss solījums (implied warranty).

(3) Augstāk minētais solījums ir noteikums, kas stingri jāizpilda, vienalga, vai tas attiecībā uz risku būtu svarīgs vai ne. Ja tas netiek stingri izpildīts, tad saskaņā ar polises noteikumiem apdrošinātājs ir atsvabināts no atbildības, skaitot no solījuma laušanas laika, bet viņš netiek atsvabināts no atbildības līdz solījuma laušanas laikam.

Jāšķiro „representations” un „warranties”. „Representations” jābūt patiesiem pēc būtības, un, lai to dēļ atceltu apdrošinājuma līgumu, tiem jāietekmē risks. „Warranties” ir jāpilda burtiski, neskatoties, vai tie svarīgi vai ne, un vai tie ietekmējuši risku vai ne. Tie ir drošība apdrošinātājam, lai pārliecinātos, vai apdrošinājums ir tāds, kāds tas uzdots. „Warranty” var būt „precedent” vai „subsequent” nosacījums. Pirmajā gadījumā tas ir atliekošs nosacījums, un līguma saistība atlikta līdz noteiktam laikam, kad izvedīs kādu darbību, vai atstās ko neizdarītu. Otrajā gadījumā („subsequent”) ir rezolutīvs jeb atceļošs nosacījums, t. i. tā iestāšanās gadījumā apdrošinājuma līgums tiek atcelts. Sekojošais piemērs norāda, cik burtiski „Warranties” tiek izpildīti: kāds kuģis pēc ostas atstāšanas jūrā atrada defektus katlos. Kuģis atgriezās ostā, un defekti tika izlaboti. Lai gan kuģis bija jūras spējīgs tanī laikā, kad notika apdrošinātais nelaimes gadījums, tas tika atzīts par jūras nespējīgu, braucieni sākot. Ar to lauzts solījums, ka kuģis ir jūras spējīgs, un apdrošinātājs atsvabināts no atbildības.

„Express warranty” jāraksta pašā polisē vai tai jāpievieno. Lords Mansfilds saka: „That a written paper did not become a strict warranty by being folded up in the policy”.

Jūras apdrošinājuma līgums, pretēji citiem apdrošinājumiem, tiek lauzts no nolīguma neizpildīšanas brīža. Solījuma laušana pati par sevi apdrošinājuma līgumu neatceļ, bet apdrošinātājam ir tiesības to prasīt. Praksē parasti apdrošinātājs šādu pārkāpumu „piedod”, ja tiek samaksāta papildu premija.

Kad solījuma laušana pieļauta.

34. (1) Solījuma neizpildīšana pieļauta, kad, mainoties apstākļiem, solījums nav vairs piemērojams līguma nosacījumiem, vai kad solījuma izpildīšana kāda vēlāka likuma dēļ kļūst nelikumīga.

(2) Solījuma laušanas gadījumā apdrošinājumaņēmējs nevar attaisnoties ar to, ka solījuma laušana izlabota, un solījums pirms zaudējuma iestāšanās pildīts.

(3) Apdrošinātājs solījuma laušanu var atstāt bez ievēribas.

„Warranty” nav pildams, ja kara laikā dots solījums braukt ar konvoju, bet izbraukšanas laikā ir noslēgts miers, un apsardzība vairs nav vajadzīga. Tāpat solījums nav pildams, ja to atceļ ar likumu.

Izteikts solījums.

35. (1) Solījums var būt izteikts vārdiem kaut kurā veidā, no kura būtu redzams solījuma nodoms.

(2) Izteikts solījums jāieraksta polisē vai atsevišķā dokumentā, aizrādot, ka tas pievienojams polisei.

(3) Izteikts solījums neatceļ klušo solījumu, izņemot, ja tie viens otram runā pretim.

Neitralitātes solijums.

36. (1) Ja noteikti apgalvots, ka apdrošinamais īpašums, kuģis vai preces ir neitrali, tad īpašumam jābūt neitralam riska sākumā un, ciktāl apdrošinājumaņēmējam to iespējams kontrolēt, tam tādām jābūt visā riska laikā.

(2) Ja apgalvots, ka kuģis ir neitrali, tad, ciktāl to var pārraudzīt apdrošinājumaņēmējs, tam jābūt pienācīgi apgādātam ar dokumentiem neitralitātes pierādīšanai, un bez tam kuģis nedrīkst viltot, slēpt un lietot simulējošus dokumentus. Ja no šī nosacījuma pārkāpuma rodas zaudējumi, apdrošinātājs atsvabināts no atbildības.

Nacionalitāte nav pati par sevi sprotama.

37. Kuģa nacionalitāte nav no polises izrietošs apsolījums, tāpat ka solijums kuģa nacionalitāti nemainīt riska laikā.

Labā stāvokļa solijums.

38. Ja par apdrošināto priekšmetu tiek galvots „vesels” vai „labā stāvoklī” uz noteiktu dienu, tad pietiek, ja tas ir tāds minētās dienas kaut kurā laikā.

39. (1). Brauciena polisē kluss solijums ir, ka brauciena sākumā kuģim jābūt jūras spējīgam apdrošinātā uzņēmuma izvešanai.

Kuģa jūras spēju solijums.

(2) Ja polise stājas spēkā, kamēr kuģis atrodas ostā, tad kluss solijums ir, ka kuģim riska sākumā jābūt pienācīgi spējīgam cīnīties ar parastām briesmām ostā.

(3) Ja polise attiecas uz braucieni, kas izpildams vairākos posmos, kuru laikā kuģim vajadzīga dažāda veida turpmāka sagatavošanās vai apgāde, tad kluss solijums ir, ka kuģis katra posma sākumā ir jūras spējīgs un izriekts tā, kā to prasa attiecīgais brauciens.

(4) Kuģis tiek uzskatīts par jūras spējīgu, ja tas ir izriekts tā, ka var droši pārciest ar apdrošināto uzņēmumu savienotās parastās jūras briesmas.

(5) Laika polise neietver kluso solījumu, ka kuģis būs jūras spējīgs uzņēmuma katra ceļa posma sākumā, bet ja kuģis, ar apdrošinājumaņēmēja ziņu, izgājis jūrā jūras nespējīgā stāvoklī, tad apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas cēlušies no tā, ka kuģis izgājis jūrā jūras nespējīgs.

„Implied warranty” pieņem abi līguma slēdzēji klusējot, un par to nav nekas ne jāraksta, ne jāsaka. „Voyage” polisē tādi noteikumi ir divi: 1) kuģis ir jūras spējīgs dotajam braucienam ar doto kravu, un 2) uzņēmums ir likumīgs. „Time” polisē tāds solijums ir viens: ka kuģis ar apdrošinājumaņēmēja ziņu neizies jūrā jūras nespējīgā stāvoklī. Jūras spējīgums ir relatīvs jēdziens, kas jāapsver katrā atsevišķā gadījumā: kuģis, kas spējīgs piekrastes braucienam, nebūs spējīgs okeana braucienam. Jūras nespējīgums jāpierāda apdrošinātājam, bet apdrošinājumaņēmējam savukārt jāpierāda, ka jūras nespējīgums cēlies no apdrošinātā riska iestāšanās.

Preču jūras spēja nav kluss solijums.

40. (1) No preču vai citas kustamas mantas apdrošinājuma polises neizriet kluss solijums, ka preces vai kustama manta ir jūras spējīgas.

(2) Brauciena polisē par preču vai citas kustamas mantas apdrošinājumu no polises izriet kluss apsolījums, ka kuģis, braucieni uz sākot, ir ne tikai jūras spējīgs kā kuģis, bet tas arī vispusīgi piemērots doto preču vai citas kustamas mantas novešanai uz polisē paredzēto lēmuma ostu.

Daudzas preces savu dabisko īpašību dēļ neiztur jūras braucieni, un tādēļ nav iespējams nemaz prasīt, lai tās būtu jūras spējīgas. Tā preces, atkarībā pēc savām dabiskām īpašībām, rūsē, zaudē savu kvalitāti, iztek, plīst, izžūst. Par zaudējumiem, kas cēlušies no preču dabiskām īpašībām, apdrošinātājs neatbild.

Ar vārdiem „jūras spējīgs kuģis“ saprot arī kuģa piemērotību dotās kravas pārvadāšanai. Tā kuģiem, kas pārvadā labību, jābūt citādi iekārtotiem, nekā kuģiem, kas pārvadā augļus vai dzelzs rūdu. Tāpat nebūs jūras spējīgs tāds kuģis, kas gan var pārciest parastās jūras briesmas, bet defektīvu lūku vai cauruļu dēļ nav spējīgs vest kravu, kas bojājas no jūras ūdens u. t. t.

Likumības apsolījums.

41. No polises izriet kluss solījums par to, ka apdrošinātais uzņēmums ir likumīgs, un ka tiktāl, ciktāl to apdrošinājuma ņēmējs var kontrolēt, uzņēmums tiks izpildīts likumīgā veidā.

Brauciens.

**Pats par sevi
saprotais no-
teikums par
riska sākumu.** 42. (1) Ja priekšmets apdrošināts ar brauciena polisi „tur un no turienes“, („at and from“) vai „no turienes“ („from“), noteiktās vietās, tad nav nepieciešams, lai kuģis atrastos šinī vietā līguma slēgšanas brīdī, bet šādā gadījumā pastāv pats par sevi saprotams noteikums, ka uzņēmumam jāsākas attiecīgā laikā, un ja uzņēmuma risks šinī laikā neiesākas, tad apdrošinātājs var atteikties no līguma.

(2) Šādu kļu noteikumu var atcelt, ja pierāda, ka kavēšanās bija radusies no apdrošinātājam jau pirms līguma slēgšanas zinamiem apstākļiem, vai, ja pierāda, ka viņš no šāda noteikuma atsacījies.

**Brauciena
sākums.** 43. Ja polisē noteikta brauciena sākumā osta, un kuģis tās vietā izbrauc no citas ostas, tad risks neiestājas.

**Braukšana uz
citu lēmuma
ostu.** 44. Ja polisē noteikta lēmuma osta, bet kuģis tās vietā brauc uz citu lēmuma ostu, tad risks neiestājas.

**Brauciena
grozīšana.** 45. (1) Ja pēc riska iesākšanās polisē paredzētā lēmuma osta tiek labprātīgi mainīta, tad notiek brauciena grozīšana.

(2) Ja polisē nav citādi teikts, grozot braucienu, apdrošinātais ir atsvabināts no atbildības, no brauciena grozīšanas momenta, tas ir, kopš tā laika, kad lēmums par brauciena grozīšanu paziņots, pie kam nav svarīgi, ka zaudējumu izcelšanās brīdī kuģis varbūt nemaz nav atstājis polisē paredzētā brauciena ceļu.

Brauciena grozijums ir tad, ja nodomāto un polisē apzīmēto braucienu maina, un kuģis brauc uz citu ostu. Tā, ja kuģis brauc no Londonas uz Ņujorku, bet aizbrauc uz Filadelfiju, tad apdrošinātājs no ceļa virziena grozijuma momenta atsvabināts no atbildības. Par ceļa grozijuma momentu nav uzskatama faktiskā kursa maiņa, bet gan moments, kad tiek saņemts rikojums to grozīt. Tā minētā gadījumā kuģis, kad tas bija nobraucis no Londonas 50 j. j., saņēma radiotelegramu braukt uz Filadelfiju. Kopš šī momenta arī apdrošinātais atsvabināts no atbildības, lai gan faktiski kuģis brauc tān pašā virzienā, kādā tam bija jābrauc uz Ņujorku. Ja pirmatnējo ceļu groza, lai izbēgtu no briesmām, par kurām atbild apdrošinātājs, tad apdrošinājuma līgums netiek laužts. Daudzreiz brauciena grozijumus paredz polisē, bet par to jāpiemaksā parasti maza papildu premija.

Novirzīšanās. 46. (1) Ja kuģis bez likumīga iemesla novirzas no polisē paredzētā brauciena, tad apdrošinātājs tiek atbrīvots no atbildības, skaitot no novirzīšanās sākuma, pie kam nav svarīgi, ka pirms zaudējumu iestāšanās kuģis atkal nonācis uz polisē noteiktā ceļa.

- (2) Novirzīšanās no polisē paredzētā brauciena notiek tad, ja:
- brauciena ceļš polisē sevišķi noteikts, un notikusi atkāpšanās no šī ceļa, vai
 - brauciena ceļš polisē sevišķi nav noteikts, bet atkāpšanās notikusi no parastā, vispār pieņemtā, ceļa.
- (3) Nodoms novirzīties nav svarīgs; lai atbrīvotu apdrošinātāju no atbildības, novirzienam faktiski jānotiek.

Starpība starp novirzīšanos no brauciena ceļa un brauciena grozījumu ir tā, ka pirmajā gadījumā ceļa mērķis (lēmuma osta) paliek tas pats, kurpretim otrajā gadījumā tiek mainīts pats brauciena galā mērķis. Brauciena grozījums atsvabina apdrošinātāju no atbildības ar to momentu, kad tas nodomāts un par to paziņots kuģim, bet novirzīšanās tikai ar faktiskās novirzīšanās iestāšanos. Ja polisē noteikts ceļš, tad pie tā cieši jāturas. Ja kuģis, braucot no Anglijas uz Indiju, brauc caur Suecas kanālu, bet polisē paredzēts brauciens ap Labās Cerības ragu, tad neskatoties, ka pirmais ceļš ir drošāks, tomēr notikusi novirzīšanās no ceļa. Lai novirzīšanās būtu mazāk vai vairāk atļauta, polisē ieraksta „Institute cargo“ klauzulu:

„Held covered at a premium to be arranged in case of deviation or change of voyage, or other variation of the risk by reason of the exercise of any liberty granted to the shipowner or charterer under the contract of affreightment, or of any omissions or error in the description of the interest vessel or voyage.“

Par novirzīšanos lords Mansfilds izteicies tā: „The insurer... must have under his consideration the nature of the voyage to be performed, and the usual course and manner of doing it. Everything done in the usual course must have been foreseen, and in contemplation at the time he engaged. He took the risk on a supposition that what was usual or necessary should be done“.

Vairākas

lēmuma ostas.

47. (1) Ja polisē paredzētas vairākas lēmuma ostas, tad kuģis var braukt uz visām vai dažām no tām, bet ja nav parasts, vai arī nav svarīgs iemesls braukt citādā kārtībā, kuģim jābrauc uz tām, vai kādu no tām, polisē paredzētā kārtībā. Ja kuģis šādā kārtībā nebrauc, tad notiek novirzīšanās.

(2) Ja polise izdota uz „izkraušanas ostām“, kas ietilpst noteiktā apgabālā, tad kuģim, ja nav citādas parašas vai svarīga iemesla, jābrauc uz šīm ostām, vai kādu no tām ģeogrāfiskā kārtībā. Šā noteikuma neizpildīšanu uzskata par brauciena grozījumu.

Te var rasties jautājums par ģeogrāfiskās kārtības nozīmi. Ja kuģis nāk no rietumiem uz austrumiem gar krastu uz ostām, kuru virziens ir S-N, tad kuģis var uzsākt braucienu no N uz S vai no S uz N. „Final port“ ir osta, kur izdod pēdējo kravu.

Ja kuģis ved kravu vairākām ostām, bieži gadas „overcarriage“. Tas nozīmē, ka kravu dažās ostās izkrauj nevis prombraucot, bet to noved līdz pēdējai lēmuma ostai un tad izkrauj atpakaļceļā. Burtiski ņemot, te ir novirzīšanās, bet to sedz „deviation“ klauzula.

Kavēšanās braucienā.

48. Brauciena polises gadījumā apdrošinātais uzņēmums jāizved visur ar pienācīgu ātrumu („reasonable dispatch“), un ja tas bez likumīga iemesla netiek pildīts, tad apdrošinātais ir atbrīvots no atbildības kopš tā laika, kad kavēšanās kļuvusi neattaisnojama.

Nelietderīga braucienā kavēšana uzskatama par novirzīšanos un dod iespēju apdrošinātājam atteikties no līguma. Ja šādu aizkavēšanos radījis pats apdrošinātais risks, tad līgums paliek spēkā. Ja

kuģis nevar ieiet ostā lēdus dēļ, tad šādas aizkavēšanās dēļ apdrošinātāja līgumu nevar atcelt. Ja kravu izkrauj liellaivās, un to izkraušana aizkavējas preču sastrēguma dēļ krastā, tad tādu aizkavējumu neuzskata par lietišķu („reasonable“) un te, lai apdrošinātāja līgums paliktu spēkā, jāpiemaksā papildu premija.

Pielauta novirzīšanās vai kavēšanās. 49. (1) Izpildot polisē paredzēto braucienu, novirzīšanās vai kavēšanās ir pielauta:

- a) ja tā ar sevišķu noteikumu polisē atļauta, vai
- b) ja to radījuši apstākļi, kas nestāv kapteiņa vai viņa darba devēju varā, vai
- c) ja tā vajadzīga, lai izpildītu kādu izteiktu vai pašu par sevi saprotamu solījumu, vai
- d) ja tas nepieciešams apdrošinātā kuģa vai priekšmeta drošībai, vai
- e) dzīvības glābšanai vai palīdzības sniegšanai kuģim, uz kura dzīvības var atrasties briesmās, vai
- f) ja nepieciešama ārstniecības vai ķirurģiska palīdzības sniegšana kādai personai uz kuģa, vai
- g) ja novirzīšanos vai kavēšanos radījuši kapteiņa vai kuģa personāla ļaunprātīga („barratrous“) rīcība, ja šāda ļaunprātīga rīcība („barratry“) ir apdrošinātā.

(2) Ja novirzīšanās vai kavēšanās iemesls atkrit, tad kuģim jāuzņem atkal tā ceļš un jāturpina brauciens ar pienācīgu ātrumu.

Novirzīšanos no ceļa mantu glābšanas nolūkā šie noteikumi neattiecinā. Tādēļ to var segt tikai sevišķas klauzulas ieviešana polisē.

Polises pārvešana („assignment“).

Kad un kā polise pārvedama.

50. (1) Jūras apdrošinājuma polise ir pārvedama, ja pašā polisē tas nav aizliegts. Polisi var pārvest kā pirms, tā arī pēc apdrošinātā notikuma iestāšanās.

(2) Ja jūras apdrošinājuma polisi pārved tā, lai ieguvējam nodotu šādā polisē paredzēto labuma interesi, tad ieguvējam ir tiesība celt prasību savā vārdā, un atbildētājam ir tiesība aizstāvēties šādā pašā ceļā un tādiem pašiem līdzekļiem pret prasībām, kas izriet no līguma, kā tai gadījumā, kad sūdzību celtu persona, uz kuras vārdu vai kuras vārdā polise izdota.

(3) Jūras apdrošinājuma polisi var pārvest ar indosamentu vai citādā parastā veidā.

Apdrošinājumaņēmējs, kam nav interese, nevar polisi pārvest.

51. Ja apdrošinājumaņēmējs atsavinājis vai zaudējis savu interesi apdrošinātā priekšmetā un nav pirms atsavināšanas vai atsavināšanas laikā rakstiski vai saprotami izsacījis savu piekrišanu polisi pārvest, tad katra vēlāka polises pārvešana nav spēkā: tiek pieņemts, ka nekas, kas izteikts šinī pantā, neattiecas uz polises pārvešanu pēc apdrošinātā notikuma iestāšanās.

Premija.

Kad premija maksājama.

52. Ja nepastāv citāda vienošanās, apdrošinājumaņēmēja vai viņa aģenta pienākums maksāt premiju, un apdrošinātāja pienākums izdot apdrošinājumaņēmējam vai viņa aģentam polisi ir savstarpēji izpildams noteikums; apdrošinātājs nav spiests izdot polisi līdz premijas samaksai.

Praksē gan premiju reti maksā vienā laikā ar polises saņemšanu.

Aģenta izņemta polise.

53. (1) Ja nav citāda vienošanās, kad jūras apdrošinājuma polisi izņem apdrošinājumaņēmēja vārdā makleris, tad makleris tieši atbild apdrošinātājam par premiju, un apdrošinātājs tieši atbild apdrošinājumaņēmējam par sumu, kuru pienāktos maksāt sakarā ar zaudējumu iestāšanos vai premijas atmaksu.

(2) Ja nav citāda vienošanās, maklerim ir tiesības aizturēt polisi, līdz kamēr apdrošinājumaņēmējs sedz premiju un apdrošinājuma izdevumus; kur maklerim bijusi čarišana ar personu, kas viņu izmantojusi kā principals, tur viņam tiesības aizturēt polisi par katru no šādas personas par apdrošinājumu pienākošos sumu, izņemot, ja parāda izcelšanās laikā viņam bija iemesls domāt, ka šāda persona bijusi tikai aģents.

Maklerim ir tiesības aizturēt polisi tikai par tām sumām, kas viņam pienākas par izdarīto apdrošinājumu, bet ne par kādām citām sumām, kas viņam pienākas.

Premijas saņemšanas apstiprinājums polisē.

54. Ja apdrošinājumaņēmēja vārdā maklera izņemtā jūras apdrošinājuma polisē apliecināta premijas samaksa, tad šāds apliecinājums, ja nav notikusi ļaunprātība, ir saistošs starp apdrošinātāju un apdrošinājumaņēmēju, bet ne starp apdrošinātāju un makleri.

Lloyda polisēs ir apliecināta premijas samaksa un šis apliecinājums ir izšķirošs. Citas sabiedrības ieraksta polisēs izteicienus: „has paid or promised to pay premium“.

Zaudējumi un abandons.

Ieskaitītie un izslēgtie zaudējumi.

55. (1) Saskaņā ar šī likuma noteikumiem, ja polisē nav citādi noteikts, apdrošinātājs ir atbildīgs par visiem zaudējumiem, kas tieši cēlušies no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, bet, saskaņā ar iepriekš sacīto, apdrošinātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas nav cēlušies tieši no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts.

(2) It sevišķi:

- apdrošinātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, ko apdrošinājumaņēmējs nodarījis tieši, izņemot, ja polisē nav citādi teikts, bet apdrošinātājs atbild par katru zaudējumu, kas tieši cēlies no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, pat ja zaudējums noticis kapteiņa vai kuģa personāla nepareizas rīcības vai nolaidības dēļ.
- Ja polisē nav citādi teikts, kuģa vai preču apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas cēlušies no nokavējuma, kaut arī nokavējumu radījušas briesmas, pret kurām apdrošinājums slēgts.
- Ja polisē nav citādi teikts, apdrošinātājs neatbild par apdrošinātā priekšmeta parasto nolietojumu, iztecējumu un lūzumu, kas ceļas no apdrošinātā priekšmeta dabiskām īpašībām, par zaudējumiem, ko nodarījušas žurkas vai kukaiņi, vai par mašīnu bojājumiem, kas nav tieši cēlušies no jūras briesmām.

Šis pants veltīts t. s. „causa proxima“. Jūras apdrošinājuma līgumos par to bieži ceļas strīdi. „Causa proxima“ izteicis Fr. Bacons šādi: „It were infinite for the law to judge the causes of causes, and their impulsion one of another therefore it contenteth itself with the immediate cause“.

Pilnīga definīcija grūti atrodamā. Par labāko atzīst sekojošo: „The causa proxima of a loss is the cause of the loss, proximate to the loss, not necessarily in time, but in efficiency. While remote causes may be disregarded in determining the cause of a loss, the doctrina must be interpreted with good sense, so as to uphold and not defeat the intentions of the parties to the contract. Thus, the dominant or effective cause of the loss proximate to the loss must be considered to be the actual cause of the loss. There must be a direct and uninterrupted sequence between originating cause and ultimate loss, and if any new intervening cause arises between such primary cause and the loss, the new intervening cause will rule out consideration of preceding causes.“

Vispārīgi šīnī pantā paredzētie gadījumi var būt ļoti sarežģīti, un to izšķiršana atkarīga no katrreizējiem lietas apstākļiem. „Keate“ dod par to sekojošu spriedumu: 1) „Where the loss is caused by the operation of one peril and that a peril insured against, there is liability under the policy.“ 2) „Where two or more causes are in operation, and the final cause is a risk covered by the policy, underwriters are liable.“ 3) „Where several causes are in operation and the dominant or paramount cause is a risk covered by the policy, the underwriters are liable.“

Daļas un pilnīgs zaudējums.

56. (1) Zaudējums var būt pilnīgs vai daļas zaudējums. Katrs zaudējums, kas citāds nekā zemāk minētais pilnīgais zaudējums, ir daļas zaudējums.

(2) Pilnīgs zaudējums var būt īsts pilnīgs zaudējums („Actual total loss“) vai konstruktīvs pilnīgs zaudējums („Constructive total loss“).

(3) Ja no polises noteikumiem neizriet cits nodoms, apdrošinājumā pret pilnīgu zaudējumu ietilpst kā konstruktīvs, tā arī īsts pilnīgs zaudējums.

(4) Ja apdrošinājumaņēmējs ceļ prasību par pilnīgu zaudējumu, kas vēlāk izrādās tikai par daļas zaudējumu, tad viņš var, ja polisē nav citādi teikts, saņemt atlīdzību par daļas zaudējumu.

(5) Ja preces, kurām jāpienāk grupās, sasniedz lēmuma ostu nebojātā stāvoklī, bet izdzisuša apzīmējuma vai cita iemesla dēļ tās nav iespējams identificēt, zaudējumi, ja tādi būtu, ir daļas, bet ne pilnīgi zaudējumi.

Šīnī pantā tiek apskatīta jūras apdrošinājuma iedarbība. Skaidrākais zaudējums ir apdrošinātā priekšmeta totāls zaudējums vai zudums, bet sarežģītāki jau ir apstākļi ar konstruktīvo pilnīgo zaudējumu. Tādēļ praksē šajos jautājumos rodas daudz strīdu, kas izšķirami atkarībā no katrreizējiem lietas apstākļiem.

Pilnīgs zaudējums.

57. (1) Kad apdrošinātais priekšmets iznīcināts vai tā bojāts, ka to nevar uzskatīt par lietu, par kādu tas bija apdrošināts, vai apdrošinājumaņēmējam tas neatgūstami atņemts, tad ir īsts pilnīgs zaudējums.

(2) Īsta pilnīga zaudējuma gadījumā abandona paziņojums nav jāiesniedz.

Nav nekādu strīdu gadījumā, ja apdrošinātais priekšmets no apdrošinātā riska iestāšanās pilnīgi iznīcināts. Strīdi rodas pie konstruktīvi pilnīga zaudējuma iestāšanās, t. i. tad, kad apdrošinātais priekšmets vēl pastāv, bet tas tik stipri bojāts no apdrošinātā riska, ka zaudējis savas sugas priekšmeta īpašības, un to vairs nevar uzskatīt par līdzīgu apdrošinātam priekšmetam.

Datelu sūtījums, kas stāvējis vairākas dienas nogrimis smirdošā ūdenī un tik stipri bojāts, ka noderīgs tikai mēslojumam, uzskatāms par konstruktīvi pilnīgi zaudētu. Tāpat cements, kas no jū-

ras ūdens iedarbības galīgi sacietējis, uzskatams par konstruktīvu pilnīgi zaudētu. Pilnīgs konstruktīvs zaudējums būs arī tad, kad apdrošināto kuģi augsts paisuma vilnis nonesis tālu krastā un, iestājoties bēgumam, kuģis paliek uz sauszemes, pie kam to novilkst nav iespējams.

Ja mantas tiek pārdotas, kaut arī netālu no lēmuma ostas, un pārdošana notikusi apdrošinātā riska dēļ, tad apdrošinātais atbild par priekšmeta pilnīgu zaudējumu, bet sev patur ieņēmumu no pārdotās mantas.

Galvenā „actual total loss” un „constructive total loss” atšķirība šī likuma nozīmē ir tā, ka pirmais neprasa abandona paziņojumu apdrošinātājam.

Kuģa pazušana.

58. Ja kuģis, kas piedalās uzņēmumā, pazudis bez vēsts, un pēc attiecīga laika notecešanas no tā nav saņemtas ziņas, tad jāprezūmē tā īsts pilnīgs zaudējums.

Ja apdrošinātais samaksājis par pazudušo kuģi apdrošinājuma ņēmējam, bet kuģis vēlāk atradies, tad kuģi patur apdrošinātais, kaut arī tā vērtība būtu lielāka par samaksāto sumu.

Preču pār-kraušana un pārsūtīšana ar cītu kuģi.

59. Ja sakarā ar briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, kādā starpostā vai vietā brauciens tiek pārtraukts, tad šādos apstākļos, neskatoties ne uz kādu pārvaldījuma līgumā paredzētu sevišķu norunu kapteiņa attaisnošanai par preču vai citas kustamas mantas izkraušanu malā un pārsūtīšanu uz lēmuma ostu ar to pašu vai citu kuģi, apdrošinātāja atbildība turpinās, kaut arī preces izkrautas malā vai pārsūtītas tālāk ar citu kuģi.

Parasti jūras apdrošinājums neparedz preču pārvaldīšanu citā kuģī, kādēļ, slēdzot apdrošinājuma līgumu, tas jāparedz. Grūtības rada tas apstākļi, ka apdrošinājuma slēgšanas brīdī nav paredzams, ar kādu kuģi preces tiks tālāk vestas, šī kuģa izturīgums no noderīgums preču pārvaldīšanai. Ja preču pārvaldīšana nepieciešama kā apdrošinātā riska sekas, tad taisnīgi, ka apdrošinājuma līgumam jāturpinās, kamēr preces sasniedz lēmuma ostu. Parasti gan apdrošinātais piekrīt tikai daļas maksai par kravas izkraušanu, uzglabāšanu un nosūtīšanu no „port of distress”. Faktiskais stāvoklis ir šāds:

a) The insurer is liable notwithstanding transshipment, if this be necessitated by a peril insured against, but in no other circumstances in transshipment or loss thereafter covered in the absence of specific agreement to the contrary, but

b) In practice, by means of appropriate clausing in cargo policies.

(1) Customary transshipment is covered at additional premium; and

(2) Any other transshipment is held covered at additional premium to be arranged.

Konstruktīvs pilnīgs zaudējums.

60. (1) Atkarībā no polisē izteiktiem noteikumiem konstruktīvs pilnīgs zaudējums ir tad, ja apdrošinātais priekšmets pamatoti atstāts (abandonēts), ievērojot, ka tā īsts pilnīgs zaudējums ir redzami nenovēršams, vai tas nav novēršams bez izdevumiem, kas pārsniegtu apdrošinātā priekšmeta vērtību pēc izdevumu izdarīšanas.

(2) It sevišķi konstruktīvs pilnīgs zaudējums ir:

I Kad apdrošinājuma ņēmējs no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, zaudējis iespēju valdīt pār kuģi vai precēm un,

a) skatoties pēc apstākļiem, nav iespējams, ka viņš varētu atgūt kuģi vai preces, vai b) ievērojot katreizējos apstākļus,

kuģa vai preču atgūšanas izdevumi pārsniegtu to vērtību pēc atgūšanas.

- II. Kuģa bojājuma gadījumā, ja kuģis no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, ir tā bojāts, ka bojājuma izlabošanas izdevumi pārsniegtu kuģa vērtību izlabotā stāvoklī.

Novērtējot izlabošanas izdevumus, nav jāizdara nekādi atvilkumi lielās avarijas maksājumiem šiem izlabojumiem, kas jāmaksā pārējiem lielās avarijas dalībniekiem, bet jāņem vērā turpmāko glābšanas operāciju un turpmākās lielās avarijas līdzdalības izdevumi, par kuriem kuģis būs atbildīgs pēc izlabošanas.

- III. Preču bojāšanās gadījumā, ja maksa par preču bojājumu izlabošanu un nosūtīšanu uz lēmuma ostu, pārsniedz to vērtību.

Konstruktīvo pilnīgo un faktisko (aktualo) pilnīgo zaudējumu salīdzina ar fizisko un komerciālo mantas zudumu. Pirmais ir pats par sevi saprotams, bet otrais iestājas tad, kad „saprātīgs saimnieks” uzskatīs priekšmetu par bezvērtīgu, kad tam nebūs vairs nekādas tirdzniecības vērtības. Ir nodibinājies ieskaits, ka konstruktīvo pilnīgu zaudējumu noteikšana atbilde uz jautājumiem: ko darītu konkrētā gadījumā saprātīgs neapdrošinātas mantas saimnieks? Ja viņš priekšmetu atstātu, tad ir darišana ar konstruktīvo pilnīgu zaudējumu.

Kuģa konstruktīvs pilnīgs zaudējums nozīmē arī vedummaksas pilnīgu zaudējumu. Ja kuģis iet bojā ar balastu ceļā uz kravas uzņemšanas ostu, tad līdz ar to ir gājusi bojā arī vedummaksa. Iestājoties konstruktīvam pilnīgam kuģa zaudējumam, kravas īpašnieks nevar prasīt no kuģa īpašnieka, lai tas sūta citu kuģi.

Konstruktīva pilnīga zaudējuma sekas.

61. Kad iestāties konstruktīvs pilnīgs zaudējums, apdrošinājuma ņēmējs var uzskatīt šādu zaudējumu par daļas zaudējumu, vai arī abandonēt apdrošināto priekšmetu apdrošinātājam un, uzskatīt zaudējumu par faktisku pilnīgu zaudējumu (bojā eju).

Ja apdrošinātais priekšmets nav apdrošināts par pilnu vērtību, tad, ja priekšmets nav galīgi bojāts, apdrošinājuma ņēmējam nav izdevīgi pieteikt galīgu zaudējumu (bojā eju), jo tādā gadījumā viņš nesāņems apdrošinātā priekšmeta faktisko vērtību, bet gan apdrošināto sumu. Kas paliks par to pāri, to sāņems apdrošinātājs.

Abandona paziņojums.

62. (1) Saskaņā ar šī panta noteikumiem, ja apdrošinājuma ņēmējs izvēlas apdrošināto priekšmetu atstāt (abandonēt) apdrošinātājam, tad viņam jāiesniedz abandona paziņojums. Ja viņš to nedara, tad zaudējumu uzskata par daļas zaudējumu.

(2) Abandona paziņojums jāiesniedz ar rakstu vai jāizteic vārdiem, vai pa daļai ar rakstu un pa daļai mutes vārdiem, pēc kam var lietot visādu izteicienu, bet tā, lai apdrošinātājam būtu skaidrs apdrošinājuma ņēmēja nodoms abandonēt savu apdrošināto interesi apdrošinātā priekšmetā apdrošinātājam.

(3) Abandona paziņojums jāiesniedz nekavējoties pēc drošu ziņu saņemšanas par zaudējumu, bet ja ziņas ir apšaubamas dabas, tad apdrošinātājam ir tiesība uz piemērotu laiku ziņu ievākšanai.

(4) Ja abandona paziņojums iesniegts laikā, tad apdrošinājuma ņēmēja tiesībām nevar kaitēt tas fakts, ka apdrošinātājs atteicies abandonu akceptēt.

(5) Abandona akceptējumu apdrošinātājs var izteikt vārdos, vai tas pats par sevi saprotams no apdrošinātāja rīcības. Apdrošinātāja vienkārša klusēšana nav uzskatāma par paziņojuma akceptējumu.

(6) Ja abandona paziņojums ir akceptēts, tad abandonu vairs nevar atsaukt. Akceptējot paziņojumu, apdrošinātājs atzina to par pietiekošu un galīgi uzņēmies atbildību par zaudējumiem.

(7) Abandona paziņojums nav vajadzīgs, ja tai laikā, kad apdrošinājumaņēmējs saņem ziņojumu par zaudējumu, apdrošinātājam nebūtu nekāds labums no iesniegtā ziņojuma.

(8) Apdrošinātājs abandona paziņojumu var atstāt bez ievēribas.

(9) Apdrošinātājam, kas savu risku pārāpdrošinājis, nav jāiesniedz abandona paziņojums.

Apdrošinājumaņēmējam jāpaziņo apdrošinātājam par abandonu nekavējoties, tiklīdz viņš noskaidrojis apdrošinātā priekšmeta stāvokli. Par abandonu var paziņot arī mutes vārdiem, bet praksē parasti tas tiek darīts ar rakstu. Līdz ar abandona paziņojumu makleris liek priekšā apdrošinātājam parakstīt solījumu, ka, ja viņš abandonu noraidītu, tad tomēr apdrošinājumaņēmējs tiks nostādīts stāvoklī: „as if a writ had that day been issued”. To dara tadēļ, ka neabandona paziņojums, ne tā pieņemšana nav atsaucama. Tadēļ dabiski, ka apdrošinātājs negrib ar tā pieņemšanu pārsteigties. Kad zaudējums cēlies no riska, kas nebija apdrošināts, un apdrošinātājs samaksu izdarījis kļūdas dēļ, tad viņam tiesības saņemt atpakaļ izmaksātās sumas. Kad apdrošinātājs neakceptē abandona paziņojumu, tad apdrošinājumaņēmējs var griezties tiesā un ar tās palīdzību to piespīst abandonu pieņemt (tas ir gan Anglijā, bet ne Skotijā).

Kādu kuģi, kas bija apdrošināts pret kara risku, sagūstīja ienaidnieks. Kuģa īpašnieks iesniedza apdrošinātājam abandona paziņojumu, bet tas to noraidīja. Lieta nonāca tiesā, bet pirms sprieduma pasludināšanas kuģis tika atbrīvots. Tiesa atrada, ka kontrahentu stāvoklis nosakams pēc pavēstes izsniegšanas momenta (t. i. prasības celšanas laika), apdrošinātājam bija jāpieņem abandona paziņojums un jāatbild par galīgu zaudējumu.

Abandona sekas.

63. (1) Ja abandons ir dibināts, apdrošinātājam tiesība pārņemt apdrošinājumaņēmēja interesi par visu to, kas palicis pāri no apdrošinātā priekšmeta ar visām īpašnieka tiesībām.

(2) Pēc kuģa abandona kuģa apdrošinātājam ir tiesība uz vedummaksu, kas brauciena laikā nopelnīta, un kuru kuģis nopelnījis pēc zaudējumu gadījuma, atskaitot vedummaksas nopelņas izdevumus pēc zaudējumu gadījuma; kad kuģis pārvadā kuģa īpašniekam piederošās preces, apdrošinātājam ir tiesība uz mērenu atlīdzību par preču pārvadājumu pēc zaudējumu gadījuma.

Abandons nozīmē, ka apdrošinātās mantas īpašnieks no tās uz visiem laikiem atteicies, bet tas vēl nenozīmē, ka apdrošinātājs to pārņem līdz ar visu uz to esošo atbildību. Kuģis var nogrimt braucamā ceļā. Ja šāda vraka izcelšana maksā vairāk, nekā tas pēc izcelšanas vērts, apdrošinātājs var atteikties to paturēt. Iestāde, kas pārzina braucamo ceļu, tādā gadījumā griežas pie kuģa īpašnieka un tā pienākums dot līdzekļus vai samaksāt par vraku izcelšanu, ja vraks atrodas tādā vietā, kur tas apdraud kuģu kustību.

Kad apdrošinātājs saņēmis abandona paziņojumu, viņš var kuģi glābt un pabeigt braucienu, nogādājot kravu lēmuma ostā. Nopelnītā vedummaksa ir viņa blakus peļņa, bet gan tikai tad, ja krava nogādāta lēmuma ostā ar to pašu un nevis ar citu kuģi. Rēderim, kas vedummaksu apdrošinājis atsevišķi, tādā gadījumā ir zaudējums, jo kuģa abandons nav jūras briesmas vedummaksai, un tā nav zaudēta jūras briesmu dēļ. Lai izvairītos no tādiem zaudējumiem, kuģa apdrošinājuma līgumā ieraksta noteikumu, ka apdrošinātājs nevar celt prasību par vedummaksu, kad kuģis pilnīgi vai konstruktīvi gājis bojā, un abandons pietiekts vai ne.

Daļas („partial“) zaudējumi.

(Ieskaitot glābšanas, lielās avarijas un partikularās avarijas izdevumus.)

Partikularās (vienkāršās) avarijas zaudējums. 64. (1) Partikularās avarijas zaudējums ir apdrošinātā priekšmeta daļas zaudējums, kas cēlies no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, un kas nav lielās avarijas zaudējums. (2) Izdevumus, kas cēlušies apdrošinājumaņēmējam apdrošinātā priekšmeta drošības vai aizsardzības dēļ, ja tie neietilpst lielajā avarijā un nepieder pie glābšanas izdevumiem, sauc par partikulariem (vienkāršiem) izdevumiem. Partikularie izdevumi nesastāda partikularo avariju.

Parastais vienkāršās avarijas veids ir bojājumi no jūras pūdens. Tāpat vienkāršā avarija var cēties no kravas bojāšanās, pūšanas, žūšanas u. c. iemeslu dēļ.

Glābšanas izdevumi.

65. (1) Saskaņā ar polisē izteiktiem noteikumiem glābšanas izdevumus, kas cēlušies, aizsargājot apdrošināto priekšmetu no briesmām, pret kurām apdrošinājums slēgts, var atlīdzināt kā zaudējumus, ko šādas briesmas nodarījušas.

(2) „Glābšanas izdevumi“ ir izdevumi, kas pēc jūras likumiem pienākas glābējiem, neatkarīgi no līguma. Tanīs neietilpst izdevumi par pakalpojumiem, kurus apdrošinājumaņēmējs, viņa aģents vai persona, kuru viņi nolīguši par maksu, glābšanas veidā sniegusi briesmu novēršanai, pret kurām apdrošinājums slēgts. Šādus izdevumus, ja tie pamatoti izdoti, var atlīdzināt kā partikularos izdevumus vai kā lielās avarijas zaudējumus, skatoties pēc apstākļiem, kādos izdevumi radušies.

Glābējiem pienākas atlīdzība, un kamēr viņi to nav saņēmuši, viņiem pieder ķīlu tiesības uz izglābto mantu. Ja nav noslēgts glābšanas līgums, tad atlīdzības lielumu nosaka tiesa (Admiralty Court). Atlīdzības apmērs dibināts uz izglābtās mantas vērtību, no kuras glābējiem tiek izmaksāta noteikta daļa, skatoties pēc glābšanas apstākļiem. Ja glābšanas vajadzību radījis apdrošinātais risks, glābšanas atlīdzību maksā apdrošinātājs. Glābšanas atlīdzību nevar prasīt, ja glābējiem nav izdevies neko glābt. Parasti par glābšanu slēdz līgumu un glābšanas darbus iesāk tikai pēc līguma noslēgšanas. Glābējiem pienākas atlīdzība arī par dzīvības glābšanu.

Lielās avarijas zaudējums.

66. (1) Lielās avarijas zaudējumi ir zaudējumi, ko nodarījusi lielā avarija vai, kas izriet no lielās avarijas akta. Tanīs ietilpst lielās avarijas izdevumi, tāpat kā lielās avarijas upuri.

(2) Lielās avarijas akts ir tad, ja briesmu brīdī tiek labprātīgi un lietderīgi nests ārkārtējs upuris vai izdevums, lai pasargātu briesmu apdraudētu, kopīgā uzņēmumā ietilpstošu īpašumu.

(3) Lielās avarijas zaudējumu gadījumos tās dalībniekiem, kam zaudējumi nodarīti, ir tiesība, saskaņā ar jūras tiesību noteikumiem, uz proporcionālu atlīdzību no citiem ieinteresētiem dalībniekiem; šādu atlīdzību sauc par lielās avarijas atlīdzību (contribution).

(4) Saskaņā ar polises noteikumiem, kad apdrošinājumaņēmējs sedz lielās avarijas izdevumus, viņš var saņemt no apdrošinātāja to zaudējuma daļu, ko viņš ir izmaksājis; lielās avarijas upura gadījumā viņš var saņemt no apdrošinātāja visu zaudējuma atlīdzību, neizlietojot savas tiesības prasīt samaksu no citiem avarijas dalībniekiem, kas atbildīgi par samaksu.

(5) Saskaņā ar polises noteikumiem, ja apdrošinājumaņēmējs samaksājis, vai viņam jāmaksā lielās avarijas atlīdzība par apdrošināto priekšmetu, tad viņš to var saņemt no apdrošinātāja.

(6) Ja nav skaidri izteikta vienošanās, apdrošinātājs nav atbildīgs par lielās avarijas zaudējumu vai samaksu, ja zaudējums nav cēlies to briesmu novēršanai vai sakarā ar to briesmu novēršanu, pret kurām apdrošinājums slēgts.

(7) Ja kuģis, vedumaksa un preces, vai divas no šīm interesēm pieder vienam apdrošinājumaņēmējam, tad apdrošinātāja atbildība par lielās avarijas zaudējumiem vai maksājumiem ir tāda, it kā šie priekšmeti piederētu dažādām personām.

Lielās avarijas upurim jābūt istam, un tādēļ tikai varbūtējs zaudējums nav lielā avarija. Piem., nolauzta takelāžas atciršana, ja apdauza kuģa sānus un apdraud kuģi, nav lielā avarija. Tāpat kravas bojāšanās no tās dabiskām īpašībām nav uzskatama par lielo avariju. Starpība starp vienkāršo un lielo avariju ir tā, ka vienkāršās avarijas zaudējumus cieš tas, kam tā notikusi, turpretim lielās avarijas zaudējumi jāsedz visiem ieinteresētiem, proporcionāli katra īpašuma vērtībai.

Parastais lielās avarijas veids ir kravas mešana pār malu, tāpat kuģa starpsienu izlaušana, lai piekļūtu kravai, bojājumi no ūdens, dzēšot ugunsnelaimi, bet ne pašas ugunsnelaimes nodarītie bojājumi.

Zaudējumu atlīdzības mēraukla.

Apdrošinātāja atbildības apmērs par zaudējumiem.

67. (1) Apdrošinājumaņēmējs var saņemt zaudējumu gadījumā pēc polises ar neuzrādītu vērtību apdrošināmā priekšmeta pilnu vērtību, bet pēc polises ar uzrādītu vērtību sumu, kas var sasniegt polisē noteiktās vērtības apmēru. Šo sumu sauc par zaudējuma atlīdzības mērauklu.

(2) Ja cēlies zaudējums, kas pēc polises jāatlīdzina, apdrošinātājs vai katrs apdrošinātājs, ja viņi ir vairāk nekā viens, ir atbildīgs par tādu zaudējuma atlīdzinājuma daļu, kādu sastāda viņa uzņemtais risks no polisē ierakstītās vērtības, kad polise ir ar uzrādītu vērtību, vai no apdrošināmās vērtības, kad polise ir ar neuzrādītu vērtību.

Pilnīgs zudums.

68. Saskaņā ar šo likumu un polises noteikumiem, apdrošinātā priekšmeta pilnīgā zuduma gadījumā:

(1) Polisē ar uzrādītu vērtību, atlīdzināmā summa ir polisē noteiktā summa.

(2) Polisē ar neuzrādītu vērtību, atlīdzināmā summa ir apdrošinātā priekšmeta apdrošināmā vērtība.

Kuģa daļas zaudējums.

69. Ja kuģis bojāts, bet nav pilnīgi bojā gājis, tad zaudējumu atlīdzības apmērs, saskaņā ar polisē izteiktiem nosacījumiem, ir sekojošs:

(1) Ja kuģis ticis izlabots, tad apdrošinājumaņēmējam ir tiesības uz taisnīgu izlabošanas atlīdzību, atvelkot parastos atvilkumus, bet ne vairāk par apdrošināto sumu par katru apdrošināto gadījumu.

(2) Ja kuģis izlabots tikai daļai, tad apdrošinājumaņēmējam ir tiesība uz taisnīgu izlabojuma atlīdzību, kas aprēķināta iepriekš minētā kārtībā, un bez tam viņam ir tiesība arī uz zaudējuma atlīdzību par vērtības pazeminājumu, kas cēlies no neizlabotiem bojājumiem, ar noteikumu, ka atlīdzības kopīgā summa nepārsniedz visu bojājumu izlabošanas izdevumus, kas aprēķināti minētā kārtībā.

(3) Ja kuģis nav izlabots un nav arī pārdots bojātā stāvoklī apdrošinātājā laikā, tad apdrošinājumaņēmējam ir tiesība uz zaudējuma atli-

dzību par vērtības pazeminājumu, kas cēlies no neizlabotā bojājuma, bet šī atlīdzība nevar pārsniegt šāda bojājuma izlabošanas taisnīgu izmaksu, kas aprēķināta iepriekš minētā kārtībā.

Lai kuģa īpašnieks pēc kuģa daļas zaudējuma netiktu nostādīts labākā stāvoklī, nekā viņš atradās pirms zaudējuma, tad no izlabojumiem atvelk „jauns veca vietā“, kas parasti līdzinās $\frac{1}{3}$ no izlabojuma vērtības. Apdrošinātājs dabū bez tam veco materialu. Atvilkuma lielums atkarīgs no visa kuģa vecuma, bet ne atsevišķas kuģa daļas vecuma.

Vedummaksas daļas zaudējums. 70. Saskaņā ar polisē izteiktiem nosacījumiem, ja zaudēta ir vedummaksas daļa — atlīdzinājuma lielums ir tāda daļa no polisē noteiktās sumas, ja polise ir ar uzrādītu vērtību, vai no apdrošināmās sumas, ja polise ir ar neuzrādītu vērtību, kā apdrošinājuma ņēmēja zaudētā vedummaksas daļa attiecas pret visu ar polisi apdrošināto vedummaksu.

Vedummaksas daļas zaudējums ir tad, kad ceļā no apdrošinātām briesmām gājusi bojā daļa kravas. Apdrošinātājs nemaksā visu polisē apdrošināto vedummaksu, bet tikai to sumu, kas ir kā attiecība starp zaudēto daļu un visu vedummaksu. Atlīdzību regulē polises noteikumi. Ja no 100 maisiem 10 zaudēti ceļā, tad ceļa galā vedummaksa par zaudētiem 10 maisiem netiek izmaksāta. To izmaksā apdrošinātājs 10% apmērā no apdrošinātās vērtības.

Preču, izstrādājumu u. c. daļas zaudējums. 71. Kad cietušas preces vai citas kustamas mantas, tad zaudējuma atlīdzības lielums, saskaņā ar polises noteikumiem, ir sekojošs:

(1) Ja preču vai citas kustamas mantas daļa, kas apdrošināta ar polisi ar uzrādītu vērtību, ir pilnīgi gājusi bojā, tad zaudējumi atlīdzināmi tādā proporcijā no polisē noteiktās sumas, kādā zaudētās daļas apdrošināmā vērtība attiecas pret visu apdrošināmo vērtību, kas noteikta kā polisē ar neuzrādītu vērtību.

(2) Ja preču vai citas kustamas mantas daļa, kas apdrošināta ar polisi ar neuzrādītu vērtību, ir pilnīgi gājusi bojā, tad zaudējuma atlīdzinājuma summa ir bojā gājušas mantas apdrošināmā vērtība, kas noteicama tāpat kā pilnīgās bojā ejas gadījumā.

(3) Ja visas apdrošinātās preces, vai kāda to daļa lēmuma ostā tiek nodotas bojātas, tad zaudējumi atlīdzināmi tādā daļā no polisē noteiktās sumas gadījumā, ja polise ar uzrādītu vērtību, vai no apdrošināmās vērtības gadījumā, ja polise ar neuzrādītu vērtību, kāda ir starpība starp veselo preču bruto un bojāto preču vērtību pienākšanas vietā.

(4) „Bruto vērtība“ (gross value) nozīmē vairuma cenu vai gadījumā, kad nav šādas cenas, tad taksēto vērtību, ieskaitot abos gadījumos vedummaksu, izkraušanas izdevumus un uz priekšu samaksātos nodokļus; ja jāpārdo preces, kas parasti tiek pārdotas ar muitas plombu („in bond“), tad šāda cena („bonded price“) uzskatāma par preču bruto vērtību. „Bruto ienākumi“ nozīmē pārdošanā iegūto patieso cenu, kur visus pārdošanas izdevumus samaksājuši pārdevēji.

Preču daļas zaudējums nosakāms un atlīdzināms līdzīgi vedummaksas zaudējumiem.

Novērtējuma sadalījums. 72. (1) Ja dažādas šķiras preces apdrošinātas ar vienu kopīgu novērtējumu, tad novērtējums jāsadala uz atsevišķām preču šķirām samērā ar to apdrošināmām vērtībām. Apdrošinātā vērtība katrai preču šķirai ir tāda daļa no visas apdrošinātās vērtības, kādu daļas apdrošināmā vērtība sastāda pret visu apdrošināmo vērtību, kas abos gadījumos noteikta saskaņā ar šī likuma noteikumiem.

(2) Ja novērtējums jāsadala, un tuvākus datus par katras atsevišķas preču šķiras pašizmaksu, labumu vai šķirni nevar noteikt, tad novērtējums sadalams, izejot no atsevišķu preču šķiru tīrās vērtības pienākšanas vietā, labuma vai preču šķirnes.

Lielās avarijas maksājumi un glābšanas izdevumi.

73. (1) Saskaņā ar polises noteikumiem, kad apdrošinājumaņēmējs samaksājis vai ir atbildīgs par lielās avarijas maksājumiem, tad tiek atlīdzināta šāda maksājuma pilna suma, ja priekšmets, kas atbildīgs par maksājumu, ir apdrošināts par tā pilnu avarijas maksājumā piedalošos vērtību, bet, ja šāds priekšmets nav apdrošināts par šādu pilnu vērtību, vai tikai daļa no tā apdrošināta, tad atlīdzība, kuru pienākas maksāt apdrošinātājam, jāsamazina proporcionāli daļai, kas palikusi neapdrošināta, bet, ja noticis partikularās avarijas zaudējums, ko atvelk no avarijas maksājumā piedalošās vērtības, par kuru apdrošinātājs ir atbildīgs, tad, lai noteiktu, par kādu sumu apdrošinātājs ir atbildīgs, iepriekšējā suma jāatvelk no apdrošinātās vērtības.

(2) Ja apdrošinātājs atbildīgs par glābšanas izdevumiem, tad viņa atbildības apmērs jānoteic uz tāda paša principa pamata.

Atbildība trešajām personām.

74. Ja apdrošinājumaņēmējs noslēdzis apdrošinājumu ar skaidri izteiktu atbildību trešajām personām, tad apdrošinātājam jāatlīdzina saskaņā ar polises noteikumiem, tā suma, ko apdrošinājumaņēmējs samaksājis trešajai personai, vai kas viņam tai jāmaksā sakarā ar šādu atbildību.

Šis pants tiek piemērots, ja kuģa īpašniekam jāatbild trešajām personām par tām nodarītiem zaudējumiem, kas cēlušies, piem., no kuģa nolaidīgas vadības. Šinī kuģa īpašnieka atbildībā netiek ievērota tā priekšmeta vērtība, kurš nodarījis zaudējumus.

Vispārējie noteikumi attiecībā uz zaudējuma atlīdzības lielumu.

75. (1) Ja noticis kādam apdrošinātam priekšmetam zaudējums, kas šinī likumā nav skaidri noteikts, tad zaudējuma atlīdzības lielums jānoteic, cik pareizi to var, saskaņā ar šiem noteikumiem, ievērojot, par cik tie piemērojami atsevišķam gadījumam.

(2) Šī likuma noteikumi par zaudējuma atlīdzības lielumu neiespaido noteikumus par divkārtšo apdrošinājumu, ne arī liedz apdrošinātājam atspēkot interesi pilnīgi vai daļai, vai pierādīt, ka zaudējuma laikā viss apdrošinātais priekšmets vai viena tā daļa nav atradies polisē minētās briesmās.

Partikularās avarijas noteikumi.

76. (1) Ja priekšmets apdrošināts, „brīvs no partikularās avarijas“, tad apdrošinājumaņēmējs nevar saņemt atlīdzību par daļas zaudējumu, izņemot gadījumu, kad zaudējums radies lielajā avarijā, ja no apdrošinājuma līguma nav redzams, ka tas ir sadalams; bet ja līgums ir sadalams, tad apdrošinājumaņēmējs var saņemt atlīdzību par katras daļas pilnīgu bojā eju.

(2) Ja priekšmets apdrošināts, „brīvs no partikularās avarijas“ pilnīgi vai tikai par noteiktu procentu, tad apdrošinātājs tomēr atbild par glābšanas izdevumiem, partikulariem izdevumiem un citiem attiecīgi segtiem izdevumiem saskaņā ar piedziņas un darba klauzulas noteikumiem („suing and labouring clause“), lai novērstu zaudējumu, pret kuru apdrošinājums slēgts.

(3) Ja polisē nav citādi teikts, ja priekšmets apdrošināts „brīvs no partikularās avarijas“ par sevišķi minētu procentu, tad lielās avarijas zaudējumu nevar pieskaitīt partikularās avarijas zaudējumam, lai dabūtu šo nolīgto zaudējumu procentu.

(4) Lai noteiktu, vai līgumā minētais procents sasniegts, jāievēro tikai apdrošinātā priekšmeta īstie zaudējumi. Partikularie izdevumi un izdevumi zaudējuma noteikšanai un pierādīšanai tiek izslēgti.

**Viens otram
sekojošie
zaudējumi.**

77. (1) Ja polisē nav citādi teikts, tad, saskaņā ar šī likuma noteikumiem, apdrošinātājs atbild par viens otram sekojošiem zaudējumiem, pat ja šādu zaudējumu kopsuma pārsniegtu apdrošināto sumu.

(2) Kad vienā apdrošinājumā (polisē) pēc daļas zaudējuma, kas nav izlabots vai citādi segts, seko pilnīgs priekšmeta zaudējums, tad apdrošinājumaņēmējs var saņemt atlīdzību tikai par pilnīgu zaudējumu. Nekas, kas šinī pantā izteikts, nevar grozīt apdrošinātāja atbildību pēc piedziņas un darba klauzulas („suing and labouring clause“).

**Piedziņas un
darba klauzula
(„suing and
labouring
clause“).**

78. (1) Kad polisē ierakstīta piedziņas un darba klauzula, tad ar šo klauzulu uzņemtais pienākums uzskatams kā papildinājums apdrošinājuma līgumam, un apdrošinājumaņēmējs var prasīt no apdrošinātāja visus pareizi un saskaņā ar šo klauzulu izmaksātos izdevumus, neskatoties uz to, ka apdrošinātājs varbūt jau samaksājis par pilnīgu zaudējumu, vai ka apdrošinātais priekšmets bijis „brīvs no partikularās avarijas“ pilnīgi vai par noteiktu procentu.

(2) Lielās avarijas zaudējumi, maksājumi un glābšanas izdevumi, kā tie noteikti šinī likumā, nav atmaksājami uz piedziņas un darba klauzulas pamata.

(3) Izdevumi, kas cēlušies to zaudējumu novēršanai vai samazināšanai, pret kuriem apdrošinājums nav slēgts, nav atgūstami uz piedziņas un darba klauzulas pamata.

(4) Apdrošinājumaņēmēja un viņa aģenta pienākums ir spert visus soļus, kādi nepieciešami zaudējumu novēršanai un samazināšanai.

Apdrošinātāja tiesības pēc samaksas.

**Subrogācijas
tiesības.**

79. (1) Ja apdrošinātājs samaksā par pilnīgu bojā eju (total loss) visu apdrošinājuma sumu, vai preču apdrošinājumā par samērīgu daļu, tad viņam dotas tiesības pārņemt apdrošinājumaņēmēja intereses un visu to, kas palicis pāri, lai tas būtu kas būdams, no apdrošinātā priekšmeta, par kuru viņš samaksājis, un līdz ar to uz viņu pāriet visas apdrošinājumaņēmēja tiesības un aizstāvības līdzekļi (remēdies) uz šo apdrošināto priekšmetu no nelaimes gadījuma, kas nodarijis zaudējumus, laika.

(2) Ievērojot iepriekšējos nosacījumus, ja apdrošinātājs samaksā daļas zaudējumu, tad viņš neiegūst tiesību uz apdrošināto priekšmetu vai uz šāda priekšmeta daļu, kas palicis pāri, bet uz viņu pāriet visas apdrošinājumaņēmēja tiesības un tiesiskie līdzekļi attiecībā uz apdrošināto priekšmetu, skaitot no nelaimes dienas, ciktāl apdrošinājumaņēmējam ar šo samaksu atlīdzināti zaudējumi saskaņā ar šo likumu.

Tiesību pāreja piemērota tanī nolūkā, lai apdrošinājumaņēmējs neiegūtu divas reizes zaudējumu atlīdzību, jo apdrošinājuma nolūks nav ļaut iedzīvoties, bet gan atlīdzināt faktiski nodarītos zaudējumus. Tādēļ, ja apdrošinātājs samaksājis pilnīgu mantas zuduma atlīdzību, uz viņu pāriet visas īpašnieka tiesības uz apdrošināto priekšmetu, un apdrošinājumaņēmējam jābūt palīdzīgam viņam šīs tiesības realizēt no trešajām personām. Ja apdrošinātājam nav jāatlīdzina pilnīgs apdrošinātās mantas zudums, tad uz viņu nekādas tiesības nepāriet. Viņš var gan prasīt, lai apdrošinājumaņēmējs celtu prasību pret vainīgo trešo personu, kas zaudējumu radījusi. Šī prasība jāceļ apdrošinājumaņēmējam savā vārdā, bet to viņš var darīt uz apdrošinātāja rēķina.

Apdrošinātāja atbildība par zaudējumiem, kas cēlušies no apdrošinātā riska, ir primāra, t. i. viņam vispirms jāatbildina zaudējumi apdrošinājumaņēmējam, un tikai tad viņš var griezties ar regresa prasību pret personu, kas vainīga zaudējumu nodarīšanā.

Līdzapdrošinātāju tiesības.

80. (1) Ja apdrošinājumaņēmējs ir viss apdrošināts ar divkāršu apdrošinājumu, tad katrs apdrošinātājs saistīts piedalīties zaudējumu atmaksā proporcionāli sumai, par kādu viņš uzņēmis atbildību apdrošinājuma līgumā.

(2) Ja kāds apdrošinātājs samaksā vairāk kā savu zaudējumu daļu, tad viņam ir tiesība par pārmaksu celt prasību pret pārējiem apdrošinātājiem, un šīs tiesības ir viņam tādas pašas kā galvniekam, kas samaksājis vairāk par sava parāda daļu.

Zemapdrošinājuma sekas.

81. Ja apdrošinājumaņēmējs apdrošināts par mazāku sumu nekā apdrošināmā vērtība, vai gadījumā, ja polise ir ar uzrādītu vērtību, par sumu, kas mazāka par polises vērtējumu, tad par neapdrošināto pārpalikumu apdrošinājumaņēmējs uzskatams kā pats savs apdrošinātājs.

Premijas atmaksa.

Atmaksa uz likuma pamata.

82. Ja premija vai tās proporcionāla daļa, saskaņā ar šo likumu, ir jāatmaksā, tad:

- a) ja tā jau samaksāta, apdrošinājumaņēmējs to var atprasiť apdrošinātājam un
- b) ja tā nav samaksāta, apdrošinājumaņēmējs vai viņa aģents to var paturēt.

Atmaksa uz vienošanās pamata.

83. Ja polisē noteikts, ka premija vai tās daļa atmaksājama, iestājoties noteiktam gadījumam, un šāds gadījums iestājas, tad premija vai, atkarībā no gadījuma, tās proporcionālā daļa, atmaksājama apdrošinājumaņēmējam.

Atmaksa, atkritot līguma pamatam.

84. (1) Kad pilnīgi atkrit līguma pamats premijas samaksai, pie kam no apdrošinājumaņēmēja vai viņa aģenta puses nav bijusi launprātība, tad premija atmaksājama apdrošinājumaņēmējam.

(2) Kad līguma pamats premijas maksājumam ir sadalams, un kādas sadalamas daļas līguma pamats pilnīgi atkritis, tad premijas proporcionālā daļa uz tādiem pašiem noteikumiem atmaksājama apdrošinājumaņēmējam.

(3) It sevišķi:

- a) Kad polise zaudē spēku, vai apdrošinātājs to pirms riska sākuma uzteicis, tad premija atmaksājama, ja nav kāda launprātība no apdrošinājumaņēmēja puses, bet ja risks nav sadalams un jau iesācies, premija nav atmaksājama.
- b) Ja apdrošinātais priekšmets vai tā daļa nekad nav bijusi padoti briesmām, tad premija vai, atkarībā no gadījuma, tās proporcionālā daļa atmaksājama; tomēr gadījumā, ja priekšmets apdrošināts „zaudēts vai nezaudēts” un pienācis nebojāts tanī laikā, kad līgums slēgts, tad premija nav atmaksājama, ja šinī laikā apdrošinātājs nav zinājis, ka priekšmets pienācis nebojāts.
- c) Ja apdrošinājumaņēmējam visā riska pastāvēšanas laikā nav bijusi apdrošināmā interese, tad premija atmaksājama, izņemot, ja polise izdota spēles vai derību ceļā.
- d) Ja riska pastāvēšanas laikā noskaidrojas, ka apdrošinājumaņēmēja interese ir atceļama, tad premija nav atmaksājama.

- e) Ja apdrošinājumaņēmējs apdrošināts pārmērīgi ar polisi ar neuzrādītu vērtību, tad premijas proporcionālā daļa atmaksājama.
- f) Ievērojot iepriekšējos noteikumus, ja apdrošinājumaņēmējs virsapdrošināts ar divkāršu apdrošinājumu, tad atsevišķo premiju proporcionālā daļa atmaksājama; gadījumā, ja poli- ses izdotas dažādā laikā, un kāda agrākā polise kādu laiku nesusi visu risku, vai ja prasība pēc poli- ses samaksāta par pilnu apdrošinājuma sumu, tad par šo polisi premija nav atmaksājama; tāpat ja apdrošinājumaņēmējs apzināti slēpis divkāršo apdrošinājumu, premija nav atmaksājama.

Savstarpējs apdrošinājums.

Likuma pār- veidojums savstarpēja apdrošinājuma gadījumā.

85. (1) Savstarpējs jūras apdrošinājums ir tad, kad di- vas vai vairākas personas savstarpēji vienojas apdrošināt viena otru pret zaudējumiem uz jūras.

(2) Šī likuma noteikumi par premijām neattiecas uz sav- starpējo apdrošinājumu, bet norunātā garantija vai cits no- līgums, par kuru var vienoties, var atvietot premiju.

(3) Šī likuma noteikumus, ciktāl tos vispār ar līgumu var grozīt, savstarpēja apdrošinājuma gadījumā var grozīt ar sabiedrības izdotiem poli- ses noteikumiem vai ar sabiedrības noteikumiem un rīkojumiem (sta- tutiem).

(4) Šī likuma noteikumi, ievērojot šini pantā minētos izņēmumus, piemērojami savstarpējam apdrošinājumam.

Papildu panti.

Apdrošinājuma ņēmējs apstip- rina (ratificē) apdrošinājuma līgumu.

Ar līgumu vai parašu grozīt, paši par sevi saprotami pienākumi.

86. Ja jūras apdrošinājuma līgumu slēgusi labā ticībā viena persona otras personas vārdā, pēdējā var līgumu ap- stiprināt pat pēc tam, kad tai ir zinams par zaudējumu iestāšanos.

87. (1) Ja no jūras apdrošinājuma līguma pēc apdrošinā- juma likuma gara rodas kāda tiesība, pienākumi vai atbil- dība, tos ar pastāvošo parašu vai ar vienošanos var atcelt vai grozīt.

(2) Šī panta noteikumi attiecinami uz visām šini likumā minētām tiesībām, pienākumiem vai atbildību, ko ar li- gumu var likumīgi grozīt.

Šis pants atļauj līgumslēdzējiem pilnīgu brīvību līguma slēg- šanā. Lai gan ir izstrādāta standartpolise, tomēr to nekad nepieņem bez grozīšanas. Atzīmējams, ka neviena tirdzniecības nozare tā ne- piemērojas saviem klientiem kā apdrošinājumu nozare.

„Customs of trade may be evidenced to determine ambiguous provisions of a policy but never to vary the plain sense of the wor- ding.“

Attiecīgs laiks u. c. ir fakta jautājums.

88. Kur šis likums atsaucas uz „piemērīgu laiku“ (reaso- nable time), „taisnīgu premiju“ (reasonable premium) vai „rūpīgu uzticību“ (reasonable diligence), tur jautājums, kas ir „reasonable“, atkarīgs no katreizējiem apstāk- liem.

Polises pirmuzmetums kā pierādījums.

Apzīmējumu iztulkojums.

89. Ja polise izdota pienācīgā kārtā un apmaksāta ar zīmognodevu, tad vajadzības gadījumā katrā likumīgā procesā var atsaukties uz polises pirmuzmetumu vai seguma paziņojumu („slip or covering note“).

90. Šinī likumā, ja pats likuma teksts vai priekšmets („subject matter“) to neprasa citādi:

apzīmējums „sūdzība“ („action“) ietver arī pretprasību; apzīmējumā „vedummaksā“ („Freight“) ietilpst peļņa, ko kuģa īpašnieks iegūst no kuģa izmantošanas, pārvaldājot kā mantas, tā arī trešo personu mantas, bet tanī neietilpst pasažieru maksa par braucienu; „kustamā manta“ („Movable“) nozīmē katru kustamu, un taustamu īpašumu, izņemot kuģi, un tanī ietilpst nauda, vērtīgas drošības un citi dokumenti. „Polise“ („Policy) nozīmē jūras apdrošinājumu polisi.

91. (1) Šis likums, vai ar šo likumu atcelti likumi, skar:

- a) 1891. gada zīmognodevas likuma noteikumus vai tanī laikā spēkā esošo nodokļu likumu;
- b) 1862. gada sabiedrību likumu noteikumus vai likumu, kas tos papildina vai groza;
- c) likuma noteikumus, kas ar šo likumu nav atcelti.

(2) Ieradumu likumu noteikumi, ieskaitot tirdzniecības likumu, ciktāl tie nav pretrunā ar šī likuma noteikumiem, arī turpmāk piemērojami jūras apdrošinājuma līgumiem.

92. Likumi, kas minēti šī likuma otrajā pielikumā, ar šo atcelti pielikumā minētā apmērā.

93. Šis likums stājas spēkā tūkstots deviņi simti septiņā gada pirmajā janvarī.

94. Šo likumu sauc par 1906. gada Jūras apdrošinājuma likumu („The Marine Insurance Act 1906.“).

Noteikumi polises sastādīšanā.

Polise sastādama, ievērojot zemāk minētos noteikumus, ja līguma tekstā tas nav paredzēts citādi:

Zaudēts vai nezaudēts. 1. Ja priekšmets apdrošināts „zaudēts vai nezaudēts“, un zaudējums noticis pirms līguma noslēgšanas, tad risks tomēr iestājas, izņemot, ja apdrošinājuma ņēmējam par zaudējumu bija zinams, bet apdrošinātajam ne.

No. 2. Ja priekšmets apdrošināts „no“ sevišķi minētas vietas, tad risks neiestājas līdz tam laikam, kamēr kuģis uzsāk braucienu, kuram tas apdrošināts.

„Tur un no turienes“. 3. (a) Ja kuģis apdrošināts „tur un no turienes“ sevišķi minētas vietas, un kuģis līguma slēgšanas brīdī atrodas tanī vietā labā stāvoklī, tad risks iestājas nekavējoties.

(b) Ja kuģis līguma noslēgšanas brīdī neatrodas tanī vietā, tad risks iestājas, tiklīdz kuģis pienāk tur labā stāvoklī, un ja polisē nav citādi paredzēts, nav nozīmīgi, ja kuģis arī uz citas polises pamata apdrošināts uz zinamu laiku pēc pienākšanas.

(c) Ja čarterēta vedummaksā apdrošināta „tur un no turienes“ sevišķi minētas vietas, un kuģis līguma slēgšanas brīdī atrodas šinī vietā labā stāvoklī, tad risks iestājas nekavējoties. Ja kuģis tur neatrodas līguma slēgšanas brīdī, tad risks iestājas, tiklīdz kuģis tur pienāk labā stāvoklī.

(d) Ja bez čarterētās vedummaksas vēl cita vedummaksā maksājama bez sevišķiem noteikumiem, un tā apdrošināta „tur un no turienes“ se-

višķi minētās vietas, tad risks iestājas proporcionāli nosūtītam preču daudzumam, ar noteikumu, ka gadījumā, ja tur ir nosūtīšanai sagatavota kuģa īpašniekam piederošā krava, vai kuru kāda cita persona ar viņu nolīgusi nosūtīt, tad risks iestājas, tiklīdz kuģis gatavs uzņemt šādu kravu.

**No preču
iekraušanas.**

4. Ja preces vai cita kustama manta apdrošināta „skaitot no to iekraušanas“, tad risks neiestājas, kamēr šādas preces vai kustama manta nav iekrautas kuģī, un apdrošinātājs nav par tām atbildīgs, kamēr tās atrodas tranzītā no krasta uz kuģi.

**Nebojātas
malā
izkrautas.**

5. Ja risks par precēm vai citu kustamu mantu turpinas, kamēr tās tiek „nebojātas malā izkrautas“, tad tās jāizkrauj malā parastā veidā un pienācīgā laikā pēc to pienākšanas lēmuma ostā, bet ja tās netiek šādā kārtā malā izkrautas, tad risks izbeidzas.

**Piestāšanās
un stāvēšana.**

6. Ja nav atļauts vai parasts, tad „liberty to touch and stay“ kaut kādā ostā vai vietā neatļauj kuģim novirzīties no brauciena ceļa no atstātās ostas uz lēmuma ostu.

**Jūras
briesmas.**

7. Termins „jūras briesmas“ attiecas tikai uz nejausiem nelaimes gadījumiem uz jūras. Tanī neietilpst parastā vēju un viļņu darbība.

**Jūras
laupītāji.**

8. Apzīmējumā „jūras laupītāji“ ietilpst pasažieri, kas sumpojas, un laupītāji, kas uzbrūk kuģim no malas.

Zagli.

9. Apzīmējumā „zagli“ neietilpst slepena zādzība vai zādzība, ko izdarījuši laudis, kas pašreiz atrodas uz kuģa, kuģa personāls vai pasažieri.

**Prinču aiz-
turējums.**

10. Apzīmējums „kēniņu, prinču un iedzīvotāju aresti u. c.“ attiecas uz politiskiem vai izpildu aktiem, un tanī neietilpst zaudējums, kuru nodarījis dumpis vai parastais tiesas process.

Baratrija.

11. Apzīmējumā „baratrija“ ietilpst katrs kapteiņa vai kuģa personāla launprātīgs akts, kas tiši nodarīts kuģa īpašniekam vai čarterētājam par sliktu.

**Visas citas
briesmas.**

12. Apzīmējumā „visas citas briesmas“ ietilpst tikai briesmas, kas pēc savas dabas līdzīgas polisē sevišķi minētām briesmām.

**Avarija, izņe-
mot lielo.**

13. „Apzīmējums „avarija, izņemot lielo“ nozīmē apdrošinātā priekšmeta daļas zaudējumu, bet citādu nekā lielās avarijas zaudējumu, un tanī neietilpst „partikularie izdevumi“.

Strandējis.

14. Ja kuģis ir strandējis, tad apdrošinātājs ir atbildīgs par atbrīvotiem zaudējumiem (excepted losses), kaut arī zaudējums nav attiecināms uz strandēšanu, ar noteikumu, ka strandēšanas laikā risks ir iesācies, un ja ar polisi apdrošinātās preces, tad bojātām precēm jāatrodas uz kuģa.

Kuģis.

15. Apzīmējumā „kuģis“ ietilpst korpus, materiāli un ierīces, kuģim braucienā vajadzīgo priekšmetu krājums un uztura vielas virsniekiem un komandai, un gadījumā, ja kuģis nodarbināts specialās tirdzniecības nozarēs (special trade), tad šai nozarē lietojamās parastās ierīces. Ja apdrošināts ir tvaikonis, tad te ietilpst arī mašīnas, katli, ogles un mašīnai vajadzīgo priekšmetu krājums, ja tie pieder apdrošinājuma ņēmējam.

Vedummaksa. 16. Apzīmējumā „vedummaksa“ ietilpst peļņa, kuru iegūst īpašnieks, nodarbinot savu kuģi savu preču vai kustamas mantas pārvadāšanā, kā arī vedummaksas, kas jāmaksā trešajai personai, bet tani neietilpst maksa par pasažieru braucienu.

Preces. 17. Apzīmējumā „mantas“ (goods) ietilpst mantas kā preces, un tani neietilpst personīgas mantas, provizija un materiāli, kas vajadzīgi lietošanai uz kuģa.

Ja nav citas parašas, klāja krava un dzīvi kustoņi jāapdrošina atsevišķi, bet tie neietilpst vispārējā preču iedzīenā.

II pielikums.

Vācijas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi.

(„Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen“).

Vācijā pirmie noteikumi par jūras apdrošinājumu izdoti 1731. gadā kā „Assekuranz- und Haverei-Ordnung Hamburg“. Attīstoties jūras tirdzniecībai, arī jūras apdrošinājuma noteikumi tikuši daudzkārt mainīti, līdz 1914. gadā uz Hamburgas tirdzniecības kameras ierosinājumu vairākas tirdzniecības kameras, kuģu īpašnieku biedrības un apdrošinātāju savienības kopīgi izstrādāja apdrošināšanas noteikumus, kuri bija jāsāk piemērot ar 1915. gada 1. janvāri. Pasaules karš šo nodomu izjauca. 1919. gadā šie noteikumi tika par jaunu pārstrādāti un papildināti un ievesti dzīvē, sākot ar 1920. gada 1. janvāri kā „Vācijas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi“ („Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen“). Apskatīsim šos noteikumus latviešu tulkojumā līdz ar vācu paskaidrojumiem pie atsevišķiem pantiem (paskaidrojumi pēc „Ulrich — Kommentar zu den deutschen Seeversicherungsbedingungen“).

Pirmā daļa.

I Interese.

1. §.

Apdrošināmā interese. 1. Katru naudā novērtējamu interesi, kura kādam ir, lai kuģis un krava pārciestu jūras kuģniecības briesmas, var apdrošināt.

2. It sevišķi var apdrošināt: kuģi, preces; no kravas pienākšanas lēmuma ostā sagaidamo peļņu (imaginaro peļņu); kuģa jeb preču pienākšanas gadījumā lēmuma ostā izpelnamo proviziju; vedummaksu; kuģa īres naudu; bodmerejas naudas; avarijas naudas; pārējās prasības, kas apmierinamas no priekšmetiem, kas padoti jūras briesmām; apdrošinātāja uzņemto atbildību (pārapirošinājums).

Vienā no šiem apdrošinājumiem neietilpst otrs; it sevišķi apdrošinājums tikai tad ir pārapirošinājums, ja tas, līgumu slēdzot, par tādu noteikti apzīmēts.

3. Cik tālu interese nepareizi apzīmēta, apdrošinājums apdrošinātājam nav saistošs. Apdrošinātājs tomēr nevar atsaukties uz to, ka kuģa noma apzīmēta par vedummaksu, kas noslēgta uz noteiktu laiku, jeb ka tāda vedummaksa apzīmēta par kuģa nomu.

Interese zaudējumu apdrošināšanas nozīmē dibinas uz kādas personas sevišķām tiesībām uz kādu priekšmetu. Tikai tādu interesi var apdrošināt. Ne katrs to var apdrošināt, bet tikai tas, kam ir interese. Interesents apdrošina savu interesi, bet viņš var arī savā vārdā apdrošināt trešās personas interesi. Var apdrošināt arī interesi, kas līguma noslēgšanas brīdī vēl nemaz nepastāv, bet kas iestāsies tikai nākotnē. Tādā gadījumā līgumā par to jāmin.

Izejot no vispārējiem pamatprincipiem, arī jūras apdrošinājuma līgums nav spēkā, ja tā priekšmets ir kas pretlikumīgs vai netikumīgs (piem., lai apietu muitas likumus, ieviešanas vai izvešanas aizliegumu u. c.).

2. §.

Iztrūkstošā interese.

1. Līgums, kura pamatā nav apdrošināmā interese, nav spēkā. It sevišķi tas attiecas uz derību apdrošinājumiem.
2. Premija apdrošinātājam tomēr pienākas, izņemot, ja viņš apzināti noslēdzis nederīgu („unwirksam“) līgumu.

3. §.

Premijas maksa, ja interese iztrūkst.

1. Apdrošinājumaņēmējs 2. § 1. rindkopas gadījumā ir brīvs no premijas samaksas pienākuma, ja viņš, līgumu slēdzot, nezina, vai viņam nevajadzēja zināt tā nederīguma iemeslu. Ja līgumu slēdzis pārstāvis, tad attiecībā uz nederīguma iemesla zināšanu un zināšanas vajadzību svarīga ne tikai pārstāvja persona, bet arī apdrošinājumaņēmēja persona.

2. Apdrošinājumaņēmēja saistība maksāt premiju paliek spēkā, ja apdrošinājumaņēmējs, uzzinot līguma nederīguma iemeslu, to bez kavēšanās nepaziņo apdrošinātājam. Tāpat apdrošinājumaņēmējam jāmaksā premija, ja no līguma noslēgšanas ir pagājis viens gads, un apdrošinājumaņēmējs šinī laikā nav paziņojis apdrošinātājam līguma nederīguma iemeslu.

3. Ja apdrošinājumaņēmējs no premijas samaksas ir brīvs, tad apdrošinātājs var prasīt ristorno maksu.

4. §.

Intereses atkrišana; nākamā interese.

1. Ja interese, kuras dēļ notiek apdrošinājums, zūd pirms apdrošinājuma sākuma, vai gadījumā, ja apdrošina nākamo interesi, šī interese neiestājas, tad apdrošinājumaņēmējs ir brīvs no premijas samaksas pienākuma.

Šis pienākums paliek, ja no līguma noslēgšanas pagājis viens gads, un apdrošinājumaņēmējs nekavējoties pēc gada notecēšanas apdrošinātājam nepaziņo, ka interese ir zudusi vai nav iestājusies. Ja apdrošinājumaņēmējs ir brīvs no premijas samaksas pienākuma, tad apdrošinātājs var prasīt ristorno maksu.

2. Tas, ka apdrošinātā interese pēc apdrošinājuma sākuma zūd, neskar apdrošinājumaņēmēja pienākumu maksāt premiju.

5. §.

Apdrošinājuma sākums pirms līguma noslēgšanas.

1. Apdrošinājumu var slēgt arī tā, ka tas iesākas noteiktā termiņā pirms līguma noslēgšanas. Šinī gadījumā apdrošinātājs nevar prasīt premiju, ja viņš, līgumu slēdzot, zināja, ka apdrošinātā gadījuma iestāšanās iespēja jau bija izslēgta. Apdrošinātājs ir brīvs no saistības, ja apdrošinājumaņēmējs, līgumu noslēdzot, zināja, vai viņam vajadzēja zināt, ka apdrošinātais gadījums jau iestāties; apdrošinātājam pienākas premija, ja viņam, līgumu slēdzot, nebija zināms par apdrošinātā gadījuma iestāšanos.

2. Ja līgumu slēdz pārstāvis, tad attiecībā uz apstākļu zināšanu un zināt vajadzēšanu jāņem vērā ne tikai pārstāvja, bet arī pārstāvamā persona.

Pēc šī panta noteikumiem apdrošinājumu var noslēgt pret jau pagājušām briesmām, par kurām līgumslēdzēji līguma noslēgšanas brīdī tomēr nezināja, vai šīs briesmas ir pārvarētas vai ne. Tāds gadījums var būt, ja apdrošina kādu jau ceļā esošu preci uz visu preces kopīgu transporta laiku.

Tā kā apdrošinājuma līgums jāslēdz „bona fide“, tad, ja viens vai otrs no līgumslēdzējiem, noslēdzot līgumu, zinājis, ka apdrošinātais notikums jau iestājies, atkrīt arī apdrošinātāja pienākums atlīdzināt zaudējumus vai arī apdrošinājuma ņēmēja pienākums maksāt premiju.

II Apdrošinātā vērtība. Zemapdrošinājums. Virsapdrošinājums. Divkāršs apdrošinājums.

6. §.

- Apdrošinātā vērtība.** 1. Apdrošinātās intereses vērtība (apdrošinājuma vērtība — Versicherungswert) ir tās pilna vērtība.
2. Ja apdrošinājuma vērtība ar vienošanos noteikta uz zinamu sumu (taksi), tad šī summa ir noteicoša apdrošinājuma vērtībai. Apdrošinātājs var prasīt šīs sumas (takses) samazināšanu, ja tā stipri pārsniedz patieso apdrošinājuma vērtību. Ja apdrošinātā summa (Versicherungssumme) zemāka par taksi, tad apdrošinātājs atbild pat tad, ja takse ir pazemināta, par zaudējumiem tikai pēc attiecības starp apdrošināto sumu un ar vienošanos noteikto taksi.
3. Ja apdrošinājuma vērtība ir apzīmēta kā „pagaidām taksēta“, tad to neuzskata par taksētu.

7. §.

Sevišķa takse. Ja apdrošinot vairākus priekšmetus, līgumā noteikta tikai viena apdrošinātā summa, bet atsevišķi priekšmeti tomēr taksēti atsevišķi, tad šie priekšmeti skaitas kā atsevišķi apdrošināti apdrošinājuma ņēmēja labā. Tas jāņem vērā sevišķi tad, ja vienvēidīgu preču atsevišķas daļas taksētas īpaši (serijas).

2. Iepriekšējie noteikumi netiek piemēroti, ja nevar konstatēt, kuras preces pieder vienai serijai.

3. Tāpat šie noteikumi netiek piemēroti arī tad, kad serijas nosakamas pēc tās kārtības, kāda rodas kārtīgā izkraušanā, ja šī kārtība pie pašas izkraušanas vai tūlīt pēc tam netiek konstatēta ar preču izkraušanas numuriem pie precēm vai līdzīgā kārtā. Serijas nosakamas sekošanas („Reihenfolge“) kārtībā, kāda rodas pie izkraušanas, tikai tad, ja par to ir sevišķa vienošanās.

8. §.

Zemapdrošinājums. Ja apdrošinātā summa zemāka par apdrošinājuma vērtību, tad par apdrošinājuma vērtības nesegto daļu apdrošinājuma ņēmējs uzskatams par pašapdrošinātāju. It sevišķi apdrošinātājam jāatlīdzina zaudējumi un izdevumi tikai attiecībā starp apdrošināto sumu un apdrošinājuma vērtību.

Zemapdrošinājums ir tad, ja apdrošinātā summa ir zemāka par apdrošinātās intereses pilnu vērtību. Ja apdrošinātā priekšmeta vērtība ir noteikta uz vienošanās pamata ar taksi, tad šī vērtība ir uzskatama par patieso apdrošinātā priekšmeta vērtību, kaut arī tā neatbilstu faktiskai vērtībai. Apdrošinātājs atbild par daļas zaudējumu pro-

porcionali apdrošinātai sumai un apdrošinātā priekšmeta vērtībai. Tas pats attiecas arī uz gadījumu, ja apdrošinājumā piedalas vairāki apdrošinātāji, un kopīgā apdrošinātā suma nepārsniedz patieso apdrošinātā priekšmeta vērtību. Arī tādā gadījumā katrs apdrošinātājs atbild attiecīgā proporcijā.

9. §.

Virsapdrošinājums.

1. Par cik apdrošinātā suma pārsniedz apdrošinājuma vērtību, par tik apdrošinājuma līgums nav spēkā. Apdrošinājumaņēmēja premijas samaksas un ristorno maksas pienākumi nosakami pēc 2. § 2. rindkopas un 3. § noteikumiem.

2. Ja apdrošinājumaņēmējs slēdz līgumu nolūkā sagādāt sev ar virsapdrošinājumu pretlikumīgu mantisku labumu, tad viss līgums ir nederīgs. Apdrošinātājam pienākas tomēr premija, izņemot, ja viņš, līgumu noslēdzot, zinājis tā nederīguma iemeslu.

10. §.

Apdrošinātāja atbildība divkāršā apdrošinājumā.

1. Ja kāda interese apdrošināta pret vienām un tām pašām briesmām pie vairākiem apdrošinātājiem, un apdrošinātās sumas kopā pārsniedz apdrošinājuma vērtību, tad apdrošinātāji kā kopparādnieki atbildīgi tādā veidā, ka katrs apdrošinātājs atbild apdrošinājumaņēmējam par tādu sumu, kāda viņam jāmaksā saskaņā ar līgumu, bet apdrošinājumaņēmējs kopumā nevar prasīt vairāk par zaudējumu sumu.

2. Apdrošinātāji savā starpā saistīti pēc to sumu attiecībām, kādas viņiem saskaņā ar līgumu pienākas maksāt apdrošinājumaņēmējam. Ja vienam apdrošinājumam piemērojamas ārzemes tiesības, tad apdrošinātājs, kam piemērojamas ārzemes tiesības, var tikai tad pret pārējiem apdrošinātājiem celt izlīdzināšanas („Ausgleichung“) prasību, ja saskaņā ar tiesībām, kas viņam ir noteicošas, viņš pats padots izlīdzināšanas pienākumam.

3. Ja apdrošinājumaņēmējs ir slēdzis divkāršu apdrošinājumu nolūkā sev sagādāt pretlikumīgu mantisku labumu, tad šādā nolūkā noslēgtais līgums nav spēkā; apdrošinātājs var prasīt pilnu premijas samaksu, izņemot, ja viņš, līgumu slēdzot, zināja nederīguma iemeslu.

Arī šī panta noteikumi dibinās uz to, ka apdrošinājumaņēmējs ar apdrošinājumu nevar iedzīvoties, bet var saņemt tikai patieso zaudējumu atlīdzību. Ja, piem., apdrošinātā priekšmeta vērtība ir 10.000, no kuriem pie A. apdrošināti 8000, bet pie B. un C. pie katra 4000, kopā 16.000; t. i. apdrošinātā suma pārsniedz apdrošinātā priekšmeta vērtību par 6000. Ja iestājas daļas zaudējums par 5000, tad saskaņā ar līgumu A. atbild par 4000, bet B. un C. katrs par 2000. Apdrošinājumaņēmējs nu var izvēlēties, no kuriem apdrošinātājiem prasīt zaudējuma atlīdzību, bet viņš nedrīkst kopumā saņemt vairāk par 5000. Ja no A. viņš pieprasa 4000 un no B. 1000, tad viņam nav tiesības vairāk prasīt. Ja ar divkāršu apdrošinājumu līgums nav kļuvis nederīgs, tad apdrošinājumaņēmējam jāmaksā katram apdrošinātājam pilna noslēgtā premija.

Pēc 10. § noteikumiem, ja viens apdrošinātājs sedzis apdrošināto sumu vai lielāku daļu, nekā viņam pienākas, viņam pieder regresa prasība pret pārējiem apdrošinātājiem. Apdrošinājumaņēmējs nav spiests prasīt no katra apdrošinātāja tādu sumu, par kādu tas proporcionāli atbildīgs, bet var prasīt pilnu sumu no viena apdrošinātāja. Pēc tam paši apdrošinātāji kā kopparādnieki nolīdzina savas prasības regresa ceļā. Šim apstāklim ir liela nozīme apdrošinājumaņēmējam, ja kāds no apdrošinātājiem ir kļuvis maksātnespē-

līgs, jo tādā gadījumā apdrošinājumaņēmējs var prasīt no pārējiem apdrošinātājiem pilnu apdrošināto sumu un necieš zaudējumus. Kāda tam nozīme, redzama no iepriekš minētā piemēra tālāksecinājuma. A. jāatlīdzina puse no zaudējumiem (2500) un B. un C. katram ceturtdaļa (1250). Tā kā A. ir samaksājis viens pats 4000, tad viņam pienākas saņemt atpakaļ 1500, no kuriem B., kas samaksājis 1000, maksā viņam 250, bet C. 1250. Ja C. kļūst maksāt nespējīgs, un A. var saņemt no viņa tikai 950, tad iztrūkumu 300 sedz A. un B. tanī attiecībā, kāda ir starp 4000 un 2000, t. i. A. 200 un B. 100. Tādā gadījumā galīgi maksā:

A.	2700
B.	2350
C.	950
Kopā	5000

Ja apdrošinājumaņēmējs slēdz divkāršu apdrošinājumu ļaunā nolūkā, tad līgums ir nederīgs. Ja ļaunais nolūks ir bijis tikai, slēdzot otru līgumu, tad nederīgs ir otrais līgums, bet pirmais paliek spēkā.

11. §.

Divkārša apdrošinājuma likvidēšana. 1. Ja apdrošinājumaņēmējs ir noslēdzis līgumu, ar kuru rodas divkāršs apdrošinājums, nezinādams par jau pastāvošo apdrošinājumu, tad, ja apdrošinājums vēl nav sācies, sumu, samērīgi samazinot premiju, pamazina līdz tai sumas daļai, par kādu apdrošinātājs atbild, ievērojot otru apdrošinātāju.

Šī tiesība apdrošinājumaņēmējam zūd, ja viņš to nepieprasa tūlīt pēc ziņu saņemšanas par divkāršo apdrošinājumu.

2. Premijas samazināšanas gadījumā apdrošinātājs var prasīt ristorno samaksu.

12. §.

Paziņošana par divkāršu apdrošinājumu. Apdrošinājumaņēmējam, tikko viņš uzzinājis par divkāršu apdrošinājumu, nekavējoties tas jāpaziņo apdrošinātājam.

III Apdrošinājuma labticība.

13. §.

Visiem apdrošinājuma dalībniekiem jārikojas augstākā mērā labā ticībā („Treu und Glauben“).

IV Polise, premija, ristorno maksa.

14. §.

Polise. 1. Apdrošinātājam uz apdrošinājumaņēmēja pieprasījumu jāizdod par apdrošinājuma līgumu viņa parakstīts dokuments (polise).

2. Ja polise izrakstīta, tad apdrošinātājam ir pienākums maksāt tikai pret polises uzrādīšanu. Ar samaksu polises īpašniekam viņš no savas saistības tiek atbrīvots.

3. Ja polise pazudusi vai iznīcināta, tad apdrošinātājam ir pienākums maksāt, ja polise atzīta par nederīgu vai, ja apdrošinātājam ir dota drošība; nodrošināšana ar galvojumiem ir izslēgta. Tas pats attiecas uz apdrošinātāja pienākumu izsniegt dokumenta atvietošanu („Ersatzurkunde“); izdevumi par šādu dokumentu jāsedz apdrošinājumaņēmējam.

15. §.

Polises saturs.

Polises saturu uzskata par apdrošinājumaņēmēja pieņemtu, ja viņš pēc polises izsniegšanas nekavējoties neceļ ierunas. Apdrošinājumaņēmējam paliek vienmēr tiesība apstrīdēt pieņemšanu maldīšanās dēļ.

16. §.

Premijas un blakus izdevumu termiņš. Drošības došana.

1. Premija un blakus izdevumi apdrošinājumaņēmējam jāmaksā tūlīt pēc līguma noslēgšanas. Premija un blakus izdevumi sevišķi arī tad maksājami tūlīt, ja uz ierauduma vai sevišķu attiecību pamata starp apdrošinātāju un apdrošinājumaņēmēju tie tiek vēlāk maksāti.

2. Ja līgumā premijas samaksai ir noteikts termiņš, vai premijas samaksa pagarināta, tad apdrošinātājs var prasīt samaksu tūlīt, tikko apdrošinājums izbeidzas. Ja apdrošinājumaņēmējam no tām pašām apdrošinājuma attiecībām, uz kurām dibinas viņa premijas samaksas pienākums, ir zaudējumu atlīdzības prasība pret apdrošinātāju, tad apdrošinājumaņēmējs var šo prasību, kaut arī tai termiņš vēl nav iestājies, ieskaitīt apdrošinātājam.

3. Ja līgumā premijas samaksai ir noteikts termiņš, vai premijas samaksa pagarināta, tad apdrošinātājs var prasīt drošību, ja apdrošinājumaņēmēja mantas stāvoklis ir ievērojami pasliktinājies, ar ko apdraudēta premijas prasība.

17. §.

Premijas nesamaksa. Drošības nedošana.

Ja pēc termiņa iestāšanās uz apdrošinātāja atgādinājumu atgādinājumā noteiktā un piemērotā laikā premija netiek samaksāta, vai drošība netiek dota, tad apdrošinātājs ir brīvs no saistības, ja apdrošinātais gadījums iestājas pirms samaksas vai drošības došanas. Gadījumā, ja apdrošinājumaņēmējs ar samaksu vai drošības došanu ir nokavējies, apdrošinātājs var uzteikt līgumu bez uzteikšanas termiņa ievērošanas; ja apdrošinājums tiek uzteikts, tad brauciena apdrošinājumos apdrošinātājam pienākas premija, bet laika apdrošinājumos — ristorno maksa.

18. §.

Ristorno maksa.

Ristorno maksa līdzinas pusei no premijas, bet augstākais $\frac{1}{8}$ % no apdrošinātās sumas.

V Paziņojuma pienākums. Briesmu maiņa.

19. §.

Paziņojuma pienākums.

1. Apdrošinājumaņēmējam, līgumu slēdzot, jāpaziņo apdrošinātājam visi viņam zināmie apstākļi, kas briesmu pārņemšanai ir svarīgi, izņemot, ja šie apstākļi vispār zināmi. Sevišķi viņam jāinformē apdrošinātājs par tām ziņām, kas viņam pienākušas un kam briesmu pārņemšanā ir svarīga nozīme, kaut arī viņš šīs ziņas uzskatītu par nedibinātām un apšaubāmām.

2. Apstākļi, par kuriem apdrošinājumaņēmējs saņem ziņas pirms līguma piedāvājuma pieņemšanas, jāpaziņo apdrošinātājam tik ātri, kā tas kārtīgā veiklvedībā pieņemts, katrā ziņā tanī pašā vai līdzīgā veidā, kādā paziņots līguma piedāvājums.

Tirdzniecības praksē tiek prezumēts, ka apdrošinātājs, kaut arī vispārējais vilcienos, noslēdzot apdrošinājuma līgumu, var paredzēt uzņemamo risku. Par apdrošinājumaņēmēju parasti prezumē, ka viņš

zina visu to, kas jāzina par apdrošinamo priekšmetu un uzņemamo risku apdrošinātājam, lai pēdējais to varētu pienācīgi novērtēt. Tādēļ apdrošinājumaņēmējam jāpaziņo apdrošinātājam visi apstākļi, kas attiecas uz apdrošinātām briesmām, kaut arī viņš turētu tos par nesvarīgiem vai nenozīmīgiem.

20. §.

Paziņojuma pienākuma pārkāpums.

1. Ja pretēji 19. § noteikumiem paziņojums par svarīgu apstākli ir izpalicis, vai par svarīgu apstākli izdarīts nereizs paziņojums, tad, ja citādi nav nosacīts, apdrošinātājs no izpildīšanas pienākumiem ir brīvs. Tas pats ir arī gadījumā, ja svarīga apstākļa paziņojums izpalicis tādēļ, ka apdrošinājumaņēmējs rupjas nolaidības dēļ šo apstākli nav zinājis.

2. Apdrošinātāja pienākumi paliek spēkā, ja apdrošinātājs nepaziņoto apstākli vai nepareizību zinājis. Tas pats ir arī tad, ja paziņojums izpalicis bez apdrošinājumaņēmēja vainas.

3. Ja apdrošinātāja pienākumi saskaņā ar šī panta 2. rindkopas 2. teikumu paliek spēkā, tad apdrošinātājam pienākas lielākām briesmām atbilstoša lielāka premija (papildu premija).

Apdrošinājumaņēmēja rupja nolaidība būs, piem., tad, ja, apdrošinot kādā citā vietā atrodošos kuģi vai preces, apdrošinājumaņēmējs vai viņa vietnieks, vai pilnvarnieks, kas apdrošinājumu pieņēmis, ar nolūku nemaz neizlasa korespondenta paziņojumu par briesmu palielināšanās apstākļiem, lai tišām paliktu par šiem apstākļiem neziņā.

21. §.

Apstākļi, kas pavaīro briesmas (svarīgi apstākļi).

Par svarīgiem (erheblich) apstākļiem uzskatāmi apstākļi, kurus apdrošinājumaņēmējs nepareizi uzdevis, apgalvojot pie tam paziņojumu par pareizu, apstākļi, kurus apdrošinājumaņēmējs ar nolūku noklusējis vai ar nolūku nepareizi uzdevis, un tāpat šaubu gadījumā arī apstākļi, pēc kuriem apdrošinātājs sevišķi prasījis.

Vai apstākļi ir svarīgi un varēja iespaidot apdrošinātāju par apdrošinājuma vai lielākas premijas noteikšanu, to katrā ziņā atsevišķā gadījumā noteiks tiesa, ievērojot katrreizējus apstākļus, kā arī ievācot ziņas no lietpratējiem.

Arī šis pants pasvītro, ka jūras apdrošinājumā partiem jārikojas augstākā mērā labā ticībā.

22. §.

Paziņojuma pienākums, ja līgumu slēdz pārstāvis.

Ja līgumu noslēdz apdrošinājumaņēmēja pārstāvis, tad, lai atsvabinātu apdrošinātāju no viņa pienākumu pildīšanas, ir jāņem vērā ne tikai tas, ko pārstāvis zinājis un ko viņam vajadzējis zināt, bet arī tas, ko apdrošinājumaņēmējs zinājis un tam vajadzējis zināt.

23. §.

Briesmu maiņa.

1. Pēc līguma noslēgšanas apdrošinājumaņēmējs bez apdrošinātāja piekrišanas nedrīkst mainīt briesmas, it sevišķi palielināt, ne arī atļaut trešajai personai tās mainīt.

2. Par briesmu maiņu it sevišķi uzskatams:

- 1) Ja apdrošinātā brauciena sākums un beigas tiek manāmi novilcināti.
- 2) Ja novirzas no uzdotā vai parasti pieņemtā brauciena ceļa; nozīmīga novirzīšanās nav jāņem vērā.

- 3) Ja kuģis iebrauc citās starpostās, nekā uzdots, vai, ja tas iebrauc ostās citādā kārtībā, nekā uzdots, vai parasti pieņemts; iebraukšana starpostās netiek ņemta vērā, ja tas notiek ordera saņemšanas nolūkā, un ja tas šim nolūkam ir parasts.

3. Par briesmu maiņu uzskatama arī brauciena novirzīšana uz citu lēmuma ostu nekā uzdots.

24. §.

Briesmu maiņas tiesiskās sekas.

1. Ja apdrošinājuma ņēmējs pārkāpj 23. § noteikumus, tad, ja apdrošinātais gadījums vēlāk iestājas, apdrošinātājs no saistības pienākumiem ir brīvs. Tas pats ir arī tad, ja apdrošinājums sākas pirms līguma noslēgšanas, un apdrošinājuma ņēmējs pēc apdrošinājuma sākšanās mainījis briesmas vai atļāvis to darīt trešajai personai; ar to netiek skarts apdrošinājuma ņēmēja paziņošanas pienākums.

2. Apdrošinātāja saistība paliek spēkā, ja briesmas mainītas apdrošinātāja interešu dēļ, vai to radījis notikums, par kuru apdrošinātājs atbild, vai arī tas noticis cilvēku mīlestības dēļ (Gebot der Menschlichkeit), vai arī ja briesmu maiņa nav varējusi iespaidot apdrošinātā gadījuma iestāšanos vai apdrošinātāja atbildības apmēru.

25. §.

Papildu premija briesmu maiņas gadījumā.

Apdrošinātājam pienākas papildu premija, ja briesmas, par kurām viņš atbild, mainītas briesmu dēļ, par kurām viņš neatbild, un viņš ar šo maiņu no savām pienākuma saistībām netiek atbrīvots.

26. §.

Paziņojums par briesmu palielināšanos.

Apdrošinājuma ņēmējam nekavējoties jāpaziņo apdrošinātājam par briesmu palielināšanos, ja apdrošinātājs briesmu palielināšanās dēļ netiek atbrīvots no saistības pienākumiem.

27. §.

Paziņojuma pienākuma pārkāpums un briesmu maiņa par apdrošināto priekšmetu daļu.

Ja iestājas tādi priekšnoteikumi, kas atbrīvo apdrošinātāju paziņošanas pienākuma pārkāpuma vai briesmu maiņas dēļ no saistības pienākumiem attiecībā uz apdrošināto priekšmetu vienu daļu, tad apdrošinātājs attiecībā uz priekšmetu pārējo daļu ir tikai tad brīvs no atbildības, kad jāpieņem, ka par šo pārējo daļu viņš līgumu uz tādiem pašiem noteikumiem nebūtu slēdzis.

Apdrošinājuma ņēmējs šinī gadījumā ir brīvs no saistības maksāt attiecīgu premijas daļu; apdrošinātājs tomēr par šādu daļu var prasīt ristorno maksu.

VI Apdrošinātāja atbildības apjoms un ilgums.

28. §.

Atbildības apmērs vispārīgi.

Apdrošinātājs, ja citādi nav nosacīts, atbildīgs par visām briesmām, kādām padoti kuģis un preces apdrošinājuma laikā. Sevišķi viņš atbild par zaudējumiem, kas cēlušies no jūras ūdens ieplūšanas, kuģu sadursmes, strandēšanas, kuģa bojā ejas, ugunsnelaimes, eksplozijas, zibens, zemestrīces, ledus, zādzības, jūras laupīšanas (arī „Plünderung“) vai citas varmācības. Apdrošinātājs atbild par zaudējumiem tikai šo noteikumu noteiktā apmērā. Apdrošinātājs neatbild par apdrošināto priekšmetu apgrūtināšanu ar jūras prasībām, kā arī par zaudējumiem, kas ceļas brauciena nokavējuma dēļ.

29. §.

**Lielā jeb
vispārējā
avarijā.**

1. Apdrošinājums ietver apdrošinājumaņēmēja maksājamo dalības naudu lielajā avarijā un to apdrošināto priekšmetu upurējumus, kas iederas lielajā avarijā; apdrošinājumaņēmējs var prasīt, lai apdrošinātājs nodrošina izdarāmās dalības naudas maksas ar galvojuma pārņemšanu. Apdrošinātājs atbild tomēr tikai par tik, par cik zaudējumi, par kuriem viņš atbildīgs, ar avarijas darbību novērsti.

2. Ja kuģi iekrautas vienīgi rēdera preces, tad arī preču upurējumi, kas būtu pieskaitāmi lielajai avarijai, ja īpašuma tiesības uz precēm pieņaktos citam, uzskatāmi šo noteikumu izpratnē par lielo avariju.

Parasti kuģis pieder vienam īpašniekam, bet krava — otram. Ja tomēr abi īpašnieki ir viena persona, tad atsevišķa norēķināšanās lielās avarijas gadījumā notiek tikai tad, ja kuģis apdrošināts pie viena apdrošinātāja, bet krava — pie otra.

Ja kuģis brauc ar balastu, tad pēc vācu tiesībām nav piemērojami noteikumi par lielo avariju.

30. §.

**Dalības nau-
da lielajā
avarijā.**

1. Apdrošinātāja atbildības apmēru par dalības naudas samaksu nosaka ar dispašu, izņemot 29. § 2. rindkopā paredzēto gadījumu, kad zaudējumus aprēķinot, piemēro Jorkas-Antverpenes noteikumus, izņemot 18. pantu.

2. Dispašu sastāda persona, ko šim nolīkam izraudzījis likums vai vietējās parašas.

3. Dispašu sastāda lēmuma ostā vai, ja tā netiek sasniegta, tai vietā, kur brauciens beidzas. Ja šinī vietā nedzīvo 2. rindkopā noteiktā persona, tad ņemama tuvākā vieta, kur tāda persona dzīvo. Ja dalībnieki iepriekš vienojušies, ka dispaša sastādama citā vietā, tad šī vieta ir noteicoša.

4. Dispaša sastādama saskaņā ar noteikumiem, kādi ir spēkā dispašas sastādīšanai lielās avarijas gadījumā tai vietā, kur dispaša tiek sastādīta. Šo noteikumu vietā stājas noteikumi, kādi paredzēti dispašas sastādīšanai lielās avarijas gadījumā kuģa piederības ostā, vai Jorkas-Antverpenes noteikumi, ja dalībnieki iepriekš vienojušies, ka dispaša sastādama pēc šiem noteikumiem.

Izdevumi, kas cēlušies no tā, ka patvēruma ostā izkrautās preces apdrošinātas pret ugunsnelaimi uz lielās avarijas dalībnieku rēķina, apdrošinātājam jāmaksā arī tad, ja saskaņā ar dispašas sastādīšanas noteikumiem šie izdevumi nav ņemami vērā.

5. Apdrošinājumaņēmējam dispašas sastādīšanā jāievēro apdrošinātāja intereses. It sevišķi apdrošinātājam jāatlīdzina apdrošinājumaņēmējam izdevumi, kas cēlušies no norēķināšanās ar lielās avarijas dalībniekiem, tikai tadā apmērā, kādā šie izdevumi bija vajadzīgi.

6. Dispaša arī tad ir noteicoša, kad tās sastādīšanas noteikumi piemēroti nepareizi, vai arī kad tanī ietilpst faktiskas nepareizības, izņemot gadījumu, ja par nepareizībām ir jāatbild apdrošinājumaņēmējam.

7. Ja apdrošinājumaņēmējs dispašas nepareizības dēļ var celt prasību pret lielās avarijas vienu dalībnieku, tad tiesības uz šo prasību pāriet uz apdrošinātāju tadā apmērā, kādā viņš atlīdzina zaudējumus apdrošinājumaņēmējam. Attiecībā uz prasības pāreju piemērojami 45. un 46. § noteikumi.

8. Ja līdzdalības naudas pārsniedz apdrošinājuma vērtību, tad apdrošinātājs atbild par šim naudām tikai tadā apmērā, kā attiecas apdrošinājuma vērtība pret līdzdalības naudām.

Apdrošinātāja atbildības apmēru par lielās avarijas līdzdalībnieku dalības naudām noteic ar dispašu. Tādēļ kuģa kapteiņa pienākums ir sastādīt dispašu nekavējoties. Ja viņš to nedara, viņš atbild katram lielās avarijas dalībniekam. Ja kapteinis vilcinās ar dispašas sastādīšanu, to var pieprasīt katrs lielās avarijas dalībnieks. Vācijā dispašieri ir zvērināti un tiesas iecelti (H. G. B. 729. §). Partikularās avarijas gadījumā apdrošinājumaņēmējs, griežoties pēc samaksas pie apdrošinātāja, iesniedz pēdējam zaudējumu rēķinu. Lielās avarijas gadījumā šo rēķinu atvieto specialista-dispašiera sastādīta dispaša.

31. §.

Upurējumi.

1. Apdrošinātājs atbild par apdrošināto priekšmetu upurējumiem saskaņā ar noteikumiem, kas ir spēkā partikularās avarijas gadījumā.

2. Apdrošinājumaņēmēja prasība par viņam pienākošos atlīdzību pāriet, sākot ar tās izcelšanās momentu, uz apdrošinātāju. Ja zaudējumu atlīdzība pārsniedz zaudējumus, līdzieskaitot zaudējumu pieteikšanai izdarītos izdevumus, tad pārpalikums apdrošinātājam jāizdod apdrošinājumaņēmējam. Pārējā daļā tiesību pārejai piemērojami 45. § noteikumi.

Ja apdrošinātais priekšmets upurēts, tad apdrošinātājam jāatlīdzina zaudējums tādā apmērā, kā tas būtu jācieš pašam apdrošinājumaņēmējam (H. G. B. 838. §), bet līdz ar to uz apdrošinātāju pāriet visas apdrošinājumaņēmēja prasības par šo zaudējumu pret lielās avarijas dalībniekiem. Tādēļ apdrošinājumaņēmējam jānodod apdrošinātājam visi viņa rīcībā esošie dokumenti un pierādījumi šādai prasībai.

32. §.

Izdevumi.

1. Apdrošinātājs atbild par:

1. Izdevumiem, kurus izdara apdrošinājumaņēmējs, apdrošinātam nelaiemes gadījumam iestājoties, zaudējumu novēršanai vai samazināšanai, un kurus viņš tajos apstākļos varēja uzskatīt par vajadzīgiem.
2. Izdevumiem, kurus, iestājoties apdrošinātam nelaiemes gadījumam, izdara apdrošinājumaņēmējs, saskaņā ar apdrošinātāja norādījumiem.
3. Izdevumiem, kuri ceļas no to zaudējumu noteikšanas, par kuriem atbild apdrošinātājs, ciktāl šādi izdevumi pēc apstākļiem bija vajadzīgi. Apdrošinātājam tomēr nav jāatlīdzina izdevumi, kas ceļas apdrošinājumaņēmējam no lietpratēju, aizstāvju vai citu līdzīgu personu pieaicināšanas, izņemot, ja apdrošinājumaņēmējam tas bija jādara saskaņā ar līgumu, vai pats apdrošinātājs ir prasījis, lai to darītu.

2. 1. rindkopā 1. un 2. punktā minētie izdevumi arī tad sedzami apdrošinātājam, ja tie paliek bez sekmēm; apdrošinātājam uz apdrošinājumaņēmēja pieprasījumu jādod avansā izdevumiem nepieciešamā summa.

Ja daļa no apdrošinātā priekšmeta vērtības nav apdrošināta, un ir apstrīdams, vai apdrošinātāja norādījumu izpildīšana zaudējumu novēršanai vai mazināšanai ir vajadzīga, tad apdrošinātājam summa, kas vajadzīga šiem izpildīšanas izdevumiem, arī jādod avansā tādā apmērā, kādā par šiem izdevumiem atbildīgs apdrošinājumaņēmējs; apdrošinātājam jāatmaksā visi izdevumi, kas izdarīti saskaņā ar viņa norādījumiem, ja, pamatojoties uz apstākļiem, viņš nedrīkstēja tos turēt par vajadzīgiem, un izdevumi palikuši bez sekmēm.

33. §.

Apdrošinājuma ņēmēja vaina. 1. Apdrošinātājs ir brīvs no pienākuma saistībām, ja apdrošinājuma ņēmējs ar nodomu vai nolaidību rada apdrošināto nelaimes gadījumu. Apdrošinātājam tomēr jāatmaksā apdrošinājuma ņēmējam no kļūdainas kuģa vadīšanas (nautisches Verschulden) cēlušies zaudējumi, izņemot, ja apdrošinājuma ņēmējs vainojams launā nolūkā vai rupjā nolaidībā; par navigācijas vainu nav uzskatama vaina kravas pieņemšanā, štauvēšanā, uzglabāšanā un nodošanā.

2. Ja apdrošinātas ir preces, apdrošinātājs neatbild arī par zaudējumiem, kurus ar nolūku vai aiz nolaidības izdarījis preču nosūtītājs vai saņēmējs.

3. Apdrošinājuma ņēmējam nav jāatbild par kuģa personāla rīcību („das Verhalten“).

Apdrošinātājs ir brīvs no atbildības, ja apdrošinātais nelaimes gadījums radies apdrošinājuma ņēmēja vainas dēļ. Par apdrošinājuma ņēmēja kļūdām kuģa vadīšanā (nautisches Verschulden), ja viņš pats kuģi vada, apdrošinātājs atbild aprobežotā apmērā. Preču apdrošinājumā apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas cēlušies no preču nosūtītāja vai saņēmēja rīcības.

Ka apdrošinātais nelaimes gadījums cēlies no apdrošinājuma ņēmēja rīcības šīni pantā paredzētos apstākļos, tas jāpierāda apdrošinātājam.

Apdrošinājuma ņēmējs nevar atsaukties, ka briesmas cēlušās no nepieciešamas rīcības, ja briesmas varētu citādā ceļā novērst. Tādā gadījumā apdrošinātājs brīvs no atbildības. Apdrošinātājs ir brīvs no atbildības, ja apdrošinātajam nelaimes gadījumam par cēloni bijusi apdrošinājuma ņēmēja nolaidība. Apdrošinājuma ņēmējam par apdrošināto priekšmetu jā rūpējas ar laba saimnieka gādību, un viņš nevar atsaukties, ka viņš rīkotos tāpat, ja priekšmets arī nebūtu apdrošināts. Apdrošinātājs pat tad ir brīvs no atbildības, ja apdrošinājuma ņēmēja vaina tikai palīdzējusi radīt apdrošināto nelaimes gadījumu.

Par zaudējumiem, kas nodarīti precēm, tās iekraujot, glabājot, izkraujot u. t. t., nekad neatbild kasko apdrošinātājs.

Ja zaudējumi cēlušies no kuģa personāla navigācijas vainām, tad par šiem zaudējumiem atbild apdrošinātājs. Tāpat apdrošinātājs atbild par kuģa personāla izdarītu baratriju.

34. §.

Zaudējums, kas mazāks par 3%.

1. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas nesasniedz 3% no apdrošinājuma vērtības.

2. Par dalības naudām un upurējumiem lielajai avarijai apdrošinātājs atbild arī tad, ja tie nesasniedz 3% no apdrošinājuma vērtības. Tas pats attiecas uz atbildību par tiešiem zaudējumiem no kuģu sadursmes un par 32. § 1. rindkopā 1. un 2. punktā un 95. § 3. rindkopā apzīmētiem izdevumiem. Zaudējumi un izdevumi, par kuriem apdrošinātājs atbild neaprobežoti, tāpat 32. § 1. rindkopas 3. punktā apzīmētās maksas nav jāņem vērā, aprēķinot atbildības apmēru saskaņā ar 1. rindkopu.

3. Ja apdrošināts ir kuģis, tad katram braucienam atsevišķi jākonstatē, vai zaudējums atrodas 1. rindkopā apzīmētā attiecībā pret apdrošinājuma vērtību. Par braucienu šo noteikumu izpratnē uzskatams katrs brauciens, kuram kuģis par jaunu izrīkots, vai kuru kuģis iesācis uz jauna transportlīguma pamata vai pēc kravas pilnīgas izkraušanas, kā arī katrs brauciens ar balastu. Starplaiku starp diviem braucieniem pieskaita iepriekšējam braucienam.

Katrā tirdzniecības uzņēmumā vienmēr jārēķinas ar mazākiem zaudējumiem, kas katrā uzņēmumā jācieš pašiem uzņēmuma īpašniekiem, un kas sava mazā apmēra dēļ nevar atstāt nekādu iespaidu uz uzņēmumu. Bez tam izdevumi, kas saistīti ar pašu zaudējumu konstatēšanu, būtu nesamērīgi lieli.

35. §.

Brīvs no kara briesmām.

1. Apdrošinātājs neatbild par kara briesmām. It sevišķi viņš neatbild par zaudējumiem, kas radušies, vienalga, no atzītas vai neatzītas karojošas varas rīcības; it sevišķi apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas radušies no apdrošināto priekšmetu apturēšanas, aizturēšanas, paņemšanas, aizkavēšanas, pieprasīšanas lietošanai, arestēšanas (dass die versicherte Sache angehalten, aufgebracht, genommen, zurückgehalten, angefordert, beschlagnahmt wird), vai no bojājumiem, vai bojā ejas, kam par cēloni bijušas kara gadījumā izliktās mīnas vai citi kara soļi. Karojošās varas rīcībai pielīdzinama tādas varas rīcība, kas 6 mēnešu laikā pēc attiecīgās rīcības uzsāk kara darbību.

2. Ja apdrošināts ir kuģis, apdrošinātājs brīvs no saistības, ja kuģis kara briesmu dēļ braucienu neiesāk vai neturpina, vai iebruc kādā ostā, izņemot, ja apdrošinājumaņēmējs, tikko saņēmis par to ziņu, nekavējoties paskaidro apdrošinātājam, ka saistībām jāpaliek spēkā.

3. Ja apdrošinātas ir preces, apdrošinātājs ir brīvs no saistības, ja preces kara briesmu dēļ tiek izkrautas, izņemot, ja apdrošinājumaņēmējs, tikko saņēmis ziņas par priekšā stāvošo vai notikušo izkraušanu, nekavējoties paskaidro apdrošinātājam, ka saistībām jāpaliek spēkā. Ja aizkavējums šīnī gadījumā ilgst ilgāk par 2 mēnešiem, tad apdrošinātājs atbild par vēlāk radušos bojājumu vai iztecējumu tikai strandēšanas gadījumā, kaut arī viņam ir jāatbild par citiem gadījumiem; te tiek attiecīgi piemērota 114. § 1. un 3. rindkopa par apdrošinātāja atbildību strandēšanas gadījumā.

4. Ja briesmas, par kurām atbild apdrošinātājs, kara briesmu dēļ tiek mainītas, un apdrošinātājs ar šo pārmaiņu netiek atbrīvots no savām saistībām, tad apdrošinātājam pienākas papildu premija. Tas sevišķi attiecas uz gadījumu, ja kuģis kara briesmu dēļ braucienu neiesāk, neturpina vai iebruc kādā ostā.

36. §.

Atbildība par aresta briesmām.

Apdrošinātājs atbild par zaudējumiem, kas cēlušies no tiesas rīkojuma vai tiesas sprieduma izpildīšanas tikai tad, ja viņam jāatmaksā apdrošinājumaņēmējam tas, kas pēdējam jāizdod, lai apmierinātu rīkojuma pamatā esošās prasības.

Jūras apdrošinājumā ar kuģa arestu parasti saprot publiski tiesisku arestu, kuru izdara uz „augstākās valsts varas” rīkojumu („Verfügungen von hoher Hand”). Šie noteikumi ievieš jaunu principu — apdrošinātāja atbildību arī par zaudējumiem, kuri nodarīti, izdarot arestu, kas dibinas uz privatām tiesībām.

37. §.

Atbildības apmērs.

1. Apdrošinātājs atbild par apdrošinātā brauciena laikā notikušiem zaudējumiem tikai līdz apdrošinātas sumas apmēram.

Kuģu apdrošinājumiem attiecīgi piemēro 34. § 3. rindkopas noteikumus.

2. Izdevumi, kas jāatlīdzina apdrošinātājam saskaņā ar 32. §, viņam jāsedz, neskatoties uz to, vai tie kopā ar pārējo zaudējumu atlīdzību pārsniedz apdrošināto sumu vai ne.

3. Ja izdarīti izdevumi zaudējumu novēršanai vai mazināšanai, izzināšanai vai konstatēšanai, vai apdrošinātā gadījumā bojāto lietu atjaunošanai vai izlabošanai, vai izdarītas iemaksas lielajai avarijai, vai apdrošinājumaņēmējam ir radusies personīga saistība izdarīt šādas iemaksas, tad apdrošinātājs atbild par zaudējumiem, kas rodas vēlāk no apdrošinātā gadījuma iestāšanās, neraugoties uz iepriekšējiem izdevumiem un maksām, par kurām viņam jāatbild.

4. Ja atlīdzība un izdevumi vai iemaksas tādēļ pārsniedz apdrošināto sumu, ka apdrošinājumaņēmējam jāatlīdzina trešajai personai kuģa sadursmē cēlušies zaudējumi, tad netiek piemēroti 2. un 3. rindkopas noteikumi.

38. §.

Atbrīvošana no 1. Apdrošinātājam ir tiesība pēc apdrošinātā gadījuma atbildības pēc iestāšanās ar apdrošinātās sumas samaksu atbrīvoties no apdrošinātā visām turpmākām saistībām.

2. Neskatoties uz atbrīvošanos, apdrošinātājam tomēr jāatbrīvojas ar apdrošinātās sumas samaksu; izdarītām maksām tiek pielīdzinātas tādas maksas, kuru nomaksa ir apdrošinājumaņēmēja personīgs pienākums. 37. § 4. rindkopas noteikumi attiecīgi piemērojami.

3. Tiesības atbrīvoties ar apdrošinātās sumas samaksu zūd, ja 2. rindkopas 1. teikumā minētais paskaidrojums nepienāk apdrošinājumaņēmēja 5 darba dienu laikā, skaitot no tā momenta, kad apdrošinātājam pienākušas ziņas par apdrošinātā gadījuma iestāšanos un tā tiešām sekām.

4. Ar izdarīto maksājumu apdrošinātājs neiegūst nekādas tiesības uz apdrošinātiem priekšmetiem.

39. §.

Laika apdrošinājums. Ja apdrošinājuma ilgums noteikts dienām, nedēļām, mēnešiem vai vairākiem mēnešiem, tad apdrošinājums sākas tās dienas pusdienā, kad līgums slēgts. Apdrošinājums izbeidzas termiņa beidzamās dienas pusdienā. Kuģa atrašanās vieta laika aprēķinā ir noteicoša.

VII Nelaiemes gadījumu pieteikums. Zaudējumu novēršana.

40. §.

Nelaiemes gadījuma pieteikums. Apdrošinājumaņēmējam nekavējoties jāpaziņo apdrošinātājam par apdrošinātā nelaiemes gadījuma iestāšanos, tāpat arī par katru nelaiemes gadījumu, kas notiek ar kuģi un kravu, kaut ar to viņam nerodas prasības tiesības uz atlīdzību, cik tālu nelaiemes gadījums ir svarīgs apdrošinātāja uzņemto briesmu palielināšanai.

41. §.

Zaudējumu novēršana un mazināšana. 1. Iestājoties apdrošinātam nelaiemes gadījumam, apdrošinājumaņēmējam pēc iespējas jārūpējas par zaudējumu novēršanu un mazināšanu. Viņam pie tam jāseko apdrošinātāja norādījumiem, un, ja apstākļi to atļauj, tādi norādījumi jāievēc. Ja apdrošinājumā piedalās vairāki apdrošinātāji, un ja viņi dod pretrunīgus norādījumus, tad apdrošinājumaņēmējam jārikojas pēc paša pienākumiem piemērotas izpratnes.

2. Apdrošinājumaņēmējam arī tad jāseko apdrošinātāja norādījumiem, ja daļa no apdrošinājuma vērtības nav apdrošināta. Šo noteikumu nepiemēro, ja vairāk kā puse no apdrošinājuma vērtības nav apdrošināta; bet tādā gadījumā nepiemēro arī 32. § 2. rindkopas 2. teik. noteikumus par izdevumu atlīdzību un avansu.

3. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, cik tālu tie radušies, pārkāpjot zaudējumu novēršanas un mazināšanas pienākumu, izņemot, ja pārkāpums nav noticis vainas dēļ.

No apdrošinājuma līguma dalībnieku „augstākās uzticības” principiem izriet, ka apdrošinājumaņēmējam, iestājoties apdrošinātajam nelaimes gadījumam, ar visiem spēkiem jācenšas novērst un mazināt zaudējumi. Pie tam viņam jārikojas saskaņā ar apdrošinātāja norādījumiem. Šie norādījumi var būt apdrošinājumaņēmējam doti jau agrāk, pirms apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanās. Ja tādi nav doti, tad, iestājoties nelaimes gadījumam, apdrošinājumaņēmējam jācenšas tādi no apdrošinātāja dabūt. Ja tāds nav iespējams saņemt, tad apdrošinājumaņēmējam jārikojas pēc savas labākās pienākumu apziņas. Ja apdrošinājumaņēmējs nerīkojas „bone fide”, apdrošinātājs, saskaņā ar 41. § noteikumiem, var atbrīvoties no zaudējumu atlīdzības, kas radušies no tādas rīcības.

VIII Zaudējumu pieteikšana. Ziņu sniegšana. Zaudējumu atlīdzība.

42. §.

Zaudējumu pieteikšana.

1. Zaudējums, par kuru apdrošinātājs atbild, apdrošinājumaņēmējam jāpieteic ar rakstu 15 mēnešu laikā no apdrošinājuma izbeigšanās, bet ja kuģis pazudis, no pazušanas laika („Verschollenheitsfrist”) notecējuma. Ar paskaidrojumu nosūtīšanu termiņš tiek pagarināts.

2. Ja zaudējums laikā netiek pieteikts, apdrošinājumaņēmēja atlīdzības prasība zūd.

3. Šos noteikumus nepiemēro apdrošinājumaņēmēja izdarāmām iemaksām lielajai avarijai.

Zaudējumu pieteikšana apdrošinātajam vajadzīga, lai viņš varētu uz pieteikuma pamata pārbaudīt zaudējumu lielumu un bez tam, lai viņš zinātu savu atbildību par apdrošinājuma līgumu, ja tas vēl turpinās. Pieteikumam jābūt rakstveida, un tas nekādā ziņā nav atvietoājams ar mutes vārdu pieteikumu. Apdrošinājumaņēmējs gan var prasīt, lai viņam izsniedz kviti par iesniegto rakstveida zaudējumu pieteikumu.

43. §.

Ziņu sniegšana.

Apdrošinātājs pēc apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanās var prasīt, lai apdrošinājumaņēmējs sniedz katru ziņu, kura vajadzīga apdrošinātā gadījuma vai apdrošinātāja atbildības apmēra konstatēšanai. Attaisnojošos dokumentus apdrošinātājs var tik tālu prasīt, cik tālu tādu sagādāšanu pēc taisnības no apdrošinājumaņēmēja var prasīt; avarijas protokola piegādāšanu apdrošinātājs var prasīt tikai tad, ja viņam pie tā ir dibināta interese.

Apdrošinājumaņēmējam jāiesniedz apdrošinātajam attaisnojoši pierādījumi par: 1) savu interesi; 2) ka apdrošinātais priekšmets bijis padots jūras briesmām; 3) notikušo apdrošināto nelaimes gadījumu; 4) zaudējumiem un to apmēru. Kontrahenti var īpaši vienoties bez iepriekšējas paziņošanas — pieprasīt zaudējumu atlīdzību. Apdrošinātajam ir tiesības pārbaudīt, vai viņš par zaudējumiem atbildīgs.

44. §.

Zaudējumu rēķins. Atlīdzības prasības termiņš.

1. Apdrošinājumaņēmējs nevar ātrāk prasīt samaksu, iekams viņš nav piesūtījis apdrošinātājam zaudējumu rēķinu un nav piegādājis apdrošinātāja pieprasītos attaisnojošos pierādījumus, un no šo pienākumu izpildīšanas nav pagājis 1 mēnesis. Ja šie pienākumi nav izpildīti mēneša laikā, skaitot no zaudējumu pieteikšanas, tādu apstākļu dēļ, par kuriem apdrošinājumaņēmējam nav jāatbild, tad apdrošinājumaņēmējs var uz visu kopīgo prasību rēķina prasīt trīs ceturtdaļas no sumas, kas apdrošinātājam, pamatojoties uz lietas stāvokli, vismaz ir jāmaksā.

2. Zaudējumu rēķinam jāsatursakārtotas sumas, kuras jāmaksā apdrošinātājam par atsevišķiem zaudējumiem un izdevumiem. Partikularās avarijas gadījumā uz apdrošinātāja pieprasījumu zaudējumu rēķini jāsastrāda personai, kuru šim nolūkam izraudzījis likums vai vietējās parašas, tai vietā, kur jākārtoti atlīdzība.

IX Zaudējumu atlīdzības prasību pāreja.

45. §.

Pāreja.

1. Ja apdrošinājumaņēmējam ir tiesības prasīt zaudējumu atlīdzību no kādas trešās personas, tad šīs tiesības pāriet uz apdrošinātāju, cik tālu viņš apdrošinājumaņēmējam atlīdzina zaudējumus. Apdrošinājumaņēmējam jāsniedz apdrošinātājam prasības celšanai vajadzīgās ziņas un jāizdod prasības pierādīšanai vajadzīgie dokumenti, cik tālu tie ir apdrošinājumaņēmēja īpašumā; tāpat uz pieprasījumu viņam jāizsniedz publiski apstiprināts dokuments par tiesību pāriešanu; izdevumi jāsedz apdrošinātājam.

2. Ja apdrošinājumaņēmējs atsakas no savām tiesībām pret trešo personu vai no tiesībām prasības nodrošināšanai, tad apdrošinātājs par tik tiek atbrīvots no savas atlīdzības pienākuma, par cik viņš no šādas prasības vai tiesībām būtu varējis saņemt atlīdzību.

46. §.

Zaudējumu mazināšana pēc prasības tiesību pārejas.

Apdrošinājumaņēmējam arī pēc prasības tiesību pārejas jāgādā par zaudējumu mazināšanu, sevišķi ar vedummaksas aizturēšanu. Tikko viņš saņēmis prasības celšanai svarīgas ziņas, viņam tās nekavējoties jāpaziņo apdrošinātājam un uz pieprasījumu jāsniedz vajadzīgā palīdzība prasību celšanai, it sevišķi pieteicot tiesas ceļā prasības savā vārdā. Izdevumi jāsedz apdrošinātājam un uz pieprasījumu jāizsniedz uz priekšu.

Arī pēc prasības tiesību pāriešanas uz apdrošinātāju, apdrošinājumaņēmējam jā rūpējas, lai apdrošinātājs pēc iespējas saņemtu no trešās personas pilnu atlīdzību. Ja apstākļu dēļ apdrošinājumaņēmējam nav iespējams dabūt vajadzīgos norādījumus no apdrošinātāja, tad viņam jārikojas pašam kā labam tirgotājam. Sevišķi tas sakams par prasības celšanu, lai netiktu pielasts noilgums.

X Apdrošinātāja maksātnespēja.

47. §.

Apdrošinātāja maksātnespēja.

Apdrošinātāja maksātnespējas gadījumā apdrošinājumaņēmējs var atteikties no līguma vai uz apdrošinātāja rēķina noslēgt apdrošinājumu citur. Šo tiesību izlietošanu apdrošinātājs var novērst, dodot drošību.

XI Noilgums.

48. §.

Noilgums. No apdrošinājuma attiecībām izrietošās prasības noilgst piecu gadu laikā. Noilgums sākas ar tā gada beigām, kad apdrošinājums beidzas, vai notek pazušanas termiņš („Verschollenheitsfrist“).

XII Apdrošinātā priekšmeta atsavināšana. Zaudējumu atlīdzības prasības iekilājums.

49. §.

Atsavināšanas vispārējie noteikumi. 1. Ja apdrošinājumaņēmējs apdrošināto priekšmetu pārdo, tad apdrošinājumaņēmēja īpašuma tiesību laikā no apdrošinājuma attiecībām izrietošās tiesībās un pienākumos pārdevēja vietā stājas ieguvējs; par premiju atbild pārdevējs un ieguvējs kā līdzparādnieki. Ja izdota polise, tad apdrošināto preču pārdošanas gadījumā ieguvējam nav pienākums maksāt premiju un blakus izdevumus; tāpat apdrošinātājs šīnī gadījumā nevar atsaukties pret ieguvēju, ka viņš pēc 17. § noteikumiem premijas nemaksas vai drošības nedošanas dēļ ir atbrīvots no saistībām, izņemot, ja ieguvējs nav bijis labā ticībā.

2. Apdrošinātājs, ievērojot ar apdrošinājuma attiecībām pret viņu dibinātās prasības, var uzskatīt pārdošanu par sev saistošu tikai tad, ja viņš par to dabūjis zināt. B. G. B. 406—408. § noteikumi attiecīgi piemērojami. Apdrošināto preču pārdošanas gadījumā apdrošinātājs nevar atsaukties uz šiem noteikumiem, ja izdota polise, izņemot, ja ieguvējs nav bijis labā ticībā.

3. Apdrošinātājs neatbild par briesmām, kuras nebūtu iestājušās, ja pārdošana būtu izpalikusi. Tas tomēr neattiecas uz apdrošināto preču pārdošanas gadījumu, izņemot, ja preces pārdo, kara laikā, un ieguvējs pieder karojošai valstij.

4. Ieguvējam tiesības uzteikt apdrošinājuma attiecības, neievērojot uzteikšanas termiņu. Uzteikšanas tiesības zūd, ja tās neizlieto 1 mēneša laikā pēc priekšmetu iegūšanas; ja ieguvējam par apdrošinājumu nav nekā zināms, tad uzteikšanas tiesības paliek spēkā vienu mēnesi, sākot no tā brīža, kad ieguvējs uzzinājis par apdrošinājumu. Ja ieguvējs uzteic apdrošinājuma līgumu, tad viņš neatbild par premiju.

5. Ja apdrošināto priekšmetu pārdo, piespiedu kārtā izsolē, attiecīgi piemērojami 1. līdz 4. rindkopas noteikumi.

50. §.

Apdrošināto kuģu un kuģa daļu atsavināšana. 1. Kuģa daļas pārdošanas gadījumā attiecīgi piemērojami 49. § noteikumi. 2. Ja pārdo, apdrošinātu kuģi, tad apdrošinājums izbeidzas; apdrošinātājam pienākas no vēlāk maksājamās premijas tikai viena piektdaļa. Ja kuģi pārdo, kamēr kuģis atrodas ceļā, tad apdrošinājums izbeidzas tikai termiņā, kurā pēc 66. līdz 68. § noteikumiem apdrošinājums izbeigtos tuvākajā ostā.

51. §.

Atlīdzības prasības iekilājums. Ja atlīdzības prasību iekilā, tad kļūlas turētājam par labu attiecīgi piemēro 49. § 1. rindkopas 2. teikuma 2. pusteikuma noteikumus.

XIII Apdrošinājums uz sveša rēķina.

52. §.

Apdrošinājums uz sava rēķina, uz sveša rēķina, uz tās personas rēķina, uz ko tas attiecas.

1. Ja no lietas apstākļiem neizriet, ka apdrošinājumaņēmējs grib apdrošinājumu slēgt uz sava vārda citai personai (apdrošinājums uz sveša rēķina), tad apdrošinājums skaitas noslēgts uz apdrošinājumaņēmēja rēķina (apdrošinājums uz sava rēķina).
2. Ja apdrošinājums slēgts citai personai, tad, kaut arī šo citu personu nosauc, jāpieņem, ka līguma slēdzējs rīkojas nevis kā pārstāvis, bet savā vārdā uz sveša rēķina.
3. Ja apdrošinājumu slēdz uz tās personas rēķina, „uz ko tas attiecas“, vai citādi izriet no līguma, ka jāpaliek nenoteiktam, vai apdrošināta ir paša vai sveša interese, tad, ja izrādas, ka apdrošināta sveša interese, piemēro apdrošinājuma uz sveša rēķina noteikumus.

53. §.

Apdrošinātā tiesiskais stāvoklis.

1. Tiesības no apdrošinājuma līguma pieder apdrošinātam. Polises izsniegšanu tomēr var prasīt tikai apdrošinājumaņēmējs.
2. Apdrošinātais bez apdrošinājumaņēmēja piekrišanas var rīkoties ar savām tiesībām un šīs tiesības tiesas ceļā realizēt tikai tad, ja viņa īpašumā atrodas polise.

Apdrošinājums uz sveša rēķina jūras tirdzniecībā ieguvis plašu piekrišanu. Tas ir tad, ja persona, kas slēdz apdrošinājuma līgumu ar apdrošinātāju savā vārdā, ar šo līgumu apdrošina nevis savu, bet svešas personas interesi. Tādā ceļā apdrošina noliktavu īpašnieki un speditori viņiem uzglabāšanai vai tālāksūtīšanai nodotās mantas pret transporta un ugunsbriesmām, tāpat komisionari tās preces, ko komitenti viņiem uzticējuši pārdošanai, vai ko viņi šinī nolūkā komitentiem iepirkuši.

54. §.

Apdrošinājumaņēmēja tiesiskais stāvoklis.

1. Ar tiesībām, kuras pienākas apdrošinātam uz apdrošinājuma līguma pamata, apdrošinājumaņēmējs var rīkoties savā vārdā.
2. Ja izdota polise, tad apdrošinājumaņēmējam bez apdrošinātā piekrišanas ir tiesības pieņemt samaksu, kā arī pārvest uz citu personu apdrošinātā tiesības tikai tad, ja polise ir viņa īpašumā.
3. Apdrošinātājs tikai tad spiests maksāt apdrošinājumaņēmējam, ja tas viņam pierāda, ka apdrošinātais ir devis savu piekrišanu apdrošinājumam.

Šis pants ierobežo apdrošinājumaņēmēja rīcību, nosakot, ka viņš samaksu var pieņemt un rīkoties ar apdrošinātā tiesībām tikai tad, ja polise ir viņa īpašumā. Tas tādēļ, lai apdrošinājumaņēmējs ar apdrošinātā tiesībām nerīkotos launprātīgi.

55. §.

Apdrošinājumaņēmēja attiecības pret apdrošināto.

Apdrošinājumaņēmējs nav spiests izdot polisi apdrošinātam vai, ja par apdrošinātā īpašuma atklāts konkurss, konkursa masai, iekams nav apmierinātas viņa prasības pret apdrošināto attiecībā uz apdrošināto priekšmetu. Viņš var šīs prasības apmierināt no atlīdzības prasībām pret apdrošinātāju un gadījumā, ja tās ir jau realizētas, no atlīdzības sumas pirms apdrošinātā un viņa kreditoriem.

56. §.

Uzrēķins.

Apdrošinātājs var pret atlīdzības prasību uzrēķināt savu prasību, kura viņam pienākas pret apdrošinājumaņēmēju, tik tālu, cik tālu tā izriet no apdrošinātam noslēgtā apdrošinājuma.

57. §.

Zināšana, zināt vajadzēšana, vaina.

1. Ja noklusēti briesmu apstākļi, vai izdarīts nepareizs pieteikums, tad, lai noteiktu no tā izrietošās tiesiskās sekas, jāņem vērā ne tikai tas, ko apdrošinājumaņēmējs zināja, un ko tam vajadzēja zināt, bet arī tas, ko apdrošinātais zināja, un ko tam vajadzēja zināt; tas pats attiecas uz apdrošinājumaņēmēja atbrīvošanu no premijas samaksas saistībām intereses trūkuma dēļ. Ierunas, ka svarīga apstākļa noklusēšana notikusi bez vainas no apdrošinājumaņēmēja puses, var celt pret apdrošinātāju tikai tad, ja to nevar pieskaitīt par vainu ne apdrošinājumaņēmējam, ne apdrošinātam.

2. Ja apdrošinājums noslēgts tā, ka tas sākas kādā termiņā pirms līguma noslēgšanas, tad apdrošinātājs brīvs no pienākuma saistībām, ja apdrošinājumaņēmējs vai apdrošinātais, līgumu slēdzot, zināja, vai viņiem vajadzēja zināt, ka apdrošinātais gadījums jau ir iestājies.

3. Tas, ko apdrošinātais zināja un ko viņam vajadzēja zināt, nav jāievēro, ja apdrošinājuma līgums noslēgts bez viņa ziņas. Tas pats ir spēkā, ja apdrošinājumaņēmējam nebija iespējams laikā iesniegt paziņojumu apdrošinātam; paziņojums uzskatams par laikā nenosūtītu, ja tas nav izdarīts tik ātri, kā tas kārtīgā veikalvedībā pieņemts, bet vismaz notiek tān pašā vai tamlīdzīgā veidā kā paskaidrojuma nosūtīšana, kas saturēja uzdevumu par apdrošinājuma līguma noslēgšanu.

4. Ja apdrošinājumaņēmējs slēdzis apdrošinājuma līgumu, bez kā apdrošinātais viņam to būtu uzdevis, un, līgumu slēdzot, nav pieteicis apdrošinātajam uzdevuma trūkumu, tad apdrošinātājs var noraidīt ierunu, ka apdrošinājuma līgums noslēgts bez apdrošinātāja ziņas.

Otrā daļa.

Noteikumi par atsevišķu priekšmetu apdrošinājumu.**I nodaļums.****Kasko apdrošinājums.**

58. §.

Jūras spējīgums.

1. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas ceļas no tā, ka kuģis sūtīts jūrā jūras nespējīgs, it sevišķi, ja tas nav ticis attiecīgi izrīkots, apgādāts ar komandu vai pareizi piekrauts, vai bez attiecīgiem kuģa, personāla un kravas dokumentiem. Ja zaudējumi izceļas, pirms kuģis sūtīts jūrā, tad apdrošinātājs par tiem neatbild, ja zaudējumi cēlušies no tā, ka kuģis nav piemērots panest ar kuģošanu savienotās briesmas.

2. Ja kuģis pazudis vai bojāts bez kāda ārēja notikuma iedarbošanās, tad šaubu gadījumā skaitas, ka zaudējumi cēlušies no 1. rindkopā minētiem apstākļiem.

Apdrošinājumaņēmējam jāatbild par to, lai kuģis būtu jūras spējīgs. Ja kuģis tāds nav, tad atkrit apdrošinātāja atbildība. Nav svarīgi, vai apdrošinājumaņēmējs rīkojies ļaunprātīgi vai patiesībā bijis labā ticībā, apdrošinātājs neatbild, ja kuģis nav bijis jūras spējīgs. Apdrošinājumaņēmējs atbildīgs par kuģa jūras spējīgumu visā

apdrošinājuma līguma laikā. Ja kuģis apdrošināts atsevišķam braucienam, tad tas padots jūras briesmām jau ar kravas vai balasta iekraušanas sākumu. Ja kuģis apdrošināts uz zinamu laiku, apdrošinātājs atbild arī par jūras briesmām, kurām kuģis padots ostā, piem., pārvietojoties. 58. §. Šķiro gadījumus, kad kuģis jau izgājis jūrā, un kad tas vēl nav noticis. Pirmajā gadījumā kuģim jābūt pilnīgi izriķotam (pilna komanda, kurinamais u. c.), bet otrajā tādā stāvoklī, kāds vajadzīgs ostā.

Jūras briesmas ir dažādas atkarībā no kuģa brauciena. Kuģis, kas brauc visās jūrās, padots daudz lielākām briesmām, un tādēļ tam jābūt labāk izriķotam nekā, piem., piekrastes braucienu kuģiem.

Apdrošinātājs ir tikai tādā gadījumā atbrīvots no saistības pienākumiem atlīdzināt zaudējumus, ja viņš pierāda, ka zaudējumi cēlušies no kuģa jūras nespējīguma. Apdrošinājuma ņēmējs var savukārt pierādīt pretējo.

Lai kuģis būtu jūras spējīgs, tam nepieciešamas šādas īpašības:

1. Kuģim jābūt pietiekoši stipram, lai varētu droši izturēt sliktu laiku.

2. Kuģim jābūt lietderīgi un pilnīgi izriķotam attiecīgam uzdevumam un braucienam.

3. Kuģa vadība jāuztic attiecīgus pārbaudījumus izturējušam, pilntiesīgam kapteinim. Kuģa komandai jābūt pietiekošai skaita ziņā un jā sastāv no sava aroda pratējiem.

4. Ja kuģis brauc ar balastu, pēdējam jābūt pietiekošam. Ja kuģis brauc ar kravu, tad kuģis nedrīkst būt pārkrauts vai nepareizi nokrauts.

5. Pirms brauciena sākuma uz kuģa jāatrodas visi vajadzīgiem kuģa, kravas un personāla dokumentiem.

Pie kuģa izriķošanas priekšmetiem pieder: enkuri, ķēdes, trošes, inventars, rezerves daļas, kompasi, jūras kartes, buru piederumi, briesmu signāli, ugunsdzēsšanas piederumi, kurinamais.

59. §.

Nolietošanās, vecums u. t. t. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas ir tikai sekas no kuģa nolietošanās parasta lietošanā vai cēlušies no kuģa vecuma, puvuma, rūsas vai tārpu grauzumiem. Par sekām no nolietošanās parastā lietošanā skaitas, ja buras, kaut arī no pārmērīgas pieturēšanas, tiek izpūstas vai saplēstas, vai citādā veidā bojātas, vai kad enkuri, tauvas, ķēdes vai tekošā takelaža tiek bojāti, vai kad šādu bojājumu dēļ tauvas vai buras jāatgriez, vai enkuri, enkuru tauvas vai enkuru ķēdes pavisam jāizlaiž vai jāatcērt. Par nolietošanas sekām nav uzskatāmi gadījumi, kad buras sabojā viļņi, kas gāžas kuģim pāri („Sturzseen“), vai tas apstākļi, ka apaļkoki lūzt, vai kad aiztaisītas buras tiek bojātas kādā nelaimes gadījumā.

60. §.

Bīstamas kravas. 1. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas ceļas no tā, ka iekrauti eksplozīvi priekšmeti jeb tādi priekšmeti, kas paši aizdegas, kurus saskaņā ar Vācu jūras piekrastes valstu noteikumiem par bīstamu priekšmetu pārvadāšanu aizliegts pārvadāt ar tirdzniecības kuģiem, vai par zaudējumiem, kas ceļas no tā, ka iekraujot priekšmetus, kādus ar zināmiem nosacījumiem tirdzniecības kuģiem ir atļauts pārvadāt, ir pārkāpti noteikumu priekšraksti; ja iekraušana notiek ārzemes ostā, kur noteikumi par bīstamu priekšmetu pārvadāšanu ar tirdzniecības kuģiem ir spēkā, tad šie noteikumi ir noteicoši. Apdrošinātāja atbildība tomēr paliek, ja apdrošinājuma ņēmējs par iekrau-

šanu vai par iekraušanas priekšrakstu pārkāpumu nav zinājis, ne arī viņam to vajadzēja zināt. Ja atbildība paliek, tad apdrošinātājam pienākas papildu premija.

2. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas ceļas no tā, ka kuģis apdrošinātā braucienā vairāk par trešdaļu no savas kravnesības piekrauts ar mēslošanas materiāliem, dzelzi, it sevišķi dzelzceļu sliedēm un dzelzs sijām, zemi, rūdu, akmeņveidīgiem priekšmetiem, it sevišķi flīzēm, marmoru, šiferu un akmeņiem, sienu, kaļķi, kauliem, kaulu pelniem, kaulu melnumu (Knochenschwärze), oglēm, kritu, vaļēji krautiem lauku augļiem vai citām vaļēji krautām beramām precēm, sāli, māliem, mālu atkritumiem vai cementu. Attiecīgi piemērojami 1. rindkopas 1. un 2. teikuma noteikumi.

61. §.

Laušanas caur cietu („feststehendes“) ledū.

Apdrošinātājs neatbild par zaudējumu, kas rodas no tā, ka kuģis laužas caur cietu ledū, izņemot, ja tas vajadzīgs tādu zaudējumu novēršanai vai mazināšanai, par kuriem atbild apdrošinātājs.

62. §.

Klāja kravas upurējums.

Apdrošinātājs neatbild par maksām lielajā avarijā, ciktāl upurētas uz klāja nokrautas preces.

Kuģa augšējo klāju likumdevēji vispār uzskata par nedrošu pārvadājamo preču novietošanai. Tādēļ bez preču nosūtītāja ziņas un piekrišanas tās nevar novietot uz klāja. Ja uz klāja esošās preces tiek lielajā avarijā upurētas, tad kasko un kravas apdrošinātājam nav jāatlīdzina no tā cēlušies zaudējumi. Ja, turpretim, lielajā avarijā tiek upurētas kuģa daļas vai kuģa kravas telpās esošās preces, tad uz klāja nokrautām, izglābtām precēm jāpiedalās lielajā avarijā.

63. §.

Upurējumi balastbraucienos.

Ja kuģis apdrošinātā braucienā brauc ar balastu, vai tam ar to vajaga braukt, un apdrošinātājam, līgumu slēdzot, par to nav paziņots, tad apdrošinātājs neatbild par upurējumiem, kas būtu pieskaitāmi lielajai avarijai, ja kuģi būtu iekrautas preces.

Ja kuģis brauc ar balastu, tad vispār nav piemērojami noteikumi par lielo avariju. Tādā gadījumā arī nevar būt runa par apdrošinātāja atbildību lielajā avarijā. Turpretim, saskaņā ar 32. § noteikumiem, apdrošinātājam jāatbild par zaudējumiem arī balasta braucienos, kas ceļas no apdrošinātā nelaimes gadījuma iestāšanās vai zaudējumu novēršanas vai zaudējumu mazināšanas.

64. §.

Atkraušanas, vilkšanas, palīdzības sniegšanas atlīdzības rēķins.

Par zaudējumiem, kas cēlušies gadījumā, kad kuģis izlietots citu kuģu atkraušanai vai vilkšanai, vai palīdzības sniegšanai, apdrošinātājs tik tālu nav atbildīgs, cik tālu par kuģa izlietošanu pienākošās atlīdzība noder zaudējumu izlīdzināšanai.

65. §.

Kaļiņu un mašīnu bojājumi.

Apdrošinātājs atbild par kaļiņu inventara bojājumiem tikai strandēšanas gadījumā. Tas pats attiecas uz apdrošinātāja atbildību par mašīnu ierīču („maschinelle Einrichtungen“) bojājumiem. Pie šīm ierīcēm pieder sevišķi galvenā mašīna (ieskaitot tās darbībai vajadzīgās palīgmašīnas un ierīces, katlu armatūru ar skursteni, vārpstu, dzenskrūvi un ratu), klāja

ierīces, katlu armatūru ar skursteni, vārpstu, dzenskrūvi un ratu), klāja

mašīnas, tvaika stūre ar stūres vadu līdz kvadrantiem, sūkņi kuģa vajadzībām („für Bordzwecke“), elektriskās apgaismošanas ierīces, bezdrāts telegrafa ierīces un saldējamo mašīnu ierīces. Attiecīgi piemērojama 114. § 1. un 2. rindkopa par apdrošinātāja atbildību strandēšanas gadījumā.

66. §.

Apdrošinājuma ilgums. 1. Ja apdrošinājums slēgts vienam braucienam, tad apdrošinājums sākas ar momentu, kad iesākts uzņemt kravu vai balastu, vai, ja krava un balasts nav jāuzņem, ar atiešanas momentu. Apdrošinājums izbeidzas ar momentu, kad lēmuma ostā pabeigts izkraut kravu vai balastu, vai, ja krava vai balasts nav jāizkrauj, ar to momentu, kad kuģis lēmuma ostā izmetis enkuru vai pietājies. Ja apdrošinājumaņēmējs izkraušanu nepienācīgi vilcina, tad apdrošinājums neidzas tani momentā, kad izkraušana būtu pabeigta, ja novilcināšanās nebūtu notikusi.

2. Ja pirms kravas izkraušanas beigām ieņem kravu vai balastu jaunam braucienam, tad apdrošinājums izbeidzas momentā, kad iesākas jaunas kravas vai balasta ieņemšana.

3. Ja pēc apdrošinājuma iesākuma no apdrošinātā brauciena atsakas, tad attiecībā uz apdrošinājuma beigām „gala mērķa” vietā stājas vieta, kur brauciens beidzas.

Apdrošinājums turpinās visu brauciena laiku, tā tad arī kuģa uzturēšanās laikā patvēruma ostā.

Atsacīšanās gadījumā no brauciena svarīgs ir moments, kad apdrošinājumaņēmējs par atteikšanos paziņojis apdrošinātājam, vai pēdējais uzzinājis par brauciena neiespēju. Kāds ir atsacīšanās iemesls, tas nav svarīgi.

67. §.

Apdrošinājuma pagarinājums. 1. Ja kuģis pienāk lēmuma vietā ar bojājumiem, par kuriem atbild apdrošinātājs, tad apdrošinājuma līguma attiecības skaitas par pagarinātām līdz tam momentam, kad pabeigta kuģa izlabošana; ja apdrošinājumaņēmējs kuģa izlabošanu nepienācīgi novilcina, tad iepriekš minētā momenta vietā stājas moments, kad izlabošana būtu nobeigta, ja novilcināšana nebūtu notikusi. Apdrošinājumaņēmējs var pagarināšanu izslēgt, iesniedzot paskaidrojumu (deklarāciju) apdrošinātājam; paskaidrojums jānodod nekavējoties, tikko apdrošinājumaņēmējs saņēmis ziņu par bojājumiem. Pagarināšanas gadījumā apdrošinātājam pienākas pagarinājuma laikam atbilstoša premija.

2. 1. rindkops noteikumus nepiemēro, ja izlabojumam jānotiek citā un nevis lēmuma vietā, un ja nav 74. § noteiktā veidā konstatēts, ka kuģis var izdarīt braucienu uz šo citu vietu.

68. §.

Laika apdrošinājuma pagarinājums. Ja uz laiku apdrošinātais kuģis norunātā apdrošinājuma laika notecēšanas momentā atrodas ceļā, tad apdrošinājuma līguma attiecības skaitas par pagarinātām līdz tam momentam, kad saskaņā ar 66. un 67. § noteikumiem apdrošinājums izbeigts tuvākajā lēmuma vietā. Kamēr kuģis vēl nav ceļā, apdrošinājumaņēmējs, iesniedzot paskaidrojumu apdrošinātājam, var pagarinājumu atteikt. Pagarināšanas gadījumā apdrošinātājam pienākas pagarinājuma laikam atbilstoša premija; ja kuģis pazudis, tad apdrošinātājam pienākas premija līdz pazušanas laika notecējumam („Verschollenheitsfrist“).

69. §.

**Apdrošinājums
vairākiem
braucieniem.**

Ja apdrošinājums noslēgts vairākiem, viens otram sekojo-
šiem braucieniem, tad tas aptver arī starpbraucienu laiku.

70. §.

**Apdrošinātā
priekšmeta
vērtība.**

1. Par apdrošinājuma vērtību uzskatama vērtība, kāda
kuģim ir apdrošinājuma sākumā. Vērtībā neietilpst kuģa
izrikošanas maksas, algas un apdrošinājuma maksas.

2. Šī vērtība, arī iestājoties apdrošinātam gadījumam, skaitas par
apdrošinājuma vērtību.

71. §.

**Pilnīgs
zaudējums
(bojā eja).**

1. Pilnīga zaudējuma gadījumā apdrošinājumaņēmējs var
prasīt apdrošināto sumu. Viņam tomēr jāatļauj atskaitīt
pirms apdrošinātās sumas samaksas izglābto priekšmetu
vērtība un tas, ko viņš citur saņēmis zaudējuma izlīdzinā-
šanai. Izglābto priekšmetu vērtība uz apdrošinātāja pieprasījumu jākon-
statē publiskā izsolē.

2. Kuģis skaitas par pilnīgi bojā gājušu arī tad, ja tas apdrošinājuma
ņēmējam paņemts bez izredzēm uz atpakaļatgūšanu, sevišķi, ja tas ne-
glābjami nogrimis, vai ja tā pirmatnējais stāvoklis sapostīts.

3. Ja apdrošinātājs apdrošinājumaņēmēju apmierinājis, tad apdroši-
nājumaņēmēja tiesības uz kuģi pāriet apdrošinātājam. Apdrošinājumaņē-
mējam pienākas sniegt apdrošinātājam vajadzīgās ziņas prasības celšanai,
kā arī izsniegt šo tiesību pierādīšanai vajadzīgos dokumentus, ciktāl
tie ir apdrošinājumaņēmēja īpašumā, un uz pieprasījumu arī publiski apliecinātu
dokumentu par tiesību pāreju; izdevumi jāsedz apdrošinātājam.

4. Apdrošinājumaņēmējam arī pēc tiesību pārejas pienākas gādāt
par zaudējumu mazināšanu, ciktāl to nevar pats apdrošinātājs. Tikko viņš
saņēmis prasības pastiprināšanai svarīgu ziņu, viņam nekavējoties tā jā-
paziņo apdrošinātājam un uz pieprasījumu jāsniedz vajadzīgā palīdzība
kuģa atgūšanai un pārvēršanai naudā. Izdevumi jāsedz apdrošinātājam un
uz pieprasījumu arī jādod avansa veidā.

72. §.

**Pazušana
bez vēsts.**

1. Apdrošinājumaņēmējs arī tad var prasīt apdrošināto
sumu, ja kuģis pazudis bez vēsts. Kuģis ir pazudis bez
vēsts, ja pazušanas laikā („Verschollenheitsfrist“) kuģis
nav sasniedzis tuvāko lēmuma ostu, un par kuģi nav ienākušas nekādas
ziņas. Pazušanas laiks („Verschollenheitsfrist“) ir trīs reizes garāks par
laiku, kādā kuģis normalos apstākļos būtu nobraucis no tās vietas, no
kuras ienākušas par to beidzamās ziņas, līdz nākošai lēmuma ostai, tomēr
tvaikonim vismaz divi mēneši, buriniekiem vismaz trīs mēneši. Divu un
triju mēnešu vietā stājas sešu mēnešu laiks, ja ziņas varētu būt nokavē-
jušās kara dēļ.

2. Pieprasījumu nevar pieteikt ne ar kādiem noteikumiem vai laika
nosacījumiem.

3. Ar pieteikumu apdrošinājumaņēmēja tiesības uz kuģi pāriet ap-
drošinātājam (abandons). Attiecīgi piemērojami 71. § 3. rindkopas 2. tei-
kuma un 4. rindkopas noteikumi par apdrošinātāja pabalstīšanu prasības
celšanā.

4. 1. rindkopas 1. teikumā apzīmētā tiesība zūd, ja pirms tās izlie-
tošanas ienāk ziņas par kuģi.

73. §.

**Valsts varas
(Hohe Hand)
rikojums.**

72. § noteikumi par kuģa pazušanu tiek attiecīgi piemēroti, ja kuģis tiek aizturēts vai apturēts uz valsts varas rīkojuma pamata, vai to paņem jūras laupītāji. Tomēr pazušanas laika vietā stājas divu mēnešu laiks.

**Kuģi paņem
jūras laupītāji.**

Abos iepriekšējos pantos ir runa par patiesu pazušanu. Pazudušais priekšmets gan nav nogrimis, nav arī bojāts tā, ka neatbilst vairs savam pirmatnējam stāvoklim, bet ir pagājis lielāks laika spridis, kurā nav saņemtas par apdrošināto priekšmetu nekādas ziņas, un pēc jūrniecībā pieņemtā laika notecējuma, ja šinī laikā nav ienākušas ziņas par apdrošināto priekšmetu, to uzskata par pazudušu, un, līdzīgi pilnīga zaudējuma gadījumam, apdrošinājumaņēmējam ir tiesība prasīt no apdrošinātāja pilnu apdrošināto sumu.

74. §.

**Daļas
bojājums.**

1. Daļas bojājums jānosaka lietpratējiem.

2. Apdrošinātājam un apdrošinājumaņēmējam vai tā vietā kuģa vadītājam nekavējoties jāizvēlas katram viens lietpratējs.

3. Ja lietpratēji par konstatējumu nevar vienoties, tad viņi iecel trešo virslietpratēju („Obmann“); šī iecelšana var notikt arī pirms konstatējuma. Ja viņi arī par virslietpratēja personu nevar vienoties, tad katrs no viņiem izvēlas vienu trešo lietpratēju; starp šiem pēdējiem izšķir loze. Ja kuģis atrodas ārzemēs, un vienošanās nenotiek, tad apdrošinājumaņēmējs vai viņa vietā kuģa vadītājs lūdz tās valsts konsulu, kur atrodas kuģa piederības osta, iecelt virslietpratēju, vai, ja tāda konsula nav, vai esošais tam nepiekrīt, citu konsulu, vai, ja arī tāda nav, vai tas nepiekrīt, tās valsts, kur kuģis atrodas, attiecīgu ierēdni, kam tiesības iecelt virslietpratēju.

4. Ja, neskatoties uz pieprasījumu, apdrošinātājs nesūta lietpratēju, tad apdrošinājumaņēmējs vai viņa vietā kuģa vadītājs var lūgt tirdzniecības kameru, kuras rajonā kuģis atrodas, iecelt lietpratēju. Ja kuģis atrodas ārzemēs, tad lietpratēja iecelšanu izdara 3. rindkopas 3. teikumā norādītā kārtībā.

5. Lietpratēji apskata zaudējumus, tos novērtē un sastāda par to atzinumu. Apskatē, ja iespējams, jāpieaicina ieinteresētās personas. Atzinumā jāieraksta:

- 1) lietpratēji un apskatē pieaicinātās ieinteresētās personas;
- 2) kas lietpratējus iecēlis;
- 3) apskates un novērtēšanas vieta un laiks;
- 4) atsevišķo zaudējumu apzīmējums un, cik iespējams, to cēlonis, it sevišķi norādot, vai zaudējumi cēlušies no jūras nelaimes gadījumiem beidzamajā braucienā vai no citiem apstākļiem;
- 5) izdevumu novērtējums, kuri vajadzīgi katra atsevišķa zaudējuma novēršanai, kas radies no jūras nelaimes gadījumiem beidzamajā braucienā.

6. Lietpratēju atzinuma nodošana notiek pēc balsu vairākuma. Ja par sumām ir vairāk kā divas domas, no kurām nevienai nav vairākuma, tad par lielāko sumu nodoto balsi pieskaita tai, kas nodota par tuvāko mazāko sumu.

7. Atzinums lietpratējiem jāparaksta, un ja kāds apdrošinātāja uzdevumā piedalījies apskatē, arī tam tas jāparaksta līdzdalības apliecināšanai.

8. Lietpratēju atzinums nav saistošs, ja tas, acīm redzot, ievērojamā atšķiras no patiesā lietas stāvokļa. Tādā gadījumā atzinums notiek ar tiesas spriedumu. Ja lietpratēji nevar vai negrib dot atzinumu, vai nepieņācīgi to novilcina, tad jāieceļ citi lietpratēji saskaņā ar 2.—4. rindkopas noteikumiem.

9. Apdrošinātājs var atsacīties no maksāšanas, kamēr zaudējumi nav konstatēti saskaņā ar iepriekšējiem noteikumiem. Ja pienācīgais atzinums izpalcis apstākļu dēļ, par kuriem neatbild apdrošinājumaņēmējs, tad apdrošinātājs var atsacīties no maksāšanas, līdz zaudējums konstatēts citā piemērotā veidā.

10. Avarijas vietas rajonam pieņemtais apdrošinātāja avarijas komisars („Havereikommissar der Versicherers“) ir pilnvarots pieņemt apdrošinājumaņēmēja paskaidrojumus, kas attiecas uz daļu zaudējumu konstatējumu, un izdarīt šādā veidā veikalnieciskus un tiesiskus darījumus apdrošinātāja labā.

75. §.

Izlabošana. 1. Pēc daļas bojājuma konstatēšanas kuģis nekavējoties jāizlabo. Attiecībā uz izlabošanu apdrošinājumaņēmējam jāievēro arī apdrošinātāja intereses. Pirms izlabojuma liguma noslēgšanas, uzrādot liguma projektu, jāuzklausa, ja iespējams, arī apdrošinātājs.

2. Apdrošinātājs var uzraudzīt izlabošanu. Uz apdrošinātāja pieprasījumu apdrošinājumaņēmējam jādo vīnam ziņas par izlabošanas darbu stāvokli un pēc izlabošanas jāuzrāda attaisnojoši dokumenti par vajadzīgiem izdevumiem, it sevišķi, jāpaziņo kādi vīnam piešķirti atvilkumi un nolaidumi no dokumentos uzrādītām sumām.

3. Apdrošinātāja atlīdzības pienākuma apmērs noteicams ar izlabojumam patērētiem izdevumiem. Ja šo izdevumu kopsoma pārsniedz lietpratēju novērtēto sumu, tad atlīdzības pienākuma apmēru nosaka novērtētā sumā. No šīm sumām novelk:

- 1) vispirms sumu, kas atbilst „mazākvērtībai“ („Minderwert“), kas rodas no starpības starp jaunu un vecu;
- 2) tad sumu, kas atbilst to priekšmetu vērtībai, kas atvietoti ar jauniem. Šo priekšmetu vērtība uz apdrošinātāja pieprasījumu jānosaka atklātā izsolē.

4. Apdrošinātājam jāsedz arī izdevumi, kas vajadzīgi, lai nogādātu kuģi izlabošanas vietā un atpakaļ. Tas pats attiecas uz izdevumiem, kurus izdara apdrošinājumaņēmējs, lai sagādātu izlabojumam vajadzīgo naudu.

5. Ja ir svarīgs iemesls, kas izriet no apdrošinājumaņēmēja sevišķiem apstākļiem, un par kuru vīnam nav jābūt atbildīgam, tad apdrošinājumaņēmējs var, minot šo iemeslu, nekavējoties pēc zaudējumu konstatējuma paskaidrot apdrošinātājam, ka viņš kuģi neizlabos; par svarīgu iemeslu uzskatams arī, ja apdrošinājumaņēmējs pirms izlabojuma sākuma kuģi atsavina, atsavinātājam neiestājoties apdrošinājuma attiecībās. Šīnī gadījumā apdrošinātāja atlīdzības pienākuma apmērs nosakams ar bojājumu novērtējuma sumu. No šīs sumas novelkama 3. rindkopas 1. teikumā atzīmētā sumā un sumā, kas atbilst 3. rindkopas 2. teikumā apzīmētai vērtībai.

6. Strīdus par to, vai ir svarīgs iemesls 5. rindkopas izpratnē, izšķir šķirētīes. Katrai pusei jāieceļ šķirētīesnesis. Ja šķirētīesnesī nevar vienoties, tad viņi izvēl virsšķirētīesnesi („Obmann“). Ja arī par virsšķirētīesnesi nevar vienoties, tad to ieceļ attiecīga tirdzniecības pārstāvība, kuras iecirknī atrodas apdrošinātāja vai viņa pārstāvja darbības vieta, kur līgums slēgts.

76. §.

Starpība starp jaunu un vecu. 1. Ievērojot „mazākvērtību“, kas rodas no starpības starp jaunu un vecu, jārikojas pēc 2.—7. rindkopu noteikumiem.
2. Cik tālu nav citādi nosacīts, jāatvelk viena trešdaļa.

3. Dzelzs kuģiem no dzelzs un cementa daļām neatskaita, ja bojājums notiek pirmajos desmit gados no kuģa pirmās ierakstīšanas kuģu reģistrā. Ja bojājums notiek nākošajos piecos gados, tad atskaita vienu sestdaļu, ja vēlāk, tad vienu trešdaļu. Ja bojātās daļas var sametināt vai iztaisnot, tad izlabojumam jānotiek tādā veidā, izņemot, ja daļu atjaunošana vajadzīga kuģa klases paturēšanai. Ja daļas sametina vai iztaisno, tad neko neatvelk. Ja dibens jānokasa vai jākrāso, tad novelk vienu trešdaļu; ja bojājums iestājies pēc sešiem mēnešiem no šo darbu izpildīšanas, tad neko neatlīdzina. Attiecībā uz koka daļām piemēro noteikumus par koka kuģiem.

4. Koka un jauktas būves kuģiem no metalapšuvuma un drīvējuma neko neatvelk, ja bojājums notiek pirmajā gadā pēc apšūšanas vai drīvēšanas. Ja bojājums notiek otrajā gadā, tad novelk vienu trešdaļu, ja trešajā gadā, tad divas trešdaļas, ja vēlāk, tad neko neatlīdzina. No kuģa korpusa un mastiem neko neatvelk, ja bojājums notiek pirmajā gadā, skaitot no tā laika, kad kuģis ielaists ūdenī; tas pats attiecas uz atsevišķām kuģa korpusa daļām, mastiem vai atsevišķiem piederumu priekšmetiem, ja bojājums notiek braucienā, pirms kura sākšanās priekšmeti bija jauni.

5. No mašīnu bojājumiem neatvelk neko, ja bojājums notiek pirmajos trīs gados no bojātās vai pazudušās daļas lietošanas sākuma; ja turpmākajos trīs gados, — atvelk vienu sestdaļu; ja vēlāk — vienu trešdaļu.

6. No katlu bojājumiem neatvelk neko, ja bojājums notiek pirmajā gadā no lietošanas sākuma, ja vēlāk, tad par katru gadu, kad katls lietots, atvelk vienu desmitdaļu. Ja katls lietots desmit gadus, tad neko neatlīdzina.

7. No enkuru bojājumiem neko neatvelk. No enkurķēžu bojājumiem neatvelk neko, ja bojājums notiek pirmajā gadā no lietošanas sākuma, ja pārējā laikā, tad atvelk vienu sestdaļu.

8. Izdevumus par krāsotāju un stiklinieku darbiem, ja nav nosacīts citādi, neatlīdzina.

77. §.

Izlabošanas neiespēja („Reparaturunfähigkeit“), izlabošanas neatmaksāšanās („Reparaturunwürdigkeit“). 1. Apdrošinājumaņēmējs var likt pārdot kuģi izsolē un pieprasīt starpību starp apdrošināto sumu un izsolē ieņemto sumu, ja kuģi apdrošinātā nelaiemes gadījuma iestāšanās dēļ nav iespējams izlabot, un šī neiespēja konstatēta 74. § noteiktā veidā. Kuģis uzskatams par neizlabojamu, ja kuģa izlabošana nemaz nav iespējama, vai tanī vietā, kur kuģis atrodas, izlabošana nav izvedama, un kuģi nav iespējams pārvietot uz to vietu, kur šādu izlabošanu varētu izdarīt. Apdrošinājumaņēmējam jāatskaita tās vērtības, kuras viņš cetur saņēmis zaudējumu segšanai, un arī tās, kas gājušas zudumā vai bojātas tādu apstākļu dēļ, par kuriem apdrošinātājs nav atbildīgs. Apdrošinājums izbeidzas tikai ar pārdošanu izsolē; apdrošinātājam pienākas garākam apdrošinājuma laikam atbilstoša premija.

2. Tie paši noteikumi piemērojami, ja kuģa izlabošana apdrošinātā nelaiemes gadījuma iestāšanās dēļ neatmaksājas, un ja šāda neatmaksāšanās konstatēta 74. § paredzētā veidā. Kuģis atzīstams par tādu, kura izlabošana neatmaksājas, ja saskaņā ar 74. § noteikumiem novērtētie izlabošanas izdevumi, neievērojot zemāko vērtību, kas izriet no starpības starp jaunu un vecu, ir lielāki par apdrošinātā priekšmeta vērtību.

3. Tas pats attiecinams uz gadījumu, ka kuģa izlabošana izrādas par neiespējamu vai par tādu, kas neatmaksājas, vēlāk, it sevišķi pašā izlabošanā, un ja tas tūlīt tiek konstatēts saskaņā ar 74. § noteikumiem. Apdrošinātājam jāatlīdzina šini gadījumā izlabošanas izdevumi, cik tālu šādu izlabojumu dēļ izsolē iegūta augstāka cena. Pirmās rindkopas pēdējā teikuma nosacījumi nav piemērojami.

4. No 1. līdz 3. rindkopai minētās tiesības izbeidzas, ja apdrošinājumaņēmējs tās neizlieto nekavējoties, tiklīdz iestājušies to priekšnotiekumi, un viņam par to kļuvis zinams.

Starpība starp pilnīgu zaudējumu un daļas zaudējumiem ir tā, ka pirmajā gadījumā kuģis vairs nav uzskatams par kuģi, un tas neatbilst vairs savam pirmatnējam uzdevumam, bet otrajā gadījumā tas ir tikai bojāts, un to var izlabot.

78. §.

Netiešie sadursmes zaudējumi.

1. Apdrošinātājs atbild arī par tiem zaudējumiem, kas apdrošinājumaņēmējam rodas kuģu sadursmes gadījumā tādēļ, ka viņam jāatlīdzina trešajai personai nodarītie zaudējumi.

2. Zaudējumi jāatlīdzina kuģa vērtības samērā pret to vērtību, kas sastāv no kuģa vērtības un vedummaksas.

79. §.

Pārējie, uz kuģi attiecošies apdrošinājumi.

Šis nodaļas nosacījumi attiecīgi piemērojami citos, uz kuģi attiecošos apdrošinājuma gadījumos, cik tālu nav citādi paredzēts.

II nodaļums.

Precu apdrošinājums.

80. §.

Ja apdrošinājums slēgts par visāda veida precēm, tad tas neattiecas uz:

Apdrošinājuma priekšmets.

1) zeltu, sudrabu, platinu, naudu, vērtspapīriem, monetām, dārgakmeņiem, dārgmetalu izstrādājumiem, īstām pērlēm, īstām mežģinēm, tēlotājas mākslas priekšmetiem;

2) Eksplozīviem priekšmetiem un priekšmetiem, kas paši aizdegas. (spridzināmās vielas, municija, aizdedzes un iluminācijas ķermeņi, sabiezinātas un šķidrās gāzes, kas, savienojoties ar ūdeni, attīsta savukārt gāzes, kas pašas aizdegas vai sekmē degšanas procesu), tāpat pētroleju, naftu, benzīnu un nedzēstiem kaļķiem.

3) 60. § 2. rindkopā minētām precēm, ja kuģis ar tām piekrauts vairāk par vienu trešdaļu no kravnesības. Šis noteikums nav piemērojams, ja apdrošinājumaņēmējs nav piekritis tādai kravai; šādā gadījumā apdrošinātājam tiesības uz papildu premiju.

81. §.

Rikošanās ar precēm brauciena turpināšanai.

Apdrošinātājs atbild arī par to, ka preces tiek bodmerētas, vai citādi kā ar tām rikojas brauciena turpināšanas nolūkā.

82. §.

Atbildība par bojājumiem. Lopu nāve.

1. Apdrošinātājs atbild par bojājumiem vienīgi strandēšanas gadījumā. Tas pats attiecas uz apdrošinātāja atbildību par dzīvu lopu nobeigšanos. Attiecīgi piemērojami 114. § 1. un 3. rindkopas noteikumi par apdrošinātāja atbildību strandēšanas gadījumā.

2. Apdrošinātājs atbild ārpus strandēšanas arī citos gadījumos:

1) ja apdrošināts arseniks, asbesta preces, asfalts, lenšu preces, kokvilna, kokvilnas preces, boraks mucās, jēlkampars, elastiks, ziloņu ilknī, filca preces, diedziņi, ieskaitot turku sarkanos un spoļišu diegus, īstas zelta preces, gumijas elastiks, gumijas kopals, gumijas preces, pusvilnas preces, sveķi mucās, ragi, ragu gali, dabiskais indigo, džutas preces, izņemot maisus un maisu drānu („Hessians”), kafija, kanēlis, kardemons kastēs, kaučuka preces, gatavi apģērbi, pogas, konfekcijas preces, aptītas vara stiepules, lakas krāsa (Lackdye), līnu audumi, līnu preces, apstrādāta āda, izņemot lakādu, gatavas ādas preces, linolejs, uzšuves, macis-ziedi mucās vai kastēs, manufaktūrpreces, ciktāl tās nav sevišķi uzskaitītas, metali blūkos vai stieņos, izņemot dzelzi un tēraudu, mošus, muskatrieksti, niķelis, opijs, piķis, pipari, pozamenta preces, ciktāl tās nav atsevišķi minētas, dzīvsudrabs metala traukos, sedlu segas, šellaka, bruņu ruņču bruņas, lietussargi, jēlsērs, zīds, zīda preces, īstas sudrabstiepules, īstas sudraba preces, mežģīnes, stearīns, izšuvumi, adama vilna, „Strames”, zeķes, darvotas tauvas, paklāji, vadmalas preces, vaniļa, vaski, izņemot jēlvaskus un šūnu vasku, valzīvs tauki (Walrat), veļa, vilna, vilnas preces, celuloīda preces, cinks platēs, cinobers, diegi;

2) ja pastāv sevišķa vienošanās, ka apdrošinātājs neatbild, ja zaudējums nesasniedz vai nepārsniedz noteiktus procentus no apdrošinājuma vērtības, vai ka apdrošinātājs atbild tikai tik tālu, cik tālu zaudējums sasniedz vai pārsniedz noteiktus procentus no apdrošinājuma vērtības.

83. §.

Pārņemtās preces. Returpreces.

1. Apdrošinātājs atbild par bojājumu, ja viņš citādi atbild arī citos gadījumos, tikai strandēšanas gadījumā, ja preces tiek pārkrautas vai jāpārkrauj apdrošinātam braucienam noteiktā kuģī, pie kam apdrošinātais brauciens ir kāda cita jūras vai iekšējo ūdeņu brauciena tiešs turpinājums, izņemot, ja apdrošinātājam, līgumu slēdzot, par to ir ziņots, vai arī, ja bojājums var būt cēlies tikai apdrošinātā braucienā.

2. Tas pats attiecas uz gadījumu, ja preces pēc nogādāšanas lēmuma ostā pavisam vai daļai izsainotas, bet tādēļ, ka tās nebija iespējams pārdot vai cita iemesla dēļ, atkal iesainotas un apdrošinātā braucienā tiek atvestas atpakaļ vai ir jāatved atpakaļ, vai tiek nogādātas, vai ir jānogādā tālāk, sevišķi, ja preces ir returpreces, izņemot gadījumu, kad apdrošinātājam par to, līgumu slēdzot, paziņots, vai ja bojājumi ir varējuši rasties tikai apdrošinātā braucienā.

84. §.

Bojātas preces.

Apdrošinātājs neatbild par bojājumiem, ja preces nodotas apdrošinātam braucienam bojātā veidā, izņemot gadījumu, kad par to paziņots apdrošinātājam, līgumu slēdzot. Attiecīgi piemērojami 113. § noteikumi par apdrošinātāja atbildības izslēgšanu bojājumu gadījumos. Tāpat zuduma gadījumā apdrošinātājam jāatlīdzina tikai patiesā preču vērtība.

Sis pants dibinas uz klauzulas „brīvs no bojājumiem” noteikumiem. To var izslēgt ar īpašu paziņojumu.

85. §.

Klāja krava.

1. Cik tālu preces novietotas uz klāja, apdrošinātājs atbild vienīgi par apdrošinājumaņēmēja maksājumiem lielajā avarijā, kuri jāsedz apdrošinājumaņēmējam, kā arī par to, ja preces iet zudumā kuģa pilnīgas bojāejas gadījumā vai kuģa pazušanas gadījumā, vai vienā no 73. § minētiem gadījumiem.

2. 1. rindkopas noteikumi netiek piemēroti, ja preces novietotas uz klāja bez apdrošinājumaņēmēja piekrišanas. Apdrošinātājam tādā gadījumā ir tiesības uz papildu premiju.

86. §.

Preču dabiskās īpašības.

1. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas radušies no preču dabiskām īpašībām, sevišķi no preču pašsamaitāšanās, izžušanas, rūsas, pelējuma, parastā iztecējuma, dabiskā lūzuma, pašaiždegšanās, kā arī nepietiekoša iesaiņojuma, vai no kuģa tvana, žurkām vai pelēm. Par parastu iztecējumu šķidrām precēm metala pudelēs skaitas zudums līdz 3%, citām šķidrām precēm līdz 5%.

2. Apdrošinātājs, ja viņš bez tam atbild arī citos gadījumos, atbild par zaudējumiem, kas celas no ārkārtēja iztecējuma tikai strandēšanas gadījumā, kas pats attiecinams uz šķidru preču bojājumiem, kā arī uz šādu preču iesaiņojumiem un izdaiļojumiem. Attiecīgi piemērojami 114. § 1. un 3. rindkopas noteikumi par apdrošinātāja atbildību strandēšanas gadījumā; par strandēšanu gan arī jāatzīst gadījums, ja kuģis nelaimes gadījuma dēļ, par kuru jāatbild apdrošinātājam, iebrauc patvēruma ostā un preces tiek izkrautas.

87. §.

Vedummaksas klauzulas.

Apdrošinātājs neatbild, ja apdrošinājumaņēmējs no trešās personas zaudējumu atlīdzību nevar prasīt tādēļ, ka izfraktētāja likumīgā atbildība ierobežota vairāk, kā tas satiksmē pieņemts, vai pavisam izslēgta.

88. §.

Apdrošinājuma ilgums.

1. Apdrošinājums aptver visu apdrošinātā brauciena laiku.

2. Apdrošinājums iesākas ar to momentu, kad izfraktētājs pieņem preces tālāknogādāšanai vai, ja tālāknogādāšana nevar tūlīt notikt, pagaidu uzglabāšanā. Ja apdrošinājumaņēmējs preču nogādāšanai izfraktētājam izlieto kādu krasta iestādi („Kai-anstalt“) vai citu līdzīgu iestādi, tad šī iestāde attiecībā uz preču pieņemšanu uzskatama par izfraktētāja vietnieku. Ar pagaidu uzglabāšanu šo noteikumu izpratnē jāsaprot uzglabāšana uz īsu, satiksmes apstākļiem atbilstošu laiku.

3. Apdrošinājums izbeidzas ar momentu, kad preces nodotas saņēmējam nodošanas vietā vai, ja rodas šķērslis nodošanai, attiecīgi depoņētas, vai pārdotas, bet vēlākais ar desmitās dienas noteicējumu, skaitot no izkraušanas dienas. Ja apdrošinājumaņēmējs, nosūtītājs vai saņēmējs izkraušanu nepienācīgi novilcina, tad apdrošinājums izbeidzas vēlākais pēc desmit dienām, skaitot no tā brīža, kad izkraušana būtu tikusi pabeigta, ja nokavēšana nebūtu notikusi.

89. §.

Liellaivu briesmas.

Apdrošinātājs atbild par risku, ja izlieto liellaivas iekraušanā vai izkraušanā, ja tāda ir vietas paraša.

90. §.

Apdrošinātā priekšmeta vērtība.

1. Par apdrošinājuma vērtību skaitas preču vienkārša tirgus vērtība, bet ja tāda nav noteicama, tad vienkārša vērtība, kāda precēm ir iekraušanas vietā tanī brīdī, kas saskaņā ar 88. § un 89. § noteikumiem skaitas par apdrošinājuma sākumu, pieskaitot apdrošināšanas izdevumus, kā arī izdevumus, kas cēlušies līdz tam laikam, kamēr preces pieņēmis izfraktētājs, kā arī galīgi samaksāto vedummaksu.

2. Šī vērtība uzskatama arī par apdrošinājuma vērtību, iestājoties apdrošinātajam nelaimes gadījumam.

91. §.

Pilnīgs zaudējums. Abandons.

1. Pilnīga zaudējuma gadījumā attiecīgi piemērojami 71. § noteikumi par kuģa pilnīgu zaudējumu. Uz to, ka preces vairs neatbilst (ir bojātas) to pirmatnējam stāvoklim, apdrošinājumaņēmējs var atsaukties tikai tad, ja šo apstākli konstatē lietpratēji; šādai konstatēšanai piemērojami 74. § 2.—10. rindkopu noteikumi.

2. Ja kuģis ir pazudis, vai ja preces aiztur vai aptur valsts vara („von Hoher Hand“), vai paņēm jūras laupītāji, tad attiecīgi piemērojami 72. un 73. § noteikumi.

92. §.

Daļas zaudējums.

Daļas zaudējuma gadījumā attiecīgi piemērojami noteikumi par pilnīgu zaudējumu.

93. §.

Bojājumi.

1. Bojājumu gadījumā jāizzina preču parastā (vienkāršā) tirgus vērtība, bet, tādai iztrūkstot, parastā vērtība, kāda precēm nebojātā veidā būtu bijusi izkraušanas vietā („Gesundwert“), kā arī vērtība, kāda tur ir precēm bojātā veidā. Par zaudējumu sumu skaitas apdrošinājuma vērtības daļa, kas atbilst samēram starp vērtības starpību un nebojāto preču vērtību („Gesundwert“).

2. Bojājumi, kā arī nebojāto un bojāto preču vērtība jānosaka lietpratējiem. Šī noteikšana notiek pēc 74. § 2.—10. rindkopu noteikumiem. Minētām vērtībām jāaptver nodevas, ar kādām šīs preces apliktas, it sevišķi muitas nodevas. Ja bojātas tikai atsevišķas preces, vai tikai atsevišķas preču daļas nozaudētas vai bojātas, tad, cik tālu tas izrādas par iespējamu, bojātās preces jāatdala no nebojātām; tas sevišķi attiecinams arī uz kopā iesaiņotām precēm.

3. Apdrošinātājs var prasīt, lai bojāto preču vērtība tiktu noteikta publiskā izsolē, ja vien par bojātām precēm izkraušanas vietā samaksājamās publiskās nodevas nepārsniedz lietpratēju noteikto preču vērtību, nepieskaitot publiskās nodevas; tiesība prasīt vērtības noteikšanu izsolē zūd, ja tā netiek izlietota nedēļas laikā pēc lietpratēju atzinuma paziņošanas. Ja vērtība tiek noteikta publiskā izsolē, tad saņemtā bruto suma stājas bojāto preču vērtības vietā. Ja pēc izsoles noteikumiem pārdevējam uz naudu jāgaida, tad apdrošinātājs atbild par pirkšanas cenas samaksu, ja viņš piekritis izsoles noteikumiem.

4. Līdz bojājumu noteikšanai apdrošinājumaņēmējs drīkst bez apdrošinātāja piekrišanas izdarīt grozījumus, sevišķi iesaiņojumu atvēršanu tikai tik tālu, cik tālu tas nepieciešams, lai novērstu vai samazinātu zaudējumus, vai arī publiskās interesēs.

Bojājumus nosaka lietpratēji, izejot no parastās preču vērtības to iekraušanas vietā. Ja, piem., preču vērtība iekraušanas vietā ir 12.000, bojāto preču vērtība 6000, bet apdrošinājuma vērtība vienošanās ceļā noteikta kā 10.000, tad zaudējums, par kuru jāatbild apdrošinātājam ir 5000.

94. §.

Daļas bojājumi.

1. Ja no kādas preces zudušas vai bojātas tikai atsevišķas sastāvdaļas vai piederumi, tad apdrošinājumaņēmējs var pieprasīt atlīdzību tikai par šīm daļām vai piederumiem.

2. Pirmās rindkopas noteikumi nav piemērojami, ja lietpratēji konstatējuši, ka nelaimes gadījuma dēļ mantu izlabošana kļuvusi neiespējama, vai prasītu izdevumus, kas pārsniegtu mantas apdrošinājuma vērtību. Šinī gadījumā konstatēšanai piemērojami 74. § 2.—10. rindkopu noteikumi, bet zaudējumu nosacīšanai 93. § noteikumi.

95. §.

Pārmaiņas sūtījumā.

1. Ja apdrošinātās preces tiek sūtītas citādā ceļā nekā ar kuģi, ar kuru tās būtu bijis jāsūta saskaņā ar apdrošinājuma līgumu, tad apdrošinātājs neatbild.

2. Ja, turpretim, preces pēc apdrošinājuma iesākšanās nelaimes gadījuma dēļ, par kuru jāatbild apdrošinātājam, tiek nosūtītas ar citu kuģi, nekā apdrošinājuma līgumā minēts, vai pa sauszemi, tad apdrošinājums aptver arī šādu pārvadāšanu. Apdrošinājumaņēmējam attiecībā uz pārvadāšanu pēc iespējas jāizpilda apdrošinātāja norādījumi un, ja apstākļi atļauj, šādi norādījumi jāizprasa. Tas pats jāievēro, ja pēc apdrošinājuma iesākšanās pārvadāšana tiek grozīta, vai arī no kuģa brauciena atsakas bez apdrošinājumaņēmēja piekrišanas.

3. Apdrošinājums aptver 2. rindkopā minētos gadījumos izdevumus sakarā ar preču pārkraušanu, pagaidu novietošanu noliktavā kā arī tālāknosūtīšanas papildu izdevumus.

96. §.

Preču pārdošana.

1. Ja pēc apdrošinājuma iesākšanās no brauciena atsakas, vai cita iemesla dēļ tas netiek pabeigts, bez kā apdrošinātājs tiktu atsvabināts no viņa saistības pienākumiem, tad apdrošinātājs var prasīt, lai apdrošinājumaņēmējs ar apdrošinātāja līdzdalību pārdod preces no brīvas rokas vai publiskā izsolē, ja preces bez nesamērīgi lieliem izdevumiem vai piemērotā laika sprīdi nevar tālāknosūtīt. Ja apdrošinātājs pieprasa preču pārdošanu, tad tādai jānotiek nekavējoties. Apdrošinājums izbeidzas ar preču pārdošanu.

2. Preču pārdošanas gadījumā apdrošinājumaņēmējs var pieprasīt starpību starp apdrošinājuma sumu un pārdošanā iegūtu cenu; viņam tomēr var ieskaitīt visu to, ko viņš sapēmis citur zaudējumu segšanai („was er anderweit zur Ausgleichung des Schadens erlangt hat“). Tas pats attiecas uz gadījumu, ja preces jāpārdod ceļā nelaimes gadījuma dēļ, par kuru jāatbild apdrošinātājam. Arī šinī gadījumā apdrošinājums izbeidzas ar pārdošanu.

3. Ja pēc pārdošanas noteikumiem pārdevējam uz naudu jāgaida, tad apdrošinātājs atbild par pirkšanas cenas samaksu, ja viņš piekritis pārdošanas noteikumiem.

97. §.

Tekošs**apdrošinājums.**

1. Ja apdrošinājums noslēgts tādā kārtā, ka preces, līgumu slēdzot, apzīmētas tikai vispārīgi vai tikai pēc preču šķiras, un tikai pēc apdrošinātās intereses izcelšanās tās apdrošinātājam tiek atsevišķi uzdotas, tad apdrošinājums attiecas uz visām līgumā minētām precēm vai preču šķirām, par kurām apdrošinājumaņēmējam uz sava vai uz sveša rēķina pēc tirdznieciskiem principiem būtu jānoslēdz apdrošinājums. Tas neattiecas sevišķi uz tādām precēm, kuras apdrošinājumaņēmējam tikai tādēļ jāapdrošina, ka viņš šādu saistību uzņēmies pret trešajām personām, kaut arī pret atlidzību.

2. Apdrošinājums attiecas arī uz 80. § 3. punktā minētām precēm. Apdrošinātājam tomēr par šādu preču apdrošinājumu pienākas papildu premija.

3. Apdrošinātāja pienākums ir izsniegt apdrošinājumaņēmējam parakstītu dokumentu par tekošu apdrošinājumu (tekošu polisi). Tekoša polise nav uzskatama par polisi likuma un šo noteikumu izpratnē; tomēr attiecīgi piemērojami 15. § noteikumi par piekrišanu polises saturam. Ja tekoša polise nozaudēta vai iznīcināta, tad apdrošinājumaņēmējs var prasīt no apdrošinātāja atvietotāju dokumentu („Ersatzurkunde“); izdevumi jāsedz apdrošinājumaņēmējam.

4. Apdrošinātāja pienākums ir izsniegt apdrošinājumaņēmējam uz pēdējā pieprasījumu parakstītu dokumentu par atsevišķu preču sarakstu (atsevišķu — solo polisi). Šāda atsevišķa polise uzskatama par polisi likuma un šo noteikumu izpratnē; tomēr 15. § noteikumi par piekrišanu polises saturam uz to nav attiecināmi.

5. Kas attiecas uz apdrošinājuma izdevumu maksāšanas termiņiem, tad līguma noslēgšanas vietā stājas apdrošinājuma sākums.

6. Apdrošinājumaņēmējam jāuzdod preces apdrošinātājam, cik vien ātri iespējams, sevišķi nekavējoties, tiklīdz viņš uzzinājis par apdrošinājuma iesākšanos, paziņojot pie tam apdrošināto priekšmetu vērtību, kā arī braucienam nolemtu kuģi; tas jāievēro sevišķi arī tad, kad preces nodotas nebojātā veidā, un apdrošinājumaņēmējs tikai pēc preču nodošanas uzzinājis par apdrošinājumu. Apdrošinātājs ir atsvabināts no savu pienākumu saistības, ja uzdošana nav notikusi laikā; lai apdrošinājumaņēmējs paturētu savas tiesības, pietiek ar šo preču pieteikumu nosūtīšanu laikā. Ja apdrošinājumaņēmējs preces ar nolūku nav uzdevis vai nav laikā uzdevis, vai ja viņš preces vai to apdrošinājuma vērtību ar nolūku nepareizi uzdevis, tad tekošais apdrošinājums izbeidzas; apdrošinātājam tomēr pienākas arī tās premijas, kuras būtu jāmaksā līguma kārtīgas izpildīšanas gadījumā.

7. Ja pastāv vienošanās, ka preces drikst pārvadāt ar kuģi tikai zināmās apdrošinājuma kopvērtības robežās, tad apdrošinājums neattiecas uz augstāku vērtību. Šis noteikums netiek piemērots, ja nolīgumam neatbilstoša pārvadāšana radusies ar to, ka kādā preču pārkraušanas vietā preces piekrautas klāt, un apdrošinājumaņēmējs par to nav atbildīgs.

8. Ja preces tiek pārvadātas kuģos, kas ir mazvērtīgāki par līgumā paredzēto kuģu veidu, tad apdrošinātājs tiek atbrīvots no savu pienākumu saistības. Šis noteikums netiek piemērots, ja preces pārvadātas mazvērtīgos kuģos bez apdrošinājumaņēmēja piekrišanas; apdrošinātājam šādā gadījumā tiesība uz papildu premiju.

9. Apdrošinātājs var uzteikt tekošu apdrošinājumu, ieturot četru nedēļu uzteikšanas laiku, arī tādā gadījumā, ja apdrošinājums noslēgts uz noteiktu laiku, ja iestājies nelaiemes gadījums, par kuru viņš atbild. Šīs tiesības atkrīt, ja apdrošinātājs to neizlieto nekavējoties, tiklīdz viņam ne-

laimes gadījums un tā sekas kļūvušas zinamas. Tas pats attiecas uz apdrošinājumaņēmēju, ja apdrošinājums noslēgts uz laiku, garāku par gadu, un nelaimes gadījums iestājas pēc gada notecējuma.

10. Ja pastāv vienošanās, ka apdrošinātajam jāatbild par zaudējumu, kas celas no kara briesmām, tad abas puses var uzteikt apdrošinājumu 3 dienu laikā arī tanī gadījumā, ja līgums noslēgts arī uz noteiktu laiku. Ja tekošais apdrošinājums noslēgts arī pret citām briesmām, tad to var uzteikt, vienīgi zīmējoties uz kara briesmām; uzteikšanas gadījumā premija samazināma par to sumu, kas noteikta par apdrošinājumu pret kara briesmām.

98. §.

Norakstīšanas apdrošinājums. Ja tekošs apdrošinājums uz noteiktu laiku noslēgts tādā veidā, ka no kādas līgumā noteiktas augstākās sumas jānoraksta atsevišķas apdrošinājuma sumas („Abschreibevericherung“), tad apdrošinātais attiecībā uz līgumā paredzētā laikā nenorakstīto sumu var pieprasīt ristorno maksas. Ja laiks nav noteikts, tad norakstīšanas apdrošinājums skaitas par noslēgtu uz vienu gadu. Ja norakstīšanas apdrošinājums noslēgts uz laiku, garāku par vienu gadu, tad augstākā apdrošinājuma summa samazinājas ar katra gada notecējumu vismaz par to sumu, kas atbilst viena gada attiecībai pret norakstīšanas apdrošinājuma visu laiku; attiecībā uz šādā kārtā nenorakstīto sumu apdrošinātais var prasīt ristorno maksu.

99. §.

Citi apdrošinājumi, kas attiecas uz precēm. Šī nodalījuma noteikumi attiecīgi piemērojami arī citiem preču apdrošinājumiem, cik tālu par to nepastāv citi noteikumi. Tas sevišķi zīmējas uz imaginārās peļņas un provizijas, kā arī uz galīgi samaksātās vedummaksas apdrošinājumiem.

III nodalījums.

Sagaidamās (imaginārās) peļņas un provizijas apdrošinājums.

100. §.

Takse. 1. Ja apdrošināta imaginārā peļņa, un tā nav īpaši takseta, tad par taksi uzskatāma apdrošinātā summa.
2. Apdrošinātais var prasīt takses pazeminājumu, ja takse pārsniedz peļņu, kas, līgumu slēdzot, pēc tirdznieciska aprēķina varbūtēji bija sagaidāma.

101. §.

Preču un peļņas kopīgs apdrošinājums. Preču un peļņas kopīga apdrošinājuma gadījumā par peļņas apdrošinājuma vērtību uzskatāmi 10% no preču apdrošinājuma vērtības. Ja apdrošinājuma vērtība takseta, tad 10% no šīs takses uzskatāmi par peļņas taksi.

102. §.

Tekošs apdrošinājums. Ja noslēgts tekošs apdrošinājums, tad apdrošinājumaņēmējs var uzdot arī tādu peļņu, kas līgumā paredzēto peļņu pārsniedz. Apdrošinātais tomēr no savas pienākuma saistības attiecībā uz pārsniedzamo sumu ir brīvs, ja apdrošinājumaņēmējs uzdodams zinājis, vai viņam bija jāzina, ka brauciens ņēmis nelabvēlīgu virzienu. Ja pieteikšana izdarīta ar pārstāvi vai uz sveša rēķina, tad attiecīgi piemērojami 22. un 57. § noteikumi.

103. §.

Preču zudums, leskaitīšana apdrošinājuma sumā. Preču bojājums. 1. Preces uzskatamas par pilnīgi zudušām arī tanī gadījumā, ja tās nesasniedz lēmuma ostu cita iemesla nekā pilnīgas bojā ejas dēļ.

2. Ja preces braucienā pārdod, un ieņemtā suma ir lielāka par preču apdrošinājuma vērtību, tad apdrošinājumaņēmējam jāieskaita pārsniedošā suma apdrošinātā sumā. Tas pats attiecas uz gadījumu, ja saskaņā ar H. G. B. 611. un 612. § tiek dots atvietojums („Ersatz“), un atvietojuma suma pārsniedz apdrošinājuma vērtību.

3. Preču bojājuma gadījumā apdrošinājumaņēmējs var prasīt apdrošinātās sumas daļu, kas atbilst 93. § 1. rindkopā apzīmētam vērtības samēram.

104. §.

Provizija. Šī nodalījuma noteikumi attiecīgi piemērojami provizijas apdrošinājumam, kuru varēs nopelnīt gadījumā, ja preces pienāks lēmuma vietā. 101. § minētos gadījumos par apdrošinātiem skaitas tikai 2%.

IV nodalījums.

Vedummaksas, kuģa nomas un pasažieru vedummaksas apdrošinājums.

105. §.

Vedummaksas apdrošinātāja atbildības apmērs. 1. Vedummaksas apdrošinājuma gadījumā attiecībā uz apdrošinātāja atbildības apmēru piemērojami 1. nodalījumā paredzētie kasko apdrošinājuma noteikumi, kā arī 81. § 1. rindkopas un 86. § noteikumi par apdrošinātāja atbildību klāja kravas gadījumā un par zaudējumiem, kas cēlušies no preču dabiskām īpašībām vai līdzīgiem apstākļiem, cik tālu šinī nodalījumā nav noteikts citādi.

2. Par nelaimes gadījumiem, kas notiek ar kuģi, apdrošinātājam jāatbild tik tālu, cik tālu nelaimes gadījuma brīdī vedummaksas līgums noslēgts, vai preces, kas uz rēdera rēķina iekraujamas kuģī, atrodas uz kuģa.

3. Ja precēm ir īpašība izkust ūdenī, tad jāpieņem, ka vedummaksas apmēru noteic nodoto preču mērs, svars un daudzums.

4. Laika apdrošinājuma gadījumā apdrošinātājs neatbild par briesmām, kurām vedummaksa padota virsbraucienā („Zureise“).

5. Laika vedummaksas apdrošinājumos apdrošinātājs neatbild par vedummaksas zudumu, kas radies no tā, ka brauciena uzsākšana vai pabeigšana nokavēta.

106. §.

Vedummaksas apdrošinājuma ilgums. Vedummaksas apdrošinājums, zīmējoties uz briesmām, kurām kuģis padots, iesākas un izbeidzas saskaņā ar 1. nodalījumā paredzētiem noteikumiem par kasko apdrošinājumu. Attiecībā uz briesmām, kurām padotas preces, apdrošinājums iesākas ar preču uzņemšanu kuģī. Apdrošinājums izbeidzas saskaņā ar II nodalījumā paredzētiem noteikumiem par preču apdrošinājumu.

107. §.

Vedummaksas apdrošinājuma vērtība. 1. Par vedummaksas apdrošinājuma vērtību uzskatama vedummaksas līgumā noligtā vedummaksas suma, un ja nepastāv vienošanās par vedummaksas apmēru, vai ja preces iekrautas kuģī uz rēdera rēķina, tad iekraušanas vietā un laikā parastā vedummaksas suma.

2. Ja apdrošināta neto vedummaksa, tad apdrošinājuma vērtība līdzinās bruto vedummaksas divām trešdaļām.
3. Takse skaitas vienīgi kā apdrošinātā suma.

108. §.

- Kuģa noma.**
1. Ja apdrošināta kuģa noma, apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas cēlušies, nokavējot brauciena uzsākšanu vai pabeigšanu.
 2. Par apdrošinājuma vērtību uzskatama atlīdzības summa, kas noteikta kuģa nomas līgumā, bet, tādai iztrūkstot, parastās atlīdzības summa.
 3. Takse skaitas vienīgi kā apdrošinātā suma.

109. §.

- Pasažieru vedummaksa („Überfahrts-geld“).**
1. Uz pasažieru vedummaksas apdrošinājumu attiecinami 105.—107. § noteikumi par vedummaksas apdrošinājumu, cik tālu 2. un 3. rindkopā nav citādi noteikts.
 2. Apdrošinājums iesākas un izbeidzas saskaņā ar 1. nodalījuma noteikumiem par kasko apdrošinājumiem.
 3. Apdrošinātājs atbild arī par zaudējumiem, kas radušies no tā, ka nelaiemes gadījuma dēļ, par kuru jāatbild apdrošinātājam, apdrošinājumaņēmējam ceļotāji starpostā ir jāizsēdina malā, saskaņā ar likuma noteikumiem par pasažieru pārvadāšanas līgumu jādod tur uzturs, jāaizved pasažieri tālāk citā veidā, nekā līgumā paredzēts, vai jāatlīdzina viņiem viņu ceļa mantām nodarītie zaudējumi.

V nodalījums.

Bodmerejas, avariju un līdzīgu naudu apdrošinājumi.

110. §.

- Apdrošinājuma vērtība. Zaudējums. Tiesību pāreja.**
1. Par tādu prasījumu apdrošinājuma vērtību, kuru segumam noder jūras briesmām padots priekšmets, uzskatama prasījumu summa, pieskaitot likumīgos vai nolīgtos %; bet apdrošinot bodmerejas naudas, tām jāpieskaita bodmerejas premija. Ja priekšmetam apdrošinājuma sākumā bijusi mazāka vērtība, tad tā ir noteicoša.
 2. Apdrošinātājam ir jāmaksā apdrošinātā summa, cik tālu priekšmets, kas kalpo prasības segumam, nesedz prasību nelaiemes gadījuma dēļ, par kuru jāatbild apdrošinātājam.
 3. Cik tālu apdrošinātājs atlīdzina apdrošinājumaņēmējam zaudējumus, prasība pāriet uz apdrošinātāju. Uz šo pāreju attiecinami 45. un 41. § noteikumi.

111. §.

- Apdrošinājuma atbildības apmērs.**
- Apdrošinot bodmerejas naudas, jāpieņem, ka bodmerēti ir kuģis, krava un vedummaksa, un avarijas naudu apdrošinājums jāpieņem, ka segumam kalpo kuģis un krava.

112. §.

- Apdrošinājuma ilgums.**
- Apdrošinot bodmerejas un avarijas naudas, apdrošinājums iesākas ar to brīdi, kad apdrošinājumaņēmējs ir apņēmis naudu piešķirt. Ja apdrošinājumaņēmējs pats sagādājis avarijas naudas, tad izšķir sagādāšanas brīdis.

III daļa.

Sevišķi nolīgumi (klauzulas).

113. §.

„Brīvs no bojājumiem.“

Apdrošinātājs neatbild par bojājumiem un preču apdrošinājumā arī par to ne, ka preces bojājumu dēļ iet zudumā, sevišķi, kad tās tā bojātas, ka neatbilst vairs savam pirmatnējam stāvoklim. Apdrošinātājs tomēr atbild par upurējumiem, kas pastāv mantas bojāšanā.

Preces, kas var sabojāties no jūras ūdens, dabiski apdrošināšanas ar augstāku premiju nekā preces, kam jūras ūdens nevar kaitēt. Jūras transportā pastāv paradums pirmā veida preces, (piem., labību) apdrošināt ar specialiem nosacījumiem, kas ierobežo atbildību, līdz ar to maksājot lētāku premiju. No jūras ūdens preces var tā sabojāties, ka neatbilst vairs savam pirmatnējam stāvoklim, vai arī samazināties. Vācu klauzula atbrīvo apdrošinātāju tikai no apdrošināto preču bojājumiem. Angļu klauzula atbrīvo apdrošinātāju ne tikai no preču bojājumiem („deterioration“), bet arī no preču samazināšanās („diminuation“). Vācu klauzulu raksta — „frei von Beschädigung“, angļu — „free of particular average“ vai „free from average unless general“.

114. §.

„Brīvs no bojājumiem, izņemot strandēšanas gadījumu“
(Frei von Beschädigung ausser im Strandungsfall“).

1. Apdrošinātājs atbild par bojājumiem tikai strandēšanas gadījumā. Bojājumi, kas varēja būt strandēšanas sekas, šaubu gadījumā uzskatami par strandēšanas sekām. Kas zīmējas uz pārējo, attiecīgi piemērojami 113. § noteikumi.

2. Strandēšana ir tad, ja kuģis paliek ceļā uz grunts, un to var novilkt tikai ar ārkārtīgiem līdzekļiem; par ārkārtīgiem līdzekļiem sevišķi uzskatami gadījumi, kad nocērt mastus vai izkrauj vai izmet preces, vai kad nogaida neparasti augstu ūdeni; turpretim par tādām nav uzskatami gadījumi, kad kuģis novelkas ar paša enkuriem, buras tiek bakbrasētas („backgestellt“), vai skrūve strādā atpakaļ. Par strandēšanu ir jāuzskata arī gadījumi, kad kuģis apgāžas, nogrimst, tiek sadragāts („scheitert“), saduras ar citiem kuģošanas līdzekļiem vai tiek apšaudīts, vai kad uz kuģa notiek ugunsnelaime vai eksplozija.

3. Preču apdrošinājumos par strandēšanu jāuzskata gadījumi, kad kuģis ķer grunti vai paliek cietī uz grunts, vai saduras ar citiem priekšmetiem, vai cieš no ledus, vai ja iestājas viens no 2. rindkopā 2. teikumā minētiem gadījumiem. Apdrošinātājs tomēr atbild tikai tad, ja kuģa korpus, iestājoties nelaimes gadījumam, ir cietis tik ievērojamus zaudējumus, ka preču bojājumi varēja būt cēlušies no šī nelaimes gadījuma. Ja ir apstrīdams, vai ugunszaudējumi radušies no preču pašaizdegšanās, tad pierādījumu nasta gulstas uz apdrošinājuma ņēmēju.

Pēc angļu tiesībām (M. I. A. noteikumi par polises sastādīšanu 14. §), tikko notikusi strandēšana, apdrošinātājs atbild arī par apdrošinātā priekšmeta partikularās un lielās avarijas zaudējumiem, kaut arī šiem zaudējumiem nav ar strandēšanu nekāds sakars. Preču apdrošinājumā strandēšanas gadījumā precēm jāatrodas uz kuģa. Angļu tiesībām ir svešs strandēšanas jēdziens, kāds minēts 2. rindkopas pēdējā teikumā.

115. §.

„Brīvs no lūzuma.“ (Frei von Bruch“.)

Apdrošinātājs neatbild par bojājumiem no lūzuma. Kas zīmējas uz pārējo, tad attiecīgi piemērojami 113. § noteikumi.

116. §.

**„Brīvs no lūzuma, izņemot strandēšanas gadījumu.“
(„Frei von Bruch ausser im Strandungsfall.“)**

Apdrošinātājs atbild par bojājumiem no lūzuma tikai strandēšanas gadījumā. Kas zīmējas uz pārējo, tad attiecīgi piemērojami 114. § noteikumi.

117. §.

„Brīvs no zinamiem procentiem.“ (Frei von gewissen Prozenten.“)

Attiecīgi jāpiemēro 34. § noteikumi par apdrošinātāja atbildību gadījumos, kad zaudējums nesasniedz 3% no apdrošinājuma vērtības.

118. §.

„Brīvs no zinamiem pirmajiem procentiem.“ (Frei von gewissen ersten Prozenten.“)

Apdrošinātājs atbild par zaudējumiem tikai tik tālu, cik tālu tie pārsniedz līgumā noteiktos apdrošinājuma vērtības procentus.

119. §.

„Brīvs no kara darbības sekām.“ (Frei von Kriegsmolest.“)

Apdrošinātājs ir brīvs no sava saistības pienākuma, ja braucienu sāk iespaidot kara briesmas, sevišķi, ja brauciena sākumu vai turpinājumu kavē kara kuģi, kaperēšana, minas vai blokaide, vai ja kara briesmu dēļ brauciens tiek atlikts, vai kara briesmu dēļ kuģis novirzas no ceļa, vai kad kapteinis zaudē iespēju kuģi brīvi vadīt.

120. §.

„Par kuģa pienākšanu bez zaudējumiem.“ „Par kuģa braucienu bez zaudējumiem.“ (Für behaltene Ankunft.“ „Für behaltene Fahrt.“)

1. Apdrošinājums izbeidzas ar to brīdi, kad kuģis lēmuma ostā pienācīgā vietā izmetis enkuru vai piesējies.

2. Kuģa apdrošinājumā apdrošinātājs atbild tikai tad, ja kuģis pilnīgi iet bojā pirms 1. rindkopā noteiktā brīža vai saskaņā ar 77. § tiek pārdots izsolē.

3. Preču apdrošinājumā apdrošinātājs atbild tikai tik tālu, ciktāl preces nesasniedz lēmuma ostu.

4. Apdrošinātājs neatbild par dalības maksājumiem lielajā avarijā un upurējumiem, kā arī par 32. § un 95. § 3. rindkopā minētiem izdevumiem („Aufwendungen“) un maksājumiem.

121. §.

„Tikai par kara briesmām.“ (Nur für Kriegsgefahr.“)

1. Apdrošinātājs atbild tikai par kara briesmām, sevišķi par zaudējumiem, kas radušies, vienalga, no atzītas vai neatzītas karojošas varas rīcības, it sevišķi par zaudējumiem, kas radušies no apdrošinātā priekšmeta apturēšanas, aizturēšanas, paņemšanas, aizkavēšanas, pieprasīšanas lietošanai, arestēšanas, vai no bojājumiem vai bojā ejas, kam par cēloni

bijušas kara gadījumā izliktās mīnas vai citi kara soli. Karojošas varas rīcībai pielīdzinama tādas varas rīcība, kas 6 mēnešu laikā pēc attiecīgās rīcības uzsāk kara darbību.

2. Zīmējoties uz tālāko, attiecīgi piemērojami noteikumi, kas paredzēti apdrošinājuma gadījumam, kur kara briesmas ir izslēgtas, ar 3.—7. rindkopu papildinājumiem.

3. Apdrošinātājs neatbild par izdevumiem, kas rodas no tā, ka kara briesmu dēļ kuģis neuzsāk vai neturpina braucienu, vai ieiet ostā, vai kad preces tiek izkrautas, novietotas noliktavā un citādi tiek nogādātas tālāk, pie kam apdrošinātājs neatbild pat tad, ja šie zaudējumi būtu pieskaitāmi lielajai avarijai.

4. Apdrošinātāja saistības pienākumi paliek spēkā 35. § 2. un 3. rindkopā minētos gadījumos, pie kam viņa atbildības ierobežojums 35. § 3. rindkopā 2. teikumā minētā gadījumā paliek.

5. Apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas ceļas no tā, ka uz kuģa atrodas aizliegta prece (Bannware). Apdrošinātāja atbildība paliek spēkā, ja apdrošinājuma ņēmējs nezina, vai viņam nevajadzēja zināt, ka šādas aizliegta prece atrodas uz kuģa. Ja apdrošinātāja atbildība paliek spēkā, tad viņam pienākas papildu premija.

6. Par pilnīgi bojā gājušu kuģis uzskatāms saskaņā ar 71. § 2. rindkopu arī tad, ja tas pasludināts par labu prizi. 72. § noteikumi par kuģa pazušānu sakarā ar 37. § piemērojami arī tad, ja kuģi apturējusi, aizturējusi, paņēmusi, aizkavējusi, pieprasījusi lietošanai vai arestējusi kāda karojošā vara vai kāda cita šai varai saskaņā ar 1. rindkopas 2. teikumu pielīdzināta vara; tāda gadījumā 73. § 2. teikumā apzīmētā termiņa vietā skaitāms sešu mēnešu termiņš.

7. Ja apdrošinājums noslēgts par visāda veida precēm, tad tas neatiecas uz priekšmetiem, kas apdrošinājuma sākumā bija aizliegti („Bannware“). Tas sevišķi zīmējas uz tekoša apdrošinājuma gadījumiem. Apdrošinātāja atbildība paliek spēkā, ja apdrošinājuma ņēmējs nav zinājis un viņam nevajadzēja zināt, ka prece aizliegta. Ja apdrošinātāja atbildība paliek, tad viņam tiesība uz papildu premiju.

Ar kara izcelšanos tirdzniecības kuģniecība tiek ļoti lielā mērā iespaidota, un bieži ne tikai nav iespējams noslēgtos transporta darījumus izpildīt, bet pat iesāktos preču transporta braucienus pabeigt. No tā kā nofraktētājam, tā izfraktētājam ceļas lieli zaudējumi. Visus šos zaudējumus var apdrošināt, un tie ietilpst kara briesmu klauzulā, cik tālu paši līgumslēdzēji nevienojas citādi.

122. §.

„Arī par kara briesmām.“ („Auch für Kriegsgefahr.“)

1. Apdrošinātājs atbild arī par kara briesmām.

1. Ja priekšnoteikumi, ar kuriem apdrošinātājs par paziņošanas pārkāpumu vai briesmu maiņas gadījumā atbrīvojas no saistību pienākumiem, pastāv tikai zīmējoties uz kara briesmām, tad apdrošinātājs atbild par pārējām briesmām (35. §), bet ja šie priekšnoteikumi attiecas tikai uz pārējām briesmām, tad viņš atbild par kara briesmām (121. §), ja vien nevar pieņemt, ka viņš šīs briesmas vien ar tiem pašiem noteikumiem nebūtu uzņēmis.

3. Zīmējoties uz pārējo, piemērojami 121. § noteikumi, tomēr ar to grozījumu, ka 35. § 4. rindkopas noteikumi par papildu premiju briesmu maiņas gadījumā kara briesmu dēļ netiek skarti.

Ar šo klauzulu apdrošinājums noslēgts par visām briesmām, kas parastas jūras transportā, ieskaitot arī kara briesmas, un zaudējumu iestāšanās gadījumā apdrošinājuma ņēmējam nav jāpierāda, no kā-

dām briesmām zaudējums cēlies, bet ja apdrošinātājs atrod, ka viņam par zaudējumiem nav jāatbild, tad viņam arī jāpierāda, ka viņš nav uzņēmis risku par tiem.

123. §.

„Tikai par pilnīgu bojā eju.“ („Nur für Totalverlust.“)

Apdrošinātājs atbild tikai par to, ka lieta, uz kuru apdrošinājums attiecas, pilnīgi iet bojā, pazūd, vai uz valsts varas rīkojuma pamata tiek aizturēta, vai to paņēma jūras laupītāji; ja apdrošināts ir kuģis, arī tai gadījumā, ja kuģa izlabošana nav iespējama vai neatmaksājas. Viņš neatbild par dalības maksām lielajā avarijā un uzpurējumiem, kā arī par 32. § un 95. § 3. rindkopā minētiem izdevumiem un maksājumiem. Preču apdrošinājumā viņš neatbild arī par to, ka preces bojājuma dēļ iet zudumā, sevišķi, ja tās vairs neatbilst savam pirmatnējam veidam.

124. §.

„No noliktavas līdz noliktavai.“ („Von Haus zu Haus.“)

1. Apdrošinājums iesākas ar brīdi, kad preces iekraušanas vietā tiek izvāktas („entfernt“) no tās vietas, kur tās līdz šim tika uzglabātas, nolūkā nosūtīt tās apdrošinātā braucienā.

2. Apdrošinājums izbeidzas ar to brīdi, kad preces izkraušanas vietā nogādātas tanī vietā, kuru saņēmejs izraudzījies to uzglabāšanai. Zaudējumu gadījumos, kas cēlušies no degšanas, eksplozijas, zibens spēriena vai zemestrīces, apdrošinājums izbeidzas vēlākais pēc desmitās dienas noteikuma, skaitot no izkraušanas dienas; tas pats ir spēkā, zīmējoties uz citiem zaudējumiem, izņemot, ja preču nogādāšana noteiktā vietā netiek nokavēta.

3. Kas attiecas uz pārējiem gadījumiem, tad, cik tālu preču pārvadāšana tiek izvesta iekšējos ūdeņos vai pa sauszemi, attiecīgi piemērojami šie nosacījumi.

IV daļa.

Beigu nosacījumi.

125. §.

Jūras un iekšējo ūdeņu braucieni.

Ja apdrošinājums noslēgts par braucienu, kas tiek izvests pa daļai pa jūru, pa daļai pa iekšējiem ūdeņiem vai pa sauszemi, tad attiecīgi jāievēro šie nosacījumi, cik tālu tie attiecas uz braucieniem pa iekšējiem ūdeņiem un pa sauszemi.

126. §.

Vācijas transporta apdrošinājuma likumu un noteikumu piemērošana.

Apdrošinājuma attiecības noteic vācu likumi. Transporta apdrošinājuma noteikumi, cik tālu tos var grozīt ar līgumu, nav piemērojami.

127. §.

Tiesas piekritība.

Strīdi, kas izceļas no apdrošinājuma attiecībām, izšķirami vienīgi tai tiesai, kurai pēc vispārējiem piekritības noteikumiem padots apdrošinātājs. Ja, turpretim, līgums noslēgts ar apdrošinātāja pārstāvi, kas darbojas savā vai apdrošinātāja vietējā tirdznieciskā uzņēmumā, kas neatrodas apzīmētā tiesas apgabalā (iecirknī), tad lieta izšķirama arī šai vietējai tiesai.

LATVIJAS REPUBLIKA



Kuģa reģistrācijas sertifikats

№

Finansu ministrijas jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa ar šo apliecina, ka saskaņā ar kuģu reģistrācijas un kuģu hipotekas un jūras prasību likumiem uz neapšaubamu dokumentu pamata Finansu ministrijas jūrniecības departamenta kuģu reģistra..... nodaļā ierakstīti šādi dati:

1. Kuģa šķira un vārds
2. Pazišanas flagas signāls
3. Piederības osta
4. Būves vieta un gads
5. Kuģa izmērīšanas rezultāti:

garums pēdas (..... metri)
 platums " (..... ")
 tilpnes dziļums " (..... ")
 tilpība: bruto reģ. tonnas (..... kub. metri)
 neto " " (..... " ")

Neto tilpība (vārdiem)

Pārmaiņas augšējos ierakstos, kuras notikušas pēc šī reģistrācijas sertifikata izdošanas:

Šim sertifikātam lapas.

III pielikuma 2. lapa

Tek. №	Kuģa īpašnieks	Pie daļu īpašniecī- bas katram piederošās kuģa daļas lielums	Kuģa vai tā daļu īpašuma tiesību iegūšanas pamats	Pārmaiņas kuģa īpašnieku sastāvā

III pielikuma 3. lapa

Tek. №	Kļu parādi	Pārmaiņas kļu prasībās un to izbeigšanās

III pielikuma 4. lapa

Tek. №	Kuģa apgrūtinājumi	Pārmaiņas kuģa apgrūtinājumos un to izbeigšanās



Šis dokuments nepierāda īpašuma tiesības uz kuģi.

MĒRU

KUĢA VĀRDS

GRĀMATA

Pazišanas signāls	Kuģa šķira	Piederības osta	Zem kāda kara kuģis brauc
1. Kuģa īpašnieks		10. Mastu sk. uz takelaža.....	
2. Būves gads un vieta		11. Cik galv. maš. un kādas.....	
3. Būvētava		12. Maš. spējums.....I. H. P.	
4. Galvenais būvmaterials.....		13. Cik katlu un kādi.....	
5. Klāju skaits		14. Kur būv. galv. mašīnas	
6. Ūdeni caurnelaidu starps. sk.		15. Kur būvēti katli	
7. Kuģa pakalģala forma		16. Ūdens balasta tanku sk.u. tilp.....	
8. Ārējā apšuve.....		17. Dibens	
9. Uzbūvju sk. uz virsklāja			

Galvenās izmēras.

1. Kuģa garums pār virsējo nepārtraukto klāju no priekšvadņa priekšmalas līdz pakalģvadņa pakalģmalai.....pēdas (.....m)
2. Lielākais kuģa platums ar ārējo apšuvi.....pēdas (.....m)
3. Tilpnes dziļums kuģa garuma vidū no virsklāja apakšas līdz tilpnes gridai pie kalsiņa.....pēdas (.....m)
4. Mašīnu un katlu nodaļu garums.....pēdas (.....m)

Izmērīšanas rezultāti.

Bruto tonnaža	Kub. metri	Novilkumi	Kub. metri
1. Tilpība zem tonnažas klāja		I. Nov., kas stāv sakarā ar dzinējisp.	
2. " starpklāju telpām		II. Kuģa personāla, kuģniecības	
3. " zem bakas		piederumu u. c. telpas	
4. " tilta klāja		1. Kapteiņa telpas	
5. " zem pūpja jeb griduma		2. Matr., kurin. u. c. kalp. telpas	
6. Kajītes un uzbūves		3. Kāršu māja, stūres māja	
.....		u. c. dienesta telpas	
7. Tilpība mašīnas un katlu tel-		4. Materialu telpas	
pu gaismas u. gaisa šachtām		5. Buru noliktava	
8. Tilpība kravliņu pārsnieg.		6. Ūdens balasta tanki	
.....		7.	
Bruto tonnaža		Novilkumi	
	Kub. m	Reg. t.	Kub. m
Bruto tonnaža		Galīgie izm. rezultāti :	
Novilkumi		Bruto tonnaža	
Neto tonnaža		Neto tonnaža	

Atzīmes :

..... ostas valde ar šo apliecina, ka kuģa tilpība līdz-
nas registra tonnām neto,
vai kubikmetriem.

Mērīšana izdarīta19..... g. caur.....ostas valdi.

.....ostas priekšnieks

" "19..... g.

Kuģa izmērītājs

№.....

Darbvedis

V. pielikums.



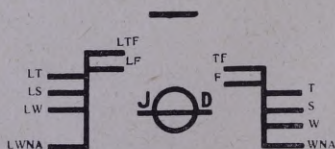
LATVIJAS REPUBLIKA
**Starptautiskās kravas markas
 APLIECĪBA**

Izdota no Finanšu ministrijas jūrniecības departamenta saskaņā ar 1930. g. starptautiskās kravas markas konvencijas noteikumiem.

Kugis
 Piederības osta
 Bruto tonnaža

	Kravas līnija			Koku kravas līnija		
	Apzīmējums	No klāja līnijas	Attiecībā pret „S”	Apzīmējums	No klāja līnijas	Attiecībā pret „S”
Tropiskā . . .	T	.....	virs S	LT	.....	virs S
Vasaras . . .	S	.....	caur diska centru	LS	.....	virs S
Ziemas . . .	W	.....	zem S	LW	.....	zem S
Ziem. Ziem.-Atlant.	WNA	.....	zem S	LWNA	.....	zem S

Pielaidums svaigam ūdenim visiem brīvsāniem
 Klāja līnijas augšējā mala, no kuras šie brīvsāni mērīti, ir
 virs klāja augšas.



Ar šo apliecinu, ka šis kugis ir aprakstīts un augšā uzrādītie brīvsāni un kravas līnijas noteiktas saskaņā ar konvencijas noteikumiem.

Šī apliecība paliek spēkā
 Izdota 193. g.
 Jūrniecības departamenta:

Kugim pilnā mērā atbilstot konvencijas noteikumiem, šī apliecība ir atjaunota līdz

Izdota
 Jūrniecības dep.

Kugim pilnā mērā atbilstot konvencijas noteikumiem, šī apliecība ir atjaunota līdz

Izdota
 Jūrniecības dep.

VI pielikums.

LATVIJAS REPUBLIKA



FLAGAS PATENTS

Finansu ministrijas jūrniecības departamenta kuģniecības nodaļa ar šo apliecina, ka Latvijas kuģu reģistrā zem Nr..... ierakstīti sekošie dati:

.....
 pierakstīts pie ostas, būvēts gadā ;

ipašnieks

Kuģa lielākais garums pēdas, vai metri.

„ „ platums „ „ „

„ tilpnes dziļums „ „ „

„ bruto tonnaža tonnas „ kub. metri.

„ neto „ „ „ „ „

Pamatojoties uz 1923. g. 17. marta likumu par kuģu reģistrāciju un flagas patentu izdošanu augšminētam kuģim piešķirta tiesība braukt tālos tuvos braucienos zem Latvijas tirdzniecības karoga.

Visas ārvalstu iestādes un amata personas tiek lūgtas un mūsu valsts iestādēm un amata personām uzdots neliegt šim kuģim brīvu kuģošanu, un kā kuģim, tā arī viņa personālam sniegt visādu palīdzību.

Ja kuģis iet bojā, paliek jūras nespējīgs vai zaudē tiesību braukt zem Latvijas tirdzniecības karoga, tad šis flagas patents nekavējoši piesūtāms jūrniecības departamentam.

.....
 „ „ 19..... g. Jūrniecības departamenta
 kuģniecības nodaļas vadītājs:

Nr.

Sekretars:



Latvijas Republika.

Pagaidu flagas patents.

(Šis dokuments nepierāda Ipašuma tiesības uz kuģi.)

Latvijas ģeneralkonsulats ar šo apliecina, ka
 tvaikonim (agrākais.....),
 bureniekam
reģistra tonnas bruto un reģistra tonnas neto tilpības,
 kuru likumīgā pirkšanas ceļā ieguvuši 193..... g. no.....

Latvijas pilsoņi
 kuģniecības sabiedrība

..... uz 1923. g. 17. marta likuma
 pamata par kuģu reģistrāciju un flagas patenta izdošanu ir
 piešķirta tiesība braukt zem Latvijas karoga.

Šis pagaidu flagas patents ir derīgs līdz kuģa pirmai at-
 nākšanai Latvijas ostā, bet ne ilgāk kā viena gada laikā,
 skaitot no..... 193..... g., kādā laikā minētam kuģim jā-
 tiek reģistrētam Finanšu ministrijas Jūrniecības departamentā,
 Rīgā, un šis pagaidu flagas patents apmainams pret pastāvīgu
 flagas patentu. Gadījumā, ja kuģis minētā laikā, t. i.
193..... g. nebūtu likumīgā kārtā reģistrēts, tad viņš
 zaudē tiesību braukt zem Latvijas karoga.

.....
193..... g.

Literatura.

1. Prof. Dr. A. Loebers — Tirdzniecības tiesību pārskats.
2. Dr. Wüstendörfer — Schiffahrtsrecht.
3. Dr. Schapps — Das Deutsche Seerecht.
4. Dr. M. Pappenheim — Handbuch des Seerechts.
5. Dr. W. Endemann — Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechts.
6. Dr. R. Wagner — Handbuch des Seerechts.
7. Проф. А. Ф. Феодоров — Морское право.
8. В. Н. Рыкачев — Морское торговое право.
9. Н. А. Овсов, В. В. Егорьев и А. Д. Кейлин — Морское право С. С. С. Р.
10. Проф. Шершеневич — Курс торгового права.
11. R. Ulrich — Grosse Haverei.
12. Rudolf — York-Antwerp Rules.
13. V. Dover — A Handbook to Marine Insurance.
14. Sanford D. Cole — Shipmasters Handbook to the Merchant Shipping Acts.
15. Dr. F. Sohr — Le droit maritime et son unification internationale.
16. Проф. Васковский — Учебник морского законовдения.
17. Dr. P. Brüdners — Seeversicherungs-Jahrbuch.
18. Е. В. Михаэлис — Капитан судна.
19. J. Grīnbergs — Konosamentu paveidi un vidustipi starp tiem.
20. V. Vītiņš — Kuģu hipotekas un jūras prasības.
21. M. Kurzemnieks — Lielās avarijas būtība, vēsturiskā attīstība un pozitīvā likumdošana.
22. Dr. F. J. Sassen — Die Untersuchung von Seeunfällen
23. М. А. Циммерман — Очерки нового международного права.
24. В. Сиверс — Главнейшие сведения по морскому международному праву.
25. C. Schaefer und Dr. Brode — Völkerrecht.
26. Senators K. Ducmanis — Tautusavienības mērķi un organizācijas.
27. Piezīmes pēc vec. doc. H. Albata lekcijām Latvijas universitatē.
28. Kuģniecības likumu un noteikumu korojums 1933. g.
29. Kuģniecības gada grāmatas.

Alfabetiskais rādītājs.

Abandons 54, 270, (A. D. S.) 381, (M. I. A.) 342; a. sekas (M. I. A.) 343.

Ablader 142, 144

Abordage 179

Adjuster 218

Adjustment 217

Administratīvā nodaļa 101

Admiralty Court (M. I. A.) 344

Aģents — kuģa 59

Amerikas atklāšana 3

American Bureau of Shipping 44

Aizņēmuma dokuments — uztura vielām un kuģa piederumiem 243

Aizturēšanas tiesības 287

Aizturēšana — kuģa 26

Alga — jūrnieka 87; a. kuģa personāla (Y. A. R.) 202; (M. I. A.) 326.

Algas grāmatīņa 80

Allgemeine Deutsche Seeversicherungs-Bedingungen 7, 353—390

Anglijas jūras apdrošinājuma likums 323—353

Anglijas jūras tiesas 124

Apdrošinājums — jūras 244—272

a. definīcija 245; a. algas 252; a. atlīdzības atbildība par kuģa hipotekām 27; a. atlīdzība cik ilgā laikā izmaksājama 271; a. atlīdzība kam jāizmaksā 271; a. atlīdzība naturā 269; a. atlīdzības samaksas vieta 271; a. atliedzināmā vērtība 265; a. līguma atcelšana 248; a. avariju naudas (A. D. S.) 386; a. zaudējumi (M. I. A.) 339; a. bodmerejas (A. D. S.) 386; a. briesmas 254; a. deklarācija 258; a. divkārsš 253; (M. I. A.) 333; (A. D. S.) 356, 357; a. ilgums (A. D. S.) 373; a. interese (A. D. S.) 353; (M. I. A.) 325; a. intereses atsavināšana (M. I. A.) 326; a. intereses lielums (M. I. A.) 326; a. izdevumi (M. I. A.) 326; a. iztulkojums

(M. I. A.) 351; a. — jūrnieku pret nelaimes gadījumiem 92, 96; a. kādos apstākļos var slēgt 247; a. kasko (A. D. S.) 370; a. kuģa nomas (A. D. S.) 386; a. labticība (A. D. S.) 357; a. laika (A. D. S.) 365; a. laika pagarinājums (A. D. S.) 373; a. līgums 257; a. līgums kad uzskatams par noslēgtu (M. I. A.) 330; a. nederīgums 248, 249; a. nolūks 247; a. pagarinājums (A. D. S.) 373; a. pasažieru vedummaksas (A. D. S.) 386; a. piedalošās personas 249; a. preču un peļņas (A. D. S.) 384; a. preču (A. D. S.) 378; a. priekšmeti 250, 251, 252; a. priekšmeta apraksts (M. I. A.) 331; a. priekšmeta atsavināšana (A. D. S.) 368; a. priekšmeta bojājums 268; a. priekšmeta vērtība 253; (A. D. S.) 374; a. provizijas (A. D. S.) 384; a. ratificēšana (M. I. A.) 350; a. risks 254; a. sagaidamās peļņas (A. D. S.) 384; a. sākums pirms līguma (A. D. S.) 354; a. savstarpējs (M. I. A.) 350; a. suma 253; a. uz sveša rēķina (A. D. S.) 369; a. tekošs (A. D. S.) 383, 384; a. atlīdzība trešajām personām (M. I. A.) 347; a. vairākiem braucieniem (A. D. S.) 374; a. vedummaksas (A. D. S.) 385; a. vērtība (M. I. A.) 327; (A. D. S.) 365; a. vēsture 246; a. zaudējumu raksturs 266.

Apdrošinājumaņēmējs 249; a. ņ. paziņojums 260, 261; (M. I. A.) 327, 328; a. ņ. pienākumi 260; a. ņ. pienākumi nelaimes gadījumā 261; a. ņ. tiesiskais stāvoklis (A. D. S.) 369; a. ņ. vaina (A. D. S.) 363.

- Apdrošinātājs 249; a. atbildība (A. D. S.) 360; a. atbildības apmērs (A. D. S.) 364; (M. I. A.) 345; a. atbildības izslēgšana 263; a. atbrīvošanās no atbildības (A. D. S.) 365; a. maksātnešpēja (A. D. S.) 367; a. paraksts (M. I. A.) 331; a. pienākumi 263; a. tiesības pēc samaksas (M. I. A.) 348; a. regresa tiesības 271.
- Aprūpoti tirdzniecības kuģi 299
- Apkalpotāji 92
- Apsūdzības uzturēšana kuģniecības nelaimes gadījumu izmeklēšanas koleģijā 121
- Ārlietu ministrija 277
- Armators 52
- Aroda tiesību atņemšana 123
- Ārstēšana ārzemēs 94
- Ārstēšanas pienākums 94
- Ārsta honorarlapa 94
- Ārstu taloni 94
- Ārzemnieki kuģa komandā 64
- Ārzemnieku kuģis zem Latvijas karoga 43
- Ārzemnieku kuģu pārdošana izsolē 41
- Asambleja — Tautu savienības 314
- Assessor 125, 127
- Asistents-mechanikis 78
- At and from (M. I. A.) 351
- Atbrīvotājs klauzulas 148, 154, 157, 264, (A. D. S.) 372.
- Atlīdzība cilvēku dzīvību glābējiem 236; a. par glābšanu 235; a. par kuģa glābšanu vai palīdzības sniegšanu 233; a. par kuģa izmērīšanu 18; a. par palīdzības sniegšanu uz jūras 239; a. par zudušām vai bojātām mantām 100.
- Atlīdzības prasības — apdrošinājuma — iekilājums (A. D. S.) 368
- Atlīdzības rēķins (A. D. S.) 372
- Atlīdzības tiesību pierādīšana 262
- Atzīmes kuģa reģistrā 36, 37
- Ausführungsgeschäft 62
- Autoritativā iejaukšanās 290
- Avarija 177—244, (M. I. A.) 352; a. apskates protokols 228, 229; a. komisari 262.
- Avarija — lielā 185—191; jēdziens 185; (Y. A. R.) 191—213; (A. D. S.) 361; aktīvā masa 214; apzināta zaudējumu nodarīšana 187; atli- dzība par bojātu vai zaudētu kravu (Y. A. R.) 206; atvil- kumi no kuģa remonta izde- vumiem (Y. A. R.) 203; bod- merejas izdevumi 189; bries- mu raksturs 187; dalības nau- da (A. D. S.) 361; izdevumi 215; (M. I. A.) 344; izpirk- šana 190; kopīgas briesmas 187; kuģa ieiešana patvēruma ostā 189; labprātīga strandē- šana 188; lūku apskates pro- tokols 230; maksājumi un glabāšanas izdevumi (M. I. A.) 347; priekšnoteikumi 187; preces, kas nepiedalās 190; pasīvā masa 214; pienāku- mu nepieciešamība 187; pār- mērīga buru piepūlēšana 189; upuri pēc Y. A. R. 192; ugunsnelaimes dzēšana 189; vēsture 185; zaudējumi no aizstāvēšanās pret ienaid- nieku 190.
- Avarija mazā 178
- Avarija partikularā vai vien- kāršā 178; noteikumi (M. I. A.) 347; zaudējumi (M. I. A.) 344.
- Avarijas procedūra 222; kad to izdara konsuls 224.
- Avarijas protokols 223; a. p. juridiskā nozīme 227; a. p. uzņemšana bez zvēresta 226.
- Avarija — sadursmes 179; kā- das personas vainas dēļ 181; nejauša 180; prasību pie- teikšanas laiks 182; tiesas piekritība 182; zaudējumi 180; zaudējumu atlīdzības apmērs 181.
- Avarijas rēķini 231
- Avarijas revīzijas protokols 230
- Avarijas zaudējumu vērtēšana un pēcvērtēšana 230
- Bagaža — pasažieru, rokas 161
- Baratrija (M. I. A.) 324, 352
- Barcelonas statuts 281
- Befrachtungsagenten 60
- Belts 289
- Bergung 232
- Bērna piedzimšana uz kuģa 68, 115
- Blokade — kara 300; miera lai- ka 291; pārraušana 301.
- Bills of Lading Act 7

Bill of Lading	164	Days on demurrage	147, 150
Bureau Veritas	22, 44	Daļas bojājums (A. D. S.)	375
Board of Trade Inspector	125	Daļas interese apdrošinājumā (M. I. A.)	326
Bocmani	92	Daļas zaudējums (M. I. A.)	344
Bodmereja 71, 240; (M. I. A.) 326; bodm. izdevumi lielajā avarijā 189; bodm. juridiskais raksturs 242; bodm. līguma saturs 242; b. priekšnoteikumi 242; b. veidi 242; bodm. vēsture 240.		Darba alga — jūrnieka	87
Bojājumi — daļas (A. D. S.) 375; no mešanas jūrā (Y. A. R.) 195.		Darba algas priekšrocības jūras prasībās	31
Bornaža	50	Darba organizācija — starptautiskā	318
Bosfors	289	Darba birojs	320
Brauciens (M. I. A.) 336; br. beigās 259; br. grozīšana (M. I. A.) 336; br. kavēšanās (M. I. A.) 337; br. maiņa 259; br. novirzīšanās (M. I. A.) 336; br. sākums (M. I. A.) 259, 336; br. veidi 50.		Darba konference	320
Braukšanas apliecību grāmatīņas 85; nozaudēšana 86.		Dardaneļi	289
Briseles konvencija par kuģu saduršanos 183; par palīdzības un glābšanas sniegšanu uz jūras 233.		Deadweight capacity	140
British Lloyd	44	Delegāti — sevišķi — starptautiskā satiksmē	278
Brīvosta	104	Demurrage	147, 193
Briesmas — lielajā avarijā 187; br. pavairojošie apstākļi (M. I. A.) 359; br. maiņa (A. D. S.) 359, 360.		Derību līgums jūras apdrošinājumā (M. I. A.)	325
Buru pārmērīga pieturēšana (Y. A. R.)	198	Dezertieri	113
Carriage of Goods by Sea Act	143, 148, 165	Diplomatiskie aģenti	277
Carrying press of sail	189	Diplomatiskais korpus	278
Causa proxima (M. I. A.)	339	Disciplinārā sodīšana	89
Cēloniskais sakars lielajā avarijā	193	Dispaša 219; d. aprēķins 219; d. juridiskā nozīme 221; d. sastādīšanas laiks 220; d. saturs 219.	
Charter	162	Dispacheur	218
Chartering Agents	60	Divu kilometru josla	105
Cilvēku dzīvības apsargāšana	287	Dienesta laiks — jūrnieka	96
Code de Commerce	7, 245	Dienesta līgums — kuģa kapteiņa 66; kuģa komandas 79.	
Collision Clause	181	Dokumenti — kuģa	41—45, 287
Common law	7	Donava	282
Consulado del mar	2	Drošības došana apdrošinājumā (A. D. S.)	358
Court of survey	127	Durchfrachtvertrag	162
Cover note (M. I. A.)	330	Durchfrachtkonnessement	168
Coroner's Inquest	126	Dzimšanas gadījums uz kuģa 68, 115	
Cubical capacity	140	En rouche frakts	151
Cartepartija	138, 162	Embargo	291
Čarterfraktsnauda	151	Elba	282
Čarterpartijas izbeigšanās	163	Eksteritorialitate	278
		Fakturas	170
		Final port	337
		Flagas patents	42
		Flaga sedz preces	42
		Floating policy	332
		Fortune de terre	9
		Fortune de mer	9
		Formalā izmeklēšana Anglijā	125
		Frankatura	151
		Franšizes	265
		Freizeichnungen	154

Gabalpreču transportlīgums	138, 162, 164	Izmeklēšana — pie jūrnieku disciplinārās sodīšanas	89
Garantiju plāns	295	Izmeklēšanas komisijas starptautiskos konfliktos	290
Generalapdrošinājums	251	Izpildu pavēste	37
General average	185	Izsole — kuģu 36—41; izs. ienemtās naudas sadalīšana 40; izs. sekas 40; izs. lapa 39; nenotikusi izs. 40.	
Generalkonsuli	110	Izziņas izbeigšana kuģniecības nelaimēs gadījumos	121
Generalpolise	251	Iekļāšana — kuģa	22
Germanischer Lloyd	22, 44	Iekraušanas un izkraušanas ostas	140
Gibraltars	289	Iekraušanas zīme	144
Gīmenes locekļi — apgādājamie 93; g. l. pensija 98.		Iepriekšēja izmeklēšana kuģniecības nelaimes gadījumos	120
Gināšana — aprakstīta kuģa	276	Iepriekšēja izmeklēšana kuģniecības nelaimes gadījumos Anglijā	124
Glābšana — kuģu 231; gl. atlidzība 235; gl. darbi Latvijas piekrastē 49; gl. līgums 234; gl. izdevumi (M. I. A.) 344.	39	Iepriekšēja izmeklēšana noziegumiem uz kuģa	118
Goda konsuli	110	Ieroču lietošana uz kuģa	71
Grāmatvedības nodaļa	101	Jachtu registrācija	15
Gratifikācijas par kontrabandas notveršanu	109	Jauns veca vietā (Y. A. R.) 203; (A. D. S.) 377.	
Griekijas kuģniecības likumi	8	Jautājumu lapa policijas iestādēm	172
Grosse Haverei	185	Jazona klauzula	156
Guļamas dienas	147, 150	Jettison	188
Guļamnaudas	193	Jorkas - Antverpenes noteikumi	191—213
Hāgas 1907. g. un 1899. g. miera konferences	293	Jugements d'Oleron	2
Hay-Pauncefote līgums	283	Jūra 283; slēgta, piekrastes, teritoriālā j. 284.	
Hay-Verilla līgums	283	Jūras apdrošinājums	244—272
Hamburgas statuti	2	Jūras brīvības princips	285
Handelsgesetzbuch	7	Jūras briesmas 231, 254; (M. I. A.) 323, 352.	
Harter act	8, 155	Jūras ceļa tiesības	287
Hatch survey	230	Jūras karš 297; j. k. operāciju lauks 297; j. k. spēki 298; j. k. vešana 299.	
Hydrografiskā nodaļa	101	Jūras laupīšana 288; (M. I. A.) 324.	
Hipoteka (kuģu) 23; izbeigšanās 28; procentu prasījumu pieņemšana līdz izsolei 40; spaidu hip. 25; hip. tiesību izcelšanās 24.		Jūras mantība	9, 53
Hilfeleistung	232	Jūras novērošana	238
Hohe Hand (A. D. S.)	375	Jūras prasības 29—34; atbildība par j. p. 32; ceļamas j. p. pret ko 34; j. p. dzēšana 33; j. p. dzēšana ar ieskaitu 34; j. p. juridiskais pamats 29, 30; j. p. pieteikšana līdz kuģa izsoles dienai 41; j. p. priekšrocību kārtība 31.	
Indijas taisnā ceļa atklāšana	3	Jūras protests 222; j. p. sastādīšana laiks 223.	
Izdevumi (A. D. S.) 362; izd. brauciena laikā uz patvēruma ostu (Y. A. R.) 211; izd. patvēruma ostā (Y. A. R.) 209; preču iekraušanas izd. 144.			
Izraktētājs 140, 141; izfr. atbildības sākums un beigas 146; izfr. pienākumi 142; izfr. pienākumu sākums 143.			
Izlabošana (A. D. S.) 376; izl. neatmaksāšanās (A. D. S.) 377; izl. neiespēja (A. D. S.) 377.			

- Jūras spējas apliecība 22
- Jūras un sauszemes riski (M. I. A.) 323
- Jūras šaurumi 288
- Jūras tiesības 1; j. t. attīstība 2; j. t. avoti 4.
- Jūras tirdzniecības tiesības 1; j. t. t. iedalījums 8.
- Jūras tiesas ārzemēs 124—135; j. t. Anglijā 124; j. t. Dānijā 130; j. t. Francijā 134; j. t. Holandē 132; j. t. Norvēģijā 127; j. t. Zviedrijā 129.
- Jūras transportdarījums 137—177; j. t. dalībnieki 138; j. t. juridiskā daba 138; j. t. priekšmets 138; j. t. veidi 138.
- Jūras uzņēmums (M. I. A.) 323
- Jūrniecības departaments 100
- Jūrnieka apdrošinājums pret nelaimes gadījumiem 96; 92; j. ārstēšana 92; j. atalgojums 87; j. atestēšana 85; j. atļaušana 81; j. bēgšana 88, 86; j. dienesta laiks 96; j. dienesta pienākumi 88; j. ievietošana slimnīcā 95; j. nāve 86; j. nāve ārzemēs 114; j. neierašanās uz kuģa 88, 89; j. nodarītie zaudējumi ar kļūdainu vai nolaidīgu rīcību 88; j. piemunsturēšana ārzemēs 113; j. — j. saslimuša — pārsūtīšana uz Latviju 95; j. personīgas mantas uz kuģa 89; j. slimokase 93; j. tiesība atstāt dienestu pirms līguma izbeigšanās 82.
- Kabotaža 50
- Kajiņu bojājumi (A. D. S.) 372
- Kanāli — starptautiskie 282
- Kaperēšana 299
- Kapteinis 65—73; k. atbildība 72; k. a. par personāla žurnāla vešanu 85; k. a. par kuģa žurnāla vešanu 46; k. atcelšana 113; k. administratīvie pienākumi 70; k. darbības iedalījums 68; k. uzlikto disciplinārsodu revidēšana 113; k. dienesta līgums 66; k. dienesta līguma izbeigšanās 66; k. dienesta līguma izbeigšanās kuģa bojā ejas gadījumā 67; k. iecelš konsuls 113; k. kuģa īpašnieka kalpotājs 72; k. kuģa īpašnieka pilnvarota amatpersona 72; k. kuģa īpašnieka vietnieks 65, 53; k. nāve 114; k. nemākulība 68; k. norēķins ar kuģa īpašnieku 70; k. palīgs 73; k. pienākumi avarijas procedūrā 227; k. pienākums neatstāt kuģi braucienā 69; k. pienākums rūpēties par jūrnieka ārstēšanu 92; k. pienākums vest kuģa personāla žurnālu 85; k. pienākums ziņot par avariju 223; k. pienākumi kuģa vadīšanā 68; k. slimo kases dalībnieku pārstāvis uz kuģa 94; k. tālbraucējs 66; k. tiesības atļaut jūrnieku 81; k. tiesības jūrnieku sodīt disciplinārā kārtā 89; k. tiesības pārmeklēt kuģa dzīvojamās telpas 89; k. tiesības pieņemt citu kuģi kravas nogādāšanai lēmuma ostā 71; k. tiesības un pienākumi pret kuģa personālu 71; k. tiesība lietot ieročus 71; k. tuvbraucēji 66; k. ziņojums konsulam par kuģa ienākšanu un iziešanu 69; k. ziņojums muitai 169.
- Karantenas patents 45
- Karogs — kuģa 287
- Karš 292; k. ieradumi 296; k. jūras 297; k. sākšana un beigšana 296; k. tiesības 292; k. tiesību attīstība 293; k. zemūdens 303.
- Kara kontrabanda 309
- Kara kuģi 298; k. kuģi — palīga 298.
- Karojošas valsts pienākumi pret neitrālu valsti 308
- Kasko apdrošinājums (A. D. S.) 370
- Kelloga pakts 295
- Kīla 23
- Kīlu veidi 23
- Klasifikācijas apliecība 43
- Klauzulas — atbrīvotājas 148, 154, 264; k. iedalījums 157; aresta briesmu k. 364; k. „brīvs no bojājumiem“ (A. D. S.) 387; k. „brīvs no bojājumiem izņemot strandēšanu“ (A. D. S.) 387; k. „brīvs no kara darbības sekām“ (A. D. S.) 388; k. „brīvs no lūzu-

- ma" (A. D. S.) 388; k. „brīvs no lūzuma, izņemot strandēšanas gadījumu" (A. D. S.) 388; k. „brīvs no zināmiem procentiem" (A. D. S.) 388; k. „brīvs no zināmiem pirmajiem procentiem" (A. D. S.) 388; Jazona k. 156; kara briesmu k. (A. D. S.) 364; k. „no noliktavas uz noliktavu" (A. D. S.) 390; k. „par kuģa braucieni bez zaudējumiem" (A. D. S.) 388; k. „par kuģa pienākšanu bez zaudējumiem" (A. D. S.) 388; sevišķas k. (A. D. S.) 387; k. „ari par kara briesmām" (A. D. S.) 389; k. „tikai par kara briesmām" (A. D. S.) 388; k. „tikai par pilnīgu bojā eju" (A. D. S.) 390; vedummaksas k. (A. D. S.) 380.
- Kondemncija — kuģa 269
- Kondemncijas protokols 228
- Konferences 278; Hāgas 276; Ženēvas 1906. g. 276.
- Kongresi 278; Achenas 275; Vīnes 275; Ženēvas 1864. g. 275.
- Konsuli 109; k. instituta vēsturiska attīstība 109; k. iecirknis 110; k. pienākumi 111; k. pienākumi avarijas procedūrā 227; k. pienākumi jūrnieku slimības gadījumos 95; k. pienākumi jūrnieku nelaimes gadījumos 98; k. pienākumi sekot kapteiņa ricībai avarijas gadījumā 224; k. pienākumi zaudējumu novērtēšanā 226; k. policejiskās tiesības 112; k. šķiras 110.
- Konosaments 164—169; k. borta 165; k. pēc Francijas tiesībām 166; k. noraksti 174; k. ordera 165; k. pastāvot čarterpartijai 167; k. pāreja 166; k. saimnieciskā nozīme 166; k. tiešās satiksmes 168; k. uzņemšana 165; k. uzrādītāja 165; k. pēc Vācijas tiesībām 166; k. vārda 165.
- Kopīpašnieki — kuģa 55
- Korespondentrēderis 58
- Koroborācijas aktis 12
- Konstruktīvs pilnīgs zudums (M. I. A.) 341
- Kontroles tiesības — starptautiskās 286
- Kontrabanda 106; absolūta k. 309; kas atbild par k. 107; kara k. 309; k. lietas 108; k. ieņemtās naudas sadalīšana 109; k. sodi 107; k. relatīva 309.
- Komisionars — kuģa 62
- Kravas aizturēšanas tiesības 152; k. atlīdzība 151; k. atlīdzība lielajā avarijā (Y. A. R.) 206; krava — berama 196; k. bīstama (A. D. S.) 371; k. bojājumi pie pārvietošanas (Y. A. R.) 203; k. izkraušana 149; k. ienaidnieka 304; k. klāja 195; (A. D. S.) 380; k. marka 21; k. mešana jūrā 188; (Y. A. R.) 195; k. neītralu kuģu 304; k. nepareizi pieteikta (Y. A. R.) 210; k. nepieteikta (Y. A. R.) 210; k. nogādāšana iekraušana 150; k. nodošana 153; k. pilnīgs zudums 268; k. sadalījums 139; k. saraksts 172; k. klāja upurējums (A. D. S.) 372; k. zaudējumi 214.
- Kreisēšana 300
- Kuģis 8—52 (M. I. A.) 352; k. administratīvais personāls 64; k. aģents 59; k. a. atbildība 59; k. a. pilnvara 59; k. aizturēšana ostā 102; k. aizturēšana nelaimes gadījuma izmeklēšanai 121; k. aizturēta laudis 305; k. apsardzība un aizsargāšanās 244; k. apskata muiža 171; k. apķīlāšana 38; k. apķīlāšana ārzemēs 117; k. aplūkošana 19; k. aplūkošanas atlīdzība 22; k. aprakstīšana 38; k. aprakstītā glabāšana 39; k. daļu atcīšana — salauztu (Y. A. R.) 197; k. atšķirība no citām kustām mantām 9; k. bojājumi (Y. A. R.) 210; k. braukšanas kārtībā 143; k. buru 9; k. būve 10; k. ceļa izvēle 145; k. daļas zudums 267; k. daļas (Y. A. R.) 196; k. daļas iekļājums 28; k. daļas pārdošana 35; k. dokumenti 41—45; k. dokumentus pārbau-

da konsuls 111; k. gatavs braucienam 38; k. glābšana jūras briesmās 231; k. glābšana atšķirībā no palīdzības sniegšanas 232; k. hipoteka 23; k. h. apmierināšanas kārtība 26; k. h. grāmatas 12; k. h. — kas atbild 26; k. h. pārvēršanās personīgā saistībā 28; k. inventara sadzīvināšana par kurinamo (Y. A. R.) 200; k. īpašnieku alfabētisks rādītājs 12; k. īpašnieka atbildība par kuģu māklera rīcību 60; k. īpašnieka pienākumi pasažieru pārvadāšanā 160; k. īpašnieka tirdznieciskie palīgi 59; k., kuru izlabot nav vērts 269; k., kuru izlabot nav iespējams 269; k. izmērišana 16; k. izpošana no ostas 169, 174; k. izsoles kārtība 39; k. izsoles publicēšana 39; k. — iekšējo ūdeņu 10; k. iekilājums 22; k., ārzemēs esoša, iekilājums 25; k. iekilāta pārdošana 36; k. ieiešana patvēruma ostā 189; k. ienaidnieka 304; k. iepošana ostā 169; k. jūras nespējīgs 102; k. komanda 79, 64; k. k. dieņesta līgums 79; k. k. lielums 91; k. klāja komanda 91; k. klasifikācijas biedrības 22; k. kondemnācija 228; 269; k. konstruktīva bojā eja 269; k. kopīpašnieku daļu lielums 29; k. kopsaimniecība 55; k. kurināmā materiāla daudzums (Y. A. R.) 200; k. Latvijas piekrastē un Rīgas jūras līcī braucošie 10; k. loču lietošana 135; k. māklers 60; k. māklers Anglijā 63; k. māklera atbildība 60; k. māklera atbildība 62; k. mašīnu aplūkošana 19; k. mašīnu komanda 91; k. mehaniki 75; k. mehaniki I šķiras 77; k. mehaniki II šķiras 77; k. mehaniki III šķiras 76; k. mehanikis-āsistents 78; k. ar mehanisku dzinējspēku 9; k. nacionalitāte 42; (M. I. A.) 355; k. neitrāli 304; k. nelaimes gadījumu izmeklēšana ārzemēs 118; k. nepareizi

piekrauts 102; k. nogādāšana kravats uzņemšanai 144; k. nofraktēšanas aģents 60; k. novērtēšana 38; k. obligācijas saturs 25; k. pagaidu izlabojumi (Y. A. R.) 205; k. palīdzības sniegšana 232; k. pārbaudīšana pirms brauciena 69; k. pārdošana spaidu kārtā 36; k. pārdošana uz ārzemēm 35; k. pārkrauts 102; k. pārtikas un veselības apstākļu pārbaude no konsula 111; k. pārzinis 169; k. pasažieru 9; k. pase 45; k. pazušana (M. I. A.) 341; k. personāls 63; k. personāla iedalījums 64; k. personāla saraksts 171; k. personāla vecums 64; k. pirkšana-pārdošana 34; k. piederumi 10, 26; k. piederumu aizņemšanās uz jūras 243; k. pieņemšanas zīme 171; k. pieskāšanās grūtij 21; k. preču 9; k. reģistrs 11, 12; k. r. alfabētiskais rādītājs 12; k. r. izcelšanās vēsture 24; k. r. iekārta 12; k. reģistrācija 11; k. reģistrācija Latvijas konsulatā 111; k. reģistrācijas pieteikums 13; k. reģistrācijas pieteikuma pielikumi 13; k. remontu izdevumu atvilkumi (Y. A. R.) 203; k. sadalījums 9; k. īpašnieks 52—55; kuģa īpašnieka atbildība 52; k. īpašnieka atbildības apmērs 53; k. īpašnieka atbildības sistēmas 54; k. sanitāro apstākļu pārbaudīšana 111; k. strandēšana, apzināta (Y. A. R.) 197; k. strandējuša atkraušana (Y. A. R.) 199; k. tālbraucēju-tuvbraucēju 9; k. veselības apliecība 45; k. zaudējumi lielajā avarijā 214; k. zīme 164; k. žurnāls 45.

Kuģniecības likumi 5; k. likumi ārzemēs 7; k. nelaimes gadījumi Latvijā 119; k. n. g. izmeklēšanas koleģija 121; k. n. g. iepriekšēja izmeklēšana 120; k. n. g. izmeklēšanas koleģijas lēmumu nozīme 122; k. nodaļa 11, 13, 101; k. saimnieciskais un valstiskais uzdevums 2; k. vēsturiska attīstība 3.

Kuģošana Latvijā 49; k. pa iekšējiem ūdeņiem 50; k. piekrastes 50; k. principi — starptautiski 287.	
Kurinātāji	92
Kurtaža	61
Ladungsrolle	170
Lay days	150
Last survey report	231
Laupītāji — jūras (M. I. A.) 352; A. D. S.)	375
Law of equity	7
Ledus — laušanās caur ledu (A. D. S.)	372
Līdzapdrošinātāju tiesības (M. I. A.)	349
„Lien“ sistēma	30
Lichterung	188
Likumi — kuģniecības — ārzemēs 7; Latvijā 5.	
Liecinieki avarijas protokolā 225; l. pie kuģa aprakstījuma	38
Liellaivu briesmas (A. D. S.)	380
Lietošanas kāla	23
Lietpratēji — kuģi aprakstot	39
Local marine board	127
Loči 135; l. nodevas 136; l. pienākumi 136.	
Lloyds Register of British and Foreign Shipping	22
Lokarno līgumi	295
Londonas 1907. g. jūras deklarācija	294
Lopu nāve (A. D. S.)	379
Lord chancellor	125
Lūku zīme	171
Lumpcharter	162
Mākleris — kuģa 60; (M. I. A.) 329	
Manifests 170; m. noraksti 174.	
Mantu — jūrnieka — bojāto vai zudušo atlīdzība	100
Marine Insurance Act 7, 245, 323—353	
Mašīnu — kuģa — aplūkošana 19; m. bojājumi, ņemot kuģi no sēkļa (Y. A. R.) 198; m. bojājumi (A. D. S.) 372; m. komanda 91; m. rezervju daļu saraksts 20; m. žurnāls 48.	
Mate's receipt	144
Mantiba — jūras 9, 57; m. sauszemes	9
Measured tons	151
Measurement	151
Medicīniskā palīdzība	93
Mechaniki — kuģa 75—79; m. asistents	78
Merchant Marine Act	8
Merchant Shipping Act	7
Merkantilisms	4
Mēru grāmata	17, 43, 393
Minu aizsprostojumi	302
Mīnas	301
Miršanas gadījums uz kuģa	68
Monro doktrīna	275
Muita 105; m. departaments 105; m. iestādes Latvijā 105; m. josla 105; m. kontrole kuģim atstājot ostu 175; m. kopsēde 106; m. padome 106.	
Munsturrullis	79
Mursoma sistēma	17
Nacionalitate — kuģa	42
Nacionāli kuģi	43
Nacionāli ūdeņi	280
Naval court	126
Nāve — jūrnieka — ārzemēs 114; kapteiņa n. ārzemēs 114; n. no nelaimes gadījuma 97.	
Naudas deponējumi lielajā avarijā (Y. A. R.)	213
Naudas sadalīšana izsolē	40
Naudas sagādāšana lielajā avarijā (Y. A. R.)	212
Naudas pabalsti slimību gadījumos 94; nelaimes gadījumos	97
Nelaimes gadījumi uz kuģa	96
Negligence Clause	154
Neitralitāte 307; n. bruņotas nolīgums 293.	
Neitrāla krava 304; n. kuģi 304.	
Neitralas valsts pienākumi	308
Nemuna	282
Nodoklis — kuģu piekrastes braucienos 176; n. ledlaužu 177; n. loču 177; n. ostu 175; n. svāra 176; n. tonnažas 175.	
Nodrošināšana — prasību 36; pie kuģa izsolēm 39.	
Nofraktētājs 141; n. atbildība 141; n. pienākumi 150—154; n. tiesība rīkoties ar kravu 145; n. tiesība vienpusīgi atkāpties no čarterpartijas 163.	
Noilgums apdrošinājumā (A. D. S.) 368; n. jūras prasībām 33; n. kontrabandas noziegumos 109.	
Nokavēšanās ceļā 146; n. kuģa piegādē 145.	
Nolietošanās (A. D. S.)	371
Norske Veritas	44
Nosūtītājs — preču	141

Novērtēšana — kuģa	38	p. par kuģa pārdošanu 39;	
Novērtējumu sadalījums (M. I. A.)	346	p. pienākums (A. D. S.) 358,	359
Novirzīšanās ceļā (M. I. A.) . . .	338	Pazušana bez vēsts (A. D. S.)	374
Noziegumi uz kuģa	117	Peldošo līdzekļu registrācija . . .	14
		Peļņas — imaginārās — pilnīgs	
Obmann (A. D. S.)	375, 376	zudums	268
Oglu padevēji	92	Pensija — ģimenes locekļiem cie-	
Ostas	101	tušā nāves gadījumā 98; p.	
Osta — piederības	11	nelaimes gadījumā 97.	
Ostas kapteinis 102; o. k. ad-		Pensiju komisija	100
ministratīvā vara 103.		Personas kuģniecībā	52
Ostu nodokļi	175	Personals — kuģa	63
Ostas pārzinis	102	Pēterburgas 1868. g. konvencija	293
Ordonnance de la Marine . . . 3.	4	Pilnvarotais lietvedis	277
Ordonnance du Commerce . . . 4		Pirmpirkuma tiesības pie kuģa	
		daļas pārdošanas	35
Pagaidu flagas patents 43, 396;		Piecpadsmit kilometru josla . . .	105
p. f. p. izdošana 115; p. f. p.		Piederības osta	11
aizturēšana 115.		Piederumi — kuģa, vedummaksas	
Palīdzības sniegšana jūras bries-		10,	27
mās 231; p. s. Latvijas pie-		Piedzinas un darba klauzula (M.	
krastē 237; p. s. rēķins (A.		I. A.)	348
D. S.) 372.		Piedzinas vērsšana uz kuģi . . .	37
Panamas kanālis	282	Piekrastes apšaudīšana	302
Pārapirošinājums 256; (M. I. A.)	326	Piekrastes brauciens	50
Pārbaudīšanas tiesības	310	Piekrastes kuģošana	50
Parīzes 1856. g. miera līgums . .	275	Piekritības strīdi apdrošinājumā	
Parīzes 1856. g. jūras deklarā-		(A. D. S.) 390; p. uz kuģa iz-	
cija	293	darītiem noziegumiem	117
Pārģuļas dienas	147, 150	Pieteikums — nelaimes gadījuma	
Pārsūdzība par jūrnika disci-		apdrošinājumā (A. D. S.)	365
plinaru sodīšanu 89; p. par		Polise 257; (M. I. A.) 330, 351;	
kuģu izsolēm 41; p. par kuģ-		(A. D. S.) 357; p. atklātā vai	
niecības nelaimes gadījumu		netaksētā 258; (M. I. A.) 332;	
izmeklēšanas koleģijas lēmu-		p. brauciena (M. I. A.) 331;	
miem 123; p. par muitas kop-		p. ģeneralā 258; p. laika (M.	
sēdes lēmumiem 108; p. par		I. A.) 331; p. sastādīšanas no-	
ostas kapteiņa lēmumiem 103;		teikumi (M. I. A.) 351; p.	
p. par pensiju komisijas lē-		pārvešana (M. I. A.) 338; p.	
mumu 100.		pirmuzmetums (M. I. A.) 330,	
Partenreederei	55	351; p. saturs (M. I. A.) 331;	
Pārtikas vielu aizņemšanās uz		p. ar neuzrādītu vērtību (M.	
jūras	243	I. A.) 332; p. specialā 258;	
Partikularā avarija	178	p. tālākdošana 258; p. taksē-	
Pasažieru kuģis	9	ta 257; p. tekoša (M. I. A.)	
Pasažieru pārvadāšana 160; p.		332; p. ar uzrādītu vērtību	
pienākumi 161; p. skaits uz		(M. I. A.) 331.	
kuģa 21.		Prāmis	9
Pase — kuģa	45	Prangen	189
Pasivā masā lielajā avarijā 215;		Prinču aizturējums (M. I. A.) . .	352
(Y. A. R.) 208.		Prizes	305
Patvēruma ostas izdevumi (Y. A.		Prižu tiesa	305
R.) 211.		Priekšrocības jūras prasībās . .	31
Pārvadājamās mantas	139	Preces (M. I. A.) 353; p. apdro-	
Pazīņojumi apdrošinājuma līguma		šinājums (A. D. S.) 378; p.	
sarunu laikā (M. I. A.) 329;		atkraušana lielā avarijā 188;	

- p. bojātas (A. D. S.) 379, 385; p. dabiskās īpašības (A. D. S.) 380; p. izkraušana 153; p. iekraušana 148; p. jūras spēja (M. I. A.) 335; p. lielajā avarijā (Y. A. R.) 207; p. nosūtītājs 141, 144; p. pārdošana (A. D. S.) 382; p. pārkraušana un pārsūtīšana ar citu kuģi (M. I. A.) 341; p. pieņemšana 153; p. saņemšana 153; p. saņēmējs 142; p. uzglabāšanas pienākums pārvadāšanas laikā 146; p. zudums (A. D. S.) 385; p. daļas zudums (M. I. A.) 346.
- Premija (M. I. A.) 338; (A. D. S.) 358; premijas atmaksa (M. I. A.) 349; p. maksāšanas laiks 261; (M. I. A.) 338; p. noligtā (M. I. A.) 332; p. saņemšanas apstiprinājums (M. I. A.) 339; p. samaksas pienākums 261.
- Prezidents — valsts 276
- Procenti, kas atlīdzināmi lielajā avarijā (Y. A. R.) 212.
- Protests — jūras 222
- Publiska ticamība — kuģu reģistrā 12, 25
- Radioatļauja 45
- Radiostaciju uzstādīšana uz ārzemēs iegūtiem kuģiem 116
- Radiotelegrafisti 79, 116
- Rajona inženieris 103
- Raumcharter 162
- Raumfrachtvertrag 162
- Reasonable (M. I. A.) 350
- Receiver of Wreck 125
- Rēdereja 55; r. atbildība 57; r. izbeigšanās 58; r. izstāšanās no rēderejas 58; r. līgums 57; r. likvidatori 58; r. norēķinu apstrīdēšana 57; r. pārvaldība 55; r. pilnsapulce 57; r. peļņas un zaudējumu sadalīšana 57.
- Reģistrācijas sertifikats 14, 41, 391
- Regresa tiesības — apdrošinātāja Reina 282
- Reklamācija 148
- Remonta izdevumu atvilkumi (Y. A. R.) 203
- Reparaturunfähigkeit 269
- Reparaturunwürdigkeit 269
- Represalijas 291
- Reprize 305
- Retorsijas 291
- Returpreces (A. D. S.) 379
- Rezervju daļu saraksts kuģa mašīnām 20
- Rezidējošais ministrs 227
- Richterliches Pfandrecht 25
- Rīgas biržas parašas 6
- Rīkošanās ar precēm (A. D. S.) 378
- Risks 254; r. sākums (M. I. A.) 336
- Ristoro 249; (A. D. S.) 358.
- Robežu josla 105
- Robežsargu tiesības lietot ieročus 105
- Robežas teritorijas iedalījums 105
- Rokas kūla 23
- Rôle d'Oléron 2
- Running days 147
- Running down Clause 181
- Sadursmes avarija 179
- Sadursmes netiešie zaudējumi (A. D. S.) 378
- Saimnieks — kuģa 52
- Sanitārā kuģu uzraudzība 21
- Sauszemes mantība 9, 53
- Sauvetage 232
- Savstarpējs apdrošinājums (M. I. A.) 350
- Skandināvijas valstu likumi kuģniecībā 8
- Slimo kases 93; s. k. grāmatīņa 93
- Slip (M. I. A.) 330, 351
- Sodu likumi 234
- Sodi 172—174; S. par dienesta pienākumu pārkāpšanu, kad kuģim draud briesmas 99; s. par konsularās dienesta instrukcijas neievērošanu 119; s. par kontrabandu 106; kontrabandas soda naudas sadalīšana 109; s. par nelaimes gadījuma nepieteikšanu 99; s. par ostas saistošo noteikumu nepildīšanu 103; s. par palīdzības nesniegšanu briesmās 234; s. par peldošu satiksmes līdzekļu reģistrācijas noteikumu neizpildīšanu 15; s. par saistošu noteikumu pārkāpšanu divu kilometru joslā 105.
- Soda naudas nodrošināšana muittas lietās 108.
- Solījumi (M. I. A.) 334; kuģa jūras spēju s., (M. I. A.) 335; laba stāvokļa s. (M. I. A.) 335; pielauta s. laušana (M. I.

- A.) 334; likumības s. (M. I. A.) 336; neitralitātes s. (M. I. A.) 335; nepieciešamie s. (M. I. A.) 334; s. veids (M. I. A.) 334.
- Specifikācijas 170
- Speditors 142
- Spēles līgums jūras apdrošinājumā (M. I. A.) 325
- S. P. R. S. jūras likuma kodeks 8
- Staffelfahrt 50
- Starpniecība 290
- Statute Law 7
- Starptautiskie biroji 280; s. darba organizācija 318; s. darba birojs 320; s. darba konference 320; s. ierašas 274; s. kara ieradumi 296; s. jūras tiesības 272—311; s. komisijas 279; s. konflikti 289; s. laipnība 275; s. līgumi 273; līgumu noslēgšana 273; s. līgumu principi 274; s. līgumu spēkā stāšanās 274; s. likumi 274; s. noziegums 289; s. precedents 275; s. pretkara nodrošinājums 299; s. satiksme 276; s. tiesa 316; s. tiesas darbība 318; s. tiesas iekārta 317; s. tiesas vēsture 316; s. tiesības 272; s. tiesību avoti 272; s. tiesību attīstības vēsture 275.
- Strandēšana (M. I. A.) 352; s. labprātīga lielajā avarijā 188
- Strīdu izšķiršana ārzemēs starp kuģa kapteini un personālu 113
- Stūrmanis 73; s. atbildība par kuģa žurnāla vešanu 46; s. tālbraucēji un tuvbraucēji 74; s. skaits uz kuģa 74.
- Stūrmaņa kvīts 144
- Stuarts 92
- Subrogācijas tiesības (M. I. A.) 348
- Suesas kanāls 282
- Suing and labouring Clause (M. I. A.) 348
- Suma, no kuras sākas kuģa izsole 39; otrreizējā izsole 40.
- Survey report 228
- Sūtnis 277
- Šaurumi — jūras 288
- Schiffszettel 164
- Schiffszusammenstess 179
- Shippingorder 144, 164
- Šķirējtiesa 290
- Štrope 146
- Tautu savienība 292, 311; asambleja 314; iekārta 314; mērķis 312; padome 315; pakts 294; sekretariāts 316; vēsture 311.
- Takse — sevišķa (A. D. S.) 355
- Tālbrauciens 50
- Tauvas josla 51
- Territorial Waters Jurisdiction Act 285
- Territoire flottant 42
- Teilcharter 162
- Techniskā nodaļa 101
- Tiesības — jūras 1
- Through Bill of Lading 168
- Timecharter 162
- Time policy 258
- Tirdzniecības nolikums 4
- Tirdzniecības procesa nolikums 5
- Tonna 18, 140
- Transportdarījums, jūras 137—177
- Transportlīgums, gabalpreču 138, 162, 164; tr. izbeigšanās 158; tr. izpildīšanas neiespēja 158; tr. laušana 159, 160.
- „Tur un no turienes“ (M. I. A.) 351
- Tuvbrauciens 50
- Uherrimae fidei (M. I. A.) 327
- Udeņi — nacionāli 280
- Ugunsnelaime ostā 102
- Ugunsnelaimes dzēšana lielajā avarijā 189
- Ugunsnelaimes dzēšana uz kuģa 196
- Уложение о торговом мореплавании 4
- Upes 281
- Upurējumi (A. D. S.) 362
- Upurējumi balastbraucienos (A. D. S.) 372
- Upurējums — klāja kravās (A. D. S.) 372
- Uzrēķins (A. D. S.) 370
- Vācijas transporta apdrošinājuma likumu piemērošana (A. D. S.) 390
- Vācijas vispārējie jūras apdrošinājuma noteikumi 353—390
- Vajāšanas tiesības 286
- Valsts prezidents 276
- Vašingtonas 1922. g. konference 294
- Vateršauti 136; v. uzdevumi 136, 85, 86.
- Warranties (M. I. A.) 334
- Vedummaksā 151; (M. I. A.) 353; v. avanss (M. I. A.) 326; v. bruto un neto 152; v. daļas zaudējums (M. I. A.) 346; v.

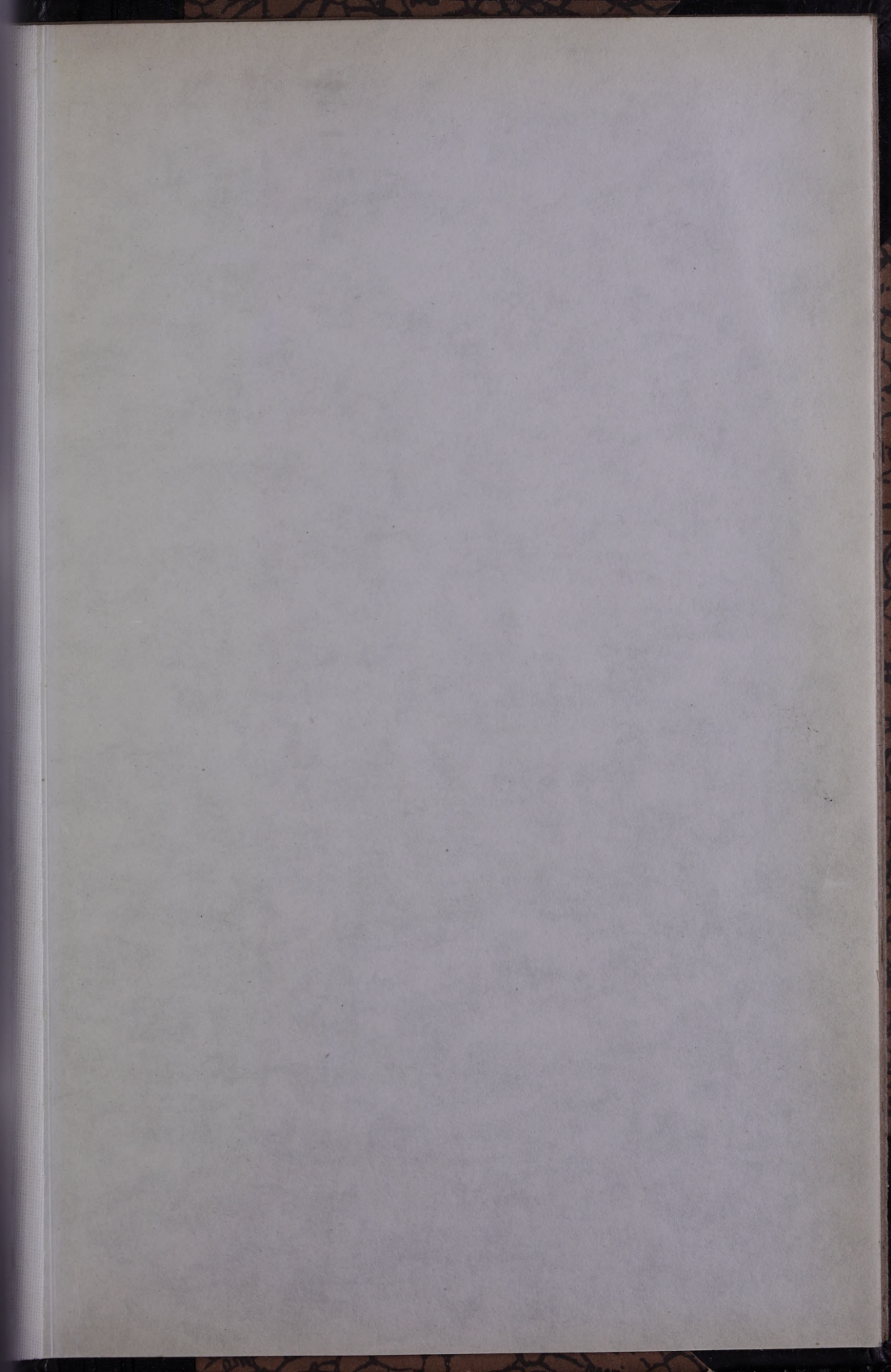
- piederumi 27; v. pilnīgs zudums 268; v. samaksa 151; v. zaudējumi lielajā avarijā 215; v. zaudējums (Y. A. R.) 206.
- Velkoņu — ārzemju — darbība Latvijas piekrastē 49
- Veritas Italiano 44
- Veselības apliecība kuģim 45
- Vēstnieks 277
- Wettbock van Koogshandel 8
- Vicekonsuli 110
- Vilkšanas rēķins (A. D. S.) 372
- Vilsons 312
- Virsapdrošinājums (A. D. S.) 356
- Visaugstākā laticība (M. I. A.) 327
- Wisby stadslag von sciprechte 2
- Vollcharter 162
- Voyage policy 258
- Wreck commissioner 125
- Zagli (M. I. A.) 324, 352
- Zaudējumi apdrošinājumā 263; z. atlīdzināšanas pienākums apdrošinātājam 263; z. atlīdzības mēraukla (M. I. A.) 345; z. atlīdzības prasības pāreja apdrošinājumā (A. D. S.) 367; z. atlīdzības prasības termiņš apdrošinājumā (A. D. S.) 367; z. daļas 266, 344, (M. I. A.) 340; z. pilnīgs (M. I. A.) 340; (A. D. S.) 374; z. konstruktīvs pilnīgs (M. I. A.) 341; z. mazāks par 3% (A. D. S.) 363; z. novēršana un mazināšana apdrošinājumā (A. D. S.) 365; z. pie-
- teikšana (A. D. S.) 366; z. procenti lielajā avarijā (Y. A. R.) 212; z. rēķins (A. D. S.) 367; z. sadalīšana lielajā avarijā 213; z. viens otram sekojošie (M. I. A.) 348.
- Zeitfracht 162
- Zemapdrošinājums (A. D. S.) 355; z. sekas (M. I. A.) 349.
- Zemūdeņu karš 303
- Ziņojums konsulam par kuģa ierašanos 111; z. par noziegumiem uz kuģa 117.
- Ziņu sniegšana apdrošinājumā (A. D. S.) 366
- Zināt vajadzēšana apdrošinājumā (A. D. S.) 370
- Ziemeļjūras šaurums 289
- Zudums — kuģa — daļas (M. I. A.) 345; z. pilnīgs 266, (M. I. A.) 345.
- Zunds 289
- Zwangshypothek 25
- Ženēvas 1864. g. un 1906. g. konvencijas 293; 1929. g. 27. augusta nolīgums 294; 1924. g. protokols 295; 1925. g. 17. jūnija protokols 294.
- Žurnals — kuģa 45; saturs 47; uzdevums 47; iesniegšana konsulam pārbaudei 46.
- Žurnals — mašīnu 48
- Žurnals — kuģa personāla 84
- Žurnalu reģistrs 49
- Žurnals — kuģu reģistra 12

Iespieduma kļūdas.

	Iespiests.	Jālasa.
28. l. p. 13. r. no ap.	prādnieka	parādnieka
36. l. p. 19. —,—	saimnieks	īpašnieks
41. l. p. 11. —,—	blakus sūdzības	blakussūdzības
48. l. p. 6 r. no augš.	ierakstim	ierakstiem
52. l. p. 16. —,—	Kuģa saimnieks	Kuģa īpašnieks
—,— 20. r. no ap.	shi-powner	ship-owner
81. l. p. 22. —,—	sastādšanai	sastādišanai
85. l. p. 10. r. no augš.	persodala	personala
108. l. p. 21. r. no ap.	sods	soda
—,— 15. r. no augš.	Pādsūdzība	Pārsūdzība
115. l. p. 15. —,—	Šāda	Šāds
119. l. p. 18. —,—	instrukcijās	instrukcijas
136. l. p. 16 r. no ap.	ministri	ministra
149. l. p. 4. r. no augš.	ņēmēja	saņēmēja
150. l. p. 11. r. no ap.	demurage	demurrage
156. l. p. 19. r. no augš.	būtu spējīgs	būtu jūras spējīgs
172. l. p. 4. r. no ap.	ziņojumam;	ziņojumam
199. l. p. 14. r. no augš.	„liellaivu“	liellaivu
235. l. p. 6. —,—	S.P.R.S. pastāvošiem noteikumiem	Pēc S.P.R.S pastā- vošiem noteikumiem.
257. l. p. 7. —,—	saņēmis	saņēms
—,— 15. —,—	valsts likumi	tās valsts likumi
263. l. p. 10. —,—	jaudējumi	zaudējumi
266. l. p. 15. —,—	aždrošinājuma	apdrošinājuma
273. l. p. 15.r. no ap.	aizsardzības	aizsardzības
282. l. p. 8. —,—	Bez	Pēc
292. l. p. 1. r. no augš.	blokade	blokadē
306. l. p. 6. r. no ap.	sadalīšanu	sadalīšanu
317. l. p. 14. r. no augš.	konsulatīvus	kosultatīvus
323. l. p. 15. r. no ap.	acquisition	acquisition
329. l. p. 19. —,—	lanquage	language



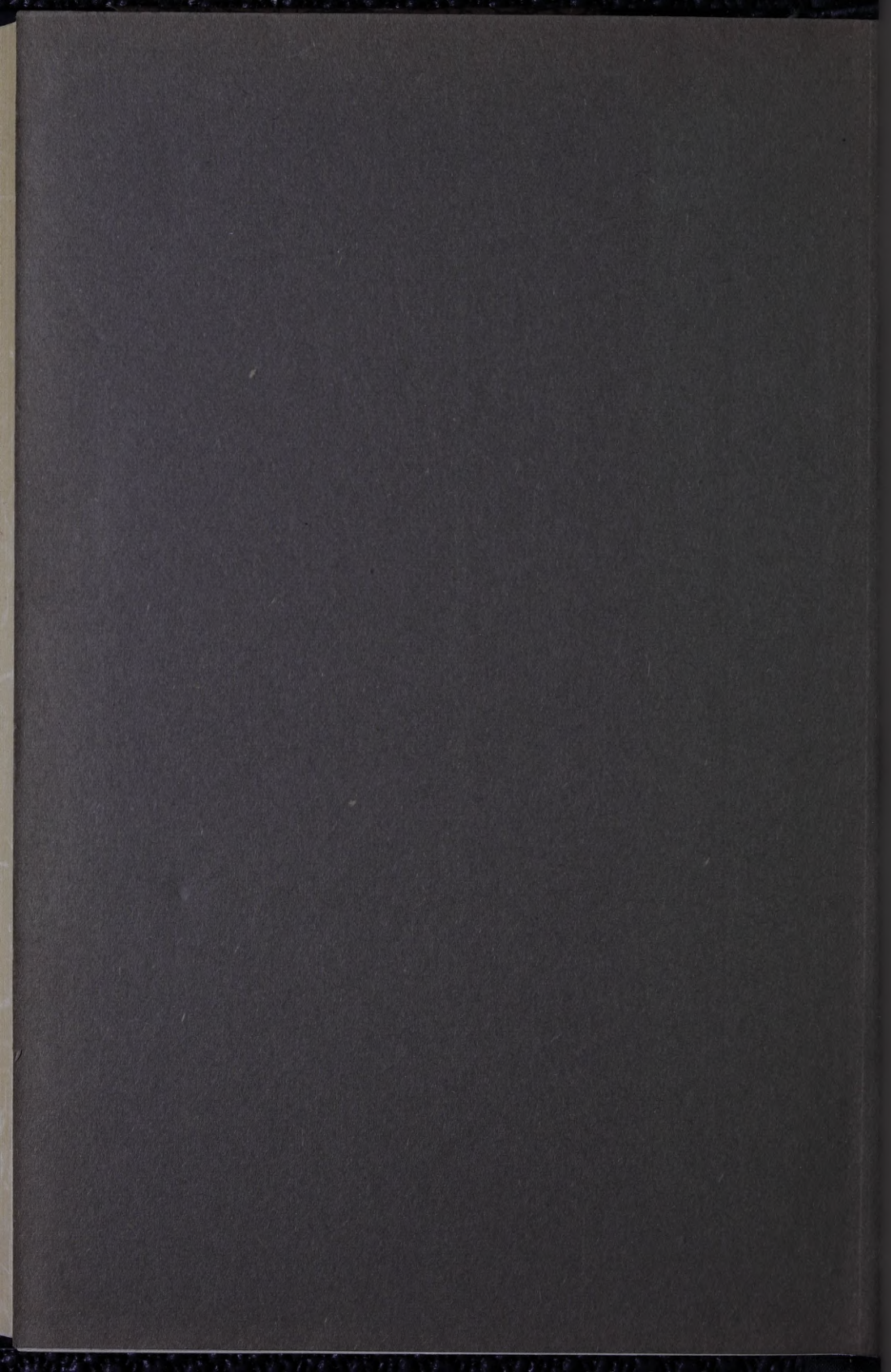
203 3677



20 3677

7. JULI 1939





LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0309046488