

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
TEISĖS FAKULTETAS  
CIVILINĖS IR KOMERCINĖS TEISĖS KATEDRA**

**DAINA MARTINAUSKAITĖ**  
**Tarptautinė jūrų teisė**

**LAIVO ĮKEITIMO IR PIRKIMO – PARDAVIMO SUTARČIŲ YPATUMAI**

**Vadovas:**  
**Doc. Dr. E. Baranauskas**

## Turinys

Įžanga .....	2
1.Laivo apsunkinimų samprata ir šaltiniai.....	6
1.1 Laivo hipotekos ir kitų laivo apsunkinimo sąvokų aiškinimo problematika.....	6
1.2 Laivo hipotekos (ship hypothèque, mortgage) ir maritime lien (jūrinio įkeitimo) santykis tarptautinėje ir nacionalinėje teisėje .....	12
2. Laivo hipotekos reglamentavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje.....	17
2.1 Laivo hipotekos nustatymas, hipotekos rūšys .....	17
2.3 Laivo hipotekos sutarties registravimas .....	23
2.4 Laivo hipotekos sutarties objektas. Laivo draudimo ir vertinimo specifika.....	24
2.5 Kreditoriaus ir skolininko teises ir pareigos laivo įkaitime.....	30
3. Laivo pirkimo - pardavimo sutarties ypatumai tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje .....	34
3.1 Laivo pirkimo -pardavimo sutarties samprata.....	34
3.2 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties forma.....	36
3.3 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties esminės sąlygos.....	40
3.3.1 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties dalykas .....	40
3.3.2 Laivo pirkimo - pardavimo sutarties kaina ir mokėjimo tvarka.....	44
3.3.3 Laivo perdavimas ir nuosavybės teisės perėjimas.....	46
3.3.4 Pirkėjo ir pardavėjo įsipareigojimai bei kitos laivo pirkimo - pardavimo sutarties sąlygos	49
Išvados.....	54
Literatūros sąrašas .....	58
Summary.....	60

## Ižanga

*Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas* pateikia laivo sąvoką: laivas- bet kurio tipo savaeigis ar nesavaeigis plaukiojantis statinys, kuris yra ar gali būti naudojamas laivybai. Laivai, išskyrus karo laivus, pakrančių apsaugos laivus, registruojami vidaus arba jūrų laivų registruose.

Rašant šį darbą pirmiausiai reikėjo išspręsti klausimą, kokios rūšies laivai bus šio darbo objektas. Dėl skirtingo šių laivų teisinio reglamentavimo šio darbo apimtis būtų per didelė. Todėl rašysime tik apie jūrinius laivus, kuriuos *Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas pripažįsta* nekilnojamaisiais daiktais. Kitas kriterijus, kodėl nagrinėsime tik jūrinius laivus yra jų vertė. Jūriniai laivai lyginant su vidaus vandenų laivais yra žymiai didesnės vertės. Naujų laivų vertė siekia net milijonus litų. Sandoriai, kurie susiję su jūriniais laivais turi būti sudaromi labai apgalvotai, iki smulkmenų numatant sutarčių sąlygas, nes ateityje kiliantys ginčai gali sukelti didelių nuostolių šalims.

Jūrų laivų įsigijimas susijęs su didelėmis investicijomis, todėl kreipiamasi į kredito įstaigas dėl kredito gavimo. Po to laivas nuperkamas ir įkeičiamas tai pačiai kredito įstaigai. Sandoriai, susiję su jūrinio laivo nuosavybės teisės perdavimu ar suvaržymu, tvirtinami notaro. Tiek Lietuvos, tiek tarptautinėje teisėje laivų finansavimas yra vienas pagrindinių laivų prekybos palaikymo elementų. Laivo pirkimas -pardavimas ir įkeitimas, dažniausiai praktikoje yra vienas su kitu susiję institutai. Deja, Lietuvoje trūksta išsamaus teisinio reglamentavimo, laivų sandoriai sudaromi remiantis bendromis normomis, reguliuojančiomis nekilnojamojo daikto statusą, kurios yra skirtos tradiciniams nekilnojamesiems daiktams, t.y. žemei, butui, namui ir pan. Taigi, šiame darbe atliksime tyrimą, kurio metu atskleisime, ar Lietuvos Respublikoje laivo, kaip specifinio civilinės teisės objekto, hipotekos ir pirkimo-pardavimo institutai yra reglamentuojami tinkamai.

### **Darbo aktualumas ir naujumas**

Laivai dalyvauja civilinėje apyvartoje kaip pirmaeiliai tarptautinės prekybos objektai. Tarptautinėje erdvėje sandoriai su laivais yra priskiriami efektyvios rinkos plėtojimui. Ne išimtis šiuo atveju yra ir Lietuva. Lietuva, būdama jūrine valstybe, taip pat dalyvauja tarptautinėje prekyboje. Laivų sandoriai yra pagrįsti didelėmis vietinėmis bei tarptautinėmis investicijomis, todėl perleidžiant, įkeičiant ar sudarant kitus svarbius sandorius dėl laivo valstybė yra suinteresuota tokio turtinio objekto apsauga ir tinkamu reglamentavimu. Lietuvos Respublikai

įstojus į Europos sąjungą atsivėrė keliai į tarptautinę laivų rinką, todėl norėtuši, kad užsienio valstybių pavyzdžiu svarbiausi jūrų laivų sandoriai būtų išsamiai reglamentuoti.

### **Darbo tikslas**

Išanalizuoti tarptautinę valstybių praktiką laivo įkeitimo ir pirkimo-pardavimo klausimais, taip pat aptarti Lietuvos Respublikos teisės aktų nuostatas.

### **Tyrimo uždaviniai**

- 1) atskleisti laivo įkeitimo ir pirkimo-pardavimo sutarčių sampratą, teisinio reglamentavimo ypatumus,
- 2) išsiaiškinti laivo apsunkinimų sampratą, pateikti giminingų tarptautinės jūrų teisės institutų bei problematiškos terminijos analizę,
- 3) spręsti praktines laivo įkeitimo ir pirkimo-pardavimo sutarčių problemas tarptautinėje ir Lietuvos teisėje.

### **Tyrimo objektas**

Pagal Lietuvos Respublikos teisę jūrų laivai laikomi nekilnojamaisiais daiktais. Taip pat tarptautinės konvencijos reglamentuoja tik jūrų laivų areštą, jų apsunkinimo atvejus, nereguliuodamos vidaus vandenų laivų. Yra valstybių, kurios turi specialiuosius teisės aktus, reglamentuojančius jūrų laivų sandorius. Taigi, jūrų laivo įkeitimas Lietuvoje ir kitose kontinentinės teisės šalyse yra hipoteka, bendrosios teisės sistemos šalyse- *mortgage*.

### **Tyrimo dalykas**

Bendrosios ir kontinentinės teisės šalių teisės aktai, *1926 Brussels Convention on the Unification of Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages*, *1976 Brussels Convention on the Unification of Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages*, *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*. 1952 m. *Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, mokslininkų darbai, specialioji literatūra, tarptautinė valstybių praktika, Lietuvos Respublikos teisės aktai, teisinė praktika.

### **Tyrimo metodai**

Lingvistinis metodas taikomas siekiant išsiaiškinti teisės normų prasmę. Plačiausiai taikomas lyginamasis metodas. Jis naudojamas lyginant ir vertinant skirtingų teisės sistemų valstybių teisės aktus, mokslininkų nuomones, taip pat analizuojant teorijos ir praktikos

problemas. Lyginamuoju metodu lyginsime bendrosios teisės sistemos šalių (*JAV, DB, Kanada*) teisės aktus, kontinentinės teisės valstybių (*Vokietijos, Rusijos Federacijos,*) bei Lietuvos Respublikos teisės aktų ypatumus. Sisteminiis metodas padeda nustatyti sisteminius ryšius vienu teisės normų su kitomis teisės normomis tiek tame pačiame šaltinyje, tiek su kitais šaltiniais. Loginis metodas naudojamas formuluoti apibendrinimus, išvadas. Teisės aktų analizės metodas taikomas siekiant išsiaiškinti tyrimo objekto teisinio reguliavimo ypatumus.

## Šaltiniai

Pagrindiniais tyrimo šaltiniais Lietuvos Respublikoje yra *Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas, Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas*. Laivo hipotekai yra taikomos *Lietuvos Respublikoje teisingumo ministro įsakymo „Dėl hipotekos ir priverstinės hipotekos, įkeitimo ir priverstinio įkeitimo lakštų pildymo instrukcijos patvirtinimo*, nuostatos. Kadangi jūriniai laivai Lietuvos Respublikos teisėje yra prilyginami nekilnojamiesiems daiktams, yra taikomos bendrosios nekilnojamojo daikto įkeitimo (hipotekos) ir pirkimo-pardavimo nuostatos. Reikia paminėti, kad Lietuvos Respublika yra prisijungusi tik prie *1952 m. Tarptautinės konvencijos dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, taigi šiame darbe bus pateikiamos minėtos konvencijos nuostatos, kiek tai susiję su temos tyrinėjimu. Kitų konvencijų Lietuva nėra ratifikavusi, tame tarpe ir svarbiausios, kuria remiasi kitos valstybės, reguliuodamos laivų apsunkinimo klausimus. Ši konvencija yra *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*. Taigi, šiame darbe remsimės šia konvencija daugiausiai. Kadangi teorinės analizės išsamiam temai nagrinėjimui nepakanka, pateiksime ir praktinių pavyzdžių, kurie paremti jūrų laivų hipotekos ir pirkimo - pardavimo sandoriais.

Bendrosios teisės sistemos šalyse nuo seniausių laikų susiformavo jūriniai papročiai, lėmę jūrų teisę (*maritime law*), taip pat yra gausu mokslinių darbų, doktrinų, jūrinių terminų, sąvokų. Tyrinėjime bendrosios teisės sistemos mokslininkų: prof. William Tetley, Q.C., Edgar Gold, Christopher Hill Lloyd, Ian Goldrein Q.C. darbus, kuriuose nagrinėjami laivo įkeitimo ir pirkimo - pardavimo institutai, jų kilmė, sprendžiamos tarptautinės praktikos problemos bei tyrinėjami precedentinių bylų sprendimai. Kontinentinės teisės šalių mokslininkų (Петр Анатольевич Фалиеев, Л.А. Кассо, Русецкий Александр Егеньевич) darbuose analizuojami skirtingų valstybių teisės aktai, reglamentuojantys laivo įkeitimo ir pirkimo pardavimo nuostatas.

## Darbo struktūra

Magistro darbą “Laivo įkeitimo ir pirkimo-pardavimo sutarčių ypatumai” sudaro: įvadas, trys dalys, išvados. Pirmojoje dalyje “Laivo hipotekos samprata” analizuojama laivo

hipoteka kaip civilinės ir jūrų teisės institutas, pateikiama tarptautinių terminų reikšmė ir jų vertimo problematika.

Antrojoje dalyje “Laivo hipotekos reglamentavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje” aptariamas laivo hipotekos institutas pagal Lietuvos respublikos teisės aktus, tarptautines konvencijas ir kitų valstybių teisės aktus.

Trečioje dalyje “Laivo pirkimas-pardavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje” yra pateikiama laivo pirkimo pardavimo sutarties samprata, forma, sutarties sąlygos.

Darbo pabaigoje pateikiamos išvados, literatūros sąrašas ir santrauka (Summary).

## 1.Laivo apsunkinimų samprata ir šaltiniai.

### 1.1 Laivo hipotekos ir kitų laivo apsunkinimo sąvokų aiškinimo problematika.

Tyrinėjant laivo hipotekos institutą, susiduriame su problematika, kokiai gi teisės šakai reikėtų priskirti minėtą institutą? Lietuvos Respublikos teisėje (toliau -LR) laivo hipotekos institutą reglamentuoja civilinė teisė, kitose šalyse laivo hipoteka yra jūrų teisės institutas. Todėl šiame skyriuje aptarsime civilinės teisės, jūrų teisės, tarptautinės privatinės teisės šaltinius, reguliuojant laivo hipotekos institutą.

Viena iš laivo įkeitimo instituto ypatybių yra ta, jog laivo įkeitimo šaltiniais galime laikyti civilinę teisę, reglamentuojančią įkeitimo instituto bendrąsias nuostatas, jūrų teisę (*maritime law*) ir šios teisės šakos institutus, bei tarptautinę privatinę teisę (*conflict of Law*).

Analizuojant trilybę laivų hipotekos prigimtį, svarbu paminėti įkeitimo (*pledge*) instituto atsiradimą civilinėje teisėje, specifinį laivų hipotekos (*ship mortgage*) ir kitų giminingų institutų reglamentavimą jūrų teisėje. Atskleidžiant laivų apsunkinimų sampratą yra itin svarbi tarptautinė privatinė teisė, kadangi ji reglamentuoja taikytinos teisės klausimus ir esminius kolizijų sprendimo principus, sprendžiant bylas dėl jūrų ieškinių. Taigi toliau aptarsime kiekvieną iš minėtų teisės šakų, kiek tai susiję su nagrinėtina tema.

Įkeitimo (užstato) teisė yra vienas seniausių civilinės teisės institutų. Įkeitimo (užstato) teisė sukuria užstato turėtojui (kreditoriui) išskirtines teises į svetimą daiktą ir todėl yra priskiriama prie daiktinių teisių.<sup>1</sup>

Romėnų teisėje daiktinės teisės pobūdį pirmiausia turėjo nuosavybės teisė. Tai buvo vienintelė “pilna” daiktinė teisė. Egzistavo ir “ribotos” daiktinės teisės, tarnavusios kokiam nors subjektui svetimo daikto atžvilgiu, *ius in re aliena*. Šioms teisėms priklausė servitutai, užstatas (*pignus, fiducia, hypotheca*) ir kitos daiktinės teisės.

Šiandieninė įkeitimo teisė – tai daiktinė teisė į svetimą daiktą, pagal kurią kreditorius (įkaito turėtojas) gali, skolininkui (įkaito davėjui) neįvykdžius įkeitimu užtikrintos prievolės, savo reikalavimą patenkinti atsiimdamas jam priklausančią dalį iš įkeisto turto vertės, nepriklausomai nuo to, ar įkeistas turtas tebėra skolininko, ar jis pastarojo yra perleistas tretiesiems asmenims.<sup>2</sup>

*Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas (toliau LR CK)* hipoteką priskiria prie daiktinių teisių.

Rašant apie hipotekos institutą būtina paminėti šio instituto objektą. Hipotekos objektu tiek romėnų teisėje tiek ir šiuolaikinėse teisės sistemose yra pripažįstami tik nekilnojamieji

<sup>1</sup> Л.А. Кассо. Понятие о залоге в современном праве; Статут. 1999, Москва P-23.

<sup>2</sup> Romėnų teisė, vadovėlis Ipolitas Nekrošius, Vytautas Nekrošius, Stasys Vėlyvis, 1996; Kaunas

daiktai. Daugelyje šalių perduodant, perkant, perleidžiant ar suvaržant teisę į nekilnojamąjį turtą yra būtina rašytinė sandorio forma, notarinis tokio sandorio tvirtinimas bei teisinė registracija.<sup>3</sup> Tokie reikalavimai yra keliami ne tik žemei, statiniams, pastatams - “tradiciniams” hipotekos objektams, bet taip pat ir jūriniams laivams, kaip nekilnojamosiems daiktams.

Taigi, daiktinei teisei laivas yra svarbus kaip objektas, o jūrų teisėje laivas yra laikomas specifiniu teisės subjektu. Laivo kaip subjekto sampratą ir ypatumus reglamentuoja išskirtinai jūrų teisė (*maritime law*). Jūrų teisėje yra sutinkama sąvoka *maritime property* (jūrinis turtas), kuris suprantamas kaip laivas, frachtas, krovinys. Jūrų teisė, skirtingai nei civilinė teisė, išskiria laivą kaip savitą teisės subjektą, galintį pritraukti atsakomybę asmenims, kurie turi laivo nuosavybės teisę, laivą eksploatuoja, naudoja, kitaip savo veiksmais veikia laivą.<sup>4</sup> Laivas tarnauja kaip atsakomybės subjektas ir sukelia teises pasekmes pareiškiant *actiones in rem* (daiktinio pobūdžio ieškinį). Dėstant jūrų teisės šakos specifiką, būtina paminėti ir kitus, minėtos teisės šakos institutus, kurie yra glaudžiai susiję su jūrinio turto samprata, tai būtų: laivo hipoteka (*ship mortgage*), jūrų ieškiniai (*maritime claim*), jūriniai įkeitimai (*maritime lien*), laivo draudimas (*marine insurance*). Tyrinėjant minėtus institutus, atskleisime jų sampratą, požymius ir savybes, kurie savitai reglamentuojami skirtingose teisės sistemose.

Skirtingai nei kitos teisės šakos, jūrų teisė turi specifinius terminus ir sąvokas. Analizuojant jūrų teisės (*maritime law*) institutus susiduriame su teisinių terminų problematika. Tokie terminai kaip: *mortgage*, *maritime lien*, *maritime privileges*, *maritime claim* neturi atitikmenų ne vien tik vertimo prasme, bet dėl šių institutų sampratos, mokslininkai taip pat neturi vieningos nuomonės. Viena iš problemų susijusių su teisinių terminų vertimu yra terminų atitikimas. Esminis praktikoje pasitaikantis sunkumas yra nuspręsti ar to paties termino samprata yra vienoda skirtingose kalbose. Yra tam tikrų terminų, kurie atrodo panašūs dvejuose skirtingose teisės sistemose, bet tuo tarpu bandant juos analizuoti paraidžiui, galime prieiti klaidinančių išvadų. Kaip vienas iš tokių terminų būtų – *mortgage*. Terminas *mortgage*, anglų kalboje yra susijęs su terminu *hypothèque*, bet jeigu teisiniai žodynai šių terminų nesusietų, vargu ar būtų įmanoma juos tapatinti.

Remiantis Jungtinių Tautų išaiškinimais, pateiktais Ženevos Terminologijos ir techninės dokumentacijos skyriaus, ispaniškas terminas *hipoteca* ir prancūzų terminas *hypothèque* turėtų būti verčiami kaip *mortgage*. Taigi abu minėti terminai, skirti apibėžti įkeitimą (hipoteką). Vadovaujantis išaiškinimais, skirtumas tarp bendrosios teisės *mortgage* ir civilinės

<sup>3</sup> Ipolitas Nekrošius, Vytautas Nekrošius, Stasys Vėlyvis. Romėnų teisė. Kaunas: Vijijusta, 1996.

<sup>4</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme. Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-9.



teisės *hypothec* yra vos pastebimas, o panašumai yra tokie ryškūs, kad šiuos terminus būtų galima laikyti tapačiais.<sup>5</sup>

1987 m. *United Nation Conference on Trade and Development (UNCTAD)* ir *International Maritime Organisation (IMO)* svarstė panašumus ir skirtumus tarp *mortgages* bendrojoje teisėje (*common law*) ir *hipoteca* civilinėje, romėnų teisės (*civil law or Roman tradicion*) tradicijos šalyse. Šių svarstymų metu buvo nuspręsta, jog angliškas terminas *mortgage*, turėtų būti verčiamas kaip *hypothec*.

Taigi galime daryti išvadą, kad ne lingvistinių atitikmenų ieškojimas, bet esminių panašumų suradimas leidžia *hipotecque* ir *mortgage* laikyti atitikmenimis. Nors šie terminai yra verčiami kaip atitikmenys, būtina paminėti, kad *mortgage* (bendrosios teisės sistemoje) ir *hipoteca*, *hypothèque* (kontinentinės teisės sistemoje), institutai turi savitų skirtumų, kurios mokslininkai laiko nežymiais, bet nereikėtų pamiršti, kad skirtingose teisės sistemose tie patys institutai turi tik konkrečiai teisės sistemai būdingų bruožų. Laivo hipotekos(įkeitimo) instituto skirtumus teisės sistemose, aptarsime atskiruose darbo skirsniuose.

Kitas, ne mažiau problematiškais jūrų teisės terminas yra *maritime claim*, kuris galėtų būti verčiamas kaip, *jūrinis reikalavimas, ar jūrų ieškinys*. 1952 m. *Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, pateikia „jūrinio reikalavimo sąvoką *Jūrinis reikalavimas*- reikalavimas, pareikštas dėl vieno ar kelių konvencijoje išvardytų klausimų.<sup>6</sup> „*Jūrų ieškinio* koncepcija yra apibrėžta 1968 m. „*Briuselio konvencijoje dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo*“, kurioje *jūrų ieškinys*, reiškia ieškinį, atsirandantį dėl vienos ar kelių iš konvencijoje išvardytų priežasčių.<sup>7</sup> *Civilinėje byloje Nr.2-274/2005* buvo remtasi 1952 m. „*Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*“ ir *jūriniu reikalavimu* buvo pripažįstamas reikalavimas dėl skolos už laivams pateiktus degalus ir tepalus atlyginimo.<sup>8</sup>

Taigi matome, kad konvencijos naudoja skirtingus terminus. *Jūrinis reikalavimas* kyla dėl tų pačių aplinkybių kaip ir *jūrų ieškinys*, todėl šie terminai turėtų būti verčiami vienodai.

Siekiant sureguliuoti jūrinio turto suvaržymo, buvo priimtos trys tarptautinės teisės konvencijos. *1926 Brussels Convention on the Unification of Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages*, *1976 Brussels Convention on the Unification of Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages*, *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*. Minėtose konvencijose sutinkame terminus *maritime privileges*, *maritime lien*,

<sup>5</sup> idem

<sup>6</sup> 1952 m. *Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo* // Valstybės žinios .2002,Nr.45.

<sup>7</sup> 1968 m. *Briuselio konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo*. <http://www3.lrs.lt/c-bin/eu/preps2?Condition1=45068&Condition2=>

<sup>8</sup> Civilinė byla Nr.2-274/2005//<http://www.infolex.lt/praktika/tekstas.asp?id=50357>

*hypotheque (mortgage)*. Minėtos konvencijos nuostatos reglamentuoja atskirų jūrinių reikalavimų sampratą ir šių reikalavimų tenkinimo eiliškumą.

*International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* konvencija išskiria atskirą rūšį reikalavimų, kurie yra apsunkinami (*maritime lien*). Terminas *maritime lien* į lietuvių kalbą turėtų būti verčiamas kaip *jūrinis įkeitimas*. Remiantis minėtos konvencijos nuostatomis, laivas yra apsunkinamas *jūriniu įkeitimu*, jeigu reikalavimai laivo savininkui, valdytojui ar frachtuotojui yra pripažįstami reikalavimais, kurių atžvilgiu yra galimas *jūrinis įkeitimas*.<sup>9</sup> *1976 Brussels Convention on the Unification of Rules Relating to Maritime Liens and Mortgages* pateikė *maritime privileges* terminą, kuris turėtų būti suprantamas kaip *jūrinė privilegija*. *Jūrinės privilegijos* terminas yra vartojamas kontinentinės teisės šalyse. Bendrosios teisės šalys naudoja *jūrinio įkeitimo* terminą. *Jūrinė privilegija* ir *jūrinis įkeitimas* atspindi tą patį privilegijuoto jūrinio reikalavimo institutą. Reikalavimai, kurie užtikrinti jūrine privilegija (*jūriniu įkeitimu*) yra privilegijuoti kitų reikalavimų (pv. Hipotekos) atžvilgiu ir yra tenkinami pirmiau nei kiti jūriniai reikalavimai. Taigi susiduriame su skirtingose teisės sistemose vartojamais terminais. Terminai *mortgage (hipotheque)* kaip ir terminai *maritime lien (maritime privilege)* turėtų būti yra laikomi tapačiais. Todėl, tyrinėjant konvencijų nuostatas, bet ne vadovaujantis paraidiniu vertimu, galime suprasti tikrąją terminų reikšmę.

Lietuvos Respublika (toliau LR) yra ratifikavusi *1952 m. , Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*. Minėta konvencija pateikia tik *jūrinio reikalavimo* terminą. Šios konvencijos 9 straipsnis mini *turto suvaržymo teisės* ir *jūrinio įkeitimo* terminą, bet šių terminų sampratos nepateikia o tik nukreipia į turto suvaržymo konvenciją. Taigi sunku suprasti, kodėl *1952 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo* yra vartojamas *jūrinio įkeitimo* terminas, jeigu ši konvencija neišskiria reikalavimų kurie gali būti apsunkinti *jūriniais įkeitimais (maritime lien)*? *1952 m. Tarptautinės konvencijos dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo* 2 straipsnis reglamentuoja, kad laivas, plaukiojantis su susitariančios valstybės vėliava, gali būti areštuotas bet kurios susitariančios valstybės jurisdikcijoje siekiant užtikrinti kiekvieno jūrinio reikalavimo vykdymą.<sup>10</sup> *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* reglamentuoja jūrinių įkeitimų ir hipotekų tenkinimo eiliškumą. Taigi konvencijos reglamentuoja skirtingas sferas ir priklausomai nuo to kokias konvencijas konvencijas yra ratifikavusi valstybė, ji pripažins skirtingus institutus.

<sup>9</sup> <http://sea-law.ru/journal/2003-11/konv1993.html>

<sup>10</sup> 1952 Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo. [http://www.litlex.lt/scripts/sarastas2.dll?Tekstas=1&Id=54417&Zd=TAISYKLIU+ir+LAIVU+ir+AR EŠTU](http://www.litlex.lt/scripts/sarastas2.dll?Tekstas=1&Id=54417&Zd=TAISYKLIU+ir+LAIVU+ir+AR ESTU)

Skirtingos tarptautinės konvencijos pateikia terminus, kurie yra suprantami ir aiškinami nevienareikšmiškai. Bendrų terminų nesuderinamumas, sąlygojo tai, kad tarptautinės konvencijos neturi bendros terminijos. Priklausomai nuo to kokiai teisės sistemai priskiriama valstybė, ir kokias tarptautines konvencijas valstybė yra ratifikavusi, gali būti skirtingai suprantami ir aiškinami *maritime lien*, *mortgage*, *maritime claim*, *maritime privileges*, terminai. Kadangi bendrosios teisės sistemos šalys (*JAV*, *DB*, *Kanada*) yra prisijungusios prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, šios valstybės vadovaujasi minėtos konvencijos nuostatomis.<sup>11</sup>

Bendrosios teisės sistemos šalyse sutinkame terminą *ranking of maritime liens and claims*, šio termino atitikmeniu galime laikyti reikalavimų, pagal jūrinius ieškinius tenkinimą. Būtent nuo jūrinio reikalavimo priskyrimo privilegijuotiems (*maritime lien*) ar kitiems jūriniams reikalavimams (*mortgage*, *statutory rights*), priklausys jūrinio ieškinio tenkinimo eiliškumas areštavus laivą. *Statutory right* negalima tapatinti su *maritime lien*. Pavyzdžiui jūrinis reikalavimas, kuris yra užtikrinamas *maritime lien (jūriniu įkeitimu)* bus tenkinamas pirmiau nei reikalavimas užtikrintas laivo hipoteka.

*Statutory right* yra priskiriama jūriniams reikalavimams, kurie neseka paskui laivą ir nėra privilegijuoti kitų jūrinių reikalavimų atžvilgiu. Pagal minėtus požymius yra atskiriami privilegijuoti jūriniai reikalavimai (*maritime liens*) nuo kitų jūrinių reikalavimų.<sup>12</sup>

Bendrosios teisės sistemos šalių jūrų teisėje išskiriamas atskiras institutas *maritime collisions* arba *conflict law*, kuris nagrinėja tarptautinius jūrinius ieškinius, jų sampratą, tenkinimo eiliškumą ir precedentines jūrinių reikalavimų bylas. *LR* kolizines normas nagrinėja tarptautinė privatinė teisė. Ryšium su tuo, kad kiekviena valstybė, savo nacionaliniuose teisės aktuose gali numatyti ir kitų jūrinio turto suvaržymo būdų, kurie neišskirti tarptautinėse konvencijose, atsiranda itin aktualus klausimas dėl jūrinio turto suvaržymo, jūrinių įkeitimų, hipotekų pripažinimo tarptautinėje teisėje.

*LR* yra ratifikavusi tik *1952 m. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinim*, todėl remiamasi tik šioje konvencijoje vartojamais terminais. Minėta konvencija pateikia tik *jūrinio reikalavimo* terminą. Šios konvencijos 9 straipsnis mini *turto suvaržymo teisės* ir *jūrinio įkeitimo* terminą, bet šių terminų sampratos nepateikia o tik nukreipia į turto suvaržymo konvenciją. Taigi sunku suprasti, kodėl *1952 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo* yra vartojamas *jūrinio įkeitimo* terminas, jeigu ši konvencija neišskiria reikalavimų kurie gali būti apsunkinti

<sup>11</sup>Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-271.

<sup>12</sup> W. Tetley. Arrest, attachment and related Law procedures.  
<http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/arrest/>

*jūriniais įkeitimais (maritime lien)? 1952 m. Tarptautinės konvencijos dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo* 2 straipsnis reglamentuoja, kad laivas, plaukiojantis su susitariančios valstybės vėliava, gali būti areštuotas bet kurios susitariančios valstybės jurisdikcijoje siekiant užtikrinti kiekvieno jūrinio reikalavimo vykdymą.<sup>13</sup> *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* reglamentuoja jūrinių įkeitimų ir hipotekų tenkinimo eiliškumą. Taigi konvencijos reglamentuoja skirtingas sferas ir priklausomai nuo to kokias konvencijas yra ratifikavusi valstybė, ji pripažins skirtingus institutus. Ryšium su tuo, kad LR nėra ratifikavusi *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* todėl LR nepripažįstamas, šioje konvencijoje apibrėžtas *jūrinio įkeitimo (maritime lien)* institutas

*LR prekybinės laivybos įstatymas* išskiria atskirą *skirsnį Privilegiuotų reikalavimų tenkinimo eiliškumas. Privilegiuoti reikalavimai*-su prekybine laivyba susijęs reikalavimai, kurie tenkinami šio įstatymo nustatyta tvarka. Šis įstatymas numato, kad pirmiausia turėtų būti užtikrinami įkaitu užtikrinti reikalavimai.<sup>14</sup> Įkaitas turėtų būti suprantamas kaip jūrinis įkeitimas, bet minėtas įstatymas nenumato kurie iš minėtų reikalavimų yra apsinkinti *įkaitu* bei neapibrėžta *įkaito* samprata. Taigi *LR prekybinės laivybos įstatymas* išskiria *privilegiuotų reikalavimų*, terminą, bet nepateikia *jūrinio įkeitimo (įkaito)* sampratos. Todėl problematiška išsiaiškinti, kurie reikalavimai yra užtikrinami *jūriniu įkeitimu (įkaitu)* ir kuom vadovaujantis reikia spręsti apie *jūrinio įkeitimo (įkaito)* instituto egzistavimą ir pripažinimą?

Būtina atriboti įkeitimą civilinėje teisėje ir *jūrinį įkeitimą* jūrų teisėje. Laivo įkeitimas LR yra suprantamas kaip kilnojamojo daikto įkeitimas t.y. vidaus vandenų laivo įkeitimas, o jūrinis įkeitimas atsiranda esant vienam iš jūrinių reikalavimų. Idant nesukelti neaiškumų, *jūrinio įkeitimo* sąvoką vartojame tik dėstant jūrinio turto suvaržymo konvencijų nuostatas. Taigi su skirtingos terminijos problematika susiduriame ir LR teisėje.

Galime daryti išvadą, kad valstybės, prisijungusios prie tarptautinių konvencijų, tarptautinius terminus turėtų suprasti ir versti vienodai, tačiau savo nacionaliniais teisės aktais, šalys įveda savitus terminus ir sąvokas, ko pasėkoje kyla sunkumų aiškinant konvencijų nuostatas. Dar viena priežastimi reikėtų laikyti tai, jog ne visos valstybės prisijungia (ratifikuoja) tarptautines teisės konvencijas, ko pasėkoje iškyla sunkumų, vienodinant jūrinio turto suvaržymo klausimus.

<sup>13</sup> 1952 Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo. <http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=54417&Zd=TAISYKLIU+ir+LAIVU+ir+ARESTU>

<sup>14</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300 <http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

## 1.2 Laivo hipotekos (ship hypotheque, mortgage) ir maritime lien (jūrinio įkeitimo) santykis tarptautinėje ir nacionalinėje teisėje

Valstybės, kurios yra prisijungusios prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* išskiria atskirą grupę jūrinių reikalavimų, kurie yra apsunkinami *jūriniu įkeitimu*.

Visų pirma reikia išsiaiškinti *maritime lien* termino vartojimą. Į lietuvių kalbą šis terminas turėtų būti verčiamas kaip jūrinis įkeitimas. *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* nepateikia jūrinio reikalavimo apibrėžimo, o tik išskiria sąrašą reikalavimų, kurie užtikrinami *jūriniu įkeitimu*.

*Maritime lien* samprata, tokia kokią mes matome šiandien susiformavo XIX a. Byloje *Harmer v Bell, The Bold Buccleugh (1851)* buvo apibrėžtas *maritime lien* terminas. *Maritime lien* - reikalavimas ar privilegija daikto atžvilgiu, kuri realizuojama teismo proceso metu. Toks ieškinytis yra daiktinio pobūdžio (*actiones in rem*) ir duotasis reikalavimas ar privilegija seka paskui daiktą, nepriklausomai nuo to kieno jis yra valdomas<sup>15</sup>.

Byloje *The Frank and Troy (1971)*, *maritime lien (jūrinis įkeitimas)* buvo apibrėžtas kaip daiktinio pobūdžio teisė (privilegija) daikto (*maritime property*) atžvilgiu, kylanti iš paslaugų suteiktų daiktui ar daikto padarytos žalos ir besąlygiškai sekanti paskui daiktą.<sup>16</sup> Pabandysime apibrėžti kiekvieną iš šių elementų.

Privilegiuotas reikalavimas yra suprantamas kaip reikalavimas daikto (laivo, krovinio, frachto) atžvilgiu, kuris yra tenkinamas pirmiau kitų jūrinių reikalavimų. *Jūriniu įkeitimu* užtikrinti reikalavimai yra privilegiuoti kitų reikalavimų atžvilgiu. Byloje *Scott Stell Ltd. v. Alarissa (1996)* areštavus laivą, *jūriniu įkeitimu* užtikrinti reikalavimai buvo tenkinami pirmiau kitų reikalavimų.<sup>17</sup>

*Jūrinio įkeitimo* objektu gali būti laivas, krovinytis, frachtas. *Jūrinis įkeitimas* yra taikomas visam, o ne daliai daikto (*res*). Terminas *vessel* (laivas) apima ir laivo priklausinius, tokius kaip laivavirvės, laivo stiebai, burės, variklis. Į priklausinių sampratą neįeina laivo bunkeris.

Paslaugos suteiktos daiktui ar daikto padaryta žala yra suprantamos kaip įvykis, kuris laikomas *jūrinio įkeitimo* atsiradimo priežastimi tai yra tik tinkamos paslaugos, suteiktos laivui ar laivo padaryta žala. Pavyzdžiui Kanados teisėje tinkamomis paslaugomis reikėtų laikyti

<sup>15</sup> <http://ostlegal.ru/text/zalog.html>

<sup>16</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-275

<sup>17</sup> *ibid* 276

atlyginimą laivų kapitonams, laivui vadovaujantiems asmenims ar įgulai, laivo kapitono išlaidas, bodmerėją, skęstančio laivo gelbėjimą.

*Jūrinis įkeitimas* apsunkina laivą, nuo to momento kai įvyko atitinkamas pažeidimas. Tik konvencijoje ar valstybių nacionaliniuose teisės aktuose reglamentuoti reikalavimai, gali sąlygoti *jūrinio įkeitimo* atsiradimą. Teismo proceso (*in rem*) metu šis reikalavimas yra realizuojamas. *Jūrinis įkeitimas* iki teismo nagrinėjimo yra tarsi “neveiklioje” būsenoje, bet pripažįstamas nuo atitinkamos aplinkybės atsiradimo.<sup>18</sup>

Kita svarbi *jūrinio įkeitimo* ypatybė, tam, kad šis reikalavimas galėtų nėra numatytas registravimas. Laivo įkeitimui (hipotekai) yra privaloma registracija.<sup>19</sup>

Kaip ir laivo hipoteka taip ir *jūrinis įkeitimas* seka paskui daiktą, nepaisant nuosavybės teisės perėjimo. Laivo pardavimas (išskyrus priverstinį pardavimą) neišlaisvina laivo nuo *jūrinio įkeitimo*. Byloje *British Columbia (A.G.) v. The Bermuda* naujasis laivo savininkas praėjus septyniems mėnesiams po laivo įsigijimo sužinojo, jog laivas, kurį jis nupirko buvo apsunkintas *jūriniu įkeitimu* (dėl laivo padarytos žalos). Teismas pripažino, jo *jūrinis įkeitimas* išliko.<sup>20</sup> Kaip viena iš išimčių, kad *jūrinis įkeitimas* seka paskui daiktą yra laivo priverstinis pardavimas, išlaisvinantis nuo visų *jūrinių įkeitimų* ir hipotekų.

Kadangi RF yra prisijungusi prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, *морской зало́г* yra suprantamas kaip *maritime lien* atitikmuo. *Rusijos Federacijos (toliau RF) Prekybinės laivybos kodekso komentare, морской зало́г* – tai privilegijuotas skolos užtikrinimas pagal privilegijuotą reikalavimą, kylantį iš suteiktų paslaugų ar laivo padarytos žalos. *Морской зало́г* atsiranda tuo pat metu, kai atsiranda reikalavimo, užtikrinto *морской зало́г*, teisė. Pavyzdžiui nuo laivo išgelbėjimo momento. Asmuo, siekdamas patenkinti savo reikalavimą iš laivo vertės, ir turintis reikalavimo teisę užtikrintą *морской зало́г*, gali kreiptis į teismą dėl laivo priverstinio pardavimo<sup>21</sup>

Nagrinėjant jūrinių reikalavimų bei *jūrinių įkeitimų* sampratą reikia išsiaiškinti, kokią vietą jūrinių reikalavimų klasifikacijoje turi laivo hipoteka. Kadangi LR nėra *jūrinio įkeitimo* instituto, jūriniais reikalavimais yra pripažįstami reikalavimai išvardinti 1952 m. *Tarptautinėje konvencijoje dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*. Remiantis LR CK, kreditoriaus reikalavimas, užtikrintas hipoteka gali būti laikomas privilegijuotu, kadangi kitų kreditorių atžvilgiu hipotekos kreditorius kitų kreditorių atžvilgiu turi pirmumo teisę

<sup>18</sup> Maritime liens in the conflict of Laws .<http://upload.mcgill.ca/maritimelaw/marliensconf.pdf>

<sup>19</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental

Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-278

<sup>20</sup> ibid

<sup>21</sup> Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации под ред. Г.Г.Иванова. 2000, Москва Спарк. P-631.

patenkinti savo reikalavimą iš įkeisto daikto (laivo). LR teisėje kiti jūriniai reikalavimai nėra pripažįstami privilegijuotais. *LR prekybinės laivybos įstatymas* išskiria *privilegijuotus reikalavimus* prekybinės laivybos srityje. Šiame įstatyme įvardinti reikalavimai yra priskiriami privilegijuotiems. Valstybės prisijungusios prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, privilegijuotais pripažįsta reikalavimus, kurie užtikrinti *jūriniu įkeitimu*.

*Jūrinio įkeitimo* negalima tapatinti su kilnojamojo daikto įkeitimu. Kilnojamojo daikto įkeitimas yra reguliuojamas, civilinės teisės nuostatomis, tuo tarpu *jūrinis įkeitimas* yra jūrų teisės objektas. *Jūriniu įkeitimu* gali būti apsunkinami tik konvencijoje ar nacionaliniuose valstybių teisės aktuose apibrėžti jūriniai reikalavimai. Jūrinio įkeitimo ir hipotekos institutų skirtumus *RF* nagrinėja teisininkas Русецкий А.Е. Autorius, rašo, jog nepaisant laivo hipotekos ir *jūrinio įkeitimo* 1 terminų panašumų, šių institutų tapatinti negalima. Jūriniu įkeitimu yra siekima užtikrinti laivo valytojui keliamų reikalavimų vykdymą. *Jūriniu įkeitimu* užtikrinamų reikalavimų sąrašas yra patriktas *RF Prekybinės laivybos kodekse*.<sup>22</sup>

Vienu iš skiriamųjų laivo hipotekos ir *jūrinio įkeitimo* savybių, reikėtų laikyti reikalavimo teisės atsiradimą. *Jūrinis įkeitimas* atsiranda įstatymo ar teismo sprendimo pagrindu, o laivo įkeitimas (hipoteka) pagal bendrą taisyklę, kyla iš šalių susitarimo ar vienašalio savininko pareiškimo (*LR* pareikštinis hipotekos lakštas), išimtis šiuo atveju priverstinė hipoteka, atsirandanti įstatymo ar teismo sprendimo pagrindu.

Kita šių institutų skirtybe reikėtų laikyti, jog laivo, apsunkinto *jūriniu įkeitimu* skolininku gali būti pripažįstamas ne tik laivo savininkas, bet taip pat laivo valdytojas ar frachtuotojas. Laivo hipotekos skolininku gali būti tik laivo savininkas (išimtis svetimo daikto hipoteka).

*Jūrinis įkeitimas* skirtingai nei laivo hipoteka baigiasi suėjus nustatytam terminui. *Jūrinis įkeitimas* baigiasi nuo šio reikalavimo atsiradimo praėjus vieneriems metams, jeigu tik iki šio termino pabaigos, laivas nebuvo areštuotas ir priverstinai parduotas.<sup>23</sup> Skirtingai nei jūrinis įkeitimas, reikalavimams, užtikrintiems laivo įkeitimu hipoteka nėra nustatytas konkretus terminas. *LR* prekybinės laivybos įstatymas numato, kad teisė į privilegijuotų reikalavimų patenkimą pasibaigia nuo privilegijuoto reikalavimo teisės atsiradimo dienos.<sup>24</sup>

*Jūrinis įkeitimas* ir laivo hipoteka užtikrina skirtingus reikalavimus. Laivo hipoteka gali būti užtikrinamas bet kokio skolinio įsipareigojimo vykdymas. Šalys, kurios prisijungė prie

<sup>22</sup> Русецкий А.Е. Ипотека морских судов. <http://www.rusetsky.com/hyprus.htm>

<sup>23</sup> [http://www.sea-law.ru/journal/2003-11\\_konv1967.html](http://www.sea-law.ru/journal/2003-11_konv1967.html)

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300 <http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

*International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, pripažįsta, jog *jūriniu įkeitimu* bus užtikrinami šie reikalavimai: turto, laivo gelbėjimas, darbo užmokestis (atlyginimas), laivo padaryta žala.<sup>25</sup> Valstybių nacionaliniai teisės aktai, *jūriniu įkeitimu* gali užtikrinti ir kitus reikalavimus, kurie nenumatyti minėtoje konvencijoje. Būtent ši aplinkybė sukelia daugiausiai sunkumų, kada jūrų ieškiniai yra nagrinėjami skirtingų valstybių teismuose. Priklausomai nuo to ar valstybė, nagrinėjanti jūrų ieškinį pripažins jūrinį reikalavimą kaip privilegijuotą ir užtikrintą *jūriniu įkeitimu*, šis reikalavimas bus tenkinamas pirmiau kitų reikalavimų Remiantis tuo kaip valstybėje yra reglamentuoti privatinės teisės klausimai, bus aiškinamas tarptautinių *jūrinių įkeitimų* ir laivo hipotekos pripažinimas. Toliau pateiksime pavyzdžius precedentinių bylų, kurių sprendimais vadovavosi daugelio pasaulio valstybių teismai. Šiuo atveju bendrosios teisės šalims šie sprendimai turėjo teisės šaltinio - precedento reikšmę. Kontinentinės teisės šalyse, jie įtakojo jūrinių reikalavimų sampratą ir aiškinimą.

*Jūrinio įkeitimo (maritime lien)* institutą tarptautinėje privatinėje teisėje ir jūrinių bylų sprendimo precedentus (*conflict of law*) analizuoja *Prof. William Tetley Q.C.* Šio autoriaus darbai atskleidžia sudėtingo *maritime lien* instituto reglamentavimą bei pripažinimą bendrosios ir kontinentinės teisės valstybėse.

Viena reikšmingiausių bylų, buvo *The Halcyon Isle (Bankers Trust International Limited v. Todd Shipyards Corporation) 1981 D.B* Šioje byloje buvo priimtas sprendimas, kad *lex fori* (teismo valstybės teisė) reguliuoja reikalavimų, užtikrintų *jūriniu įkeitimu* tenkinimo eiliškumą.<sup>26</sup> Siekiant suprasti teismo sprendimą, pateiksime šios bylos fabulą. Laivas, kuris buvo taisomas *JAV* laivų statykloje, išplaukė nesumokėjęs už remontą. Minėtas laivas, vėliau buvo apsunkintas įregistruota laivo hipoteka Hipotekos kreditoriaus įsakymu laivas buvo areštuotas Singapūre, kuriame galiojo *D.B.* teisė. Taikant *D.B.* teisę reikalavimas kilęs iš remonto darbų nebuvo pripažįstamas kaip reikalavimas apsunkinamas *jūriniu įkeitimu*. Ko pasėkoje laivų statyklos reikalavimas buvo patenkintas vėliau nei reikalavimas užtikrintas hipoteka, nors *JAV* teisės aktai laivų statyklos reikalavimą pripažino kaip privilegijuotą ir užtikrintą *jūriniu įkeitimu*. *D.B.* teisė minėtą reikalavimą prilygino kaip daiktinės teisės suvaržymą, kuris neturi sekimo paskui daiktą požymio ir yra tenkinamas vėliau nei reikalavimas kilęs ir hipotekos. Atskirąsias nuomones šioje byloje pareiškė du teisėjai, kurie teigė, jog tarptautiniam *jūrinio įkeitimo* nustatymui turi būti taikoma (*lex cause*) suprantama kaip tinkama teisė, net jeigu teismo valstybės teisė (*lex fori*) nepripažįsta atskiro reikalavimo kaip apsunkinto jūriniu įkeitimu.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Ian Goldrein QC .Ship sale and purchase.LLP London Hong Kong 1988 P-290

<sup>26</sup>Maritime liens in the conflict of Laws .<http://upload.mcgill.ca/maritimelaw/marliensconf.pdf>

<sup>27</sup> ibid



Minėtai bylai priešingas teismo sprendimas buvo priimtas *Kanados Aukščiausioje Teisme* byloje *The Ioanis Daskalelis 1972*.<sup>28</sup> Remiantis byla, Graikijos laivas, kurio savininkas Panamos kompanija buvo apsunkintas hipoteka. Minėtas laivas buvo taisomas JAV laivų statykloje. Laivas išplaukė nesumokėjęs už remonto paslaugas, ko pasėkoje jis buvo areštuotas *Kanadoje* ir šios valstybės teismas susidūrė su reikalavimu kylančiu iš atliktų remontų darbų ir reikalavimu užtikrintu laivo hipoteka. Teismas išsprendė klausimą dėl statyklos remontų darbų ir pripažino, kad šis reikalavimas yra užtikrintas *jūriniu įkeitimu*. Remiantis *Kanados* teise reikalavimas kylantis iš neapmokėtų remontų nėra apsunkinamas jūriniu įkeitimu, bet remiantis *JAV* teise šis reikalavimas turi minėtą, privilegijuoto reikalavimo statusą. Taigi teismas remiantis *lex causae* principu ir atmesdamas *lex fori* principą tenkino reikalavimą kylantį iš taisymo darbų pirmiau, nei reikalavimą kylantį iš hipotekos

Būtent šios bylos turėjo didžiausią įtaką kitų valstybių teismų sprendimams. Tos valstybės, kurios vadovavosi *The Halycon Isle* byla (*Australija, Singapūras, Malaizija*) teismai, tarptautiniams jūriniams privilegijuotiems reikalavimams (*jūriniam įkeitimams*) pripažinti taikė *lex fori* teisę. *Kanada ir JAV* vadovavosi *Ioanis Daskalelis* bylos precedentu. Taigi priklausomai nuo to kokius reikalavimus valstybės nacionaliniai teisės aktai pripažįsta privilegijuotais, kitaip tariant jūriniais įkeitimais. (*maritime lien*) priklausys ir jūrinio reikalavimo tenkinimo eiliškumas. Kadangi *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, numato teisę pačioms valstybėms nacionaliniais teisės aktais priskirti atskirus reikalavimus, privilegijuotiems jūriniams reikalavimams (*maritime lien, maritime privilege*). Deja LR teisėje šis jūrinių reikalavimų pripažinimas yra suprantamas siauriau tik remiantis 1952 m. *Tarptautine konvencija dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, kurioje atskira grupė jūrinių reikalavimų neturi privilegijuoto statuso, kadangi ši konvencija neišskiria jūrinių įkeitimų (*maritime lien ir maritime privilege*) instituto. LR prekybinės laivybos įstatymas išskiria atskirą grupę *privilegijuotų reikalavimų* ir numato šių reikalavimų tenkinimo eiliškumą. Šis įstatymas išskiria, kad pirmiausiai turėtų būti patenkinami įkaitu užtikrinti reikalavimai.<sup>29</sup> Manytume, kad LR įstatymų leidėjas turėtų pateikti *įkaito* sampratą, kadangi šis terminas yra vartojamas įstatyme bei apibrėžti įkaito instituto teisinę prigimtį, reikalavimus, kurie yra juo užtikrinami. Detalizuojant minėto įstatymo normas ar ratifikuojant jūrinio turto suvaržymo konvencijas, pavyktų išvengti teisės aktų spragų bei terminijos neaiškumų.

---

28 Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-271.

<sup>29</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

## 2. Laivo hipotekos reglamentavimas tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje

### 2.1 Laivo hipotekos nustatymas, hipotekos rūšys

Pagal LR teisę laivo įkeitimas, priklausomai nuo įkeitimo objekto gali būti skirstomas į laivo kaip kilnojamojo daikto (vidaus vandenu laivo) įkeitimą, bei jūrinio laivo hipoteką. LR teisės aktai skirtingai reglamentuoja jūrinius ir vidaus laivus, vieniems taikant nekilnojamojo, o kitiems kilnojamojo daikto sąvokas ir iš to išplaukiančias skirtingas teises ir pareigas. Remiantis *LR Prekybinės laivybos įstatymu* laivo hipoteka – esamo ar būsimo skolinio įsipareigojimo vykdymą užtikrinantis laivo įkeitimas, kai įkeistas daiktas neperduodamas kreditoriui.<sup>30</sup> Esminė nekilnojamojo daikto hipotekos savybė, nuosavybės teisės išlikimas skolininkui. Šis įstatymas numato, kad jūrų laivai prilyginami nekilnojamesiems daiktams.<sup>31</sup>, todėl pateikia tik jūrų laivo sampratą, kurio atžvilgiu galima laivo hipoteka.

Remiantis *LR CK 4.170 str.*: Hipoteka – esamo ar būsimo skolinio įsipareigojimo įvykdymą užtikrinantis nekilnojamojo daikto įkeitimas, kai įkeistas daiktas neperduodamas kreditoriui.<sup>32</sup> *LR CK* nekilnojamesiems daiktams prilygina ir įstatymuose numatytus laivus ir orlaivius, kuriems nustatyta privaloma teisinė registracija (*LRCK 1.98 str. 3d.*).

*LR prekybinės laivybos įstatymas*, skirsnyje „Laivo hipoteka“, numato, jog tik laivai, įregistruoti jūrų laivų registre, gali būti įkeičiami.<sup>33</sup> Taigi *LR prekybinės laivybos įstatymas* nepripažįsta vidaus vandenu laivų nekilnojamesiais daiktais ir apsiriboja tik jūrinio laivo hipotekos specifikos nagrinėjimu. Remiantis *LR teisingumo ministro įsakymu Dėl hipotekos, priverstinės hipotekos, įkeitimo ir priverstinio įkeitimo lakštų pildymo instrukcijos patvirtinimo* vidaus vandenu laivai įkeičiami surašant įkeitimo sutartį(lakštą), tuo tarpu jūriniai laivai yra įkeičiami surašant hipotekos sutartį (lakštą).

Taigi susiduriame su neaiškumais, reguliuojant laivo įkeitimą (hipoteką), kadangi *LR CK* nurodo tik privalomos teisinės registracijos būtinumą. Vidaus vandenu laivai yra registruojami vidaus vandenu registre, o jūrų laivai yra registruojami jūrų laivų registre, todėl tiek vidaus vandenu laivams tiek jūriniais laivams yra privaloma teisinė registracija.

*LR CK* yra numatyta, kad įstatymai prilygina nekilnojamesiems daiktams laivus ir orlaivius. Būtent iš šio požymio galima spręsti, kokie laivai yra pripažįstami nekilnojamesiais daiktams. *LR prekybinės laivybos įstatymas* jūrų laivus priskiria nekilnojamesiems daiktams. Todėl manytume, kad privalomos teisinės registracijos požymis nepilnai atspindi laivų

<sup>30</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

<sup>31</sup> ten pat

<sup>32</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas// Valstybės žinios .2000,Nr.74.

<sup>33</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

prilyginimą nekilnojamiesiems daiktams. Pavyzdžiui *Rusijos Federacijos civilinis kodeksas (toliau RF CK)* išskiria, jog nekilnojamiesiems daiktams yra priskiriami laivai ir orlaiviai, bei vidaus vandenių laivai, kosminiai objektai, kuriems privaloma teisinė registracija.<sup>34</sup> Įkeičiant nekilnojamuosius daiktus yra taikomos *Hipotekos įstatymo* nuostatos. *LR prekybinės laivybos įstatymas* skirsnyje *Laivo hipoteka* taip pat mini *Hipotekos įstatymą*, kuris neteko galios. Taigi *LR prekybinės laivybos* įstatymo nuostatos, reguliuojančios laivų įkeitimo tvarką, nebuvo tinkamai pakeistos ir yra klaidinančios.

Bendrosios teisės šalyse (*JAV, DB, Kanada*) terminas *mortgage* (hipoteka) yra vartojamas kilnojamiesiems ir nekilnojamiesiems daiktams įkeisti. Bendrosios teisės šalyse laivai tiek jūriniai tiek vidaus vandenių laivai yra priskiriami kilnojamiesiems daiktams. Laivo hipoteka yra suprantama kaip susitarimas, užtikrinantis pirminio išsipareigojimo vykdymą, kurio tikslas yra nuosavybės teisės perėjimas iš skolininko kreditoriui.<sup>35</sup> Laivo hipotekos nustatymu yra siekiama apsaugoti kreditoriaus teises, kadangi jis turėdamas nuosavybės teisę į laivą, turi ir privilegijuotą reikalavimą savininko atžvilgiu. Bendrosios teisės šalyse, išskirtinė *mortgage* savybe laikytina tai, jog įkeistas turtas gali būti skolininko išperkamas, jei yra įvykdoma pagrindinė prievolė (pvz. paskola). Bendrosios teisės mokslininkai teigia, jog vienas iš esminių faktorių, įtakojusių būtent tokią hipotekos (*mortgage*) sampratą, buvo romėnų įkeitimo (užstato) teisės formos *-fiducia*, įsisavinimas, remiantis kuria kreditorius laikytinas daikto savininku, o skolininkas įvykdęs išsipareigojimą atgauna nuosavybės teisę į laivą.

Priklausomai nuo laivo rūšies, laivams yra taikomos skirtingų teisės aktų nuostatos. Pavyzdžiui *JAV* įstatyme dėl laivų įkeitimo yra nurodoma, kad tik jūriniais laivams, plaukiojantiems su *JAV* vėliava gali būti taikomos šio įstatymo nuostatos. *Byloje Nort River Coal and Vorf v. Max Williams Bross* buvo pripažinta, jog laivai, kuriuose laivo vandens talpa yra mažesnė, nei 25 bruto tonos, taip pat plaukiojantys dokai, neįeina į šio įstatymo taikymo sferą.<sup>36</sup> Vadovaujantis atskirų valstybių nacionaliniais teisės aktais, laivo hipotekos nuostatos gali būti taikomos skirtingos rūšies laivams

Kontinentinėje teisėje laivai taip pat prilyginami kilnojamiesiems daiktams. Šios teisės sistemos šalyse tik nekilnojamiesiems daiktams gali būti taikomos nekilnojamojo daikto hipotekos (*hypothèque*) nuostatos. Pagrindiniu nekilnojamojo daikto požymiu yra laikoma teisinė registracija. Laivai, kaip ir kiti nekilnojamieji daiktai yra registruojami teisės aktų nustatyta tvarka. *Vokietijos civilinis kodeksas* reglamentuoja, kad įregistruoti jūrų laivai ir statomi jūrų

<sup>34</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации. Москва. Изд-во Эксмо 2004

<sup>35</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-242.

<sup>36</sup> Петр Анатольевич Фалиев залогу морских судов по законодательству стран общего права [http://www.fortisjuris.ru/FaluleevPA\\_Publications/b1cp4.html](http://www.fortisjuris.ru/FaluleevPA_Publications/b1cp4.html)

laivai yra įkeičiami vadovaujantis žemės ir kitų nekilnojamųjų daiktų hipotekos nuostatomis.<sup>37</sup> Kontinentinės teisės šalyse laivų įkeitimas yra reguliuojamas specialiaisiais įstatymais (*Rusijos Federacija Vokietija, Italija, Ispanija, Graikija*). Vokietijoje laivų įkeitimo reglamentavimui yra skiriamas išskirtinis dėmesys, kadangi bendrosios laivų įkritimo nuostatos yra reglamentuotos Vokietijos civiliniame kodekse, bei priimtas atskiras įstatymas reguliuojantis laivų įkeitimo taisykles.

*Rusijos Federacijos* jūrinių laivų hipoteką taip pat bendrosios ir kontinentinės teisės valstybių teisės aktus, reglamentuojančius laivų hipoteką tyrinėja advokatas *Петр Анатольевич Фалеев*. Autoriaus straipsniuose ir monografijose laivų hipotekos institutas yra išskiriamas kaip specifinis civilinės teisės institutas, kurį reguliuoja valstybių nacionaliniai aktai ir tarptautinės konvencijos.

Kontinentinės teisės šalyse, kuriose nėra priimta atitinkamų teisės aktų, reguliuojančių laivų įkeitimą (hipoteką), laivams įkeisti yra taikomos bendrosios kilnojamojų daiktų įkeitimo (*pledge*) nuostatos

Išvada, kad valstybių teisės aktai skirtingai reguliuoja laivų hipotekos nuostatas. Valstybės, kurios laivų įkeitimui reglamentuoti priima atskirus teisės aktus, laivai bus įkeičiami remiantis minėtų teisės aktų nuostatomis. Jeigu laivų įkeitimo klausimai valstybėje yra nereguliuoti, taikomos bendrosios kilnojamojo daikto įkeitimo nuostatos. Šiuo atveju LR sunku priskirti vienai iš minėtų grupių, kadangi laivų įkeitimą reguliuoja bendrosios LR CK nuostatos bei LR prekybinės laivybos įstatymas.

Nagrinėjant laivų hipotekos reglamentavimą, svarbu aptarti ir hipotekos rūšis, kurios priklausomai nuo teisės sistemos, gali būti skirtingos. Bendrosios teisės sistemos šalyse hipotekos rūšys yra sekančios: įstatyminė (statutinė) hipoteka (*statute mortgage*), bendrosios teisės hipoteka (*common law mortgage*), teisingumo teisės hipoteka (*equitable mortgage*).<sup>38</sup> Tik įregistruota hipoteka gali būti laikomas *statute mortgage*. *Common law mortgage* gali būti nustatyta ir jūrinei konstrukcijai (*maritime structure*), kuri nėra laivas. *Equitable mortgage* yra siekiama sukurti išskolinimo pagal teisingumo teisę vykdymo užtikrinimą ir išsiaiškinti tikrąją šalių valią. Ši hipotekos rūšis gali būti nustatyta ir būsimam išskolinimui užtikrinti.<sup>39</sup>

Analizuojant hipotekos rūšis skirtingose valstybėse, randame, kad Kinijos teisės aktai numato *mortgage of a maximum amount*, kuri gali būti prilyginama maksimaliajai hipotekai

<sup>37</sup> The German civil code (Bürgerliches Gesetzbuch).  
<http://www.hull.ac.uk/php/lastcb/bgbengl.htm>

<sup>38</sup> Wei Zheng LL.M. candidate, McGill Faculty of Law; LL.B., School of Law, Jilin University.  
The Law of Ship  
Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K. and Canada.

<sup>39</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-243.

pagal LR teisę. Maksimalioji hipoteka – nekilnojamojo daikto įkeitimas, kai susitariama dėl maksimalios išipareigojimų apsaugojimo įkeičiamu daiktu sumos ir dėl paskolos naudojimo paskirties.<sup>40</sup> Pagal *Mortgage of a maximum amount* skolininkas ir kreditorius susitaria dėl maksimalios išipareigojimų apimties, nustatant atitinkamą išipareigojimų laikotarpį. Šios rūšies hipoteka turi būti registruota nustatytuose registruose, o ja užtikrinami reikalavimai tenkinami tokia pat tvarka kaip reikalavimai kylantis iš kitos rūšies hipotekų t. y. remiantis jos įregistravimo momentu.<sup>41</sup> Teisinėje literatūroje tik tai Kinijos teisės aktai išskiria tokios rūšies hipoteką. Beje reikia pabrėžti, kad *Kinija* priskiriama bendrosios teisės sistemos šalims, kitos šios teisinės sistemos šalys tokios hipotekos rūšies nenumato. Wei Zheng LL.M. candidate, tyrinėjo *Kinijos*, *DB* ir *Kanados* teisės aktus, reguliuojančius jūrų laivų hipoteką. Autorius priskyrė *DB* ir *Kanadą* valstybėms, kurių teisės aktai, reguliuojantys laivų hipoteką įtakojo daugelio valstybių laivo hipotekos instituto sampratą.

Kontinentinės teisės šalyse bei bendrosios teisės šalyse hipoteką galima nustatyti ne tik vieno laivo atžvilgiu. Todėl daugelis šalių pripažįsta bendrąją hipoteką. Bendrosios hipotekos objektu gali būti keli laivai ar laivo dalys, siekiant užtikrinti išipareigojimo vykdymą. Šios rūšies hipotekos kreditorius, remiantis pagrindiniu išipareigojimu, turi teisę paskirstyti atsakomybę laivų ar laivo dalių atžvilgiu. Siekdamas įgyvendinti atsakomybės paskirstymą, kreditorius su prašymu turi kreiptis į hipotekas registruojantį teismą.<sup>42</sup> *LR CK* išskiria jungtinę hipoteką - kelių nuosavybės teise priklausančių objektų įkeitimą vienu metu, norint apsaugoti vieno konkretaus išipareigojimo vykdymą.<sup>43</sup>

*LR CK* įvardintos sekančios hipotekos rūšys – priverstinė ir sutartinė. Priverstinė hipoteka atsiranda įstatymo ar teismo sprendimo pagrindu. Sutartinė hipoteka gali būti : paprastoji, jungtinė, svetimo daikto, maksimalioji, bendroji, sąlyginė.<sup>44</sup>

Remiantis išdėstytu, laivo hipoteka bendrosios teisės šalyse yra suprantama, kaip laivo įkeitimas perduodant laivo nuosavybės teisę kreditoriui, taip užtikrinant skolinio ar kitokio išipareigojimo vykdymą. Kontinentinės teisės šalyse priklausomai, nuo nacionalinių teisės aktų laivai gali būti priskiriami tiek kilnojamiesiems tiek nekilnojamiesiems daiktams, ryšium su tuo jiems bus taikomos nekilnojamojo daikto hipotekos arba bendrosios kilnojamųjų daiktų įkeitimo *pledge* nuostatos. Laivo hipotekos rūšių skirstymą sąlygoja valstybės priklausymas bendrosios ar kontinentinės teisės šalims.

<sup>40</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>41</sup> Wei Zheng LL.M. candidate, McGill Faculty of Law; LL.B., School of Law, Jilin University. *The Law of Ship*

*Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K. and Canada.*

<sup>42</sup> Петр Анатольевич Фалиев. Залог морских судов по законодательству стран общего права. [http://www.fortisjuris.ru/FaluleevPA\\_Publications/b1cp4.html](http://www.fortisjuris.ru/FaluleevPA_Publications/b1cp4.html)

<sup>43</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>44</sup> ten pat.

## 2.2 Laivo hipotekos sutarties sudarymas, forma

*LR CK* numato notarinę formą sandoriams dėl daiktinių teisių į nekilnojamąjį daiktą perleidimo ir daiktinių teisių bei nekilnojamojo daikto suvaržymo.<sup>45</sup> Hipotekos sutartis, įkeičiamo daikto vienašalis pareiškimas įkeisti daiktą, taip pat prašymas įregistruoti priverstinę hipoteką, įforminami surašant hipotekos lakštą.<sup>46</sup>

Hipotekos turiniui yra taikomos *LR.CK.4.186* straipsnio nuostatos. Reikalavimas užtikrintas hipoteka yra laikomas privilegijuotu, kadangi hipotekos sutartis suteikia teisę kreditoriui, pirmiau kitų kreditorių patenkinti savo reikalavimą iš įkeisto nekilnojamojo daikto.<sup>47</sup>

*LR CK* taip pat numato, jeigu hipoteka sutartinė, hipotekos lakštą tvirtina notaras. Notaras prieš patvirtindamas hipotekos lakštą, pareikalauja, kad šalys pateiktų visus reikalingus dokumentus lakšto paruošimui. Notarui yra pateikiami šie dokumentai: laivo nuosavybę įrodantys dokumentai, tai būtų laivo įregistravimo Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre liudijimas, pažyma apie laivo įregistravimą, pažyma dėl laivo navigacinės įrangos ir denio įrenginių, laivo įkainojimas ir draudimas, kredito sutartis. Įkeitimo ir hipotekos lakštų pildymo taisyklės, pateikia 2004 balandžio 22 d. *LR teisingumo ministro įsakymas „Dėl hipotekos ir priverstinės hipotekos, įkeitimo ir priverstinio įkeitimo lakštų pildymo instrukcijos patvirtinimo.*

Kontinentinės teisės šalyse nekilnojamojo daikto hipoteka gali atsirasti iš rašytinio skolininko pareiškimo, hipotekos sutarties, teismo sprendimo, remiantis kurio laivo savininkas buvo pripažintas atsakingas už skolinį įsipareigojimą, taip pat įstatymo, numatančio laivo hipotekos atsiradimą.<sup>48</sup> Graikijos teisės aktai taip pat numato jūrinio laivo hipotekos sutarties notarinį tvirtinimą. Jūrinio laivo hipotekos sutartį tvirtina Graikijos notaras, jeigu hipotekos sutartis yra sudaryta ne Graikijos teritorijoje.<sup>49</sup> *Rusijos Federacijos civilinis kodeksas*, numato, jog hipotekos sutartį tvirtina notaras. Kontinentinės teisės šalyse vyrauja bendras principas, kad hipotekos sutartis turi būti rašytinės formos.

Bendrosios teisės sistemos šalyse, (*DB*) hipotekos sutarties atitikmuo yra *mortgage deed*, kuriai yra privaloma teisinė registracija. *DB* yra išskiriamos dvi *mortgage deed* formos: einamosios sąskaitos forma (*account current form*) ir pagrindinės sumos ir palūkanų (*principal sums and interest*) Bendrosios teisės sistemos šalyse hipotekos sutartis yra įvardijama kaip

<sup>45</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>46</sup> ten pat.

<sup>47</sup> Ten pat

<sup>48</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права.

<http://www.falileev-partners.ru/publications/b1cp2.html>

<sup>49</sup> там же.

*mortgage deed*. *Collateral deed* bendrosios teisės sistemoje yra dokumentas, kuris yra priedas prie pagrindinio dokumento (*mortgage deed*).<sup>50</sup>

Seka išvada, kad tiek bendrosios tiek kontinentinės teisės sistemos šalyse laivo hipotekos sutartis *mortgage deed*, *collateral deed* turi būti rašytinės formos. Kai kurios valstybės, esant sutartinei laivo hipotekai numato notarinę formą.

---

<sup>50</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 74.

### 2.3 Laivo hipotekos sutarties registravimas

*LR CK* numato, kad hipoteka įsigalioja nuo jos įregistravimo hipotekos registre momento, kai viešame registre įrašomi atitinkami įrašai.<sup>51</sup> Prašymas įregistruoti, pakeisti ar baigti laivo hipoteką yra pateikiamas Klaipėdos miesto Hipotekos skyriui.<sup>52</sup> Būtent momentas nuo kurio hipotekos sutartis (lakštas) yra registruojama yra siejamas su hipotekos atsiradimu. Nuo hipotekos registravimo viešame registre momento, atsiranda teisė įrodinėti hipotekos faktą prieš trečiuosius asmenis. Remiantis prašymų eiliškumu įregistruoti hipoteką yra vadovaujamosi tenkinant kreditorių reikalavimus iš įkeisto turto. *LR Prekybinės laivybos įstatymas* numato, įkeistas laivas negali būti išregistruotas iš LR jūrų laivų registro iki laivo hipotekos baigimo arba iki nebus pateiktas notariškai patvirtintas visų hipotekos kreditorių sutikimas tai padaryti.<sup>53</sup>

Kontinentinės teisės šalyse nuostatos liečiančios laivų ir jiems taikomų apsunkinimų registravimą, numato, jog informacija apie laivo įkeitimą turi būti fiksuojama atitinkamuose registruose. Yra išskiriami jūrų laivų, vidaus vandenu, statomų laivų registrai. *Vokietijoje* ir *Italijoje* laivo hipotekos egzistavimas yra siejamas su registravimu, kitose šalyse registravimas yra reikalingas įrodyti hipotekos atsiradimą prieš trečiuosius asmenis (*Prancūzija, Ispanija*). *Vokietijoje Prancūzijoje* siekiant išsaugoti laivo hipotekos galiojimą yra numatytas išskirtinis reglamentavimas, kuriuo remiantis įrašas apie laivo hipoteką kas dešimt metų turi būti atnaujinamas.<sup>54</sup>

Bendrosios teisės sistemos šalyse, *mortgage deed* yra registruojami tiek federacijos tiek lokaliame lygmenyje. Vadovaujantis *D.B* teisės aktais, aktais numato, kad neįregistruota hipotekos sutartis šalims turi įstatymo galią, bet tik įregistruota hipotekos sutartis, gali būti panaudota prieš trečiuosius asmenis.<sup>55</sup>

Taigi, valstybių nacionaliniai teisės aktai reglamentuoja, kad laivo hipotekos sutartis turi būti registruojama atitinkamuose registruose. Tik įregistruota hipotekos sutartis galioja prieš trečiuosius asmenis.

---

<sup>51</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74

<sup>52</sup>

<sup>53</sup> ten pat

<sup>54</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права. <http://www.falileev-partners.ru/publications/b1cp2.html>

<sup>55</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD.



## 2.4 Laivo hipotekos sutarties objektas. Laivo draudimo ir vertinimo specifika

Hipotekos objektu gali būti tik nekilnojamas daiktas. LR nekilnojamiesiems daiktams yra prilyginami ir jūriniai laivai. Šiame skyriuje aptarsime laivo sampratą, požymius, laivo draudimo ir vertinimo ypatumus tarptautinėje ir LR teisėje.

*LR saugios laivybos įstatymas* pateikiama laivo samprata. Laivas – bet kurio tipo savaeigis ar nesavaeigis plaukiojantis statinys, kuris yra ar gali būti naudojamas laivybai.<sup>56</sup> Prekybinės laivybos įstatymas pateikia analogiška laivo samprata, bet šiame įstatyme yra apibrėžiamas tik jūrų laivas. Jūrų laivas – laivas, suprojektuotas, pastatytas laivybai jūroje bei turintis tai patvirtinančius dokumentus.<sup>57</sup> Laivo hipoteka šiame įstatyme yra apibrėžiama kaip esamo ar būsimo skolinio išsipareigojimo vykdymą užtikrinantis nekilnojamojo daikto įkeitimas, kai įkeičiamas daiktas neperduodamas kreditoriui.<sup>58</sup> LR CK hipotekos apibrėžime randame sąlygą, jog įkeičiamas daiktas neperduodamas kreditoriui. Susitarimas perduoti įkeičiamą ar įkeistą daiktą kreditoriui negalioja.<sup>59</sup> Ši savybė yra taikoma tik nekilnojamojo daikto įkeitimo atveju, kai įkeičiamas kilnojamas daiktas tokiu apribojimų nėra numatyta. *Prekybinės laivybos įstatymas*, reglamentuojantis laivo hipoteka, ir hipotekos objektu pripažįsta tik jūrų laivą. Vadovaujantis LR CK nuostatomis nekilnojamoju daiktu gali būti laikomi tik tie laivai, kuriuos nekilnojamaisiais pripažįsta įstatymas. Remiantis *Prekybinės laivybos įstatymu*, nekyla abejonių, kad jūrinis laivas, registruojamas jūrų laivų registre yra laikomas nekilnojamoju daiktu.

LR nėra teisės akto, kuris įvardintų vidaus vandenų laivą kaip nekilnojamąjį daiktą. Vien tik požymio, kad tokie laivai yra registruojami teisės aktų nustatyta tvarka, nepakanka norint šiuos laivus priskirti nekilnojamiesiems daiktams. *Civilinėje byloje Nr.2A-167-2004*, Lietuvos Apeliacinio teismo kolegija nagrinėjo bylą *dėl paskolos sutarčių ir kilnojamojo turto įkeitimo pripažinimo negaliojančiais*. Byloje randame teiginį *panaikinti hipoteką kilnojamajam turtui (vidaus vandenų laivui-kylinei jachtai, „Dailė“)*,<sup>60</sup> manytume, kad terminas hipoteka negali būti vartojamas kilnojamojo daikto atžvilgiu, kadangi vidaus vandenų laivai yra prilyginami kilnojamiesiems daiktams ir yra įkeičiami sudarant įkeitimo lakštą. Byloje pažymima, kad

<sup>56</sup> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios .2000,75-2264.

<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Zd=SAUGIOS+ir+LAIVYBOS&Vr=&Id=42019&Pr=&Mt=&Mn=&Dn=&Km=&Rs=>

<sup>57</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios .1996,Nr.101

<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

<sup>58</sup> ten pat.

<sup>59</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>60</sup> Civilinė byla Nr.2A-167-2004//<http://infolex.lt/praktika/tekstas.asp?40225>

minėtas laivas yra įkeistas pagal kilnojamojo turto įkeitimo lakštą. Todėl šioje byloje terminas kilnojamojo turto hipoteka yra panaudotas netinkamai.

Jūrų laivas atitinka *LR CK* numatytus nekilnojamojo daikto požymius : šis laivas yra registruotas teisės aktų nustatyta tvarka, įstatymas prilygina šios rūšies laivą nekilnojamiesiems daiktams.

Jūrų laivas yra registruojamas jūrų laivų registre. Šiame registre yra registruojami jūrų laivai ir nebaigti statyti jūrų laivai. Jūrų laivas, registruojamas šiame registre laikomas laivybai jūroje suprojektuotas ir pastatytas laivas, turintis tai patvirtinančius dokumentus, kurio savininkas yra Lietuvos Respublikos pilietis ar Lietuvos Respublikoje registruotas juridinis asmuo.<sup>61</sup>

Kontinentinės teisės šalyse laivo hipotekos objektas suprantamas skirtingai. Kadangi *RF CK* nekilnojamiesiems daiktams prilygina ir vidaus vandenų laivus, hipotekos objektu bus ir vidaus vandenų laivas. *Vokietijos civilinis kodeksas* reglamentuoja, kad tik įregistruoti jūrų laivai ir statomi jūrų laivai yra įkeičiami vadovaujantis hipotekos nuostatomis. Tuo tarpu neįregistruotiems jūrų laivams minėtos nuostatos netaikomos. *Vokietijos civilinis kodeksas* vidaus vandenų laivų rūšies nenumato.

Bendrosios teisės valstybės, hipotekos objektu pripažįsta tik jūrų laivą ir statomą jūrų laivą.

Nebaigtas statyti jūrų laivas yra registruojamas, jei jis atitinka jūrų laivų registro nuostatų jam keliamus reikalavimus. Registre registruojamas nebaigtas statyti jūrų laivas, jeigu: Lietuvos Respublikos įstatymų teisės aktų nustatyta tvarka yra parengtas ir suderintas statomo laivo projektas; sudaryta statybos rangos sutartis; atlikta ne mažiau kaip 20 procentų statomo laivo korpuso statybos darbų.<sup>62</sup> Manytume, kad nebaigtas statyti jūrų laivas, atitinkantis jam keliamus reikalavimus taip pat yra hipotekos objektas. *RF*, ir kitos kontinentinės teisės sistemos šalys, pavyzdžiui *Vokietija, Prancūzija, Italija, Ispanija*, pripažįsta statomą jūrų laivą hipotekos objektu, bet skirtingai traktuoja nebaigto statyti jūrų laivo sampratą, nustatant specifinius registravimo ir statybos būklės reikalavimus tokiam laivui.

---

<sup>61</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios .2005 Nr.93.

<sup>62</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

*LR Prekybinės laivybos įstatymas* numato, kad laivas įkeičiamas su laivo įranga ir priklausiniais, kurie reikalingi jo navigacijai ar kelionei ir yra laive įkeitimo sutarties sudarymo dieną. Įkeičiamo laivo įrenginiai ir priklausiniai turi būti nurodyti hipotekos lakšte, išskyrus tuos, kurie nėra laivo savininko nuosavybė. Laivo hipoteka neapima laive esančio kuro, tepalų bei krovinių, priklausančių laivo savininkui ar kitam asmeniui.<sup>63</sup> Laivo hipoteka neapima laive esančio kuro, tepalų bei krovinių, priklausančių laivo savininkui ar kitam asmeniui.<sup>64</sup> *LR* kaip ir daugelio valstybių teisės aktai reglamentuojantys laivo įkeitimą, nenumato, kad frachtas gali būti įkeičiamas. Frachto sąvoka randame, *Prekybinės laivybos įstatyme*, kuriame frachtas – užmokestis laivo valdytojui už krovinių vežimą.<sup>65</sup> Manytume, kad bendras principas išplaukiantis iš *LR CK*, jog nekilnojamojo daikto hipoteka neapima iš šio daikto gaunamų pajamų.

Kontinentinės teisės šalyse, jūrinis laivas įkeičiamas su laivo įranga ir priklausiniais. *Prancūzijos* teisės aktai numato, kad laivo hipotekos objektas yra laivo korpusas, variklis, bet laivo hipoteka neapima frachto. *Italijos Jūrinis kodeksas* pabrėžia, kad kuras, tepalai bei frachtas, nepriskiriami hipotekos objektui.<sup>66</sup> *Rusijos Federacijos Prekybinės laivybos kodekse* išskirta, kad laivo hipoteka neapima frachto.

Skirtingai laivo hipotekos objektą suprantą bendrosios teisės sistemos šalys. Pavyzdžiui *JAV* teisės aktai išskiria, kad hipoteka apima ir frachtą.<sup>67</sup> *Kanados* teisės aktai, hipotekos objektui priskiria laivo korpusą, laivo įrangą ir priklausinius reikalingus navigacijai. neapima draudimo, užmokesčio iš bunkeravimo.<sup>68</sup>

Taigi, *LR* ir užsienio valstybių teisės aktai, įregistruotus jūrinius laivus ir statomus jūrų laivus pripažįsta hipotekos objektais.

---

<sup>63</sup> ten pat

<sup>64</sup> ten pat

<sup>65</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios. 1996,Nr.101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

<sup>66</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права. <http://www.falileev-partners.ru/publications/b1cp2.html>

<sup>67</sup> Wei Zheng LL.M. candidate, McGill Faculty of Law; LL.B., School of Law, Jilin University. The Law of Ship

Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K. and Canada.

<sup>68</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental

Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-244.

Jūrų laivai kaip ir kiti nekilnojantieji daiktai turi būti apdraudžiami. Kadangi laivas yra ne tik civilinės teisės, bet ir jūrų teisės tyrinėjimo objektas, jūrų teisė išskiria jūrinio draudimo (*marine insurance*) institutą. Kitas svarbus laivo, kaip hipotekos objekto požymis yra laivo vertė. Kadangi jūriniai laivai yra priskiriami vertingam materialiajam turtui, laivai turi būti įvertinti. Taigi tolesnėje darbo eigoje išsiaiškinsime laivo draudimo ir vertinimo specifiką.

LR Laivai yra vertinami nepriklausomų turto vertintojų, remiantis nekilnojamojo turto vertinimo taisyklėmis. Laivo realios rinkos vertės nustatymu yra siekiama apsaugoti kreditoriaus interesus, kadangi tik remiantis aiškiais ir išsamiais laivų vertinimo taisyklėmis ir pasitelkiant turto vertinimo specialistus, galimas objektyvus laivo vertinimo rezultatas. Siekiant suvienodinti laivų vertinimo laivų statybos srityje, buvo *Tarybos reglamentas Nr. 385/96, Dėl apsaugos nuo žalingo laivų įkainojimo*. Šiame reglamente buvo pateiktos *Laivų statybos žalingo kainų nustatymo kodekso* nuostatos. Minėtame kodekse yra numatyta taikyti mokestį, žalingai įkainoto laivo statytojui, kai tokį laivą pardavus pirkėjui iš kitos šalies, nei buvo pagamintas laivas, padaroma žala.<sup>69</sup>

Kodekse įvardintos priemonės padėtų išvengti žalingų laivų įkainojimo ir laivo įkeitimo atveju. Būtent nuo laivo įkainojimo priklauso kreditoriaus interesai, todėl įkainojimo procesą turėtų kontroliuoti pats kreditorius. Kadangi praktikoje pasitaiko atveju, kai skolininkas parinkdamas jam tinkamus turto vertintojus, gali gauti sau palankų laivo vertinimą. Todėl suinteresuotas adekvačiu vertės nustatymu, hipotekos kreditorius, (dažniausiai bankas), pats rūpinasi šiuo procesu, idant išvengtų neobjektyvaus ir šališko laivo vertinimo.

Jūrų laivai, plaukiojantys tarptautiniuose vandenyse, gali patekti į pavojingas sąlygas arba laivas gali nuskęsti, todėl kreditorius yra suinteresuotas, kad hipotekos objektas būtų apraustas nuo įvairių rizikų. Kontinentinės teisės šalių aktai numato, kad prieš sudarant laivo hipotekos sutartį, laivas yra apdraudžiamas, laivo hipoteka apims ir draudimo išmoką. Skolininkas turi pareigą apdrausti laivą. *Vokietijos* teisės aktai numato, jeigu skolininkas savo lėšomis ar trečiojo asmens lėšomis apdraudžia laivą, tuomet hipoteka apima ir teisę reikalauti

---

<sup>69</sup> Tarybos reglamentas (EB) Nr.385/96, 1996 m. sausio 29 d. dėl apsaugos nuo žalingo laivų įkainojimo.  
<http://www3.lrs.lt/c-bin/eu/preps1?RegKodas=&RegKodas=&NuoMetai=1951&NuoMenu=01&NuoDiena=01&IkiMetai=2005&IkiMetai=2005&IkiMetai>  
 nuo=12&IkiDiena=31&Organizacija=&DokTipas=&Kalba=&PavZodis=d%EBI+apsaugos+nuo+%FEalingo&Tekst  
 Zodis=&LeidPav=&LeidMetai=&LeidNr=&EilNr=&ESRadio=2&TezRadio=3&SubmitButton=Ie%F0koti

draudimo išmokos.<sup>70</sup> Draudikas negali apeliuoti į tai, jog nežinojo apie laivo hipotekos įregistravimą. Draudimo sutarties nutraukimas ar kitos aplinkybės, sąlygojusios draudimo santykių pabaigą, turės įtakos kreditoriui, kuris per nustatytą terminą pranešė draudikui apie laivo hipoteką. Jeigu draudėjas (skolininkas) nemoka draudimo įmokų, kreditorius turi įmokėti šias įmokas vietoj skolininko, tuomet kreditoriaus reikalavimai susiję su laivo hipoteka apims ir draudimo įmokų, palūkanų išieškojimas, remiantis draudimo sutartimi.<sup>71</sup> Remiantis *LR CK* nuostatomis, jeigu įkeisto daikto vertė sumažėjo, skolininkas neįvykdė išipareigojimo dalies, kuria sumažėjo daikto vertė, arba daiktas žuvo, kreditoriai turi teisę į daikto draudimo sumą, neviršijančią jų reikalavimų sumos, išmokoma tokia pat eile, kokia turėjo būti patenkinti jų reikalavimai.<sup>72</sup>

Bendrosios teisės sistemos šalyse, jūrų teisės institutu yra laikomas jūrų draudimas (*marine insurance*). Jūrų draudimas yra padalintas į dvi rūšis. Pirmosios rūšies draudimo objektu yra kroviny (cargo), antrosios rūšies objektu yra pats laivas (*ship*). Jūrų draudimas turi išskirtinių savybių lyginant ne gyvybės draudimu. Laivo draudimas apima nuostolius kylančius laivui, kuris gali plaukioti tarptautiniuose vandenyse ir būti tarptautinės prekybos subjektu.<sup>73</sup> Kaip matome iš bendrosios teisės šalių reglamentavimo, hipoteka apima tik jūrinius laivus, kadangi tik šie laivai yra draudžiami ir yra tinkami laivybai tarptautiniuose vandenyse.

Draudiko (draudimo bendrovės) atsakomybė neapsiriboja vienos šalies teritorija. Atsakomybė gali kilti iš įvairių įvykių ir gali būti susijusi su skirtingų šalių jurisdikcijomis. Todėl jūrų draudimas yra glaudžiai susijęs su tarptautine teise.<sup>74</sup> Kita išskirtinė jūrų draudimo savybė yra ta, kad didžioji dalis komercinės veiklos yra susijusi su trejomis esminėmis rinkomis: *Londonas, Skandinavijos šalys, Prancūzija*. Būtent šių šalių nustatytos principinės taisyklės, sąlygos ir terminai plačiai paplito jūrų draudimo srityje. Reikėtų išskirti *London Institute Clauses*, kuriose naudojami laivo korpuso (*hull*), laivo įrengimų (*machinery*), krovinio (*cargo*), karo veikmų (*war risks*) terminai. Remiantis *London Institute Clauses* buvo apibrėžtos jūrinio draudimo taisyklės ir jūrų draudimo principai.<sup>75</sup>

---

<sup>70</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права. [www.falileev-partners.ru/publications/b1cp2.html](http://www.falileev-partners.ru/publications/b1cp2.html)

<sup>71</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права. [www.falileev-partners.ru/publications/.html](http://www.falileev-partners.ru/publications/.html)

<sup>72</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>73</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-309.

<sup>74</sup> Ibid P-332.

<sup>75</sup> Ibid P-333.

Nagrinėjant jūrų draudimą *LR* mes nerasime nacionalinių teisės aktų, nei pritaikytų tarptautinių taisyklių, kurios reguliuotų šią specifinę sritį. Jūrų laivai yra draudžiami, remiantis taisyklėmis, kurios taikomos draudžiant nekilnojamuosius daiktus. *LR CK* reglamentuoja, jog įkeičiamas gali būti tik apdraustas daiktas. Nekilnojamojo daikto hipoteka apima ir šio daikto draudimo atlyginimą.<sup>76</sup> Skolininkas yra įpareigotas apdrausti daiktą, bet kreditorius turi būti aktyvus ir prižiūrėti, kad skolininkas mokėtų jam priklausančias draudimo įmokas. Kadangi praktikoje pasitaiko atvejų, kai laivo draudimo sutartis nutrūksta dėl skolininko kaltės, kreditoriaus reikalavimas, užtikrintas hipoteka lieka neapsaugotas. Įkeičiant jūrinius laivus kreditoriumi dažniausiai būna bankas, kuris pats gali apdrausti daiktą ir rūpintis draudimo sutarties tinkamu vykdymu. Kadangi vidaus vandenų laivai plaukiodami taip pat gali patirti nenumatytų rizikų, jie gali būti apdraudžiami.

Taigi, *LR* ir užsienio valstybių praktikoje jūrinis laivas yra pripažįstamas hipotekos objektu. Jūrinis laivas yra įkeičiamas su laivo įranga ir priklausiniais, kurie yra būtini laivybai jūroje. Įkeičiamas gali būti tik apdraustas jūrinis laivas.

---

<sup>76</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

## 2.5 Kreditoriaus ir skolininko teisės ir pareigos laivo įkeitime

LR laivo hipotekos šalių teisės ir pareigos visų pirma yra numatytos LR CK. Taip pat šalys gali numatyti teises ir pareigas šalių susitarimu. Laivo skolininkas turi teisę valdyti, naudotis ir disponuoti laivu, turi teisę į antrinį įkeitimą, skolininkas privalo laivą apdrausti, nemažinti jo vertės. Laivo hipotekos kreditorius gali perleisti hipoteka užtikrintą reikalavimą, reikalauti patenkinti hipoteka užtikrintą reikalavimą prieš terminą, dėl įsipareigojimo nevykdymo ar netinkamo vykdymo kreditorius gali kreiptis dėl laivo arešto ar priverstinio pardavimo.

Priverstinis įkeisto laivo pardavimas išlaisvina jį nuo visų hipotekų ar apsunkinimų tik tuo atveju, jei pardavimo metu įkeistas laivas buvo Lietuvos Respublikos teritorijoje.<sup>77</sup> LR *prekybinės laivybos įstatymas* reglamentuoja, kad sprendimas priverstinai parduoti Lietuvos Respublikoje įkeistą laivą yra priimamas hipotekos įstatymo nustatyta tvarka.<sup>78</sup> Kadangi *Hipotekos įstatymas* negalioja, laivo priverstinio pardavimo klausimai yra nesureguliuoti. LR nėra prisijungusi prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*, kuri reguliuoja reikalavimus keliamus pranešimui dėl laivo priverstinio pardavimo, priverstinio pardavimo teisinės pasekmės. LR yra ratifikavusi 1952 m. *Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, kuri reikalavimą kylantį iš laivo įkeitimo ir hipotekos priskiria jūriniams reikalavimams. Todėl laivas užtikrintas įkeitimu ar hipoteka gali būti areštuotas konvencijos valstybėje narėje. Ši konvencija numato, jeigu reikalavimas yra užtikrintas laivo įkeitimu ar hipoteka, negali būti areštuojamas joks kitas laivas, išskyrus tą, dėl kurio pareikštas jūrinis reikalavimas.<sup>79</sup>

Nagrinėjant laivo hipotekos skolininko teises ir pareigas reikia paminėti svarbiausią skolininko teisę, tai teisę valdyti, naudoti ir disponuoti laivu. Laivo įkeitimas netrukdo perleisti jo kito asmens nuosavybėn. Perleidžiant įkeistą daiktą nuosavybėn kitam asmeniui, hipoteka seka paskui daiktą.<sup>80</sup> Reikėtų paminėti atvejį, kada laivas yra parduodamas užsienio fiziniam ar juridiniam asmeniui, toks laivas yra išbraukiamas iš laivų registro ir tai neturėtų paveikti įsipareigojimus, kylančius iš hipotekos. Todėl šalių teisės aktai numato laivo kreditorių apsaugą,

<sup>77</sup> Lietuvos Respublikos prekybos laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

<sup>78</sup> ten pat

<sup>79</sup> 1952 Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo.  
<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=54417&Zd=TAISYKLIU+ir+LAIVU+ir+ARESTU>

<sup>80</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas // Valstybės žinios. 2000 Nr. 74.

pranešant laivo hipotekos kreditoriams apie įkeisto laivo išregistravimą, kad kreditoriai galėtų kreiptis į teismą dėl savo reikalavimų užtikrinimo.<sup>81</sup>

*LR prekybinės laivybos įstatymas* numato, kad įkeistas laivas negali būti išregistruotas iš LR jūrų laivų registro iki laivo hipotekos baigimo arba iki nebus pateiktas notariškai patvirtintas visų hipotekos kreditorių sutikimas tai padaryti.<sup>82</sup>

Kontinentinės teisės sistemos šalyse, pavyzdžiui *Vokietijoje*, laivo hipoteka yra reguliuojama specialiu įstatymu, kuriame išskiriama, jog laivo hipotekos kreditorius matydamas, jog skolininkas savo veiksmais mažina laivo vertę, nesiimdamas reikiamų priemonių laivo būklei pagerinti, turi teisę kreiptis į teismą dėl laivo priverstinio pardavimo. Jeigu skolininkas per nustatytą terminą nepadengia skolinio įsipareigojimo, kreditorius per nustatytą terminą įspėjęs skolininką dėl galimų pasekmių, turi teisę kreiptis į kompetentingas institucijas dėl laivo arešto ir priverstinio laivo pardavimo.<sup>83</sup>

Kalbant apie laivo nuosavybės teisės perdavimą ir išsaugojimą, reikėtų paminėti bendrosios teisės šalių teisės aktus, kuriuose skolininko teisės į laivą yra suprantamos skirtingai nei kontinentinėje teisėje. Skolininkas (laivo savininkas) naudojami visomis laivo savininko teisėmis tol, kol kreditorius, nepradėjo faktiškai valdyti laivo.<sup>84</sup>

Išskirtinė bendrosios teisės sistemos laivų hipotekos savybė yra skolininko teisė išpirkti laivą. Remiantis teisingumo teise, skolininkas turi išskirtinę įkeisto daikto išpirkimo teisę ir bet koks susitarimas panaikinant šią teisę yra negaliojantis.<sup>85</sup> Skolininkas įvykdęs visą skolinį įsipareigojimą turi teisę išpirkti laivą. Laivo kreditoriaus siekis tapti laivo savininku yra susijęs tik su skolinio įsipareigojimo vykdymo pagal paskolos sutartį, užtikrinimu. Kreditorius nėra suinteresuotas eksploatuoti laivą, kadangi kreditoriaus tikslas yra savo reikalavimų patenkinimas iš įkeisto turto pardavimo. *Byloje Chinery v. Blackburn* buvo nuspręsta, kad skolininkas būdamas laivo savininku dengia visas išlaidas ir gauna pajamas eksploatuojant laivą, jeigu tai nekenkia

<sup>81</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-248.

<sup>82</sup> Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300 <http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=20033&Zd=PREKYB+ir+LAIVYB#78str>

<sup>83</sup> Петр Анатольевич Фалилеев. Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы права.

<http://www.falileev-partners.ru/publications/html>

<sup>84</sup> Wei Zheng LL.M. candidate, McGill Faculty of Law; LL.B., School of Law, Jilin University. The Law of Ship Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K. and Canada.

<sup>85</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred. Essentials of Canadian Law. Maritime Law. Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc. 2003 P-249.



įkeistam daiktui.<sup>86</sup> Iki tol, kol kreditorius nepradėjo faktiškai valdyti laivo, skolininkas yra pripažįstamas pilnateisiu laivo savininku, bet tuo pat metu kreditorius yra laikomas laivo savininku dėl reikalavimų, susijusių su laivo įkeitimu.<sup>87</sup>

Išskirtine laivo hipotekos savybe bendrosios teisės sistemos šalyse yra dvilypį laivo savininką. Laivo savininko teisės į laivą yra padalinamos skolininkui ir kreditoriui. Nežiūrint į tai jog laivo hipoteka perkelia kai kurias teises kreditoriui, jis nėra laikomas pilnateisiu laivo savininku. Skolininko pripažinimas tikruoju laivo savininku, išlaisvina kreditorių, pradėjusių valdyti įkeistą laivą, nuo laivo savininkui priskiriamų įsipareigojimų.<sup>88</sup> Kreditorius, esant atitinkamoms aplinkybėms gali pradėti faktiškai valdyti laivą ir tokį laivą parduoti, siekiant realizuoti savo teises užtikrintas laivo hipoteka. Faktinėmis aplinkybėmis pripažįstamos: skolininkas neįvykdė įsipareigojimo dalies, pagal paskolos sutartį, savo veiksmais mažina įkeisto laivo vertę ar kitaip daro žalą įkeistam laivui. Analizuojant faktinio valdymo aplinkybes svarbu nustatyti ar skolininko veiksmai, kurie sąlygojo kreditoriaus faktinio valdymo atsiradimą yra laikomi sukeliančiais žalą laivui. Jeigu kreditorius kreipiasi į teismą iki tol, kol skolininkas nepažeidė savo įsipareigojimų, neatliko veiksmų įtakojusių žalos kilimą įkeistam laivui, teismai priima sprendimą, kad neatsirado žalos įkeitimo objektui, bet tokiu sprendimu kreditoriui nėra panaikinama teisė kreiptis į teismą kilus naujoms aplinkybėms. Įrodinėti faktinės aplinkybės yra įpareigotas kreditorius, jis turi pateisinti faktinio valdymo atsiradimą. Jeigu kreditorius neįrodo, kad pradėjo valdyti esant pagrįstoms aplinkybėms, jis bus atsakingas už faktinį valdymą, atsiradusį be teisinio pagrindo.<sup>89</sup> DB teismai pripažįsta, jeigu skolininkas eksploatuodamas laivą apsunkina laivą privilegijuotu jūriniu reikalavimu, tokie veiksmai bus pripažįstami kaip darantys žalą laivui. DB teisėje yra numatyti keli būdai, kuriais remiantis kreditorius gali pradėti valdyti laivą. Kreditorius remiantis 1981 m. Teismų įstatymu, gali kreiptis į teismą ir gali pats pradėti faktinį laivo valdymą.<sup>90</sup> Jeigu šalies, kurioje yra įkeistas laivas įstatymai numatyto kreditoriaus teisė į faktinį valdymą, kreditorius turi teisę nušalinti laivo kapitoną ir paskirti savo agentą. Po to kai kreditorius pradėjo faktiškai valdyti laivą jis yra atsakingas už visas laivo eksploatavimo išlaidas. Kreditorius turi teisę teismo keliu panaikinti skolininko išpirkimo teisę (*foreclosure*),

<sup>86</sup>Петр Анатольевич Фалиеев .Залог морских судов по законодательству стран общего права.<http://www.falileev-partners.ru/publications.htm>

<sup>87</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-249.

<sup>88</sup> Ibid-250

<sup>89</sup>Петр Анатольевич Фалиеев .Залог морских судов по законодательству стран общего права. <http://www.falileev-partners.ru/publications.htm>

<sup>90</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-251.

ko pasėkoje kreditorius tampa pilnateisiu laivo savininku.<sup>91</sup> Ši laivo kreditoriaus teisė yra sutinkama tik bendrosios teisės sistemos šalyse.

Taigi, šiame skirsnyje aptarėme laivo hipotekos kreditoriaus ir skolininko teises ir įsipareigojimus. Laivo hipotekos šalių įsipareigojimai, išskirtinės teisės į laivo pajamas ir frachtą yra traktuojamos nevienareikšmiškai. Bendrosios teisės sistemos šalyse kreditorius turi faktinio valdymo teisę, teisę panaikinti įkeisto laivo išpirkimo teisę, skolininkas turi teisę įkeistą laivą išpirkti, pabrėžtina, jog šios sistemos ypatumas yra savininko teisių tarp laivo hipotekos šalių, paskirstymas. *LR* ir kontinentinės teisės sistemos šalyse, laivo hipotekos skolininko teisėms priskiriama : teisę parduoti laivą, teisę į antrinį įkeitimą, skolininko pareigomis pripažįsta laivo draudimą, vertinimą, pareigą nemažinti įkeisto laivo vertės. Laivo hipotekos kreditoriui suteikta teisė reikalauti sustabdyti skolininko veiksmus keliančius grėsmę laivui, teisę perleisti savo įsipareigojimą kitam kreditoriui, teisę kreiptis į teismą dėl reikalavimų užtikrintų laivo hipoteka patenkinimo, teisę reikalauti teismo areštuoti ir priverstinai parduoti įkeistą laivą, teisę pirmiau kitų kreditorių patenkinti savo reikalavimą iš parduoto laivo vertės.

---

<sup>91</sup> Wei Zheng LL.M. candidate, McGill Faculty of Law; LL.B., School of Law, Jilin University The Law of Ship Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K. and Canada.

### 3. Laivo pirkimo - pardavimo sutarties ypatumai tarptautinėje ir Lietuvos Respublikos teisėje

#### 3.1 Laivo pirkimo -pardavimo sutarties samprata

LR laivo pirkimas- pardavimas yra priskiriamas prievolių teisei ir reguliuojamas, remiantis LR CK IV dalies XXIII skyriaus nuostatomis „Pirkimas pardavimas” ir 8 skirsnio nuostatomis „Nekilnojamojo daikto pirkimo - pardavimo sutartys. LR laivai, kurie registruojami jūrų laivų registre ir atitinka jūriniams laivams keliamus reikalavimus yra prilyginami nekilnojamiesiems daiktams. Todėl jūrinio laivo pirkimo- pardavimo sutarčiai taikomos ne tik bendrosios pirkimo – pardavimo sutarčių nuostatos, bet taip pat ir nekilnojamojo daikto pirkimo pardavimo sutarčių nuostatos. Vidaus vandenų laivai, registruoti vidaus vandenų registre, yra prilyginami kilnojamiesiems daiktams, todėl jiems bus taikomos bendrosios pirkimo pardavimo sutarčių nuostatos.

Bendrosios teisės šalyse laivai yra prilyginami kilnojamiesiems daiktams. Remiantis D.B. teisės aktais laivai yra daiktai (*goods*), kurių pardavimas yra reguliuojamas *Kilnojamojo turto pardavimo įstatymo 1979*, nuostatomis. Tik laivas registruotas, vadovaujantis *Prekybinės laivybos įstatymu 1894*, gali būti pripažįstamas pardavimo sutarties dalyku. Laivo nuosavybės teisė yra perduodama iš pardavėjo pirkėjui, pardavimo sutartimi (*bill of sale*).<sup>92</sup> D.B. *Kilnojamojo turto pardavimo įstatyme 1979*, pardavimas yra apibrėžiamas kaip sutartis, remiantis kuria pardavėjas už atlygį perduoda ar įsipareigoja perduoti pirkėjui nuosavybės teisę į daiktą.<sup>93</sup> *Kanados* teisės aktai numato, kad laivų pirkimas- pardavimas yra reguliuojamas bendrosiomis sutarčių teisės (*contract law*) nuostatomis. Laivo pirkimo pardavimo sutartis yra nustatytos tarptautinės formos (*bill of sale*), kurioje įvardytos pirkėjo ir pardavėjo teisės ir pareigos. Naujo ar naudoto laivo pirkimas yra suprantamas kaip susitarimas įsigyti kilnojamąjį daiktą, kuris reguliuojamas federacinių ar lokalinių teisės aktų. Šis susitarimo turinys apima daiktų nuosavybės teisės perdavimą, pirkėjo ir pardavėjo teisių apsaugą, daikto (laivo) apsunkinimų išdėstymą.<sup>94</sup>

Kontinentinės teisės šalyse pirkimo pardavimo sutartys yra priskiriamos prievolių teisei. Šios teisės sistemos šalių civiliniai kodeksai neišskiria laivų pirkimo- pardavimo kaip atskiros pirkimo – pardavimo sutarčių rūšies .

92 Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 49.

93 Ibid.P- 49.

94 Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Laz Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-170.

*Vokietijos civilinis kodeksas* reglamentuoja, kad pirkimo-pardavimo sutartimi pardavėjas įsipareigoja pirkėjui pristatyti daiktą ir perduoti daikto nuosavybės teisę. Jeigu nuosavybės teisė į daiktą yra susijusi su daikto perdavimu, pardavėjas privalo šį daiktą perduoti. Pirkėjas įsipareigoja priimti daiktą ir sumokėti daikto kainą.<sup>95</sup> Reikėtų paminėti, kad *Vokietijos civilinis kodeksas*, nors ir neišskiria laivų pirkimo-pardavimo kaip atskiros pirkimo pardavimo sutarčių rūšies, bet reglamentuoja, kad bendrosios pirkėjo ir pardavėjo teisės ir pareigos, nustatytos šiame kodekse yra taikomos registruotų laivų, statomų laivų pirkimui-pardavimui ir laivo hipotekai.<sup>96</sup>

*RF CK* jūrų laivus ir vidaus vandenu laivus prilygina nekilnojamiems daiktams, todėl laivų pirkimui pardavimui yra taikomos ne tik bendrosios pirkimo- pardavimo sutarčių teisės nuostatos, bet ir nekilnojamojo daikto pirkimo pardavimo sutarčių nuostatos.

Kontinentinės teisės šalių aktai numato, jog tik laivas, kuriam privaloma teisinė registracija gali būti pirkimo pardavimo sutarties dalyku.

Taigi remiantis išdėstytu, laivo pirkimo - pardavimo sutartį galime apibrėžti, kaip sutartį, kurios viena šalis laivo pardavėjas, už nustatytą pinigų sumą, įsipareigoja perduoti kitai šaliai laivo pirkėjui nuosavybės teisę į laivą (jūrinį ar vidaus vandenu). Tikrai laivai, kuriems nustatyta privaloma teisinė registracija gali būti laivo pirkimo- pardavimo sutarties objektais.

---

<sup>95</sup> The German civil code (Bürgerliches Gesetzbuch). <http://www.hull.ac.uk/php/lastcb/bgbengl.htm>

<sup>96</sup> ibid

### 3.2 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties forma

*LR CK* numato, kad nekilnojamojo daikto pirkimo- pardavimo sutartis turi būti notarinės formos. Formos reikalavimų nesilaikymas daro sutartį negaliojančią.<sup>97</sup> Ši nuostata yra taikoma jūrinio laivo pirkimo-pardavimo sutarčiai. Vidaus vandenu laivo pirkimo pardavimo sutarčiai nėra privaloma notarinė forma, o taikomas paprastos rašytinės formos reikalavimas. Bet remiantis *LR CK 1.77* straipsniu, notarinės formos gali būti ir tie sandoriai, kuriems sudaryti įstatymas numato paprastą rašytinę formą.<sup>98</sup>

*LR CK* reglamentuoja, kad nekilnojamojo daikto perdavimas ir jo priėmimas turi būti įforminamas pirkėjo ir pardavėjo pasirašytu priėmimo – perdavimo aktu ar kitokiu sutartyje nurodytu dokumentu.<sup>99</sup> Šis perdavimo priėmimo aktas taip pat turi būti notarinės formos. Užsienio valstybėse nuosavybės teisė į laivą perduodama perdavimo-priėmimo aktu (*protocol of delivery*) kurio pasirašymo tvarką, formą apibrėžia valstybių įstatymai. Laivo perdavimo ir nuosavybės teisės perėjimo klausimus pateiksime atskirame skirsnyje.

*Vokietijos* teisės aktai laivo pirkimui - pardavimu taiko tarptautinę *bill of sale* formą, kurią pasirašo pirkėjas ir pardavėjas. Jeigu sutarties šalys juridiniai asmenys sutartyje turi būti ir šių juridinių asmenų antspaudai. *RF CK* reglamentuoja, kad nekilnojamojo daikto pirkimo-pardavimo sutartis yra paprastos rašytinės formos.<sup>100</sup>

Bendrosios teisės šalyse, kaip pavyzdžiui *Kanadoje*, registruoto laivo nuosavybės teisė yra perduodama *bill of sale*, remiantis *Prekybinės laivybos įstatymu*. *DB Bill of sale* yra paprastos rašytinės formos. Jeigu pirkėjas yra užsienio fizinis ar juridinis asmuo *bill of sale* turi būti pasirašoma notaro akivaizdoje ir privalo būti patvirtinta pirkėjo valstybės konsulato atstovo parašu bei antspaudu.<sup>101</sup>

Remiantis praktika, jeigu laivo pirkimo- pardavimo sutarties šalys yra tos pačios valstybės fiziniai ar juridiniai asmenys ar viena iš laivų yra užsienio fizinis ar juridinis asmuo, bus taikoma skirtinga laivo pirkimo- pardavimo sutarties forma. Jeigu laivo pirkimas-pardavimas vyksta *LR* ir abi šalys yra *LR* fiziniai ar juridiniai asmenys, jūrinis ar vidaus vandenu laivas bus perduodamas, remiantis *LR CK* nuostatomis. Jeigu viena iš sutarties šalių yra užsienio

97 Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

98 ten pat.

99 ten pat.

100 Гражданский кодекс Российской Федерации. Москва. Изд-во Эксмо 2004

101 Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides. LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 75.

fizinis ar juridinis asmuo, dažniausiai remiantis pardavėjo valstybės teisės aktais bus taikomos minėtos šalies laivo pirkimo- pardavimo sutarties nuostatos.

Pagal *LR CK* sandorių, kurių dalykas yra nekilnojamas daiktas ar teisė į jį, forma turi atitikti nekilnojamojo daikto buvimo vietos valstybės teisės reikalavimus.<sup>102</sup>

Tarptautinėje valstybių praktikoje laivų pirkimo – pardavimo sutartis yra nustatytos formos dokumentas: *Saleform 1987, Saleform 1993, Nipponsale '93. Agreement to sell*. Šiomis formomis vadovaujasi daugelis kontinentinės ir bendrosios teisės valstybių. Kadangi laivų pirkimo pardavimo sutarties šalys dažniausiai yra skirtingų valstybių fiziniai ar juridiniai asmenys, laivų pirkimui pardavimui yra taikomos tarptautinai pripažintos *Saleforms*. Šios formos yra pritaikytos tiek jūrų tiek vidaus vandens laivų pirkimui pardavimui, todėl sutarties šalims yra priimtina rinktis tarptautines laivų pirkimo pardavimo formas, nei vadovautis nacionaliniais teisės aktais, kurie laivų pirkimo pardavimą reguliuoja bendromis pirkimo pardavimo nuostatomis.

Tarptautinėje praktikoje pirkimo pardavimo sutartis (*sale contract*) gali būti dviejų rūšių: *sale* ir *agreement to sell*. Pirkimo sutartimi (*sale*) nuosavybės teisė pirkėjui pereina nuo sutarties sudarymo momento. Sutartis pripažįstama *agreement to sell* jeigu nuosavybės teisė į laivą pereina ateityje ar patenkinus atitinkamas sąlygas. *Agreement to sell* yra priskiriami ir *shipbuilding contract* (naujo laivo statybos sutartis).

Laivų pirkimo -pardavimo sutartį reikia atriboti nuo laivo statybos sutarties, kadangi šios sutartys sukelia šalims skirtingas teises ir pareigas. Laivo statybos sutartimi (*shipbuilding contract*) laivo nuosavybės teisė yra įgyjama į naujai pastatytą laivą. Laivo statybos sutartis yra priskiriama prie sutarčių, kuriomis įsipareigojama parduoti daiktus ateityje, todėl nuosavybės teisė į tokį laivą negali pereiti sutarties sudarymo momentu<sup>103</sup>.

Laivo statybos sutartimi pirkėjas užsako, o statytojas įsipareigoja pastatyti, įrengti ir sukomplektuoti bei pristatyti pirkėjui laivą, o pirkėjas įsipareigoja priimti laivą, pastatytą vadovaujantis sutarties sąlygomis, ir sumokėti sutarties kainą.<sup>104</sup> Statomo laivo pirkimo pardavimo sutarčiai yra taikomos skirtingos tarptautinės formos nei laivų pirkimui pardavimui.

<sup>102</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>103</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 79.

<sup>104</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-78.

Tarptautinėje praktikoje, naujo laivo (*second hand*) pirkimo- pardavimo sutarčiai, šalys pasirenka taikyti nustatytas tarptautinės formas: *Saleform 1987 („NSF 87“)* *Norwegian Saleform* arba *Saleform, Nippon-sale '93*.

*Norwegian Saleform* yra standartinė laivų pirkimo- pardavimo forma, kurią pirmą kartą panaudojo norvegų laivų agentai. Vėliau ši forma buvo pateikta *BIMCO- the baltic and International Maritime Council* ( Baltijos ir tarptautinei jūrų tarybai). Minėta *Saleform* buvo išspausdinta 1993 m. *BIMCO* leidinyje ir šiuo metu yra žinoma kaip *Saleform1993*.<sup>105</sup> Laivo pirkimui- pardavimui yra naudojama ir 1987 m. išleista *Saleform 1987 („NSF 87“)*. yra paplitusi ir naudojama tarptautinėje valstybių praktikoje. *Nippon-sale '93(Nippon-sale Memorandum of Agreement)* yra standartinė forma, reguliuojanti laivų pirkimą- pardavimą. Šią formą buvo priimta *Japan Shipping Exchange Committee* ir yra dažniausiai naudojama Japonų pardavėjų. Šalys prieš sudarydamos laivo pirkimo- pardavimo sutartį pasirenka , kurią tarptautinę formą taikys savo sutarčiai. Minėtos tarptautinės laivų pirkimo pardavimo formos turi reglamentavimo ypatumų, todėl šalims pasirinkus atitinkamą sutarties formą gali atsirasti skirtingos teisės ir pareigos laivo atžvilgiu.

Sutarties šalys turėtų žinoti, kad minėtos standartinės formos apima tik esmines sutarties sąlygas, todėl pirkėjas ir pardavėjas gali numatyti ir papildomas sutarties sąlygas, kurios neįvardintos *Saleform*. Ryšium su tuo, kad minėtos standartinės formos yra taikomos daugelyje valstybių, sutarties šalys pasirenka kompetentingus atstovus teisininkus ar agentus, kurie specializuojasi šioje srityje ir gali tinkamai paskirstyti šalių teises ir įsipareigojimus. Vieni žymiausių *DB* teisininkų yra *Christopher Hill* ir *Ian Goldrein* kurie analizuoja tarptautinių laivų pirkimo -pardavimo formų taikymą jūrinių valstybių praktikoje. Minėtų autoriaus veikalais remsimės nagrinėdami tarptautinių laivų pirkimo- pardavimo formų (*Saleforms*) ypatumus.

*LR* neišskiria laivo pardavimo kaip atskiros pirkimo- pardavimo sutarčių rūšies. *LR* jūrinių laivų pirkimo pardavimo sutarčiai yra taikomos nekilnojamojo daikto sutarčių nuostatos. Tarptautinėje praktikoje laivų pirkimui – pardavimui yra taikomos visuotinai pripažintos formos *Saleforms*. Šios tarptautinės formos yra taikomos išskirtinai laivų pirkimui –pardavimui. Kadangi laivai yra specifiniai civilinės teisės objektai, laivų pirkimo pardavimo sutartis turi būti reglamentuojama atsižvelgiant į šio objekto ypatumus. *LR* minėtos tarptautinės formos laivo pirkimo pardavimo sutarčiai yra taikomos tik tuomet kai viena iš sutarties šalių yra užsienio fizinis ar juridinis asmuo. Vadovaujantis tuo, kad nėra atitinkamų nacionalinių teisės aktų, kurie reglamentuotų šią sritį, patartina remtis tarptautinėmis laivų pirkimo pardavimo formomis.

---

105Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-78.

Kadangi minėtos formos yra taikomos ne tik jūrų, bet ir vidaus vandenų laivams, šių formų naudojimas *LR* padėtų išvengti skirtingo jūrų ir vidaus vandenų laivo pirkimo pardavimo reglamentavimo.



### 3.3 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties esminės sąlygos

#### 3.3.1 Laivo pirkimo- pardavimo sutarties dalykas

*LR CK* numato, nekilnojamojo daikto pirkimo- pardavimo sutartyje privalo būti nurodyti duomenys apie nekilnojamąjį daiktą, kurį pardavėjas privalo pagal sutartį perduoti pirkėjui, taip pat nurodyti duomenis apie nekilnojamąjį daiktą, kurį pardavėjas privalo pagal sutartį perduoti pirkėjui, taip pat nurodyta to daikto vieta atitinkamame žemės sklype arba parduodamo nekilnojamojo daikto vieta kitame nekilnojamame daikte.<sup>106</sup> Pirkimo- pardavimo sutarties dalyku gali būti jūrų laivas, įregistruotas jūrų laivų registre, bei vidaus vandenių laivas, kuris registruotas vidaus vandenių registre. Jau minėjome, kad jūrų laivas yra prilyginamas nekilnojamiesiems daiktams todėl jūrinio laivo (toliau laivo) pirkimo pardavimo sutarčiai yra taikomos *LR CK* nuostatos, reguliuojančios nekilnojamojo daikto pirkimo pardavimo sutartis. Vidaus vandenių laivo pirkimas-pardavimas yra reguliuojamas bendrosiomis pirkimo- pardavimo sutarčių nuostatomis, jeigu sutarties šalys nepasirinko notarinės sandorio formos.

*LR CK* sutarties dalyką priskiria prie esminių sutarties sąlygų. Jeigu sutartyje nėra duomenų apie sutarties dalyką, tokia sutartis yra negaliojanti. (*LR CK* 6.396). *RF CK* taip pat priskiria sutarties dalyką prie esminių sutarties sąlygų ir pabrėžia, jeigu nėra nurodyti duomenys apie sutarties dalyką, kurį pagal sutartį pardavėjas privalo perduoti pirkėjui, skaitoma, kad dėl šios sąlygos yra nesusitarta ir tokia sutartis yra negaliojanti.<sup>107</sup>

*LR jūrų laivų registro nuostatai* numato, kad jūrų laivas, registruojamas šiame registre laikomas laivybai jūroje suprojektuotas ir pastatytas laivas, turintis tai patvirtinančius dokumentus, kurio savininkas yra Lietuvos Respublikos pilietis ar Lietuvos Respublikoje registruotas juridinis asmuo.<sup>108</sup> Laivo pirkimo- pardavimo sutartyje turi būti nurodyti šie duomenys apie jūrų laivą: laivo pavadinimas, laivo registracijos jūrų laivų registre data ir numeris, laivo pagaminimo duomenys, laivo pastatymo metai, laivo paskirtis, laivo ženklai, laivo matmenys, laivo talpa, laivo pagrindinių variklių tipas, laivo dokumentuose nurodytas Tarptautinės jūrų organizacijos (*IMO*) suteiktas laivo identifikavimo numeris. Laivo pirkimo pardavimo sutartyje turi būti nurodytas juridinis laivo įsigijimo pagrindas. Dokumentų, kurie

106. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74

107 Гражданский кодекс Российской Федерации. Москва. Изд-во Эксмо 2004

108 Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas „Dėl Lietuvos Respublikos Jūrų laivų registravimo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios .2005 Nr.93

turi būti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotame laive, sąrašą tvirtina Administracija.<sup>109</sup>

Parduodamas laivas turi priklausyti pardavėjui nuosavybės teise ir turi atitikti *LR CK* keliamus daiktų kiekio ir kokybės reikalavimus. Pardavėjas privalo perduoti visus laivo dokumentus, kuriuos pagal sutartį jis privalo perduoti. Remiantis *LR CK* parduodamų daiktų kokybė, kiekis, kiti kriterijai turi atitikti sutarties sąlygas, o jeigu sutartyje nėra nurodymų, įprastus reikalavimus.<sup>110</sup>

Jūrų laivas turi atitikti jam keliamus specifinius reikalavimus, jis turi būti suprojektuotas ir pastatytas laivybai jūroje ir turi būti parduodamas su visa laivo įranga ir priklausiniais, kurie reikalingi jo navigacijai ar kelionei. Tinkamu plaukioti pripažįstamas toks jūrų laivas, kuris suprojektuotas, pastatytas, įrengtas ir eksploatuojamas laikantis teisės aktų nustatytų reikalavimų ir yra tinkamas saugiai laivybai jūroje.

Pirkėjas, Siekdamas nustatyti laivo būklę turi teisę laivą inspektuoti atliekant povandeninę laivo apžiūrą, gali pareikalauti pateikti laivo variklio ir denio žurnalus. Laivas pirkimo pardavimo sutarties sudarymo metu turi būti išlaisvintas nuo visų apsunkinimų t.y. laivo įkeitimo (hipotekos) įregistruotų ar neįregistruotų, jūrinių areštų bei kitokių apribojimų. Pardavėjas privalo patvirtinti pirkėjui, kad perduodami daiktai neareštuoti ir kad jie nėra teismo ginčo objektas, taip pat kad pardavėjo teisė disponuoti daiktais neatimta ir neapribota.<sup>111</sup> Pardavėjas turi patvirtinti, kad nėra jokių viešosios teisės pažeidimų ar apribojimų, kurie galėtų turėti įtakos pardavėjo nuosavybės teisei į daiktą. Jeigu laivas yra įkeistas ir apie šią aplinkybę yra tinkamai pranešta pirkėjui. Areštuotas laivas negali būti parduodamas. Jūrinio laivo pirkimo pardavimo sutartį tvirtina notaras, kuris prieš sudarant laivo pirkimo- pardavimo sutartį patikrina areštų registro ir hipotekos registro duomenis apie laivą.

Skirtingai nei *LR CK* ir *RF CK*, bei daugelio šalių nuostatos reguliuojančios pirkimo- pardavimo sutartis, nepriskiria sutarties dalyko esminėms sutarties sąlygoms. Tarptautinėje teisėje laivo pirkimo- pardavimo dalyką ir jam keliamus reikalavimus randame atskiruose skirsniuose: atsargos/ bunkeriai (*spares/ bunkers*), laivo apsunkinimai (*encumbrances*), laivo įvedimas į sausąjį doką (*dry docking /diver's inspection*), būklė perdavimo metu (*condition on*

---

<sup>109</sup> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas //Valstybės žinios.2000,75-2264.<http://www.litlex.lt/scripts/sarasas2.dll?Tekstas=1&Id=42019&Zd=SAUG+ir+LAIVYB>  
<sup>110</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>111</sup> ten pat

*delivery*), pavadinimas/žymėjimas (*name/ markings*), inspekcija (*inspections*), dokumentai (*documents*).

*Norwegian Saleform* numato, kad parduodant laivą yra nurodomas laivo pavadinimas, laivo klasifikacinė bendrovė, laivo talpa bei kiti laivo duomenys, kurių reikalauja šios formos nuostatos. *1987 Saleform* išskiria, kad perdavus laivą pirkėjas įsipareigoja pakeisti laivo pavadinimą ir atpažinimo ženklus ant kamino.<sup>112</sup> Laivas perduodamas su visa laivo įranga ir tokios būklės, kokios jis buvo apžiūros metu, atsižvelgiant į normalų nusidėvėjimą. Laivas yra įvedamas į sausąjį doką, siekiant apžiūrėti laivo dugną ir kitas povandenines laivo dalis. Laivas turi būti perduodamas su visa radiolokacine ir navigacine įranga. Laivo pirkimui- pardavimui sudaryti turi būti pateikiami laivo nuosavybės dokumentai bei kiti laivo duomenys remiantis *Canada Shipping Act*.<sup>113</sup> Remiantis DB teisės aktais pirkėjas gali kreiptis į jūrų ministerijos registrą siekiant išsiaiškinti ar nėra bylų susijusių su perkamu laivu.<sup>114</sup>

*Norwegian Saleform* numato, kad laivas turi būti tokios būklės, kad ji būtų galima pristatyti pirkėjui. Remiantis *Norwegian Saleform* parduodamas per tris dienas turi pranešti apie laivo tinkamumą. Ši nuostata buvo numatyta tik šioje tarptautinėje formoje. *1987 Saleform* tokios nuostatos nebuvo. Tai laikoma vienu iš principinių *Norwegian Saleform* numatytų pakeitimų.<sup>115</sup> Pirkėjui yra suteikiama teisė pačiam apžiūrėti laivą prieš pradėdamas derybas dėl laivo pirkimo arba jis gali įpareigoti ekspertus patikrinti plūduriuojantį ir neatidarytą laivą.<sup>116</sup> Parduodamas laivas turi atitikti jam keliamus laivo klasės,(tipo) reikalavimus. Pirkėjas turi teisę gauti informaciją apie laivo eksploatavimą ir priežiūrą atlikusias klasifikacines bendroves.<sup>117</sup>

Tarptautinėje praktikoje, parduodamas laivas turi būti išlaisvintas nuo visų apsunkinimų (*encumbrances*). Laivo hipoteka yra registruojama atitinkamuose valstybės registruose, todėl parduodant įkeistą daiktą galima patikrinti ar šis laivas yra įkeistas. Laivas gali būti apsunkintas ir *jūriniu įkeitimu*. Kadangi *jūrinis įkeitimas* nėra registruojamas, laivas apsunkintas šiais privilegijuotu reikalavimu gali būti perleidžiamas naujam laivo savininkui, pastarajam nežinant apie tokį apsunkinimą<sup>118</sup>. Kadangi *jūrinis įkeitimas* kaip ir laivo hipoteka seka paskui daiktą,

112 Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-89.

113 Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-175.

114 Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 75.

115idem.P- 73.

116 idem .P- 71...

117 Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-171.

118 Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-224.

nepriklausomai nuo laivo nuosavybės teisės perėjimo. *1987 Saleform* numato, kad pardavėjas turi užtikrinti, kad laivui nėra taikomi jokie apsunkinimai ar *jūriniai įkeitimai*. *Saleform 1993* reglamentuoja, kad pirkėjas turi būti įsitikinęs, kad laivo perdavimo (pristatymo) momentu laivui nėra nustatyta nuoma, čarteris (*charter*), hipoteka, *jūrinis įkeitimas*.<sup>119</sup> *Nipponsale 1993* pardavėjas įsipareigoja pristatyti laivą, kuriam nenustatyti jokie apsunkinimai, *maritime liens* ir kitokio pobūdžio įsipareigojimai (*debts*).<sup>120</sup> *Kanadoje* pirkėjas gali kreiptis į teismo registrą siekiant patikrinti ar laivas nėra ginčo objektas.

Kaip matome iš tarptautinės praktikos, laivas, esantis pirkimo- pardavimo objektu turi būti išlaisvintas nuo visų apsunkinimų laivo pristatymo dieną. Remiantis *LR CK* laivas neturi būti įkeistas ir areštuotas sutarties sudarymo momentu.<sup>121</sup>

Išvada, kad laivo pirkimo pardavimo sutartis tarptautinėje teisėje yra reguliuojamos pripažintomis tarptautinės teisės formų: *Saleform 1987, Saleform 1993 Nipponsale 1993.*, nuostatomis. Šios pirkimo- pardavimo sutarties formos numato specifinius laivo, kaip pirkimo- pardavimo sutarties dalyko reikalavimus. Apart bendrųjų daikto požymių reikia išskirti požymius, kurie būdingi tik laivui, tai būtų laivo tinkamumo laivybai reikalavimas, laivo navigacinės ir kitokios įrangos buvimas laivo pirkimo- pardavimo momentu, išskirtiniai laivo inspektavimo būdai (įvedant laivą į sausąjį doką) bei laivo apsunkinimai, kurie gali būti nustatomi tik laivams. Minėti reikalavimai laivui kaip pirkimo- pardavimo sutarties dalykui yra taikomi ir *LR* teisėje. Laivo apsunkinimai įvardyti kaip *jūriniai įkeitimai* nėra apibrėžti *LR* teisės aktuose. *LR prekybinės laivybos įstatyme* yra minimi privilegijuoti reikalavimai susiję su prekybine laivyba. Kai kurie iš privilegijuotų reikalavimų yra apsunkinami *įkaitu*, bet minėtas įstatymas nepateikia *įkaito* sampratos, todėl negalime teigti, jog *jūrinio įkeitimo* institutas, toks koki jį supranta šalys prisijungusios prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)* yra pripažįstamas *LR*.

---

<sup>119</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 73.

<sup>120</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-229.

<sup>121</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

### 3.3.2 Laivo pirkimo - pardavimo sutarties kaina ir mokėjimo tvarka

Viena iš esminių pirkimo-pardavimo sutarties sąlygų LR ir tarptautinėje valstybių praktikoje yra laivo kaina. Tačiau laivo kainos samprata ir mokėjimas LR ir tarptautinėse laivo pirkimo pardavimo sutartyse, skiriasi.

Remiantis LR CK, pirkėjas privalo sumokėti pardavėjo nurodytą daikto kainą, jeigu ko kita nenumato sutartis ar įstatymai. Nekilnojamojo daikto pirkimo- pardavimo sutartyje privalo būti nurodyta parduodamo nekilnojamojo daikto kaina. Jeigu kaina sutartyje nenurodyta, sutartis laikoma nesudaryta.<sup>122</sup> Laivai dažniausiai yra perkami gaunant banko kreditą, kadangi jūriniai laivai priskiriami vertingiems nekilnojamiesiems daiktams. Jeigu laivo pirkimui yra gaunamas kreditas, nuo šios aplinkybės priklausys ir kainos mokėjimas. Pardavėjas siekdamas įsitikinti ar pirkėjui bus suteiktas kreditas, gali pareikalauti jo pateikti banko garantinį raštą dėl kredito sumos, tokiu būdu pardavėjas įsitikins, kad pirkėjas bus mokus. *Kasacinėje byloje Nr.2.2.4* neteisėti veiksmai pasireiškė tuo, kad asmuo pasirašė laivo pirkimo- pardavimo sutartį, nepareikalavęs iš pirkėjo mokumą patvirtinančių dokumentų ir nesant Vyriausybės leidimo parduoti laivą išsimokėtinai.<sup>123</sup> Šalys laivo pirkimo pardavimo kainą gali numatyti remiantis šalių susitarimu ar remiantis turto vertinimo aktu. Kainos mokėjimo terminai, įnašų dydis laivo pirkimo-pardavimo sutartyje gali būti numatomi šalių susitarimu.

*Saleform 1987* yra išskiriamas atskiras skirsnis *Price* (kaina), kuriame nurodyta, kad pirkėjas turi mokėti pinigus laivo perdavimo metu, bet ne vėliau kaip per tris bankines dienas, kai laivas paruoštas perdavimui ir kai prieš 5 dienas raštu arba teletekstu apie tai informuoja pirkėją.<sup>124</sup> *Saleform 1987* yra vartojamos sąvokos *purchase money* ir *price*, nors savo esme šios sąvokos yra identiškos. *Norwegian Saleform* skirtingai nei *Saleform 1987* išskiria skirsnį *Purchase money* (pirkimo suma) ir nenaudoja dviejų sąvokų. Skirsnis *Deposit* (įnašas) reglamentuoja, kad pirkėjas turi sumokėti dešimt procentų pirkimo kainos. Įmoka yra laikoma bendroje pirkėjo ir pardavėjo sąskaitoje. Skirsnyje *Payment* nurodyta pirkimo kaina turi būti sumokama ne vėliau kaip per tris bankines dienas, kai laivas yra pilnai parengtas perdavimui. *Norwegian Saleform* išskiria svarbų momentą, kad laivas turi būti fiziškai parengtas, *physical readiness* perdavimui pasirašant *Norwegian Saleform*. Bet laivo perdavimo dokumentai gali būti parengti per tris bankines dienas nuo minėtos tarptautinės formos pasirašymo. Taigi

<sup>122</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>123</sup> *Kasacinė byla Nr.2.2.4* <http://www.infolx.lt/praktika/Paieska.asp?nr=&Org=1&Typ=5&Frm=&mt=2001&mn=1&dn=1&mti=2001&mni=12&dni=31&Tp=&TK=&bb=&za=&Pav=&z0=laivas&zkur=1&Ak0=&PaId=&As=&akur=1&CBNr=&Kkk=1&rgr=&Kk=&Kp=&BK=&BKH=0&apr=&tpnr=&CB=&rt=1>

<sup>124</sup> *Ship Sale and Purchase*. Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-215.

*Norwegian Saleform* atskiria laivo perdavimui tinkamos fizinės būklės reikalavimą nuo reikalavimo pateikti laivo perdavimo dokumentus. Prieš pateikianti informacija apie laivo tinkamą parengimą perdavimui (*notice of Readiness*), pardavėjas tris kartus turi išpėti apie laivo apžiūros ir pristatymo vietą, bei laiką. *Norwegian Saleform* ir *Saleform 1987* yra išskirtas atskiras skyrius *Perdavimo laikas ir vieta* (*Notices, Time and place of delivery*). *Nipponsale 1993* taip pat išskiria, kad pirkėjas turi sumokėti dešimt procentų nustatytos pirkimo kainos į bendrą pirkėjo ir pardavėjo sąskaitą. *LR CK* nenumato pradinio įnašo sumos ir kainos mokėjimo terminų, dėl šių nuostatų gali susitarti laivo pirkimo pardavimo sutarties šalys.

Išvada, kad kainos nurodymas *LR* ir tarptautinėse laivo pirkimo- pardavimo sutarties formose yra viena esminių sąlygų. Tarptautinėje praktikoje svarbų vaidmenį atlieka pradinis įnašas, kuris kaip minėjome dažniausiai yra dešimt procentų laivo pirkimo kainos, o visa laivo kaina turi būti sumokėta per tris bankines dienas, kai laivas yra tinkamai parengtas perdavimui ir apie tai tinkamai informuotas pirkėjas. Kadangi *LR* nėra nustatytų laivo pirkimo pardavimo sutarties formų, šalys tarpusavio susitarimu gali nustatyti pradinio įnašo dydį, kainos mokėjimo paskirstymą ir terminus.

### 3.3.3 Laivo perdavimas ir nuosavybės teisės perėjimas

*LR CK* numato, kad nekilnojamojo daikto perdavimas turi būti įforminamas pardavėjo ir pirkėjo pasirašytu priėmimo - perdavimo aktu arba kitokiu sutartyje nurodytu dokumentu. Jeigu ko kita nenumato įstatymai ar sutartis, pardavėjo prievolė perduoti nekilnojamąjį daiktą laikoma įvykdyta nuo daikto perdavimo pirkėjui ir atitinkamo dokumento apie jo perdavimą pasirašymo.<sup>125</sup> Nuosavybė į jūrinius laivus atsiranda nuo perdavimo - priėmimo akto pasirašymo.

Kaip jau minėjome, jūriniai laivai dažniausiai perkami gaunant banko kreditą, todėl laivas gali būti įkeičiamas. Jeigu pirkėjas įsigyja laivą gaudamas banko kreditą, jis turi turėti laivo nuosavybės teisę. Laivo pirkimo-pardavimo sutartyje gali būti nurodyta, jeigu sutarties sudarymo metu nesumoka pilnos pirkimo kainos, nuosavybės teisė į laivą bus perduota per nustatytą terminą, kai pardavėjui bus sumokėta likusi suma. Tokiu atveju sutartyje gali būti numatyta nuostata, jog pirkėjui sumokėjus visą laivo kainą pardavėjas per sutartyje nustatytą terminą įsipareigoja perduoti laivą pirkėjui sudarydamas perdavimo priėmimo aktą ar kitą sutartyje nurodytą dokumentą. Praktikoje laivai yra perduodami ne tuo pat metu kai yra pasirašoma laivo pirkimo- pardavimo sutartis, kadangi pirkimo kaina dažniausiai yra sumokama dalimis, o nesumokėjus visos numatytos sumos pardavėjas nerizikuoja ir nepasirašo perdavimo-priėmimo akto iki pilno atsiskaitymo. Kita ne mažiau svarbia aplinkybe reikėtų laikyti tai, jog laivą reikia tinkamai paruošti perdavimui. Pirkėjas prieš pasirašydamas laivo perdavimo-priėmimo aktą turi teisę inspektuoti plūduriuojantį laivą, o siekiant patikrinti laivo dugną ir kitas povandenines dalis, pirkėjas gali apžiūrėti laivą jį įvedus į sausąjį doką,

Pardavėjas kartu su daiktais privalo perduoti su jais susijusius dokumentus ir nuosavybės teisę į daiktus patvirtinančius dokumentus, kai to reikalauja sutartis ar šis kodeksas.<sup>126</sup> Sutartyje gali būti numatytas laivo perdavimo terminas ir laivo perdavimo vieta. Laivo priėmimas – perdavimas, praktikoje dažniausiai vyksta pardavėjo šalies uoste. Pardavėjas privalo perduoti daiktus pirkėjui pirkimo- pardavimo sutartyje numatytu laiku. Jeigu perdavimo terminas sutartyje nenurodytas, daiktai turi būti perduoti per protingą terminą po sutarties sudarymo.<sup>127</sup>

Bendrosios teisės sistemos šalyse, pavyzdžiui *DB*, nuosavybės teisės perėjimą reglamentuoja atskirų teisės aktų nuostatos.:Jeigu yra sudaroma pirkimo pardavimo sutarties

<sup>125</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>126</sup> ten pat

<sup>127</sup> ten pat

dalykas yra specialūs ir rūšiniai daiktai, nuosavybė į šiuos daiktus perduodama pirkėjui tuomet kada šalys išreiškė savo valią ir ketinimą daiktą perduoti. Aiškinantis šalių valią yra remiamasi sutarties sąvokomis, šalių elgesiu ir sutarties aplinkybėmis.<sup>128</sup> Siekiant išsiaiškinti šalių ketinimus yra remiamasi nustatytomis taisyklėmis, kuriuos reguliuoja nuosavybės teisės perėjimo, šalių ketinimo ir daikto perdavimo klausimus.

Užsienio valstybių praktikoje nuosavybės perėjimo momentas yra labai svarbus kriterijus, apsprendžiantis perduodamo daikto riziką perėjimo iš pardavėjo pirkėjui, klausimą. Svarbiausia išsiaiškinti momentą, kada sutarties šalys ketino perduoti nuosavybės teisę. Tai galime išspręsti remiantis sutartyje vartojamais terminais ir atitinkamu šalių elgesiu.

Bendras principas, kuriuo remiasi tarptautinės laivo pirkimo- pardavimo sutarties formos yra šis: nuosavybės teisė į laivą ir pereina nuo sutarties šalių perdavimo-priėmimo akto (*protocol of delivery*) pasirašymo. *Protocol of delivery* tarnauja kaip įrašas, kuriame numatomas laivo pristatymo laikas ir diena, nuo kurios laivo nuosavybės teisė ir rizika pereina pirkėjui.<sup>129</sup> Tarptautinė praktika numato eilę veiksmų, kurie turi būti atlikti iki tol kol laivas bus perduotas. Pirmiausia patikrinami ar nuimti visi laivo apsunkinimai, laivą esantį sausajame doke ir vandenyje, apžiūri klasifikacinės bendrovės, parengiami laivo perdavimo dokumentai. Tarptautinės *Saleforms* numato, kad kaina turi būti sumokėta ne vėliau kaip per tris bankines dienas, kai laivas yra tinkamai parengtas perdavimui.<sup>130</sup>

Tarptautinės laivo pirkimo-pardavimo formos reglamentuoja, laivo perdavimo laiko ir vietos klausimus. Šalys susitaria, kad pirkėjas per atitinkamą terminą įteiks pardavėjui pranešimą apie laivo pasirengimą perdavimui iki sutartyje nurodytos datos. Pardavėjas turi nuolatos informuoti apie laivo maršrutą ir numatomą perdavimo laiką bei vietą. Pardavėjas per nustatytą laikotarpį turi įteikti pirkėjui pranešimus, apie numatomą laivo atvykimo laiką ir prieš tris dienas konkretų pranešimą apie laivo perdavimą.<sup>131</sup>

*Byloje Pierce v Wood (1934)* pirkėjas reikalavo, kad pardavėjas atliktų atitinkamus laivo pataisymus, bet naudojosi laivu nepaisant to, kad laivo taisymo darbai nebuvo baigti. Teismas nusprendė, kad šalys ketino laivo nuosavybės teisę perduoti sutarties sudarymo momentu. Šiuo sprendimu yra padaryta išimtis iš bendrosios taisyklės.<sup>132</sup> *The House of Lords* byloje *NV &*

<sup>128</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 74.

<sup>129</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-135.

<sup>130</sup> Ibid -215.

<sup>131</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-135

<sup>132</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 74.



“*Vredobert v European Shipping Co Ltd (1926)* pagal *agreement to sell* (susitarimą pirkti) buvo perkami penki laivai ir teismas nusprendė, kad šalių sutartyje naudojami žodžiai *buy now* (pirkti dabar), neturi dominuojančios reikšmės, kadangi šia sutartimi buvo ketinama parduoti ateityje. Šalių sutartis išreiškė šalių valią dabartiniu momentu „*to buy now*,” bet laivo nuosavybės teisė, atsiranda vėliau t.y. perleidus laivą.<sup>133</sup>

Reikia paminėti, kad nuosavybės teisės perėjimas laivo pirkimo – pardavimo sutartyje ir laivo statybos sutartyje skiriasi. Remiantis laivo statybos sutartimi, nuosavybė gali pereiti esant<sup>134</sup> atitinkamoms laivo stadijoms. Priklausomai nuo to kokioje laivo stadijoje t.y. atliktos atitinkamos laivo statymo stadijos, ar laivas yra perduodamas dalimis įgyjama nuosavybė pagal laivo statybos sutartį. Būtent pagal laivo būklę sutarties sudarymo ir perdavimo momentu atibojame laivo pirkimo pardavimo sutartį nuo laivo statybos sutarties.

Taigi šioje dalyje, remiantis laivo perdavimo momentu, mes atibojome laivo pirkimo-pardavimo sutartį nuo laivo statybos sutarties. Laivas daugelyje valstybių nors ir yra pripažįstamas kilnojamuoju daiktu, bet nuosavybės teisė į laivą atsiranda nuo laivo perdavimo priėmimo akto ar kitokio sutartyje nurodyto dokumento pasirašymo momento. Tarptautinėje valstybių praktikoje perdavimo priėmimo aktas yra įvardijamas kaip *protocol of delivery* (pristatymo protokolas).

---

<sup>133</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 74.

<sup>134</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-78.

### 3.3.4 Pirkėjo ir pardavėjo įsipareigojimai bei kitos laivo pirkimo - pardavimo sutarties sąlygos

Esminis pardavėjo įsipareigojimas yra perduoti laivą, o pirkėjo pagrindinė prievolė yra sumokėti nustatytą laivo kainą. Šalys savo teisių gynime turi būti aktyvios. Prieš sudarant sutartį pardavėjas turi stengtis gauti kuo daugiau informacijos apie pirkėją, jo mokumą. Pirkėjas siekiant įgyvendinti savo teises turi rinkti informaciją apie pardavėją ir įsitikinti, kad pardavėjas yra teisėtas laivo savininkas taip pat rinkti informaciją apie laivą, tikrinti ar šis laivas nėra ginčo objektas ir nėra trečiųjų asmenų teisių į laivą.

*LR CK* numato, pardavėjas privalo pagal pirkimo- pardavimo sutartį perduoti daiktus pirkėjui, t.y. jam valdyti nuosavybės, (patikėjimo) teise ir patvirtinti nuosavybės teisę į daiktus ar jų kokybę.<sup>135</sup> Laivo pardavėjas įsipareigoja perduoti ir visus laivo dokumentus, patvirtinančius jo nuosavybės teisę į laivą. Kadangi jūrinis laivas nors ir prilyginamas nekilnojamiesiems daiktams visgi pagal savo prigimtį yra kilnojamasis, kadangi perdavus laivo nuosavybės teisę pvz. užsienio fiziniam ar juridiniam asmeniui laivas turi būti išregistruojamas iš LR jūrų laivų registro. Tokiu atveju, šalys laivo pirkimo- pardavimo sutartyje gali numatyti, kad pardavėjas įsipareigoja po laivo priėmimo – perdavimo akto sudarymo išregistruoti laivą iš jūrų laivų registro ir perduoti visus su išregistravimu susijusius dokumentus. Pardavėjas privalo gauti ir pateikti dokumentus iš hipotekos registro, kad laivui nėra uždėtas areštas, nėra hipotekos, laivas nėra ginčo objektas. Jūrinio laivo pirkimo -pardavimo sutartį tvirtina notaras, kuris sutarties sudarymo momentu tikrina hipotekos registrą. Kaip jau minėjome kiti apsunkinimai, taip pat neįregistruotos hipotekos, jūriniai reikalavimai nėra registruojami. Jeigu pardavėjas pažeidė savo pareigą tinkamai pranešti apie minėtus apsunkinimus, pirkėjas turi teisę reikalauti sumažinti kainą arba nutraukti sutartį.

*LR CK* reglamentuoja, kad asmuo neįvykdyęs ar netinkamai įvykdyęs savo sutartinę prievolę, privalo atlyginti kitai sutarties šaliai šios patirtus nuostolius, sumokėti netesybas, (baudą, delspinigius).<sup>136</sup> Laivo pirkimo- pardavimo sutartyje šalys gali numatyti sutarties nevykdymo ar netinkamo vykdymo pasekmes. Pirkėjas įsipareigoja sumokėti pardavėjui sutartyje nustatytą visą kainą ar mokėti dalimis. Pirkėjas tinkamai neatsiskaitęs su pardavėju įsipareigoja neišplukdyti laivo iš uosto. Pirkėjas ar pirkėjo atstovas, prieš sudarant priėmimo - perdavimo aktą, turi teisę laivą inspektuoti jam plūduriuojant bei vykdyti laivo apžiūrą sausajame doke, apžiūrint laivo dugną ir kitas povandenines dalis. Paaiškėjus atitinkamiems laivo trūkumams apžiūros metu, pardavėjas juos turi pašalinti. Apžiūros išlaidos tenka pirkėjui.

<sup>135</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas //Valstybės žinios.2000 Nr.74.

<sup>136</sup>ten pat

Šalys sutartyje gali numatyti nuostatas, kuriomis remiantis gali būti nustatoma šalių atsakomybė. Sutartyje gali būti nurodoma, jeigu pirkėjas nevykdo įsipareigojimo, sumokėti kainos dalies ar visos pirkimo kainos, sutartis laikoma nutraukta ir reikalauti nuostolių atlyginimo patirtas išlaidas, taip pat įskaitant ir nustatyto dydžio palūkanas. Jeigu laivo pirkimo- pardavimo sutartyje nėra išskirti atsakomybės klausimai, bus taikomos bendrosios sutartinės atsakomybės nuostatos.

Tarptautinėje praktikoje išskiriami terimai *breach of condition* ( esminių sutarties sąlygų pažeidimas), *breach of warranty*(garantijos pažeidimas) ir *breach of intermediate* vidutinio sunkumo sutarties sąlygų pažeidimas.<sup>137</sup> Jeigu pirkėjas pažeidžia esmines sutarties sąlygas, pardavėjas gali nutraukti sutartį, atgauti įnašą, tęsti sutarties vykdymą ir reikalauti nuostolių atlyginimo. Jeigu pirkėjas nevykdė savo garantijų, pardavėjas gali reikalauti nuostolių atlyginimo. *Breach of intermediate* vidutinio sunkumo sutarties sąlygų pažeidimui svarbus pažeidimo pavojingumas (rimtumas), priklausomai nuo sunkumo laipsnio jis gali būti pripažįstamas garantija ar esminiu sutarties pažeidimu.<sup>138</sup>

Remiantis DB teisės aktais pirkėjas turi pristatyti laivą, remiantis sutarties sąlygomis ir nustatytais terminais . Pristatymo laikas gali būti numatytas kaip esminė sutarties sąlyga, turinti didelę reikšmę sutarties sudarymui , bet sutartyje gali būti ir nenumatytas pristatymo terminas.<sup>139</sup> Jeigu pirkėjas šį sutarties elementą priskirs prie esminių sutarties sąlygų, pirkėjas turės teisę nutraukti pirkimo – pardavimo sutartį, jeigu laivas nebus pristatytas nustatytu laiku.<sup>140</sup>

Pateiksime neįprastą praktinį pavyzdį. Pardavėjo, kuriam nebuvo tinkamai sumokėta laivo kaina veiksmais sulaukusiais pirkėjo atoveiksmio, pasireiškusio. pardavėjo teisės parduoti laivą alternatyviam pirkėjui, apribojimu.. Remiantis byla, *Neptune navigation Corporation v Ishikawajima – Harima Heavy Industries Company Limited (1987)* pirkėjas turėjo sumokėti laivo kainą per keturis mokėjimus, kurių paskutinis buvo 85 procentai sutarties kainos. Rinkoje nuvertėjus šios rūšies laivams pirkėjas negalėjo sumokėti likusios sumos. Pardavėjas nesutiko pratęsti mokėjimo termino ir remiantis pirkėjo nemokumu pareiškė, kad nutraukia sutartį ir už atitinkamą sumą parduoda laivą alternatyviam pirkėjui. Pirmasis pirkėjas pasiūlė nupirkti laivą už pastarąją kainą, bet su atitinkamomis sąlygomis. Pardavėjas atsisakė, ko pasėkoje pirmasis pirkėjas uždraudė pardavėjui laivą parduoti kitam pirkėjui ir dešimčiai dienų apribojo pardavėjo teisę tai padaryti. *Court of Appeal* priėjo išvados, kad pirkėjo veiksmai leidžia manyti, jog jis

<sup>137</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 69.

<sup>138</sup> *ibid* 70.

<sup>139</sup> Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred.Essentials of Canadian Law.Maritime Law.Marine and Environmental Law Programme Dalhousie University. Irwin Law Inc.2003 P-174.

<sup>140</sup> Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 59.

nenorėjo vykdyti esamos pirkimo – pardavimo sutarties, tokiomis sąlygomis ir terminais, kurie numatyti šioje sutartyje, bet ketino pasiekti tokią sutarties stadiją, kurioje galėtų reikalauti perduoti laivą, mokant tik mažesnę kainą kartu gaunant ir garantiją, kad jam nebus nekeliama jokių pretenzijų. Aplinkybės neleisdžia pirkėjui naudotis tokiu teisių gynimo būdu kaip uždraudimas perduoti laivą. Todėl šis draudimas yra naikintinas.<sup>141</sup> Kaip matome abi šalys yra aktyvios savo teisių gynime. Šiame sprendime matome, kad teismas daug dėmesio skyrė šalių ketinimams, kurie tiesiogiai nebuvo įvardinti sutartyje.

Jeigu pardavėjas neįvykdė ar netinkamai įvykdė pareigą perduoti daiktą, pirkėjas gali kreiptis dėl nuostolių atlyginimo. *Byloje The Solholt (1981)* pirkėjas reikalavo visiško nuostolių atlyginimo už tai, jog pardavėjas pavėlavo atlikti laivo perdavimą ir pareikalavo 500,000 dolerių sumos kompensavimo. Tuo tarpu pirkėjas turėjo pareigą sumažinti nuostolius. Teismas aiškino, ar pirkėjas pagrįstai pateikė pasiūlymą pirkti tik tuomet, kai jau turėjo teisę reikalauti žalos atlyginimo? ar galėjo pasiūlymą pateikti be išankstinio nusistatymo reikalauti atlyginti žalą? Teismas nusprendė, kad pirkėjui nėra kompensuojami nuostoliai.<sup>142</sup>

*Saleform 1987* skirsnis *Buyers default* (pirkėjo įsipareigojimų nevykdymas) reglamentuoja, jeigu nebus sumokėta įmoka, kuri įvardinta skirsnyje *Deposit* (inašas), pardavėjas turi teisę nutraukti sutartį ir reikalauti nuostolių atlyginimo įskaitant 12 procentų dydžio palūkanas. Jeigu nebus sumokėta visa pirkimo kaina, pardavėjas turi teisę nutraukti šią sutartį, tuomet įmoka kartu su palūkanomis yra atiduodama pardavėjui.<sup>143</sup>

*1993 Saleform* prie pagrindinių pirkėjo pareigų priskiria kainos mokėjimą. Minėta laivo pirkimo- pardavimo sutartis išskiria punktą *Buyers default* (pirkėjo įsipareigojimų nevykdymas). Šis punktas yra reglamentuojamas kaip ir *Saleform 1987*, vienintelis pakeitimas yra tas, jog *1993 Saleform* nėra numatyto fiksuoto 12 procentų palūkanų dydžio, šis punktas buvo neįtrauktas, kadangi palūkanos turi atspindėti rinkos kainą.<sup>144</sup>

*Saleform 1987* skirsnis *Sellers default* (pardavėjo įsipareigojimų nevykdymas), numato, jeigu pardavėjas neįvykdo teisiško perdavimo ar neperduoda laivo su viskuo, kas jam priklauso iki skirsnyje *Notices, time and Place of delivery* (pristatymo laikas ir data) nustatytos datos, pirkėjas gali nutraukti šią sutartį, ir jam nedelsiant gražinama įmoka, kartu su 12 procentų metinėmis palūkanomis. Pardavėjas atlygina pirkėjui nuostolius, kurie susiję su Pardavėjo

141. Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides. LLP Lloyd's of London Press LTD1995.P- 59

<sup>142</sup>ibid-60.

143 Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-154.

<sup>144</sup> ibid P-51

nesugebėjimu įvykdyti teisinio laivo perdavimo arba neperdavus laivo skirsnyje *Notices, time and Place of delivery* (pristatymo laikas ir data) nurodytu laiku, jeigu įrodoma, kad tai įvyko dėl pardavėjo aplaidumo.<sup>145</sup>

*1993 Saleform* skirsnis *Sellers default* (pardavėjo įsipareigojimų nevykdymas) numato, jeigu pardavėjas per nustatytą terminą nepraneša apie laivo pasirengimą perdavimui, sutinkamai su *Saleform* nuostatomis, kurios reikalauja pranešti apie laivo techninį pasirengimą perdavimui - *Notice of Readines (NOR)* ar pardavėjas nesugeba baigti teisinių veiksmų susijusių su laivo perdavimu, pirkėjas gali nutraukti sutartį.<sup>146</sup> Pardavėjas po pranešimo (*NOR*) apie techninį laivo pasirengimą (*physical readiness*) turi tris bankines dienas, per kurias jis gali sutvarkyti visus laivo perdavimui reikalingus dokumentus. Jeigu per šį terminą pardavėjas savo įsipareigojimų neįvykdo, pirkėjas turi teisę nutraukti sutartį ir kreiptis dėl žalos atlyginimo.<sup>147</sup>

Išnagrinėję laivo pirkimo-pardavimo sutarties šalių įsipareigojimus, galime prieiti išvados, kad *LR* ir užsienio valstybių praktikoje esminis pardavėjo įsipareigojimas yra perduoti laivą t.y. perduoti laivo nuosavybės teisę, o pirkėjas įsipareigoja sumokėti pirkimo-pardavimo sutartyje nustatytą kainą. Neįvykdžius ar netinkamai įvykdžius šiuos įsipareigojimus, šalys gali reikalauti atlyginti žalą, nuostolius.

Kadangi tarptautinėje prekyboje dalyvauja jūriniai laivai, laivo pirkimo-pardavimo sutarties šalys dažniausiai yra skirtingų valstybių fiziniai ar juridiniai asmenys. Todėl laivo pirkimo-pardavimo sutartyje yra išskiriamas ginčų sprendimo ir taikytinos teisės klausimai. Praktikoje ginčai yra sprendžiami derybų keliu, nepavykus susitarti, ginčas *LR* įstatymų nustatyta tvarka turi būti perduodamas spręsti teismui. Kaip jau minėjome, nuosavybės teisė į laivą pereina nuo laivo perdavimo. Jeigu viena iš šalių yra ne *LR* fizinis ar juridinis asmuo, šalys gali pasirinkti arbitražinį teismą ir ginčui taikytiną teisę. Šalys gali pasirinkti sandorio užbaigimo vietą, perdavimo priėmimo - akto surašymo vietą (*protocol of delivery*) ir pasirinkti šiam aktui taikytiną teisę. Laivas dažniausiai yra perduodamas pardavėjo valstybės uoste, todėl perdavimo-priėmimo dokumentui yra taikoma tos valstybės teisė *lex fori*, o jeigu laivas yra prilyginamas nekilnojamajam daiktui, taikoma *lex rei sitae*.

Jeigu viena iš šalių yra ne *LR* fizinis ar juridinis asmuo, šalys gali pasirinkti arbitražinį teismą ir taikytiną teisę. Jeigu turtas, esantis ginčo objektas yra Lietuvoje, byla teisinga

<sup>145</sup> Ship Sale and Purchase . Editor in chief Ian Goldrein QC .LLP.1998 P-51.

<sup>146</sup> ibid P-242.

<sup>147</sup>Maritime Law by Christopher Hill Lloyd's list practical guides.LLP Lloyd's of London Press LTD. 1995.P- 73.

Lietuvos teismų jurisdikcijai.<sup>148</sup> *Saleforms* išskiria atskirą skirsnį *Arbitration*, kuriame yra numatyta kokios valstybės teisė ir kokiame arbitražiniame teisme gali būti nagrinėjamas ginčas.

*Saleform 1987* skirsnyje *Arbitration* teigiama, jog ginčas kilęs iš pirkimo sutarties aiškinimo ir vykdymo yra nagrinėtinas šalių pasirinktame arbitražiniame teisme. Jeigu šalys nepasirinko arbitražinio teismo, ginčas bus nagrinėjamas *Londone* ir jam bus taikoma *DB* teisė.<sup>149</sup>

*1993 Saleform* numato, kad bet koks ginčas (*any dispute*) kilęs iš pirkimo pardavimo sutarties bus nagrinėjamas pasirinktame arbitražiniame teisme. *1993 Saleform* ginčą suvokia plačiau nei *Saleform 1987*. *1993 Saleform* įvardija valstybes, kuriose gali būti nagrinėjamas ginčas: *DB* teisė ir arbitražinis teismas *Londone*, *JAV* teisė ir *New York* arbitražinis teismas bei kita teisės sistema ir arbitražinis teismas, kuris šalių susitarimu yra numatytas laivo pirkimo-pardavimo sutartyje. Jeigu šalys nepasirinko arbitražinio teismo ir taikytinos teisės, ginčas bus nagrinėjamas *Londone* ir bus taikoma *DB* teisė.<sup>150</sup>

Remiantis išdėstytu, šalių teisės ir įsipareigojimai laivo pirkimo- pardavimo sutartyje, sutarties esminės sąlygos, reikalavimai keliami laivui, kaip sutarties dalykui ir kitų sutarties nuostatų apimtis priklausys nuo to kokioje valstybėje yra sudaroma laivo pirkimo-pardavimo sutartis, taip pat nuo valstybės teisės aktų, prilyginančių laivą kilnojamiesiems ar nekilnojamiesiems daiktams. Vadovaujantis pirkėjo ir pardavėjo valia, laivo pirkimo- pardavimo sutartyje gali būti numatytos tik bendrosios nuostatos, kurias sąlygoja valstybių nacionaliniai teisės aktai. Šalys laivo pirkimo- pardavimo sutartį gali sudaryti remiantis minėtomis *Saleforms*, kurios pritaikytos būtent laivo pirkimui-pardavimui ir numato specifines laivo sampratos, laivo apsunkinimų, laivo būklės apžiūrėjimo, inspektavimo, laivo perdavimo, kainos mokėjimo, ginčų sprendimų bei pirkėjo ir pardavėjo įsipareigojimų, jų nevykdymo sąlygas.

---

148 V. Mikelėnas. Tarptautinės privatinės teisės įvadas. Justitia. Vilnius 2001.

149 Ship Sale and Purchase. Editor in chief Ian Goldrein QC. LLP. 1998 P-249.

150 ibid P-249.

## Išvados

Atlikus laivo hipotekos ir pirkimo-pardavimo institutų analizę, *Lietuvos Respublikoje* ir užsienio valstybių teisėje, buvo gautos šios išvados:

Kontinentinės teisės šalyse terminai *hypothèque, hipoteca, hypotheck* vartojami kaip laivo hipotekos atitikmuo LR teisėje. Bendrosios teisės šalyse laivo hipotekai apibrėžti yra naudojamas terminas *mortgage*. Valstybių priklausymas atitinkamai teisės sistemai, sąlygojo vartojamų terminų savitumą.

Terminai: *maritime lien, maritime privilege* taip pat neturi analogiško lietuviško vertimo. Į lietuvių kalbą šie terminai galėtų būti verčiami kaip *jūrinis įkeitimas (įkaitas)*. Esminis jūrinio įkeitimo ir hipotekos skirtumas yra tas, jog *jūrinių įkeitimu* yra užtikrinamas jūrinių reikalavimų vykdymas, o laivo hipoteka užtikrinamas bet kokio skolinio įsipareigojimo vykdymas. *LR prekybinės laivybos įstatymas* išskiria atskirą grupę privilegijuotų reikalavimų, kurie yra siejami su prekybine laivyba. Minėtame įstatyme pažymima, jog reikalavimai užtikrinti įkeitimu yra tenkinami pirmiau kitų reikalavimų. Bet įstatyme nėra pateikta *įkaito* samprata, neapibrėžti reikalavimai, kurie užtikrinami *įkaitu* taip pat nėra jokios nuorodos į kitą teisę aktą, kuriame galėtume rasti *įkaito* instituto apibrėžimą. Taigi negalime teigti, jog LR pripažįsta *jūrinio įkeitimo* institutą, kadangi LR nėra prisijungusi prie *International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993)*.

LR Laivo hipoteka- esamo ar būsimo skolinio įsipareigojimo vykdymą užtikrinantis jūrinio laivo įkeitimas, kai įkeistas laivas neperduodamas kreditoriui. Remiantis *LR prekybinės laivybos įstatymu* laivo hipoteka apima tik jūrinio laivo kaip nekilnojamojo daikto įkeitimą.

Laivo hipoteka kontinentinės teisės šalyse suprantamas kaip pagrindinio skolinio įsipareigojimo vykdymą užtikrinantis laivo kaip kilnojamojo daikto įkeitimas, kai įkeistas laivas neperduodamas kreditoriui. Nors laivas yra prilyginamas kilnojamajam daiktui, laivo nuosavybės teisė išlieka skolininkui.

Laivo hipoteka (įkeitimas) (*mortgage*) bendrosios teisės šalyse - skolinio įsipareigojimo vykdymą užtikrinantis laivo kaip kilnojamojo daikto įkeitimas, kai įkeistas laivas perduodamas faktiškai valdyti kreditoriui, siekiant užtikrinti pagrindinio įsipareigojimo vykdymą.

LR jūrų laivas yra įkeičiamas sudarant laivo hipotekos sutartį (hipotekos lakštą). Vidaus vandens laivas yra įkeičiamas sudarant įkeitimo sutartį (įkeitimo lakštą). Įkeitimo ir hipotekos lakštus tvirtina notaras.

Tarptautinėje praktikoje laivams įkeisti yra sudaroma hipotekos (įkeitimo) sutartis *mortgage deed* ir priedai prie hipotekos sutarties- *collateral deed*. Valstybių teisės aktai gali numatyti hipotekos sutarties notarinį tvirtinimą, bet daugelyje šalių *mortgage deed* yra privaloma paprasta rašytinė forma.

Laivo hipotekos sutartis (hipotekos lakštas) yra registruojamas hipotekos registre. Reikalavimų užtikrintų laivo hipoteka, tenkinimo eiliškumas yra nustatomas, remiantis įrašais hipotekos registre.

Priklausomai nuo valstybės sandaros, *mortgage deed*, *collateral deed* gali būti registruojami tiek lokalinuose, tiek federaciniuose registruose. Reikalavimai, užtikrinti *mortgage*, kuri įregistruota federaciniuose registruose yra tenkinami pirmiau nei *mortgage*, kuri įregistruota lokalinuose registruose.

LR jūrų laivui įkeisti yra taikomos bendros nekilnojamojo daikto įkeitimo (hipotekos) nuostatos. Laivo hipotekos skolininkas turi teisę parduoti laivą, teisę į antrinį įkeitimą, o skolininko pareigoms yra priskiriamas laivo vertinimas, draudimas, hipotekos registravimas, laivo vertės išsaugojimas. Tuo tarpu kreditorius turi esminę hipotekos kreditoriaus teisę yra patenkinti savo reikalavimą priverstinai pardavus laivą, taip pat jis turi teisę patenkinti savo reikalavimą prieš terminą tam tikrais atvejais, perleisti skolinį įsipareigojimą kitam asmeniui. LR laivo priverstinio pardavimo nuostatos nėra tinkamai reglamentuotos, kadangi *LR prekybinės laivybos įstatymas* nukreipia į negaliojantį *Hipotekos įstatymą*.

Kontinentinės teisės valstybėse laivai yra įkeičiami remiantis nekilnojamojo daikto hipotekos nuostatomis ir specialiųjų teisės aktų nuostatomis.

Bendrosios teisės sistemos valstybių teisės aktai *ship mortgage (mortgage)* šalims suteikia išskirtines teises ir pareigas laivo atžvilgiu. Kreditorius turi faktinio valdymo teisę, teisę gauti laivo duodamas pajamas, teisę panaikinti laivo išpirkimo teisę (*forfeiture*). Skolininkas yra laivo savininkas ir teisėtas valdytojas tol, kol kreditorius nepradėjo faktiškai valdyti laivo, skolininkas, tinkamai įvykdes skolinį įsipareigojimą turi laivo išpirkimo teisę. Tokia „dualaus savininko“ koncepcija ir savininko teisių tarp *mortgage* šalių padalinimas, viena iš esminių laivo hipotekos ypatybių.

Laivo pirkimo - pardavimo sutartimi viena šalis- laivo pirkėjas įsipareigoja kitai šaliai - laivo pardavėjui sumokėti laivo kainą, o kita šalis laivo pardavėjas įsipareigoja perduoti nuosavybės teisę į laivą. LR jūrų laivo pirkimo- pardavimo sutarčiai yra taikomos nekilnojamojo



daikto pirkimo–pardavimo sutarčių nuostatos bei bendrosios pirkimo-pardavimo sutarčių nuostatos. Jūrų laivo pirkimo pardavimo sutarčiai yra privaloma notarinė forma.

Vidaus vandenų laivo pirkimo- pardavimo sutartis yra paprastos rašytinės formos, jeigu šalys nepasirinko notarinės sandorio formos.

Užsienio valstybių praktikoje, šalys laivo pirkimo- pardavimo sutarties sudarymui dažniausiai pasirenka nustatytas tarptautines formas: *Saleform 1987, 1993 Norwegian Saleform, Nipponale, 93*. Jeigu šalys laivo pirkimo-pardavimo sutarčiai numato taikyti nacionalinių įstatymų nuostatas, šiuose teisės aktuose yra išskirtos nuostatos, kuriose tiesiogiai įvardyta kokios nuostatos reguliuoja laivų sandorius.

*LR* ir tarptautinėje praktikoje tik laivai, kuriems nustatyta privaloma teisinė registracija, gali būti laivo pirkimo-pardavimo sutarties objektais.

*LR* teisėje kaip ir kitų valstybių teisėje, esminėmis laivo pirkimo-pardavimo sutarties sąlygomis laikomos laivo kaina, sutarties dalykas, nuosavybės teisės perėjimas. *LR* nuosavybės teisė į jūrų laivą atsiranda nuo perdavimo- priėmimo akto pasirašymo. Daugelyje valstybių laivai yra prilyginami kilnojamiesiems daiktams, bet nuosavybės teisė į laivą atsiranda nuo *protocol of delivery* (pristatymo protokolo) pasirašymo, kaip ir Lietuvoje, sudarant perdavimo-priėmimo aktą.

Specifinėmis pirkėjo teisėmis yra priskiriamas laivo apžiūrėjimas įvedant laivą į sausąjį doką, laivo inspektavimas tikrinant laivo žurnalus. Pardavėjas turi teisę uždrausti laivui išplaukti iš uosto tol, kol bus tinkamai su juo atsiskaityta. Skirtingai nei *LR* laivo -pirkimo pardavimo sutartis *Saleforms* yra pritaikytos būtent laivų pirkimui-pardavimui ir apibrėžia išskirtinį laivo teisinį statusą, jo ypatybes, laivo apsunkinimų sampratą, savitus kainos mokėjimo, laivo perdavimo, laivo sulaikymo klausimus.

Pagal *LR CK* tarptautinę privatinę teisę jūrų laivui, įregistruotam Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, sandorio formai taikomos Lietuvos teisės nuostatos.

Šiame darbe visų pirma susidūriau su problema, kas bus laikoma laivo hipotekos ir laivo pirkimo-pardavimo sutarčių objektu. *LR CK* numato, kad laivų priskyrimą nekilnojamiesiems daiktams turi nustatyti įstatymai. *LR* Prekybinės laivybos įstatyme jūrinis laivas yra prilyginamas nekilnojamajam daiktui. Šiame įstatyme terminas hipoteka vartojamas

jūrinio laivo įkeitimui. Šis įstatymas kitus klausimus, susijusiais su laivo hipoteka, nukreipia spręsti pagal *LR CK*, o taip pat pagal negaliojantį Hipotekos įstatymą. LR Prekybinės laivybos įstatymo pakeitimai yra priimti šiais metais, tačiau jame tebėra nukreipimai į negaliojantį hipotekos įstatymą. Didelė problema yra ta, kad *LR* yra prisijungusi tik prie *1952 m. Tarptautinės konvencijos dėl taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo*, taip pat nėra teismų praktikos šioje srityje, nedaug mokslinių darbų. Teismų praktika taip pat neformuoja šio instituto aiškinimo.

Lyginant su laivo hipotekos institutu, laivo pirkimo-pardavimo sutarties sudaryme yra mažiau problematikos. Tačiau taip pat susiduriama su ta pačia - objekto problematika. Šis klausimas sprendžiamas taip pat, kaip ir laivo hipotekos institute. Laivo pirkimo-pardavimo sutarties kaip atskiro skirsnio *LR CK* taip pat nereglamentuoja, šiai sutarčiai taikomos bendros pirkimo-pardavimo sutarties nuostatos, o šalių teisės ir pareigos, kylančios iš specifinio objekto-laivo, taip pat paliekamos šalių valiai ir išmonei. Trūksta bendrųjų nuostatų, reguliuojančių laivo pirkimo-pardavimo sutartį, kurios būtų pamatinės sutarties sąlygos. Bet iš kitos pusės, galiojantis pagrindinis sutarčių sudarymo laisvės principas, suteikia šalims valią nustatyti kitas sutarties sąlygas. Dažniausiai šalys sudarydamos šią sutartį remiasi užsienio šalių teisės praktikoje naudojamas formas *Saleforms*, kurios skirtos laivų pirkimui-pardavimui. Kadangi minėtos formos yra taikomos ne tik jūrų, bet ir vidaus vandenų laivams, šių formų naudojimas *LR* padėtų išvengti skirtingo jūrų ir vidaus vandenų laivų pirkimo-pardavimo reglamentavimo.

### Literatūros sąrašas

1. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas//Valstybės žinios.2000, Nr.74.
2. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas//Valstybės žinios.1996, Nr.101 (paskutinė aktuali redakcija).
3. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas//Valstybės žinios.2000, Nr.75 (paskutinė aktuali redakcija).
4. 1952 m.Tarptautinė konvencija dėl taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo.
5. 1968 m. Briuselio konvencija dėl jurisdikcijos ir teismo sprendimų civilinėse ir komercinėse bylose vykdymo.
6. Tarybos reglamentas (EB) Nr.385/96, 1996 m. sausio 29 d. dėl apsaugos nuo žalingo laivų įkainojimo.
7. 2005 m. liepos 4 d.Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr. 3-301 Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių patvirtinimo//Valstybės žinios. 2005, Nr.93.
8. Rusijos Federacijos Civilinis kodeksas. Maskva, Eksmo, 2004.
9. Vokietijos civilinis kodeksas, (Bürgerliches Gesetzbuch).  
<http://www.hull.ac.uk/php/lastcb/bgbengl.htm>
10. International Convention on Maritime Liens and Mortgages (Geneva, 6 May 1993).

### Kita literatūra

11. Mikelėnas V.Tarptautinės privatinės teisės įvadas.Vilnius, 2001.
12. Nekrošius I., Nekrošius V., Vėlyvis S. Romėnų teisė. Kaunas,1996.
13. Gold E., Chircop A., Kindred H. Essentials of Canadian Law. Maritime Law.. Irwin Law Inc.2003.
14. Goldrein Q.C. Ship Sale and Purchase.LLP,1998.
15. Hill.Ch. Maritime Law. Lloyd's of London Press LTD,2005.
16. Prof. Tetley W.Arrest, attachment and related Law procedures. Tulane Law review. Vol-73,1999.
17. Prof. Tetley W. Maritime liens in the conflict of laws. Law and Justice in a Multistate World. N.Y.2002.
18. Wei Zheng LL.M. candidate. The Law of Ship Mortgages in China and a Comparison with the Law of U.K.and Canada. Jilin University.
19. Фалиеев П.А.Залог морских судов по законодательству стран общего права.  
<http://www.falileev-partners.ru/publications.htm>.prisijungimo laikas:2005-12-14.

20. Фалилеев П.А.Ипотека морских судов по законодательству стран континентальной системы <http://www.falileev-partners.ru/publications.htm>. prisijungimo laikas:2005-12-14.
21. Русецкий А.Е.Ипотека морских судов. Правовед.2005

### **Teismų praktika**

22. Civilinė byla Nr.2-274/2005//<http://www.infolex.lt/praktika/tekstas.asp?id=50357>;= prisijungimo laikas:2005-12-14.
23. Civilinė byla Nr.2A-167-2004//<http://infolex.lt/praktika/tekstas.asp?=40225>;= prisijungimo laikas:2005-12-14.
24. Kasacinė byla Nr.2.2.4<http://www.infolex.lt/praktika/Paieska.asp?nr=&Org=1&Typ=5&Frm=&mt=2001&mn=1&dn=1&mti=2001&mni=12&dni=31&Tp=&TK=&bb=&za=&Pav=&z0=laivas&zkur=1&Ak0=&PaId=&As=&akur=1&CBNr=&Kkk=1&rgr=&Kk=&Kp=&BK=&BKH=0&apr=&tpnr=&CB=&rt=1>;= prisijungimo laikas:2005-12-14.
25. ScottSteel Ltd.v.Alarissa (1996) <http://reports.fja.gc.ca/fc/2005/pub/v3/2005fc36351.html> = ;prisijungimo laikas:2005-12-14.
26. TheSolholt (1981). <http://www.mlaus.org/article.ihtml?id=552&folder=83>;=prisijungimo laikas2005-12-14;

## Summary

. Ships are goods, which participate in shipping industry as the most powerful subjects. Contracts with ships are regulated all over the world, mostly in marine countries. Ship mortgages, sale and purchase agreements are most risky contracts which need strong financial support. Without some kind of security, investors will never enter into a risky market. Ships are goods with great value, which is why the law of ship mortgages and sale needs to be regulated properly with national and international legislation.

This issue will focus on the law of ship mortgages and sale contract in Lithuania. It will take a comparative legal approach, comparing with the laws of the most developed common law countries in both marine legislation and shipping.-*Canada, U.K.,USA* And civil law countries *Germany, Russian Federation*.