

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETO  
TEISĖS FAKULTETO  
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA**

**JURGITA ULČINSKAITĖ  
TARPTAUTINĖ JŪRŲ TEISĖ**

**KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ VAIDMUO IR  
ATSAKOMYBĖ UŽTIKRINANT SAUGIĄ LAIVYBĄ**

**Magistro baigiamasis darbas**

**Darbo vadovas -  
Lektorius  
Mindaugas Petrauskas**

**Konsultantas -  
Teisės mokslų daktaras,  
Docentas  
Justinas Žilinskas**

**Vilnius, 2006**

## TURINYS

ĮVADAS .....	3
<b>1. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ ATSIKADIMO PRIEŽASTYS</b>	
IR VAIDMUO .....	6
1.1. Klasifikacinių Bendrovių istorija.....	6
1.2. Tarptautinė Klasifikacinių Bendrovių Asociacija .....	7
1.3. Klasifikacinių bendrovių funkcijų transformavimosi istorija.....	8
1.4. Pagrindinės funkcijos ir inspekcijos .....	11
1.5. Įstatyminių ir klasifikacinių funkcijų skirtumai .....	12
1.6. Klasės liudijimų kokybės problema .....	13
1.7. Pelno nesiekiančios ir nepriklausomos organizacijos .....	15
<b>2. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ VEIKLOS TEISINIS</b>	
REGLAMENTAVIMAS .....	17
2.1. Tarptautinio teisinio reglamentavimo priežastys .....	17
2.2. Teisinio reglamentavimo Lietuvoje ypatumai .....	18
2.2.1. Reikalavimai įgaliotoms pripažintoms organizacijoms.....	20
2.2.2. Įgalios klasifikacinės bendrovės veiklos vertinimas .....	21
2.2.3. Klasifikacinės bendrovės įgaliojimų sustabdymas ir panaikinimas .....	23
2.2.4. Sutarties standartinės sąlygos ir bendros nuostatos.....	24
2.2.5. Inspektorių vykdomų funkcijų ypatumai.....	26
<b>3. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ ATSAKOMYBĖ UŽTIKRINANT</b>	
SAUGIĄ LAIVYBĄ .....	27
3.1. Saugumo jūroje užtikrinimas.....	27
3.1.1. Saugesnė laivyba Europos vandens keliuose .....	27
3.1.2. Saugaus valdymo sistemos tikslai ISM kodekse .....	30
3.1.3. Saugumo stiprinimo priemonės .....	31
3.1.4. Problemos dėl profesionalių standartų ir kompetencijos.....	33
3.2. Klasifikacinių Bendrovių atsakomybė .....	35
3.2.1. Užsienio šalių teismų praktika.....	36

3.2.1.1. Lordų rūmai, byla “Nicholas H” .....	37
3.2.1.2. Aukščiausias teismas, byla “The Morning Watch” .....	38
3.2.1.3. Apeliacinis teismas, byla Reeman V Dept of Trade .....	39
3.2.1.4. JAV Federalinis teismas, byla “Sundancer” ir “Prestige” .....	40
3.2.1.5. Teismo sprendimų motyvacijos pagrįstumas .....	42
3.2.1.6. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės ypatumai .....	45
3.2.2. Atsakomybė laivo, krovinio savininkams ir pirkėjams .....	48
3.2.3. Bendrovių atsakomybė visuomeninės politikos požiūriu .....	50
3.2.4. Atsakomybė ir žalos atlyginimo ypatumai Lietuvoje .....	52
4. KLASIFIKACINĖS SISTEMOS REFORMOS ASPEKTAI .....	54
4.1. Europos Bendrijos siūlymas reformuoti klasifikacinę sistemą .....	54
4.2. Problemos pagrindas ir tikslai .....	55
4.3. Siūlomos reformos priemonės .....	56
5. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI .....	61
LITERATŪROS SĄRAŠAS .....	63
SANTRAUKA .....	67
SUMMARY .....	68
PRIEDAI .....	69
1 priedas – Tarptautinės Klasifikacinių Bendrovių Asociacijos nariai	
2 priedas – Nacionalinės administracijos įgaliojusios Lloyd’s Register atlikti inspekcijas ir išduoti liudijimus.	
3 priedas – Tipinis liudijimų sąrašas	
4 priedas - LR jūrų laivų registre įregistruoti laivai, sulaikyti užsienio uostuose, kaip neatitinkantys tarptautinių konvencijų reikalavimų, 2006 m.	

## IVADAS

Saugesnės laivybos vandens keliuose užtikrinimas yra vienas iš pagrindinių tarptautinės politikos tikslų. Šiuolaikiniame, dinamiškai besikeičiančiame pasaulyje valstybių siekis išsaugoti švarią jūra ir apsaugoti gyvybę bei išteklius yra deklaruojamas vis garsiau. Tačiau gerai žinome, kad laivybai, kaip ir bet kuriai transporto sistemai būdinga didesnė ar mažesnė avarių, avarinių atsitikimų ir aplinkos teršimo tikimybė.

Remiantis statistiniais duomenimis, kiekvienais metais rimtas avarijas patiria apie 200-300 laivų, didesnių nei 500 bruto tonų. Dėl to žūsta arba suluošinami žmonės, nuskęsta arba rimtai apgadinami laivai, netenkama dalis ar viso krovinio. Viena didžiausių avarių priežasčių – žmonių klaidos. Remiantis įvairių draudimo kompanijų bei kitų institucijų statistika virš 80% avarių priežastys yra vadinamasis žmogiškasis faktorius.<sup>1</sup>

Klasifikacinės bendrovės kaip pagrindinio techninę laivo priežiūrą atliekančio subjekto sąvoka šiandien yra mažai girdėta ir sunkiai apibūdinama žmogui, kurio veikla neturi sąsajų su laivyba. Problema čia yra ne tik literatūros lietuvių kalba stoka, ar tai, kad Lietuvoje kaip jūrinėje valstybėje yra mažai kalbama apie laivybos teisę ir pramonę, bet ir tai, kad nebuvo iškilusių didesnių incidentų ar iškelta civilinių bylų, susijusių su nelaimingais atsitikimais jūroje dėl Lietuvoje veikiančių ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą atliekančių klasifikacinių bendrovių kaltės.

Būtinybė tinkamai sutvarkyti „klasifikacinėmis bendrovėmis“ paprastai vadinamų laivus tikrinančių ir laivų liudijimus išduodančių organizacijų veiklą nuolat rūpėjo Bendrijos teisės aktų leidėjams. Dar „Erika I“ komunikate Komisija rimtai iškėlė klausimą, ar „klasifikacinė sistema, kaip visuma,“ deda „pakankamai pastangų, kad pasiektų reikalaujamą kokybės lygį“. Nebepakanka pasitenkinti esama sistema – svarbu ir toliau ją tobulinti, kad geri operatoriai būtų atskirti nuo blogųjų, būtų proporcingai, bet veiksmingai ištaisyti trūkumai.<sup>2</sup>

Klasifikacinių Bendrovių požiūris į saugumą jūroje yra problema, kuri pastaruoju metu dažnai iškeliama jūrų pramonės atstovų diskusijose, kritikuojamas šių organizacijų veiksmingumas bei efektyvumas, atliekant savo funkcijas. Ypač daug ginčų kyla klasifikacinių bendrovių atsakomybės klausimu. Tai susiję su tarptautiniu susirūpinimu dėl gyvybės ir turto išsaugojimo jūroje ir neigiama viešąja nuomone dėl taršos incidentų.

---

<sup>1</sup> Paulauskas V. Laivyba naujomis sąlygomis. Klaipėda: Klaipėdos universitetas, 2000. P. 7.

<sup>2</sup> Europos Bendrijų komisijos 2005 m. lapkričio 23 d. pasiūlymas Dėl Europos parlamento ir Tarybos direktyvos Nr. 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (projektas SEK(2005) 1498)// Briuselis. KOM (2005)587. 2005/0237 (COD).

Igaliotų klasifikacinių bendrovių vykdomų laivų apžiūrų tikslas - nustatyti, ar laivai bei atskiri jų įrenginiai atitinka tarptautinių konvencijų privalomus reikalavimus ir ar yra išlaikyta laivo klasė. Po apžiūrų laivui išduodami konvenciniai sertifikatai, tenkinantys atitinkamų tarptautinių konvencijų, taisyklių ir nacionalinių teisės aktų reikalavimus.

Tyrinėjant klasifikacinių bendrovių atsakomybę, daugelis atkreipia dėmesį į jos dviprasmiškumą, prieštaringumą. Deklaratyviai yra skelbiamas bendras principas – kad jos yra nepriklausomos ir neutralios trečiosios šalys, neturinčios finansinių ar politinių interesų dėl laivo. Jų paskirtis yra užtikrinti, kad laivas atitiktų saugumo ir geros navigacijos standartus. Šiam tikslui per paskutiniuosius keletą amžių sukurtos Klasifikacinės Bendrovės, pagal surinktų ekspertizių duomenis teikia tarptautinei laivybos bendruomenei neįkainojamą pagalbą, nustatydamos techninio palaikymo sąlygas, atlikdamos tyrimus ir plėtrą pagal besikeičiančius laivybos bendruomenės poreikius. Tačiau, tenka apgailestauti, kad daugelis laivų, patyrusių avarijas, turėjo visas reikiamas klasifikacijas. Katastrofų prie Europos krantų patyrusių laivų sąrašas gana ilgas: Torrey Canyon<sup>3</sup>, Amoco Cadiz, Erika, Prestige<sup>4</sup> ir daug kitų. Taigi kyla klausimas kiek klasifikacinės bendrovės yra nepriklausomos ir kokia jų atsakomybė? Iš vienos pusės, norėtusi teigti, kad jų atsakomybė didelė, nes jos atlieka techninę laivo priežiūrą, tačiau iš kitos pusės praktika rodo, kad dauguma katastrofų atvejų nurašomos žmogiškajam faktoriui, jūrininkų klaidoms, ar nenugalimos jėgos, gamtos išdaigoms.

Laivų ir jų įrangos atestavimas, atliekamas Klasifikacinių Bendrovių, naudojamas kaip “kokybės ženklas” laivybos versle. Reikalavimas, kad laivas turėtų “klasę”, yra nustatytas daugelyje su laivyba susijusių sutarčių, pagrįstų prielaida, kad laivas tinkamas navigacijai. Tai susiję su inspektavimo sistemos istorinėmis šaknimis, prasidedančiomis kartu su Lloyd’s Register ir ištobulintomis, siekiant apsaugoti draudimo bendroves nuo nesaugių laivų draudimo. Tačiau visos inspekcijos ir liudijimai, išduoti Klasifikacinių Bendrovių, yra svarbūs ne tik draudimo bendrovėms, tačiau ir frachtuotojams, krovinio interesams, potencialiems pirkėjams, bankininkams ir kitiems, kurie reikalauja informacijos apie laivo būklę tam tikru metu.

Laivo ir jo elementų techninė būklė labai svarbi projektuojant bei statant laivą. Kad būtų išvengta techninių avarių, reikalaujama, kad jis būtų tvirtas, atitiktų tarptautinius standartus, jo įrengimai būtų patikimi, nes techniškai netvarkingas laivas yra pavojingas. Kadangi bet koks jūrinis laivas statomas prižiūrint konkrečiai laivų klasifikacinei bendrovei, rodosi, kad ši problema puikiai unifikuota ir sprendžiama pakankamai kvalifikuotai. Deja, šiame darbe pateiksiu skaudžių pavyzdžių, kurie iliustruoja igaliotų klasifikacinių bendrovių ir jų inspektorių aplaidumą ir apmaudžias klaidas ir iš jų neabejotinai sekančias pasekmes.

<sup>3</sup> <http://www.lboro.ac.uk/departments/hu/ergsinhu/aboutergs/torrey.html>; prisijungimo laikas 2006-11-16.

<sup>4</sup> <http://www.elections2004.eu.int/highlights/lt/801.html>, prisijungimo laikas 2006-11-16.

Šio darbo objektas – klasifikacinių bendrovių veikla, jų vaidmuo užtikrinat saugią laivybą ir atsakomybės pagrindai.

Pagrindinės problemos iškeliamos šiame darbe yra klasifikacinių bendrovių techninių nuostatų atitikimas tarptautiniams teisės aktams ir jų skirtumai ir klasifikacinių bendrovių atsakomybės įrodymo sunkumas. Taip pat paminėtina ginčytina problema dėl klasės konfidencialumo ir klasifikacinių liudijimų patikimumo šių dienų rinkoje klausimas.

Baigiamojo darbo tikslas išanalizuoti klasifikacinių bendrovių pareigas, apibūdinti jų funkcijas, veiklos pobūdį ir įrodyti klasifikacinių bendrovių atsakomybės buvimą ir svarbą siekiant užtikrinat saugią laivybą, aptarti bendrovių santykį su vėliavos valstybe, laivų savininkais ir su jų pelno nesiekiančia reputacija. Taip pat svarbu aptarti kaip pagerinti su Bendrijos valstybių vėliavomis plaukiojančių laivų apžiūros ir saugumo sertifikavimo patikimumą ir klasifikacinės sistemos reformos galimybes. Šiam tikslui pasiekti iškeliami šie uždaviniai:

1. Aptarti Klasifikacinių Bendrovių istoriją ir vaidmenį;
2. Apibrėžti klasifikacinių bendrovių įgaliojimus ir funkcijas;
3. Apibūdinti esminius tarptautinės laivų sertifikavimo sistemos trūkumus;
4. Apibrėžti klasifikacinių bendrovių atsakomybės ypatumus;
5. Apibūdinti įtaką saugiai laivybai ir akcentuoti laivų avarijų riziką.

Kadangi mokslinės literatūros, kurioje būtų detaliau išanalizuotos Saugios laivybos subtilybės sietinos su klasifikacinių bendrovių vaidmeniu praktiškai nėra, šiame darbe daugiausiai remsimės Lietuvos ir tarptautinės teisės aktais, užsienio šalių teisine literatūra, aptarsime kaip Lietuvoje įgyvendinamos, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos reglamentuojančios saugią laivybą. Vadovaujantis užsienio šalių teismų praktika, išnagrinėsime keletą bylų susijusių su klasifikacinių bendrovių atsakomybe. Taip pat remiantis Saugios laivybos administracijos oficialiais duomenimis ir klasifikacinių bendrovių interneto svetainėmis analizuosime Pasaulyje ir Lietuvoje registruotų klasifikacinių bendrovių veiklą.

Rašant darbą yra naudojama keletą tyrimo metodų, kurių svarbiausi – duomenų rinkimo, surinktos informacijos analizės, aprašymo. Tikimės, kad tokiu būdu bus pasiektas optimaliausias rezultatas siekiant kuo tiksliau išsiaiškinti mus dominančias problemas.

# 1. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ ATSIRADIMO PRIEŽASTYS IR VAIDMUO

## 1.1. Klasifikacinių bendrovių istorija

Pirma klasifikacinė bendrovė buvo įkurta 18-ame amžiuje. Jos įkūrimo pradininkas buvo anglas Edward Lloyd, kuris buvo kavos namų Londone, Tower'io gatvėje, savininkas. Edward'o Lloyd'o kavos namai buvo žinomi kaip verslo centras Londone jau 1688 m.<sup>5</sup> Ši vieta buvo mėgstama ir dažnai lankoma pirklių, laivų savininkų, jūrinių draudimų agentų ir kitų su laivybos pramone susijusių žmonių. Kavos namuose verslininkai bendravo, aptarinėjo sandorius bei įvairius su tarptautine prekyba susijusius klausimus. 1760 metais kavos namų klientai suformavo Registro Bendrovę, kuri vėliau 1764 metais pradėjo leisti metinį laivų Registrą, draudimo agentams ir pirkliams teikiantį žinias apie laivų, kuriuos jie apdraudė ir frachtavo, būklę.<sup>6</sup> Pradžioje tai buvo laikraščio skyrius, skirtas plačiajai pramonei, atsiradęs prieš greitų komunikacijų amžių ir Lloyd's laivų sąrašą.<sup>7</sup> 1834 m. organizacija buvo pertvarkyta į Britanijos ir užsienio laivybos Lloyd's Registrą ir buvo išspausdinta pirmoji klasifikavimo taisyklė. Tačiau šioje stadijoje klasifikavimo standartai ar taisyklės, kurių būtina laikytis, nebuvo aiškiai inspektorių apibrėžtos, kiekvienam leidžiant naudoti jų pačių nuomonę apie laivo būklę. Nežiūrint į tai, kad jie ženkliai pagerino saugumą jūroje, buvo akivaizdu, kad atsirado ir kitų problemų, kylančių dėl nenuoseklumo laivo standartuose.

Siekiant šiai problemai pasipriešinti, buvo įkurta Generalinė Komisija, kuriai talkino Techninė Komisija, atsakinga už rekomendacijų, skirtų klasifikacijos standartų ir taisyklių suvienodinimui, priėmimą. Tokiu būdu buvo siekiama apibrėžti inspekcijų standartus, o remiantis jais ir laivų standartus rinkoje.

Klasifikacinių bendrovių evoliucija buvo gana sparti. Jos pradėjo atlikti vis daugiau techninių funkcijų ir ilgainiui tapo ekspertais šioje srityje. Kiek vėliau susikūrė ir kitos klasifikacinės bendrovės, konkuruojančios su Lloyd's Register. Pradžioje tai buvo "sveika" ir naudinga pramonei, kadangi konkurencija išlaikė neutralios nepriklausomybės principą. Tačiau, kadangi bendrovės kovojo dėl klientų, mažindamos inspekcijų kainas, inspekcijų standartų reikalavimai irgi buvo mažinami, kadangi laivų savininkai ieškojo "atitikimo liudijimų", ir per pastarąjį amžių tai tapo pagrindine problema, kadangi bendrovės buvo pradėtos kritikuoti dėl to, kad mažina konstrukcinius, matavimų, eksploatacinius ir remonto standartų reikalavimus laivo

<sup>5</sup> [http://www.solarnavigator.net/lloyds\\_of\\_london.htm](http://www.solarnavigator.net/lloyds_of_london.htm); prisijungimo laikas 2006-11-16.

<sup>6</sup> <http://www.lr.org/About+Us/Our+history.htm>; prisijungimo laikas 2006-12-06.

<sup>7</sup> <http://www.lloydslist.com/NASApp/cs/ContentServer?pagename=LloydsList/Home&element=LloydsList/functions/getContent&contentId=20017279186>; prisijungimo laikas 2006-11-16.

saugumo sąskaita. Taigi siekiant veiksmingiau ir efektyviau spręsti kylančias problemas 1968 m. rugsėjo 11 d. septynios klasifikacinės bendrovės įsteigė Tarptautinę Klasifikacinių Bendrovių Asociaciją (IACS – International Association of Classification Societies) ir 1969 m. spalio mėnesį Tarptautinė jūrų organizacija (International Maritime Organisation – IMO) suteikė jai konsultacinį statusą.<sup>8</sup>

## 1.2. Tarptautinė Klasifikacinių Bendrovių Asociacija

Tarptautinės Klasifikacinių Bendrovių Asociacijos tikslas - bendrų aukštų saugumo ir užterštumo prevencijos standartų paskelbimas bei konsultavimas ir glaudus bendradarbiavimas su jūrine pramone ir jos vedančiosiomis tarptautinėmis organizacijomis.

IACS įgyvendino nuosavą kokybės atestavimo sistemą, kuri yra privaloma IACS nariams ir krypta link labiau centralizuoto administravimo. Yra numatyti specialūs reikalavimai patekti į ją. Sukurti atskiri komitetai harmonizuoja ir derina bendrovių taisyklių nuostatus, nes jie tuo pačiu ir labai panašūs ir skirtingi. Šiuo metu IACS yra 10 narių ir 1 asocijuotas narys, kurie kasmet atlieka daugiau kaip 500.000 inspekcijų, bendrovėse dirba daugiau kaip 6000 inspektorių, palaikomų 3700 techninių darbuotojų. Pasaulyje yra daugiau kaip 1200 biurų.<sup>9</sup> IACS narių sąrašas pateiktas priede Nr.1.<sup>10</sup>

IACS ir saugi laivyba yra neatsiejamos sąvokos, nes būtent IACS dalyvauja kuriant techninius standartus:

1) bandydamos harmonizuoti savo narių standartus ne ieškodamos kompromiso, o nustatydamos vienoda aukštą paslaugų lygį t.y. jos nenuolaidžiauja nenorintiems laikytis aukštos paslaugų kokybės, bet patvirtina unifikuotas interpretacijas. IACS įgyvendina standartus per nuolatinį laivų inspektavimą;

2) dalyvaudamos IMO darbe nustatant tarptautinius standartus.

3) IACS nuolatos finansuoja (arba atlieka pati) įvairias studijas ir tyrimus. Pažymėtina, kad kiekvienais metais IACS nariai investuoja daugiau kaip 70 milijonų JAV dolerių į laivų projektavimą bei saugumo tyrimus.<sup>11</sup>

Siekiant pripažinti IACS kaip, pripažintų Klasifikacinių Bendrovių, įgaliotą instituciją 1998 m. liepos mėnesį buvo priimti Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje II ir XI skyrių pakeitimai.<sup>12</sup>

---

<sup>8</sup> Farthing B. and Brownrigg M. Farthing on International Shipping. - London: LLP, 1997, P. 75

<sup>9</sup> ten pat, P. 76

<sup>10</sup> [www.iacs.org.uk/](http://www.iacs.org.uk/); prisijungimo laikas 2006-11-20.

<sup>11</sup> Boisson Ph. Safety at Sea – Policies, Regulations and International Law. Paris: Bureau Veritas, 1999, P. 112

<sup>12</sup> 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) // Valstybės žinios. 2006 Nr.128-4887.



IACS didžiuojasi palaikanti aukštus standartų reikalavimus ir demonstruoja pasiruošimą suspenduoti narių registravimą, kurie neteikia pastovių paslaugų. Pavyzdžiui, 1997 metų birželio mėnesį Lenkijos laivybos registro įgaliojimai buvo sustabdyti dėl bendrovės daromo didelio klaidų skaičiaus, išduodant klasifikacinius liudijimus, tokiose srityse, kuriose, IACS nuomone, buvo kompromituojami bendrovių principai bei atitikimas aukštiems standartų reikalavimams, kurių buvo laikomasi nuo 1968 metų. Bendrovei iki šiol nebuvo leidžiama grįžti į IACS kaip pilnateisei narei, jai buvo taikomas išbandymo laikotarpis, kurio metu ji buvo tik asocijuotas narys. Korėjos laivų registras buvo asocijuotas IACS narys iki 2004 m. gruodžio mėnesio. Tačiau negalime nepaminti, kad ir kitos klasifikacinės bendrovės, tokios kaip Bureau Veritas ir Lloyd's, yra atvirai kritikuojamos "Uosto būklės kontrolės" publikacijose. Konstatuota, kad buvo sulaikyta net 11.3% Bureau Veritas patikrintų laivų dėl neatitikimo ISM reikalavimams ir 10.6% Graikijos laivų buvo sulaikyti pagal Paryžiaus Memorandumą.<sup>13</sup> Palyginimui kitų klasifikacinių bendrovių rodikliai – 1.2% Germanischer Lloyd ir 3.4% Det Norske Veritas.<sup>14</sup>

### **1.3. Klasifikacinių bendrovių funkcijų transformavimosi istorija**

Klasifikacinių bendrovių tikslas – visuomenės labai užtikrinti aukštus techninių standartų reikalavimus projektavimui, gamybai, statybai, aptarnavimui, naudojimui ir atlikimui, kad sustiprintų gyvybės ir turto saugumą jūroje ir sausumoje. Jos yra svarbus veiksnys užtikrinant laivybos saugumą bei užtikrinant taršos iš laivų prevenciją. Klasifikacinės bendrovės atlieka dvi pagrindines funkcijas :

1) Įstatyminės, t.y. inspektavimas ir atestavimas vėliavos valstybės vardu, nes klasifikacinių bendrovių profesionalumas bei inspektorių tinklas tarptautiniu mastu sudarė galimybes valstybėms įgalioti klasifikacinės bendrovės vykdyti ir viešąsias funkcijas, t.y. valstybės vardu inspektuoti jos vėliavos laivus ir išduoti tarptautinėse konvencijose nustatytus liudijimus.

2) laivų klasifikavimas, kaip privati paslauga, kuri apima specialių reikalavimų laivo korpuso patvarumui bei laivo įrangos (tame tarpe ir variklių) patikimumui nustatymą bei laivų inspektavimą (nuo statybos pradžios) su tikslu nustatyti ar laivai atitinka nustatytiems reikalavimams. Šiuo stengiamasi apsaugoti laivą kaip turtą, o klasifikacinės bendrovės sertifikatas yra pagrindas laivo savininkui gauti draudimą.<sup>15</sup>

Plačiau panagrinėsime šias dvi skirtingų tipų bendrovių atliekamas inspekcijas:

1) Atestavimas/įstatyminė inspekcija

---

<sup>13</sup> Paryžiaus memorandumas dėl uosto valstybės kontrolės supratimo // <http://www.parismou.org> ; prisijungimo laikas 2006-11-22.

<sup>14</sup> Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998

Tarptautinės konvencijos, kodeksai ir protokolai, susiję su laivo saugumu ir jūros užterštumu įpareigoja ir įtakoja visas pasirašiusias šalis. Per daugiau kaip 40 gyvavimo metų TJO rėmuose buvo priimta daugiau kaip 30 konvencijų ir protokolų bei daugiau kaip 700 kodeksų bei rekomendacijų. Šie kodeksai ir konvencijos paprastai įteisina sąlygą, kad privaloma laivo inspekcija ir liudijimo išdavimas yra vienas iš pagrindinių juose reglamentuotų reikalavimų.

Istoriškai, klasifikacinių bendrovių funkcijos transformavosi: įkurtos kaip jūrinių draudimo bendrovių techniniai pagalbininkai, kurių pagrindinė veikla – nustatyti laivo tinkamumą laivybai jūroje jos tapo įstaigomis:

- 1) nustatančiomis techninius standartus būtinus užtikrinti saugią laivybą ir
- 2) tuo pat metu inspektavimo (priežiūros) įstaigomis užtikrinančiomis kad laivas atitinka klasifikacinės bendrovės techninius standartus bei tarptautinius reikalavimus.<sup>16</sup>

Taigi pradžioje vyriausybės institucijos nurodydavo laivuose atlikti tyrimus ir išduoti liudijimus. Tačiau palaipsniui dauguma vėliavos valstybių pradėjo deleguoti savo pareigas klasifikacinėms bendrovėms, kurios ilgainiui išplėtė savo paslaugas, kad atliktų naują vaidmenį. Iki 1998 metų daugiau kaip 130 vėliavos valstybių įgaliojo pripažinti klasifikacines bendroves savo vardu atlikti inspekcijas ir atestavimą, be kurių laivas negali būti naudojamas tarptautiniuose vandenyse. Pavyzdžiui Priede Nr. 2 nurodytos tos nacionalinės administracijos, kurios įgaliojo Lloyd's Register (didžiausią pasaulyje tonažo klasifikacinę bendrovę) atlikti inspekcijas ir išduoti liudijimus: MARPOL; Tonažo liudijimą; Krovos žymės liudijimą; Keleivinio laivo saugumo liudijimą; Laivo konstrukcijos saugumo liudijimą, Laivo įrangos saugumo liudijimą ir Laivo radijo įrangos saugumo liudijimą. Tipinis išduodamų liudijimų sąrašas pateiktas Priede Nr.3.

LR saugios laivybos įstatymo 4 straipsnio 1 dalyje, numatyta, kad “Lietuvos Respublikos vardu atlikti laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą vadovaujantis LR tarptautinėmis sutartimis, LR teisės aktais, kvalifikacinių bendrovių taisyklėmis ir išduoti atitinkamus tai patvirtinančius dokumentus turi teisę susisiekti ministro nustatyta tvarka Administracijos sprendimu įgaliotos klasifikacinės bendrovės”.<sup>17</sup>

Dėl funkcijų, atliekamų įvairių vyriausybinių institucijų vardu, klasifikacinės bendrovės dažnai aprašomos kaip pusiau-visuomeniniai organai. Toks aprašymas buvo įtakotas problemos dėl klasifikacinių bendrovių atsakomybės, kurią nagrinėsime vėliau.

- 2) Klasifikavimas/neįstatyminė inspekcija

---

<sup>15</sup> Boisson Ph. Safety at Sea – Policies, Regulations and International Law. Paris: Bureau Veritas, 1999, P. 112

<sup>16</sup> Ten pat, P. 112

<sup>17</sup> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 75-2264, Nr. 85-2583.

Jis atliekamas klasifikacinės bendrovės, gavus privataus asmens, laivo savininko prašymą, siekiant nustatyti laivo klasę. Klasės liudijimas laivui įrodo (bet ne galutinai) jo atitikimą bendriems tarptautinėse konvencijose nustatytiems saugumo jūroje standartų reikalavimams ir gali savininkui suteikti galimybę:

a) be didesnių problemų sudaryti laivo ir krovinio draudimo sutartis. Negalime pamiršti, kad tai buvo pagrindinė klasifikacinių bendrovių įkūrimo priežastis;

b) palengvinti frachtavimą;

c) patogesnėmis sąlygomis ir greičiau sudaryti laivo pirkimo ir pardavimo sandorius;

d) gauti geresnį finansavimą.

Klasės liudijimas – tai dokumentas, išduotas įgaliotos klasifikacinės bendrovės, patvirtinantis laivo konstrukcinį ir mechaninį tinkamumą tam tikrai paskirčiai ar darbui pagal tos organizacijos taisykles ir nuostatus.<sup>18</sup>

Apibendrinant, turime užakcentuoti, kad vadovaujantis tarptautinių ir nacionalinių teisės aktų reikalavimais, laivas negali plaukioti be klasės liudijimo. Kliūtys laivui išplaukti į tarptautinius vandenis be klasės liudijimo gali būti įvairios, pvz: inspektorius nustatęs trūkumus susijusius su laivo klase, gali priimti sprendimą uždrausti laivui išplaukti iš uosto (sulaikyti laivą).<sup>19</sup> Uosto kapitonas privalo neleisti laivui išplaukti iš uosto, jeigu yra gautas inspektoriaus sprendimas dėl draudimo laivui išplaukti iš uosto, taip pat jis turi teisę neleisti laivui įplaukti į uostą, jei laivas neatitinka tarptautinių ES bei LR teisės aktų nustatytų saugios laivybos reikalavimų<sup>20</sup>. Be klasės liudijimo laivas negautų draudimo, draudimo bendrovės nurodo, kad “draudžiama tik tuo atveju, jeigu laivui yra išduotas atitinkamas leidimas plaukiojimui ir navigacijai, taip pat plaukti į bandomąsias keliones, teikti pagalbą kitiems laivams ir pan.”<sup>21</sup> O jeigu draudimo sutartis jau būtų sudaryta ir klasės liudijimo galiojimas būtų pasibaigęs, daugumoje laivų draudimo taisyklių nustatyta, kad draudimo išmoka gali būti ir nemokama, pvz.: AB “Lietuvos draudimas” laivų draudimo taisyklių Nr. 005 4 p. numatyta, kad “draudimo išmoka nemokama, jei žalos atsiradimo metu buvo: pasikeitusi laivo klasifikacinė bendrovė, arba jo klasė suspenduota, pasikeitusi, nutraukta arba pasibaigęs jos galiojimo laikas”<sup>22</sup>. Taip pat kelias laivui plaukti be klasės liudijimo gali būti užkirstas tiesiog laivo neregistruojant laivų registre. Laivo savininkas, pageidaujantis įregistruoti laivą registre, turi pateikti laivo klasės liudijimo, išduoto klasifikacinės bendrovės, kopiją. LR pirminės laivo apžiūros taisyklių 2 ir 3 p.

<sup>18</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 12 d. įsakymas Nr.3-314 “Dėl įgaliotųjų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo tvarkos” //Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479

<sup>19</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 8 d įsakymas Nr. 3-06 “Dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo”// Valstybės žinios. 2004, Nr.18-562.

<sup>20</sup> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 75-2264, Nr. 85-2583.

<sup>21</sup> [www.pzu.lt/?pid=231&id=34&main=1](http://www.pzu.lt/?pid=231&id=34&main=1); prisijungimo laikas 2006-11-17.

numatyta, kad prieš įregistruojant laivą LR jūrų laivų registre reikia nustatyti jo techninę būklę ir atitiktį tarptautinių konvencijų ir nacionalinių teisės aktų reikalavimams, o Lietuvos saugios laivybos administracija, įregistruodama laivą registre, gali remtis įgaliotos klasifikacinės bendrovės pagal tarptautinių konvencijų reikalavimus išduotais dokumentais<sup>23</sup>.

#### 1.4. Pagrindinės funkcijos ir inspekcijos

LR saugios laivybos įstatymo 2 straipsnio 8 d. apibrėžta, kad “Klasifikacinė bendrovė – juridinis asmuo, atitinkantis tarptautinius saugios laivybos reikalavimus, keliamus laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą atliekančioms ir laivams privalomus dokumentus išduodančioms organizacijoms”.<sup>24</sup>

Dauguma klasifikacinių inspekcijų, atliekamų savo vardu, apima 5 pagrindines sritis:

1) Konstrukcijos, įkainavimo ir plano patvirtinimas siūlomai naujai statybai. Tai yra lemiamas, kadangi klaidas, nustatytas šioje stadijoje, sudėtinga ir brangu ištaisyti komercinio laivo naudojimo metu. Klasifikacinė bendrovė atlieka inspekciją skirtingose konstravimo ir statybos stadijose, tikrina korpusą ir statybinius planus, mašinas, elektros ir valdymo įrangą, šaldymo instaliacijas.

2) Lloyd's Register ir kiti IACS nariai konstravimo metu atlieka specialią apžiūrą, kuri taip pat apima medžiagų ir plieno, naudojamo laivo statybai, inspekcija. Inspektoriai palaiko ryšį su laivų statykla prieš statybą ir įvertina statyklos standartus. Inspektoriai aplanko gamyklas, dirbtuves ir statyklas, kad patikrintų komponentų gamybą, konstravimą ir sistemų instaliavimą. Taiko nedestruktyvus išbandymo ir kitos kokybės kontrolės techniką. Laivo inspekcija atliekama, apžiūrint jo konstrukciją, svarbiausios mašinos ir jūrinė įranga patvirtinamos ir apžiūrimos gamybos metu. Inspektoriai užtikrina, kad būtų laikomasi nacionalinių ir tarptautinių reikalavimų, dalyvauja bandomuosiuose plaukimuose, kad patikrintų variklio veleno vibravimą, vairavimo sistemas, manevringumą, pagrindines ir pagalbines mašinas bei pagalbinę įrangą.

2) Kai laivo statyba baigiama ir bandomieji plaukimai atlikti, klasifikacinės bendrovės išduoda statytojui laikiną/preliminarų liudijimą, kuriame yra nurodyti pagrindiniai suvestiniai duomenys, priskirti korpusui, mašinoms, boileriams ir kt. Vėliau yra išduodamas klasifikacijos liudijimas. Jis sudaro dalį dokumentacijos, reikalingos draudimo, frachtavimo, finansavimo ir pardavimo bei pirkimo tikslams.

---

<sup>22</sup> [www.draudimas.lt/EasyAdmin/sys/files/005%20Laivu%20draudimas.doc](http://www.draudimas.lt/EasyAdmin/sys/files/005%20Laivu%20draudimas.doc); prisijungimo laikas 2006-11-17

<sup>23</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 13 d. įsakymas Nr. 3-141 “ Dėl pirminės laivo apžiūros vykdymo taisyklių patvirtinimo”// Valstybės žinios, 2006, Nr.44

<sup>24</sup> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 75-2264, Nr. 85-2583.

3) Kad klasifikacijos patvirtinimas nenutrūktų komercinio laivo naudojimo metu, būtina atlikti periodinius patikrinimus. Atliekamos kasmetinės inspekcijos, apžiūrint korpusą ir įrenginius. Specialiosios apžiūros atliekamos kas 4 metai.

4) Laivai taip pat turi būti tikrinami sauso dokavimo metu. Kitos komponentų ir įrenginių apžiūros atliekamos nustatytais intervalais.

Bendrovės taip pat teikia techninio konsultavimo paslaugas, susijusias su:

a) Pažeidimų apžiūra.

Savininkas gali pasirinkti arba inspektorius gali nuspręsti, ar nedelsiant pilnai remontuoti pažeidimą, ar pabaigus visus remonto darbus. Išduodamas laikinas Klasės liudijimas, rekomenduojantis, kaip išlaikyti klasifikaciją. Alternatyviai savininkas gali pareikalauti, o inspektorius gali sutikti su laikino remonto atlikimu pažeidimo vietoje, arba atidėti pažeidimo remontą iki jis bus organizuotas tinkamesnėje vietoje ir tinkamesniu laiku. Tai bus atlikta tik tada, kai inspektorius nusprendžia, kad atskirą trumpą laikotarpį pažeidimas nedarys įtakos laivo struktūros efektyvumui, bet po tam tikro laiko reikės atlikti tolimesnę inspekciją.

b) Buksyravimo inspekcijos. Net jeigu laivas buksyruojamas, kaip miręs laivas, klasės patvirtinimas neišvengiamai reikalingas, jeigu kyla abejonų dėl draudimo išmokos.

c) Techniniai apskaičiavimai apima tokias inspekcijas, kaip triukšmo ir vibracijos prognozės ir manevringumo, dinaminio pozicingumo, o taip pat laivo patvarumo katastrofos atveju, kurio kai kurios bendrovės reikalauja 24 valandų pagrindu.

## **1.5. Įstatyminių ir klasifikacinių funkcijų skirtumai**

Išanalizavus pagrindines klasifikacinių bendrovių funkcijas pastebėjome, kad šios visuomeninės tarptautinės sistemos geometrija yra sudėtinga. Istoriskai įstatyminė sistema yra įskiepyta į anksčiau egzistavusią privačią klasifikacinių bendrovių struktūrą, tačiau jos nepakeitė. Praktikoje techniniai standartai iš dalies yra vystomi TJO, o iš dalies – klasifikacinių bendrovių. Kiekvieno iš skirtumų objektas pagal atitinkamą konvenciją yra laivas arba laivo tipas. Tokiu būdu:

1. Tarptautinė konvencija dėl laivų krovininės vaterlinijos (LL)<sup>25</sup> atsižvelgia į techninius klasifikacinių bendrovių reglamentus, kurie liečia laivo konstrukcijos standartus. Nuo 1998 metų panaši nuostata buvo įtraukta į Tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS)<sup>26</sup>, tačiau Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL)<sup>27</sup> neapima išskirtinai konstrukcinių standartų.

<sup>25</sup> 1966 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo 1988 m. protokolai //Valstybės žinios. 2006, Nr.62-2250.

<sup>26</sup> 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje// Valstybės žinios. 2006, Nr.128-4887, Nr.129.

2. SOLAS konvencija sukuria labai plačias taisykles kiekvienam atskiram punktui, tokiam kaip jūrinė įranga, tačiau tai taip pat yra ir daugelio kitų techninių klasifikacinių bendrovių reglamentų objektas.

3. SOLAS konvencija yra labiau išsamesnė kalbant apie keleivinius laivus, negu apie kitų tipų laivus.

4. Techniniai klasifikacinių bendrovių reglamentai pagrinde apima struktūrinius laivo aspektus (tokius kaip stiprumas, vientisumas, konstrukcijos medžiagos, suvirinimas, stovumas ir plūdoringumas, tankų atsparumas gaisrui ir išdėstymas); mašinas (varikliai, boileriai, generatoriai, vairas, siurbiai, balasto sistema, inkarai ir kt.); ir taip pat atskirus laivų įrangos ir valdymo aspektus (t.y. avarinė pavara, vidinės komunikacijos, specifiniam kroviniui skirti laivai, tokie kaip naftos tanklaiviai, cheminių medžiagų tanklaiviai ir pan.).

Todėl skirtumai tarp įstatyminių ir klasifikacinių funkcijų yra labai ženklūs ir charakterizuoja tarptautinę jūrinio saugumo sistemą: ji apima daug toliau, negu bendroji praktika kituose transporto sektoriuose. Inspektavimo procedūra ir atitinkančių įstatyminiams standartams liudijimų išdavimas parodo šį skirtumą, tačiau neįtakoja kiekvienos valstybės atskiros atsakomybės už saugumą laivuose, plaukiojančiuose po jų vėliavomis.

5. Iš įstatyminės pusės – vėliavos valstybė privalo atlikti inspekcijas ir išduoti atitinkamą liudijimą, tačiau ši funkcija arba šios funkcijos gali būti perduotos pripažintai klasifikacinei bendrovei. Iš klasifikacinės pusės – ta pati bendrovė nustatys techninius reglamentus, priims sprendimą dėl inspekcijos metodologijos bei sertifikavimo atitikimo šiems reglamentams.

Todėl klasifikacinės bendrovės akumuliuoja tokias funkcijas kaip techninių reglamentų rengimą, inspekcijų ir sertifikavimo atlikimą, darbą visuose sistemos lygiuose, įskaitant įstatyminių reikalavimų taikymą. Tokioms funkcijoms atlikti reikia būti visiškai nepriklausomam, griežtai taikyti elgesio kodeksą, būti labai kompetentingam, turėti specialiųjų techninių žinių ir nuolat jas tobulinti bei ypatingai griežtai laikytis kokybės reikalavimų.

## **1.6. Klasės liudijimų kokybės problema**

Praktikoje techninio saugumo normos yra iš dalies rengiamos taikant TJO tarptautines konvencijas (vadinamosios „teisės aktais nustatytos“ normos) ir iš dalies – klasifikacinių bendrovių techninius nuostatus („klasės nuostatai“).

Klasės nuostatai yra susiję su laivo struktūros dalykais (tokiais kaip jo atsparumas arba jo stabilumas ir plūdrumas), mašinų skyriumi (varikliai, vairas ir kt.), borto įrenginiais, tam tikrais laivo funkcionavimo dalykais (pvz., gelbėjimosi įranga, specialiųjų krovinių, tokių kaip naftos

---

<sup>27</sup> 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos // Valstybės žinios. 2004, Nr.138-5030.

produktai ir cheminės medžiagos, transportavimo įrenginiai). Pastebima, kad didžiausių klasifikacinių bendrovių techninių nuostatų skirtumai mažėja, bet vienos bendrovės nuostatus (ypač dėl įrenginių) nebūtinai pripažįsta kitos bendrovės.

Išduodant pagrindinius tarptautinius liudijimus visų pirma reikalaujama, kad laivas būtų pastatytas ir prižiūrimas pagal klasifikacinės bendrovės techninius nuostatus. Todėl jos patvirtina planus ir prižiūri statybas, pačios nustato pagrindinius nuostatus, patikrinimų metodus ir juos taiko, kad būtų patvirtinta, jog naujai pastatytas laivas atitinka minėtus nuostatus. Žinoma dėl kryžminių patikrinimų trūkumo sistemoje mažai tikėtina, kad, išduodant tarptautinius liudijimus, niekada nekils abejonių dėl klasės liudijimų kokybės. Dėl kiekvienos padarytos klaidos bus padaryta kitų klaidų vėliau išduodant teisės aktais numatytus liudijimus. Kol ši klaida bus aptikta, ji gali turėti poveikį daugeliui laivų.

Nutarus statyti laivą, savininkas pirmiausia pasirenka laivo tipą ir tada renkasi priimtina laivų statyklą ir atitinkamai klasifikacinę bendrovę, kuri klasifikuos laivą, tvirtins planus ir prižiūrės naują statybą. Žinoma klasifikacinė bendrovė gali atsisakyti prižiūrėti laivo statybą konkrečioje gamykloje. Todėl yra labai svarbus bendras laivo savininko, laivų statyklos ir klasifikacinės bendrovės sutarimas. Tačiau praktikoje atsitinka, kad klasifikacinės bendrovės pasirinkimas tampa priklausomas nuo laivo savininkų ir laivo statytojų galios santykio. Stambūs laivų savininkai paprastai pasiekia, kad būtų pasirinkta jiems priimtinesnė klasifikacinė bendrovė. Tuo tarpu kiti gali būti įtakojami laivo statyklos. Klasifikacinės bendrovės net viešai skundžiasi, kad stambios laivų statyklos, statančios daug laivų ir todėl galinčios daryti poveikį rinkai ir techninių nuostatų įgyvendinimui, joms daro spaudimą. Tai visiškai nepriimtina. Naujam laivui statyti pasirinkta bendrovė savo ruožtu įgyja galią spręsti, kokius įrenginius montuoti laive, nes paprastai laivo savininko, laivo statytojo ir pačios bendrovės derybose nedalyvaujantys šių įrenginių tiekėjai tampa nuo jos priklausomi. Galiausiai, perdavus laivą jo savininkui, ir per visą laivo egzistavimo laiką už klasifikacinės bendrovės paslaugas moka savininkas, nepriklausomai nuo to, ar tai yra su laivo klase susiję darbai ar teisės aktais nustatytos pareigos: taip laivo savininkas tampa vieninteliu klasifikacinės bendrovės klientu. Ir žinoma tik jis pats, nieko neįtakodamas turėtų rinktis bendrovę. Tokios situacijos yra potencialus rimtų interesų konfliktų šaltinis ir didžiausia problema kyla, kai vėliavos valstybės administracija nevykdo pakankamos klasifikacinės bendrovės kontrolės.

Aprašyta sistema suteikia klasifikacinei bendrovei pilną veiksmų laisvę sumažinti nuosavų inspekcijų skaičių, išduodant klasės liudijimus: už šiuos liudijimus pati bendrovė surašo būtinus standartus ir inspekcijos reikalavimus, nors tai jos ir neapsaugotų nuo vėlesnio įstatyminių liudijimų išdavimo, kurie tokiu būdu taptų labiau virtualūs – net jeigu įstatyminės apžiūros ir atliktos tinkamai. Neabejotina, kad vyksta pastebimas judėjimas link tiesioginių

inspekcijų, kai laivų remonto įmonės kokybės sistemos įvertinimo funkcijos ribojamos tol, kol neišvengiamai kai kuriais atvejais kažkas pasidomi, ar jos suteikia pakankamą saugumo garantiją. Egzistuoja visuomeniniai klasifikacinių bendrovių pranešimai, susiję su galingesnių laivų remonto įmonių spaudimu dėl reikalavimų jų techniniuose reglamentuose pritaikyti sąnaudų mažinimą, kurį diktuoja rinka. Deja, klaidos, padarytos atliekant laivų techninę priežiūrą, kurie turi plaukioti visame pasauliniame vandenyne ir jau gali būti laivai perėję per kelias “rankas”, gali išaiškėti tik po kokių 15 ar 20 metų ir visai tikėtina, kad net su katastrofiškais pasekmėmis.

Taigi akivaizdu, kad vis dėlto yra tam tikros silpnosios pusės sistemoje, kurios iš dalies padaro ją pažeidžiama.

### **1.7. Pelno nesiekiančios ir nepriklausomos organizacijos**

Iki šios dienos Klasifikacinės Bendrovės turėjo nemažai naudos iš to fakto, kad jos, įstatymo požiūriu, yra pelno nesiekiančios organizacijos. Jos apibūdina save kaip “kompanijos, kurios paskirsto pelną taip, kad būtų sudaryti finansiniai rezervai, užtikrinantys pastovų standartų reikalavimų išlaikymą”.<sup>28</sup>

Žinoma, atlyginimas įgaliotoms klasifikacinėms bendrovėms už priežiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo paslaugų suteikimą yra mokamas. Jas tiesiogiai moka asmenys (laivo savininkai), kuriems tokios paslaugos buvo suteiktos. Tačiau pavyzdžiui Lietuvoje “Įgaliota klasifikacinė bendrovė neteikia Administracijai jokių su sutartimi susijusių išlaidų ar finansinių mokėjimų sąskaitų”, o jei teisės aktais nenustatyta kitaip, taip pat ir “Administracija neteikia įgaliotai klasifikacinei bendrovei jokių su sutartimi susijusių išlaidų ar finansinių mokėjimų sąskaitų”.<sup>29</sup>

Lordų rūmai, nagrinėję “Nicholas H” bylą (aptarta skyriuje apie atsakomybę), pavadino jas labdaros organizacijomis dėl to, kad jos nesiekia pelno. Tai susiję su kainų mažinimu tarp klasifikacinių bendrovių, kuris leidžia sumažinti standartų reikalavimus inspekcijų metu, IACS suformavimą 1968 metais ir akivaizdžią naudą išlaikant bendroves kiek įmanoma panašesnėmis. Spėjama, kad taip palaikoma jų labdaringa reputacija, tačiau, paskutinis klasifikacinės bendrovės Bureau Veritas sprendimas padidinti fondus Amerikos akcijų biržoje puikiai gali pakeisti šį fundamentalų supratimą ir baigtis padidėjusia klasės atskaitomybe, kurią daugelis palaiko. Bureau Veritas pareiškia, “kad ji gali išleisti pinigus, surenkamus už akcijas, įvairiais būdais,

<sup>28</sup> Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998.

<sup>29</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 12 d. įsakymu Nr.3-314 patvirtintos “Sutarties dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų (liudijimų) išdavimo standartinės sąlygos”, p. 70, p. 71 //Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.



įskaitant tyrimus ir tobulinimą, ir kad esamoje finansinėje aplinkoje su globalizuojamomis rinkomis, jų akcijų leidimas yra tik žingsnis į ekonominį išlikimą”.<sup>30</sup>

Tačiau kitos Klasifikacinės Bendrovės pasiruošusios kritikuoti planus, teigiančius, kad svarbiausia IACS suformavimo priežastis buvo aiškus ir objektyvus bendrovės statusas, išduodant klasės liudijimus, ir kad bendrovių nepriklausomybei kiltų pavojus, jeigu jos taptų priklausomos nuo komercijos arba akcininkų interesų.

Lietuvoje taip pat įgyvendinamas vienas iš svarbiausių pripažintų organizacijų nepriklausomumo principų: “Organizacija neturi būti valdoma laivų savininkų ar laivų statytojų arba kitų laivų gamybos, įrengimo, remonto ar eksploatavimo verslo subjektų. Organizacijos pajamos neturi priklausyti nuo vienintelės verslo įmonės užsakymų. Pripažintoji organizacija negali imtis įstatymuose nustatytų darbų, jei ji yra susijusi su laivo savininku ar operatoriumi arba jei turi su juo verslo, asmeninių ar giminystės ryšių. Ši nuostata taip pat taikoma pripažintojoje organizacijoje dirbantiems inspektoriams”.<sup>31</sup>

Priežastis suabejoti klasifikacinių bendrovių, kaip pelno nesiekiančių bendrovių, reputacija, iškilo priėmus Saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos tarptautinį valdymo kodeksą. O agresyvus kai kurių klasės bendrovių marketingas sukėlė ne ką mažiau pagrįstų klausimų apie klasifikacinių bendrovių “labdaringą statusą”. Taigi vis dėlto mes neišvengiamai turime paminėti, kad visuomeninės politikos požiūriu Klasifikacinės Bendrovės, kaip labdaringos organizacijos, funkcijos klausimas yra neišspręstas teisiškai dėl to, kad tai jau nebegali būti taikoma kompanijoms, kurios kasmet surenka milijardus svarų rinkliavų, ypač atlikdamos savo naująjį vaidmenį pagal ISM kodeksą ir atsižvelgiant į svyravimus Amerikos akcijų biržoje.<sup>32</sup>

---

<sup>30</sup> Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998

<sup>31</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 12 d. įsakymu Nr.3-314 patvirtintos “Igaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklių priedas” 2 p.// Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.

<sup>32</sup> Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998.

## 2. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ VEIKLOS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

### 2.1. Tarptautinio teisinio reglamentavimo priežastys

Europos Taryba 1992 m. lapkričio 22 d. priėmė direktyvą dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veikos bendrųjų taisyklių ir standartų vienodinimo.<sup>33</sup> 1993 m. birželio 8 d. rezoliucijoje dėl bendros saugių jūrų politikos Europos Sąjungos Taryba iškelė tikslą iš Bendrijos vandenų pašalinti visus standartų neatitinkančius laivus ir suteikė pirmenybę Bendrijos veiksams, garantuojantiems veiksmingą ir vienodą tarptautinių taisyklių įgyvendinimą nuodugniai parengiant bendruosius standartus klasifikacinėms bendrovėms. Pagrindinės priežastys, pastūmėjusios, priimti šiuos teisės aktus yra šios:

1) saugumas jūroje ir jūrų apsauga nuo taršos gali būti veiksmingai gerinama tik griežtai taikant tarptautines konvencijas, kodeksus ir rezoliucijas, o tikrinti, ar laivas atitinka vienodus tarptautinius saugos jūroje ir jūros apsaugos nuo taršos standartus, privalo laivo vėliavos ir uosto valstybės;

2) Klasifikacinės bendrovės priversti vadovautis tinkamais standartais kiekvienai valstybei narei atskirai sunkiai sekėsi ir dėl to nuspręsta, kad šį tikslą pasiekti geriau sektųsi Bendrijai. Tinkamiausias būdas tam, yra remtis bendromis tarptautinėmis taisyklėmis, nustatančiomis svarbiausius organizacijų pripažinimo kriterijus, tuo tarpu patį pripažinimą, vykdymo priemones ir direktyvos įgyvendinimą paliekant valstybėms narėms.

3) daugelis visame pasaulyje veikiančių klasifikacinių bendrovių neužtikrino nei tinkamo taisyklių įgyvendinimo, nei patikimumo, kai nacionalinių administracijų vardu vykdė savo funkcijas, nes klasifikacinės bendrovės neturėjo tinkamų struktūrų ir patirties, kuriomis būtų galima remtis ir kurios jas įgalintų savo įsipareigojimus atlikti labai profesionaliai, o standartai EN 45004 ir EN 29001 kartu su Tarptautinės klasifikacinių bendrovių asociacijos standartais yra tinkama organizacijų veiklos kokybės garantija;

4) kadangi nacionalines administracijas būtina dar labiau įtraukti į laivų apžiūras ir į atitinkamų liudijimų išdavimą, kad visiškai būtų laikomasi tarptautinių saugos taisyklių ir todėl yra tikslinga tarp valdžios institucijų ir organizacijų užmegzti glaudžius darbo santykius, o tam

---

<sup>33</sup> Council Directive 94/57/EC of November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organization and for the relevant activities of maritime administrations // Official Journal L: 1994 12 12 Nr.319-20;

organizacijai gali prireikti turėti savo atstovybę valstybės narės, kurios vardu organizacija vykdo jos įsipareigojimus, teritorijoje;

5) kadangi iš valstybių narių, kaip uostų valdžios institucijų, yra reikalaujama Bendrijos vandenyse gerinti saugą ir taršos prevenciją tikrinant pirmiausia tuos laivus, kuriems liudijimus yra išdavusios organizacijos, neatitinkančios bendrųjų kriterijų, ir tuo būdu užtikrinant, kad laivams, plaukiojantiems su trečiosios šalies vėliava, nebebus taikomas palankus režimas;

6) kadangi nėra vienodų laivo korpuso, mašinų ir elektros bei valdymo įrenginių tarptautinių standartų, kurių turi būti laikomasi visuose statomuose laivuose ir vėliau visą laivo eksploatavimo laiką. O tokie standartai gali būti nustatyti pagal pripažintų klasifikacinių bendrovių įstatus arba lygiaverčius standartus, dėl kurių sprendžia nacionalinės institucijos. 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvoje 94/57/EEB “dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų”<sup>34</sup> nustatyta, kad pagal tarptautines konvencijas prisiimdamas atsakomybę ir įsipareigojimus valstybės narės užtikrina, kad jų kompetentingos administracijos garantuos deramą tarptautinių konvencijų nuostatų vykdymą, ypač tikrinant ir apžiūrint laivus bei išduodant liudijimus ir išimtinis liudijimus.

Taigi klasifikacinės bendrovės privalo modernizuoti ir įgyvendinti savo techninius standartus, kad būtų derinamos saugos taisyklės ir užtikrinamas vienodas tarptautinių taisyklių diegimas Bendrijoje. Valstybės narės yra atsakingos, kad būtų išduodami tarptautiniai pagal konvencijas Solas 74, LL 66 ir Marpol 73/78 numatyti saugos ir taršos liudijimai ir kad būtų įgyvendinamos šių konvencijų nuostatos.

## **2.2. Teisinio reglamentavimo Lietuvoje ypatumai**

LR Saugios laivybos įstatymo tikslas – įgyvendinant Lietuvos Respublikoje tarptautinės jūrų teisės ir Europos Sąjungos teisės normas saugios laivybos srityje. Užtikrinti, kad laivai, plaukiojantys su Lietuvos valstybės vėliava, atitiktų tarptautinius, Europos Sąjungos teisės aktų ir LR įstatymų bei kitų teisės aktų nustatytus saugios laivybos reikalavimus ir mažinti laivų, neatitinkančių tarptautinių saugios laivybos reikalavimų, skaičių.

Laivas savo veikos požiūriu yra pavaldus laivo savininkui, o laivybos taisyklių vykdymo požiūriu atsakingas prieš valstybės bei uosto pareigūnus. Laivo techninę būklę prižiūri viena iš tarptautiniu mastu pripažintų klasifikacinių bendrovių.<sup>35</sup> Lietuvos Respublikos vardu vykdyti laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti atitinkamus tai patvirtinančius dokumentus

<sup>34</sup> Council Directive 94/57/EC of November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organization and for the relevant activities of maritime administrations // Official Journal L: 1994 12 12 Nr.319-20;

<sup>35</sup> Pakalniškis V. Tarptautinė jūrų teisė. Klaipėda: Klaipėdos universitetas, 1996. P. 7, 8

(liudijimus) gali būti įgaliojamos tik pripažintosios organizacijos. Pripažintoji organizacija – tai Europos Komisijos pripažinta organizacija, nustatyta tvarka įtraukta į Pripažintųjų organizacijų sąrašą.

Lietuvos Respublikos suteikiamų įgaliojimų klasifikacinei bendrovei įgyvendinimo sąlygas ir tvarką bei klasifikacinės bendrovės veiklos apimtį, veikiant Lietuvos Respublikos vardu, nustato tarp Administracijos ir įgaliotos klasifikacinės bendrovės sudaryta sutartis dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo.

Administracija ir įgaliota klasifikacinė bendrovė palaiko tarpusavio ryšius per įgaliotos klasifikacinės bendrovės atstovybę Lietuvoje, jeigu Administracija ir įgaliota klasifikacinė bendrovė nesusitarė kitaip. Bendrovės atstovybė Lietuvoje turi būti juridinis asmuo, galintis atstovauti įgaliotos klasifikacinės bendrovės interesams Lietuvos teismuose.

Lietuvoje šiuo metu savo veiklą vykdo 7 klasifikacinės bendrovės, kurių atstovybės yra Klaipėdos mieste, tai: UAB "Bureau Veritas", UAB "Det Norske Veritas", UAB "Germanischer Lloyd", "Lloyds Register or Shipping", UAB "Polski Rejestr Statkow Klaipėda" ir Rusijos laivų registras. Šių bendrovių būstinės yra jų kilmės valstybėse, o atstovybės yra visame pasaulyje.

Pavyzdžiui, "Det Norske Veritas" (DNV) - viena didžiausių pasaulyje laivų klasifikavimo, verslo sertifikavimo bei konsultacijų kompanija, kuri savo biurą yra atidariusi ir Lietuvoje. Lietuvos naujienų agentūra ELTA 2001 m. spalio 11 d. pranešime "Kompanija "Det Norske Veritas" įsikurs Klaipėdoje" skelbė, kad "DNV yra laivų klasifikavimo pionierė, pasaulyje turinti tokios veiklos 137 metų patirtį (nuo 1864 m.). Kompanija turi per 300 biurų, veikiančių daugiau kaip 100 pasaulio šalių. DNV yra klasifikavusi daugiau nei 4 tūkstančius 500 laivų, pagal tonažą tai yra apie 15 proc. pasaulinio laivyno. Kompanijos metinė apyvarta viršija 600 mln. JAV dolerių.<sup>36</sup>

O Klasifikacinė bendrovė Rusijos jūrų laivybos registras Lietuvoje savo veiklą pradėjo dar 1952 metais. Jo inspektoriams atliekant priežiūrą "Baltijos" laivų statykloje buvo pastatyta daugiau kaip 405 laivų ir plaukiojančių dokų. O kiek laivų prižiūrint registrai buvo suremontuota AB "Vakarų laivų remontas", AB "Klaipėdos laivų remontas", AB "Laivitė", sunku ir suskaičiuoti. Bendrovė teikia laivų klasifikacijos pagal klasifikacinės bendrovės Rusijos jūrų laivybos registro taisykles paslaugas, atlieka laivų remonto ir eksploatuojamų laivų techninės būklės priežiūrą. Be to, jis sertifikuoja įmonių kokybės valdymo sistemas pagal tarptautinį standartą ISO - 9000, atlieka techninę priežiūrą gamyklose ir sertifikuoja jūros laivų įrangą.<sup>37</sup>

Tarp Administracijos ir klasifikacinės bendrovės sudaroma pagal susisiekimo ministro patvirtintas standartines sutarties sąlygas parengta pagrindinė sutartis, kurioje aptariamoms

---

<sup>36</sup> <http://www.delfi.lt/archive/article.php?id=538364&categoryID=11&ndate=1002797874>; prisijungimo laikas: 2006-11-20.

suteikiamų įgaliojimų įgyvendinimo sąlygos ir tvarka bei sutarties priedai, kuriuos parengia Administracija. Sutarties prieduose nurodoma įgaliojimų apimtis:

- 1) liudijimų, kuriuos išduoti teisė suteikiama įgaliotai klasifikacinei bendrovei, pavadinimai,
- 2) įgalios klasifikacinės bendrovės galimi veiksmai išduodant liudijimą;
- 3) suteikiamų įgaliojimų lygis (išduoti dokumentą Lietuvos Respublikos vardu arba gavus atskirą raštišką Administracijos sutikimą);
- 4) liudijimų išdavimo teisinis pagrindas (nurodomas LR įstatymas ar kitas teisės aktas, ES teisės aktas, tarptautinė sutartis);
- 5) papildomi veiksmai, kuriuos prireikus klasifikacinė bendrovė turi atlikti išduodama konkretų liudijimą.

Įgaliotų klasifikacinių bendrovių veiklos priežiūrą vykdo Administracija, kuri, vykdydama šią veiklą, privalo užtikrinti, jog Lietuvos Respublikos vardu veikiančios įgalios klasifikacinės bendrovės tinkamai atliktų joms pavestas funkcijas ir atitiktų nustatytus minimalius reikalavimus įgaliotoms pripažintosioms organizacijoms.

### **2.2.1. Reikalavimai įgaliotoms pripažintoms organizacijoms**

Įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklėse numatyta, kad įgaliota pripažintoji organizacija privalo:

1. dokumentais išsamiai pagrįsti patirtį, įgytą vertinant prekybinių laivų projektus ir konstrukcijas;
2. vykdyti ne mažiau kaip 1000 laivų, kurių kiekvieno tonažas didesnis kaip 100 BRT, o bendras laivų tonažas ne mažesnis kaip 5 milijonai BRT, techninę priežiūrą;
3. priimti į darbą techninį personalą pagal laivų, kuriems organizacija suteikia klasę, skaičių. Organizacija privalo turėti ne mažiau kaip 100 inspektuojančių laivus darbuotojų ir pakankamai techninių, vadovaujančių, pagalbinių ir mokslinių darbuotojų, proporcingai paskirstytų pagal organizacijos uždavinius ir klasifikuojamus laivus, numatant jų kvalifikacijos tobulinimą. Taip pat organizacija privalo turėti pasaulinių techninių darbuotojų, skirtų vien šiam darbui, arba kitų pripažintųjų organizacijų techninių darbuotojų tinklą;
4. turėti išsamias prekybinių laivų statybos, jų konstrukcijos ir periodiško tikrinimo taisykles ir reglamentus, kurie viešai skelbiami ir nuolat atnaujinami bei tobulinami pagal parengtų tyrimų ir plėtros programų įgyvendinimo rezultatus;

---

<sup>37</sup> Dienraštis "Vakarų ekspresas", 2002 rugpj.22, Nr.190.

5. kiekvienais metais skelbti arba visuomenei prieinamoje elektroninėje duomenų bazėje tvarkyti savo laivų registrą.

Organizacija vadovaujasi etikos kodeksu. Organizacija valdoma ir administruojama taip, kad būtų užtikrintas Administracijos nustatytos informacijos konfidencialumas.

6. Organizacija parengia, įdiegia ir nuolat tobulina veiksmingą kokybės vadybos sistemą pagal atitinkamų tarptautiniais susitarimais pripažintų kokybės standartų reikalavimus bei tikrinimo institucijų EN 45004 ir EN 29001, IACS kokybės vadybos sistemos sertifikavimo schemos reikalavimus ir užtikrina, kad:

Organizacija privalo būti kompetentinga:

1. parengti ir nuolat atnaujinti taisykles ir reglamentus laivo korpusui, mechanizmams, elektros ir valdymo įrengimams. Šios taisyklės ir reglamentai turi atitikti pripažintus tarptautinius standartus, pagal kuriuos išduodami SOLAS konvencijos ir keleivinio laivo saugos liudijimai (dėl laivo struktūros ir pagrindinių laivo mechanizmų sistemų tinkamumo) bei krovos žymių liudijimai (dėl laivo stiprumo tinkamumo);

2. atlikti pagal tarptautinių konvencijų reikalavimus visus liudijimams išduoti privalomus patikrinimus ir apžiūras naudojant reikalingas vertinimo priemones, pasitelkiant kvalifikuotus profesionalius darbuotojus ir laikantis TJO rezoliucijos A.913(22) „Dėl Tarptautinio saugos valdymo (ISM) kodekso įgyvendinimo peržiūrėtų rekomendacijų administracijoms“ priedo reikalavimų, kai ketinama sertifikuoti saugaus valdymo sistemą tiek krante, tiek laivuose.<sup>38</sup>

Organizacijos, kurios atstovybė yra Lietuvoje, kokybės vadybos sistemą sertifikuoja Lietuvoje akredituoti nepriklausomi auditoriai, kurie, Administracijos nuomone, yra pakankamai kompetentingi atlikti šį uždavinį, arba IACS pripažinti auditoriai.

### **2.2.2. Įgaliotos klasifikacinės bendrovės veiklos vertinimas**

Siekiant įsitikinti, ar įgaliotos klasifikacinės bendrovės tinkamai vykdo laivų priežiūrą ir apžiūrą bei išduoda tai patvirtinančius dokumentus, atliekamas įgaliotų klasifikacinių bendrovių veiklos vertinimas, kaupiami ir vertinami duomenys apie įgaliotų klasifikacinių bendrovių veiklą, prireikus, priimamas sprendimas laikinai sustabdyti įgaliotai klasifikacinei bendrovei suteiktą teisę LR vardu vykdyti laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti atitinkamus tai patvirtinančius dokumentus arba priimamas sprendimas panaikinti suteiktus įgaliojimus.

---

<sup>38</sup> IMO Resolution A.913(22) Revised guidelines on implementation of the international safety management (ISM) code by administrations // IMO. 22 January 2002, A22/Res913.

1993 m. lapkričio 4 d. IMO Rezoliucijoje A.739(18) dėl “Organizacijų veikiančių administracijos vardu įgaliojimo rekomendacijos”, 3 dalyje numatyta, kad Administracija, vadovaudamasi taikomais nacionaliniais teisės aktais, vykdo įgalios klasifikacinės bendrovės veiklos priežiūrą atlikdama auditus bei specialiuosius išplėstinius patikrinimus. Administracija, gali bendradarbiauti su kitų šalių jūrinėmis administracijomis arba pripažinti Europos Komisijos, Europos saugios laivybos agentūros arba IACS kokybės komiteto ar kitų nepriklausomų audito grupių, deramai atstovaujančių Administracijos interesus, atliktus auditus. Administracija turi teisę pranešti Europos Komisijai ir ES valstybėms narėms apie atlikto audito rezultatus ir išsiųsti joms ataskaitą bei kitą su tuo susijusią informaciją.<sup>39</sup>

Įgalios klasifikacinės bendrovės veiklos vertinimą Administracija vykdo ne rečiau kaip kartą per 2 metus, tikrinama:

1. bendrovės atitikimas minimaliems reikalavimams;
2. duomenys apie patikrintus ir sulaikytus laivus, kuriuos prižiūri vertinamoji klasifikacinė bendrovė, taip pat duomenys apie tokių laivų avarinius atvejus;
3. bendrovėje įdiegtos kokybės vadybos sistemos reikalavimų laikymasis;
4. klasifikacinės bendrovės taisyklių ir standartų pakeitimai;
5. atsitiktinai pasirinktų LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų, kurių priežiūrą atlieka įgaliota klasifikacinė bendrovė, apžiūros rezultatai;
6. kiti klasifikacinės bendrovės veiklą apibūdinantys kriterijai.

Administracija kaupia ir vertina duomenis apie įgalios klasifikacinės bendrovės veiklą:

1. pateiktą organizacijoje įdiegtos kokybės vadybos sistemos apžvalgą;
2. pateiktas ataskaitas apie esminę pažangą, pasiektą tobulinant laivų klasių nustatymo standartus;
3. pateiktą informaciją apie laivų iš vienos pripažintosios organizacijos pervedimus į kitas organizacijas, laivų klasės pakeitimus, laikino klasės sustabdymo ir klasės panaikinimo atvejus, įskaitant informaciją apie visas apžiūras ir rekomendacijas, kurių terminas yra pasibaigęs, klasės sąlygas, laivo eksploatavimo sąlygas ar jų klasifikuotiems laivams pritaikytus eksploatavimo apribojimus nepriklausomai nuo to, su kurios valstybės vėliava jie plaukioja.

Administracija, vykdydama uostų valstybinės kontrolės funkcijas, kaupia duomenis apie vėliavos valstybės vardu veikiančių organizacijų išduotus galiojančius liudijimus laivams, kurie neatitinka tarptautinių konvencijų reikalavimų ir turinčių galiojančius klasės liudijimus laivų gedimo atvejus, jei sugenda ta laivo dalis, kurios būklę charakterizuoja šis klasės liudijimas.

Administracija teikia Europos Komisijai ir kitoms Europos Sąjungos valstybėms:

---

<sup>39</sup> IMO Resolution MSC.208(81) Adoption of amendments to the guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the administration (resolution A.739(18) // Maritime Safety Committee circulars 81/3. May 2006;

- 1) informaciją apie sprendimus dėl pripažintosios organizacijos įgaliøjimų laikino sustabdymo ar panaikinimo;
- 2) pripažintosios organizacijos veiklos vertinimo ataskaitą iki metų, einančių po vertinamųjų metų, kovo 31 d.;
- 3) duomenis, kurie susiję su laivais, keliančiais grėsmę saugiai laivybai ar aplinkai, arba kai nustatoma ypač aplaidi organizacijų veikla.

### **2.2.3. Klasifikacinės bendrovės įgaliøjimų sustabdymas ir panaikinimas**

Įgaliotai klasifikacinei bendrovei suteikti įgaliøjimai Administracijos sprendimu gali būti laikinai sustabdyti šiais atvejais:

1. kai Administracija, įvertinusi informaciją, gautą vykdant įgaliotos klasifikacinės bendrovės veiklos priežiūrą, nustato, jog ji netinkamai vykdo sutartį dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių liudijimų išdavimo arba bendrovės veikla neatitinka saugios laivybos reikalavimų, įtvirtintų tarptautinėse konvencijose, LR teisės aktuose ar ES teisės aktuose;

2. kai klasifikacinė bendrovė per 36 mėnesių laikotarpį nesuteikė techninės priežiūros, apžiūrų ir liudijimų išdavimo paslaugų nei vienam LR jūrų laivų registre registruotam laivui;

3. kompetentinga ES institucija reikalauja sustabdyti įgaliotos klasifikacinės bendrovės įgaliøjimus.

Jeigu klasifikacinė bendrovė nebeturi klasifikuojamų LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų, ji neatidėliodama turi pranešti apie tai Administracijai.

Administracija turi teisę visiškai arba iš dalies panaikinti klasifikacinei bendrovei sutartimi suteiktus įgaliøjimus, jeigu pastaroji nebeatitinka Klasės direktyvos, rezoliucijos A.739(18), rezoliucijos A.789(19), arba jeigu atitinkama ES institucija reikalauja sustabdyti šios bendrovės įgaliøjimus.

Sustabdžius įgaliøjimus, klasifikacinė bendrovė neturi teisės Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros, apžiūrų ar išduoti dokumentus.

Klasifikacinei bendrovei suteikti įgaliøjimai Administracijos sprendimu gali būti panaikinti (nutraukiama sutartis) šiais atvejais:

1. Europos Komisijai priėmus sprendimą dėl įgaliotos klasifikacinės bendrovės išbraukimo iš pripažintųjų organizacijų sąrašo;

2. bendrovei įvykdžius esminį sutarties pažeidimą ir per sutartyje nurodytą arba



Administracijos nustatytą terminą nepašalinus pažeidimą sudarančių aplinkybių;

3. per Administracijos nustatytą terminą nepašalinus veiklos trūkumų, dėl kurių buvo priimtas sprendimas laikinai sustabdyti įgaliojimus;

4. kitais sutartyje numatytais pagrindais.

Taip pat kiekviena iš šalių gali nutraukti sutartį, raštu pranešusi kitai šaliai prieš 6 mėnesius.

Vadovaujantis LR Vidaus vandenų laivų avarijų tyrimo taisyklių 14 p., vykus laivo avarijai ar avariniam atvejui, klasifikacinės bendrovės išduoti laivo dokumentai netenka galios. Pašalinus dėl avarijos ar avarinio atvejo atsiradusius laivo trūkumus, laivo savininkas (valdytojas) leidžia laivą patikrinti klasifikacinių bendrovių specialistams, o laivą, nesantį klasifikacinių bendrovių įskaitoje, – įgaliotiems Inspekcijos pareigūnams. Jei laivo patikrinimo rezultatai teigiami, klasifikacinė bendrovė ar Inspekcija pratęsia laivo dokumentų galiojimą.<sup>40</sup>

Pripažintoji organizacija, kuriai suteikti įgaliojimai Administracijos sprendimu buvo panaikinti, turi teisę pretenduoti iš naujo gauti įgaliojimus ne anksčiau kaip po 36 mėnesių nuo sprendimo panaikinti įgaliojimus priėmimo dienos.

#### **2.2.4. Sutarties standartinės sąlygos ir bendros nuostatos**

Standartinės sutarties sąlygos nustato sutarties dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų (liudijimų) išdavimo (toliau – sutartis) sąlygas, sutarties šalių – Lietuvos saugios laivybos administracijos ir įgaliotos klasifikacinės bendrovės sutartines teises ir pareigas įgyvendinant sutartimi suteiktus įgaliojimus Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus.

Pagal šias standartines sutarties sąlygas Administracija parengia ir nustatyta tvarka sudaro sutartį su LR įgaliotomis klasifikacinėmis bendrovėmis, remiantis kuria bendrovės įgaliojamos LR vardu teikti priežiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo paslaugas LR jūrų laivų registre įregistruotiems laivams, kuriems ji yra išdavusi klasės liudijimus sutartyje nustatyta tvarka bei sutarties priede nurodyta apimtimi. Paslaugas sudaro: Lietuvoje registruotų laivų, kuriems ji yra išdavusi klasės liudijimus, įvertinimas ir atitinkamų atliktą laivo priežiūrą patvirtinančių dokumentų (liudijimų) išdavimas, jų galiojimo pratęsimas. Sutartimi taip pat nustatomos klasifikacinės bendrovės bei Administracijos bendradarbiavimo procedūros. Pagal sutartį įgaliotos klasifikacinės bendrovės suteiktos priežiūros paslaugos ir šią priežiūrą

<sup>40</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymas Nr. 3-335 “Dėl vidaus vandenų laivų avarijų tyrimo taisyklių patvirtinimo // Valstybės žinios, 2002, Nr.76-3278.

patvirtinantys dokumentai laikomi Administracijos suteiktomis priežiūros paslaugomis ir šią priežiūrą patvirtinančiais dokumentais.

Įgaliota klasifikacinė bendrovė Lietuvos teritorijoje privalo būti įsteigusi vietos atstovybę, veikiančią pagal Lietuvos įstatymus. Jei įgaliota klasifikacinė bendrovė neturi atstovybės Lietuvoje, tokią atstovybę ji privalo įsteigti ne vėliau kaip per 12 mėnesių nuo sutarties pasirašymo dienos. Ji privalo būti įdiegusi kokybės valdymo sistemą.

Vadovaujantis 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje I skyriaus 6 taisyklės (b) (ii) punktu, jei Lietuvoje registruotas laivas sulaikomas užsienio uoste, įgaliota klasifikacinė bendrovė turi bendradarbiauti su uostų valstybių kompetentingomis institucijomis ir apie tai pranešti Administracijai. Kai nustatoma, kad laivybos kompanija, laivas, jame esantys bei sumontuoti įrenginiai neatitinka liudijimuose nurodytų, reikalavimų arba kad laivas yra netinkamas plaukioti ar gali kelti grėsmę laive esantiems žmonėms ar aplinkai, klasifikacinės bendrovės inspektorius privalo neatidėliodamas įsitikinti, kad buvo imtasi visų reikalingų veiksmų trūkumams pašalinti. O jeigu nebuvo imtasi veiksmų siekiant pašalinti nurodytus trūkumus, įgaliota klasifikacinė bendrovė turi panaikinti atitinkamus laivui jos išduotus dokumentus ir nedelsdama apie tai raštu informuoti Administraciją. Tuo atveju, kai laivas yra užsienio uoste, apie tai klasifikacinė bendrovė privalo pranešti ir atitinkamoms uosto valstybės kompetentingoms institucijoms.

Atsitinka taip, kad bendrovės nustatyti trūkumai ar pažeidimai nesusiję su sutartimi klasifikacinei bendrovei suteiktais įgaliojimais, tokiu atveju tolesni klasifikacinės bendrovės veiksmai gali būti nustatomi atskiru Administracijos įgaliojimu. Taip pat, jeigu teisės aktais nenustatyta kitaip, klasifikacinė bendrovė be apribojimų gali išduoti LR jūrų laivų registre registruotiems laivams nekonvencinius liudijimus ir atitikties dokumentus, kurie liudija, kad laivas atitinka tarptautinius reikalavimus, neprivalomus Lietuvos Respublikoje.

Vienas iš klasifikacinių bendrovių veiklos teisinio reglamentavimo Lietuvoje ypatumų yra tas, kad įgaliota klasifikacinė bendrovė turi teisę spręsti dėl reikalavimų, esančių tarptautinėse konvencijose, interpretavimo ir ekvivalentų taikymo. Laivo savininkui reikalaujant, ji privalo dėl to kreiptis į Administraciją. Kuri laiko priimtinomis unifikuotas TJO interpretacijas ir unifikuotas IACS interpretacijas. Išimties nuo taikomo pagal kurios nors konvencijos arba kito privalomo pobūdžio tarptautinio dokumento nuostatas reikalavimo ar reikalavimų liudijimą klasifikacinė bendrovė išduoda tik gavusi raštišką Administracijos nurodymą.<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 12 d. įsakymu Nr.3-314 patvirtintos "Sutarties dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų (liudijimų) išdavimo standartinės sąlygos", 18 - 21 p. //Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.

## 2.2.5. Inspektorių vykdomų funkcijų ypatumai

Priežiūrą ir patikrinimus atlieka įgaliotos klasifikacinės bendrovės išskirtiniai inspektoriai. Visais atvejais inspektoriai turi išmanyti laivų tipus, kuriems priklauso jų tikrinamas laivas, tiek, kiek tai reikalinga konkrečiai apžiūrai atlikti, taip pat sugebėti patikrinti kitų reikalavimų vykdymą. Klasifikacinė bendrovė tam tikriems patikros ir liudijimų išdavimo darbams atlikti gali pasitelkti Administracijos atestuotos įmonės, teikiančios su saugia laivyba susijusias paslaugas, tokias kaip navigacinių, radionavigacinių ir optinių prietaisų remontas, tikrinimas ir bandymas ar pan., pagalbą.

Bendrovė gali naudotis kitos įgaliotos klasifikacinės bendrovės išskirtiniais inspektoriais su sąlyga, kad kita klasifikacinė bendrovė yra Administracijos įgaliota teikti priežiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo paslaugas LR jūrų laivų registre įregistruotiems laivams.

Tai atvejais, kai dėl ypatingų aplinkybių laikinai negalima vykdyti taikomos konvencijos ar kito dokumento reikalavimų, įgaliotos klasifikacinės bendrovės inspektorius, suderinęs su Administracija, nurodo laivo savininkui arba jo įgaliotam asmeniui priemones arba papildomus įrenginius, kuriuos galima naudoti, kad laivas nuplautų į uostą, kuriame būtų galima atlikti remontą arba pataisymus, arba sumontuoti reikiamus įrenginius. Inspektorius išduoda laivo savininkui arba jo įgaliotam asmeniui trumpalaikį liudijimą, kuriame nurodomos priemonės arba papildomi įrenginiai bei einamajam remontui ar pataisymams skirtas laikas.<sup>42</sup>

### **3. KLASIFIKACINIŲ BENDROVIŲ ATSAKOMYBĖ UŽTIKRINANT SAUGIĄ LAIVYBĄ**

#### **3.1.Saugumo jūroje užtikrinimas**

Klasifikacinių bendrovių pagrindinis tikslas pašvęstas laivų saugumui ir jūrų švarumui. IACS nariai įneša unikalų indėlį į jūrų saugumą atlikdami laivų techninį palaikymą, standartų atitikties patikrinimą, tyrimus bei vystymą. LR įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus suteikimo taisyklių 8 p. numatyta, kad "Pripažintos organizacijos kokybės politikos pagrindas – saugos užtikrinimo ir taršos prevencijos veiklos planai ir rodikliai".<sup>43</sup> Ir nors dabar Europos Sąjungos vandenys yra saugesni nei anksčiau, kiekvienais metais vis dar įvyksta šimtai avarių ir incidentų, todėl, siekiant dar labiau sustiprinti saugumą, būtina toliau mokytis iš avarių patirties.

Visuomeninė tarptautinė sistema laivų saugumo sertifikavime iš esmės yra linkusi į jūrinio savarankiškumo principą, kuris yra tarptautinio jūros įstatymo pagrindas. Kaip šio savarankiškumo papildymą, valstybės pripažįsta fundamentalią bendrąją atsakomybę už laivų, plaukiojančių su jų vėliavomis, saugumą.

#### **3.1.1. Saugesnė laivyba Europos vandens keliuose**

Saugesnės laivybos Europos vandens keliuose užtikrinimas yra vienas iš pagrindinių tarptautinės Europos Sąjungos politikos tikslų. Tačiau tenka apgailestauti, kad tanklaivių, patyrusių katastrofas prie Europos krantų sąrašas gana ilgas.

1999 m. gruodžio mėn. viengubo korpuso tanklaivis "Erika" perlūžo pusiau ir nuskendo 40 jūrmylių nuo šiaurės vakarinio Prancūzijos kranto, išsiliejo 15 000 tonų mazuto, kuris užteršė beveik 400 kilometrų pajūrio. Pagrindinė avarijos priežastis - laivo korpuso konstrukcijų neatitikimas stiprumo reikalavimams. Po avarijos spaudoje "Erika" buvo palyginta su Babelio bokštu: savininkas - italas, kroviny - prancūzų, Maltos vėliava, įgulos dauguma - indai. Maltos jūrinė administracija, tyrusi avarijos priežastis, pateikė išvadas:

---

<sup>42</sup> Sutarties dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo standartinės sąlygos, 24 p., 25 p. //Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.

<sup>43</sup> Įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo taisyklės // Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.

- nors buvo pripažinta, kad laivas "Erika" yra jautrus korozijai, tačiau 1998 m. laivo remontas buvo atliktas nekokybiškai;

- atlikus inspekciją nebuvo pranešta apie korozijos paveiktas svarbias laivo korpuso konstrukcijos vietas;

- klasifikacijos bendrovė RINA neatsakingai atliko savo darbą ir išdavė "Erikos" gerą būklę įrodantį dokumentą prieš pat jos avariją 1999-aisiais.

Išlaidos, susijusios su avarija, viršijo 180 milijonų JAV dolerių. Po šios katastrofos ES suskubo įgyvendinti šias priemones:

- uosto valstybės kontrolės griežtinimą;
- 5 m. senumo ir senesnių didelio gabarito laivų patikros, pagal spec. programą įvedimą;
- klasifikacinių bendrovių veikios stebėjimo sugriežtinimą;
- viengubo korpuso laivų likvidavimo spartinimą;
- kompensacijų už padarytą žalą aplinkai didinimą.

Vis dėlto, 2002 m. lapkričio 13 d. prie Ispanijos (Galisijos) krantų, dėl pažeisto korpuso, nuskendo itin atšiaurus oro sąlygomis maždaug šešias dienas dreifavęs naftos tanklaivis Prestige, gabenęs 77 000 tonų mazuto,. Ekonominiai nuostoliai, ypač žvejybos ir turizmo pramonių, buvo didžiuliai, labai nukentėjo aplinka. Po šios avarijos Europos Parlamentas nusprendė įsteigti laikinąjį komitetą šiam ir kitiems nelaimingiems atsitikimams jūroje tirti. Europos Parlamento nariai ragino ES šalių vyriausybes ateityje įsteigti Europos pakrančių saugos tarnybą, kuri rūpintųsi laivybos sauga ir jūrų aplinka, reikalautų, kad laivai plaukiotų paskirtais laivybos maršrutais, ir koordinuotų veiksmus įvykus nelaimingam atsitikimui jūroje. Be to, Parlamentas nurodė kelias dabartines ir naujas ES valstybes nares, kurios nesilaiko Europos ar tarptautinių saugios jūrų laivybos teisės aktų. Parlamentas akcentavo, kad būtina skatinti laivus plaukioti su Bendrijos vėliavomis, užuot plaukiojus su „patogiomis vėliavomis“ šalių, nevykdančių laivų patikrinimo ir saugos reikalavimų.<sup>44</sup>

Europos Komisija ruošia įvairias iniciatyvas:

- 1) pirmalaikis Europos saugios laivybos agentūros steigimas;
- 2) atidus klasifikacinių bendrovių darbo tikrinimas;
- 3) transeuropinio duomenų apsikeitimo tinklo, laivų eismo tikrinimui, steigimas;
- 4) laivų, neatitinkančių saugios laivybos reikalavimų, sąrašo publikavimas;
- 5) prieglobsčio vietų, į nelaimę patekusiems laivams, nustatymo Europos vandenyse, spartinimas.<sup>45</sup>

Nors tanklaivis Erika, lyg ir neturėjo patirti katastrofos, nes buvo tinkamai sertifikuotas ir sėkmingai praėjęs įvairius patikrinimus. Ekspertai padarė išvadą, kad viengubi korpusai

<sup>44</sup> <http://www.elections2004.eu.int/highlights/lt/801.html>; prisijungimo laikas 2006-11-21.

<sup>45</sup> [http://www.msa.lt/tanklaiviu\\_aviarijos\\_lt.htm](http://www.msa.lt/tanklaiviu_aviarijos_lt.htm); prisijungimo laikas 2006-11-18

nepakankamai apsaugo laivus, naudojamos netinkamos laivų tikrinimo metodikos, be to, būtina veiksmingiau spręsti klausimą dėl „patogių vėliavų“. Europos Komisija, atsakydama į ekspertų išvadas, parengė du teisės aktų paketus: Erika I ir Erika II.

Erika I deklaratyviai skelbė – „viengubo korpuso tanklaivius į metalo laužą“. Taigi pagal 2002 m. priimtą ES reglamentą viengubo korpuso naftos tanklaivius reikia palaipsniui pašalinti iš ES vandenų. Ne vėliau kaip iki 2015 m. juos privalo pakeisti kur kas saugesni dvigubo korpuso laivai. Terminai nustatomi kiekvienam laivui pagal jo dydį, tipą ir amžių. Jiems pritarė Parlamentas, tačiau padarė išimčių mažesniems naftos tanklaiviams, kad nesutrikėtų Bendrijos salų regionų aprūpinimas, plaukianti ES vandenyse ne vėliau kaip iki 2010 m. Nedelsiant uždrausta naudoti viengubo korpuso tanklaivius mazutui (labiausiai teršiančiam aplinką) gabenti į Bendrijos uostus ar iš jų. Geriausias būdas priversti laikytis saugos reikalavimų – visapusiškai tikrinti fizinę laivų būklę ES uostuose. Pagal naujas ES teisės normas patikrinimai bus nuodugnesni ir dažnesni: iš vidutiniškai kasmet patikrinamų 11 000 laivų bus kruopščiai tikrinami maždaug 4000 „rizikos grupei priskiriamų“ laivų, o iki šiol buvo kruopščiai tikrinami tik 700 laivų. Pavojingus krovinius, pvz., naftą, dujas ir chemines medžiagas gabenantiems laivams bus draudžiama įplaukti į Bendrijos uostus, jei jie plaukia su juoduosiuose sąrašuose įrašytos šalies vėliava ir jei uosto administracija per pastaruosius dvejus metus buvo sulaikiusi laivą daugiau nei du kartus. Nepaisant stipraus ES valstybių narių vyriausybių prieštaravimų, Europos Parlamento nariai priėmė papildomą sprendimą, kad laivuose privalo būti kelionės duomenų registravimo prietaisas (arba „juodoji dėžė“), kuris suteiktų informacijos nelaimingo atsitikimo tyrimui. Vyriausybės įgaliojimo atlikti laivo konstrukcijos saugumo patikrinimus įmonės, vadinamas „klasifikacinėmis bendrovėmis“, turinčiomis reikalingą techninę patirtį. ES nusprendė, kad šios bendrovės privalo atitikti aukštesnius kokybės reikalavimus. Nuo šiol Europos Sąjungos ir nacionalinės valdžios įstaigos, peržiūrėjusios šių bendrovių įrašus apie saugų laivų eksploatavimą ir aplinkos taršos prevenciją, suteiks ar panaikins jų įgaliojimus. Parlamento siūlymu, interesų konfliktams išvengti klasifikacinės bendrovės negali būti pavaldžios laivų savininkams, laivų statytojams ar kitoms komercinėms laivybos organizacijoms.

Erika II – geresnė mokslo parama ir ryšiai.

2002 m. birželio mėn. buvo priimtos dar dvi priemonės saugai jūroje gerinti. Parlamentas pritarė, kad Lisabonoje būtų įsteigta Europos saugios jūrų laivybos agentūra (EMSA), kuri mokslo ir techninėmis priemonėmis padės valstybėms narėms laikytis Bendrijos teisės aktų ir įvertins saugios jūrų laivybos teisės aktų poveikį. Be to, buvo sukurta ES informacinė sistema jūrų eismui efektyviau stebėti. ES vandenyse plaukiojantys laivai privalės įsirengti identifikavimo sistemas, kurios automatiškai susisieks su pakrantės administracija. Duomenys apie pavojingus krovinius bus lengviau prieinami, o valstybės narės turės didesnes įsikišimo

teises nelaimingų atsitikimų ar aplinkos taršos grėsmės atvejais.<sup>46</sup>

### 3.1.2. Saugaus valdymo sistemos tikslai ISM kodekse

1979 m. TJO patvirtino Saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos tarptautinį valdymo kodeksą (ISM kodeksą), kaip laivybos saugos kultūros ir aplinkosauginės savimonės vystymo skatinimo priemonę. 1994 m. TJO nusprendė padaryti kodeksą privalomu, patvirtindama 1974 m. tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) naują IX skyrių „Saugaus laivų eksploatavimo valdymas“. Privalomas kodekso taikymas įsigaliojo dviem etapais. 1998 m. liepos 1 d. jis tapo privalomas įmonėms, tarptautinėse jūrų kelionėse eksploatuojančioms keleivinius laivus, naftos tanklaivius, cheminių medžiagų tanklaivius, dujų gabenimo jūros transporto priemones ir virš 500 tonų bruto svorio piltinių/birių krovinių gabenimo jūros transporto priemones. 2002 m. liepos 1 d. kodeksas tapo privalomas įmonėms, tarptautinėse jūrų kelionėse eksploatuojančioms kitus virš 500 tonų bruto svorio krovinius laivus.<sup>47</sup> Kiekvienos vėliavos administracija, taip pat privalėjo įvesti nuosavas procedūras, susijusias su kodekso vykdymu bei atestavimu. Dauguma vėliavų valstybių perdavė šią atsakomybę klasifikacinėms bendrovėms.

ISM kodeksas yra vienas reikšmingiausių TJO žengtų žingsnių saugos jūroje srityje, kadangi jis nustato pagrindus veiksmingam konvencijos įgyvendinimui. Jis skirtas laivų vadovybei ir nustato saugumo vadybos tikslus, kurie yra:

- 1) užtikrinti saugią laivo naudojimo praktiką ir saugią darbo aplinką;
- 2) nustatyti apsaugos priemones prieš visas identifikuotas rizikas;
- 3) pastoviai gerinti personalo saugumo vadybos įgūdžius krante ir laive, įskaitant pasiruošimą avarijoms tiek saugumo, tiek ir aplinkos apsaugos atžvilgiu.

Vienas iš pagrindinių tikslų – bendrų tarptautinių standartų diegimas laivyboje bei atsakomybės paskirstymas tarp kompanijos ir kapitono, nes kapitonas vienas yra fiziškai nepajėgus įvykdyti visų konvencijų, rezoliucijų bei susitarimų reikalavimų.<sup>48</sup> Kitaip tariant, kodeksas nenurodo, tačiau apibrėžia savo tikslus ir pateikia ribas, kuriose laivų savininkai ir vadovai privalo vystyti saugaus valdymo sistemą, tinkamą konkrečioms jų operacijoms, ištekliams, apimčiai ir personalui. Tai pasireiškia savireguliacijos įvedimu į verslą, kuris anksčiau pagrinde buvo valdomas iš išorės.

<sup>46</sup> Europos Jūrų saugumo agentūra. Saugesnės ir švaresnės laivyba Europos Sąjungoje // Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras. Liuksemburgas, 2006.

<sup>47</sup> Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl „Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje“ (COM(2003) 767 galutinis - 2003/0291 (COD)) // Official Journal C 302, 2004, p.0020 – 0022.

<sup>48</sup> Paulauskas V. Laivyba naujomis sąlygomis. Klaipėda: Klaipėdos universitetas, 2000. P.35

ISM Kodeksas apima sritis, kurios turėtų būti valdomos Saugaus valdymo sistemos (SMS – Safety Management System), įskaitant: kapitono atsakomybę ir įgaliojimus, išteklius ir personalą, laivo operacijų planų vystymą, pasiruošimo avarijoms procedūras, pranešimų apie neatitikimus bei jų analizės procedūras, nelaimingų atsitikimų ir pavojų atvejus, aptarnavimo procedūras ir laivų bei jų įrangos inspekcijos priemonės, dokumentaciją ir kompanijos patikrinimą, apžvalgas ir vertinimą (t.y. vidaus audita).

Viena pagrindinių ISM Kodekso funkcijų – pastangos sumažinti, dėl laivo operacijų, kylantį pavojų žmogui ir pagerinti bendrą laivo valdymą. Viena svarbiausia su tuo susijusi reikšmė yra ta, kad nelaimingo atsitikimo atveju laivo savininkams gali būti sunkiau suversti kaltę įgulos nariams ir jų aplaidumui. Ir susiklosčius patogioms aplinkybėms, jiems bus mažiau galimybių paneigti ar išvengti savo atsakomybės. Kas anksčiau dažniausia buvo aiškinama įgulos aplaidumu, dabar laikoma vadovybės nesėkme. Ypač tai liečia įgaliojimus dėl laivo priežiūros, kurie negali būti perduodami nei praktiškai, nei remiantis įstatymais.

Dauguma klasifikacinių bendrovių rinkoje aktyviai siūlosi vėliavų valstybėms padėti įgyvendinti Kodeksą, tokiu būdu stiprindamos savo vaidmenį. Tačiau, kyla klausimas ar klasifikacinės bendrovės turi pakankamai priemonių atlikti šias naujas funkcijas bei įgyvendinti joms keliamus reikalavimus. Nes perėmus įstatymų numatytas inspekcijas iš vyriausybių, “žmogiškasis elementas”, pabrėžiamas ISM Kodekse yra santykinai naujas vaidmuo klasifikacinėms bendrovėms. Tradicinis klasės vaidmuo yra susijęs su technine laivybos puse ir be abejonės, klasifikacinės bendrovės dėl to ir išsilaiko, kadangi užima tvirtą poziciją atestuojamojo mokymo bei naudojimo standartų srityje. Kai kurios valstybės pasirodė nepakankamai pasitikinčios klasifikacinių bendrovių gebėjimais atlikti naujas inspekcijas, ypač čia pasižymi Panama, kuri šiuo metu yra viena didžiausių vėliavų valstybių pasaulyje, nusprendusi įgalioti nepriklausomas organizacijas išduoti liudijimus taip pat, kaip tai daro klasifikacinės bendrovės.

### **3.1.3. Saugumo stiprinimo priemonės**

Klasifikacinių bendrovių misija – prisidėjimas prie techninių standartų, apsaugančių gyvybę, turtą ir aplinką, vystymo ir įgyvendinimo.

Klasifikacinės bendrovės nustato ir taiko techninius reikalavimus laivų ir krantinių statinių projektui, konstrukcijai ir krantinių įrangos apžiūrai. Šie reikalavimai yra publikuojami kaip klasifikacinės taisyklės. Klasifikacinės bendrovės taip pat išlaiko daug įvairiausių tyrimų departamentų, kurie dalyvauja aktyviame techninių saugumo standartų vystyme.

Pavyzdžiui Lietuvoje įgaliotoms klasifikacinėms bendrovėms suteikta teisė nustatyti



laivams plaukioti leidžiamus rajonus ir jų ribas bei saugiam plaukiojimui leistinas meteorologines sąlygas.<sup>49</sup>

Kiekvienam aišku, kad struktūriniai laivo defektai gali padidinti avarių jūroje pavojų. O laivui be taros vežant naftos krovinį, tokios avarijos aplinkai gali turėti netgi pražūtingų pasekmių. Siekiant išvengti tokių incidentų patikrinimo institucija turi atsakingai atlikti matomų laivo dalių išorinę apžiūrą ir nustatyti, ar nėra didelės korozijos, bei imtis visų būtinų paskesnių veiksmų.

Informacijos apie patikrintus ir sulaikytus laivus skaidrumas yra bet kokios politikos, kurios tikslas yra neleisti eksploatuoti saugumo reikalavimų neatitinkančius laivus, esminis elementas. Visuomenei reikia pateikti kuo išsamesnę ir aiškesnę informaciją apie Bendrijos uostuose patikrintus ir sulaikytus laivus. Visų pirma tai taikoma informacijai apie išsamesnius laivų patikrinimus, kurias atliko tiek uosto valstybės institucijos, tiek klasifikacinės bendrovės, taip pat paaiškinimams dėl to, kokių priemonių ėmėsi uosto valstybės institucijos arba atitinkamos klasifikacinės bendrovės po to, kai buvo įsakyta sulaikyti laivą.<sup>50</sup>

Klasifikacinės bendrovės klasifikuojamų Lietuvoje registruotų laivų avarių ar incidentų atvejams, turi nurodyti duomenis, kuriais ryšys yra palaikomas ištisus metus, 24 valandas per parą. Taip pat Lietuvos saugios laivybos administracija kiekvienais metais ruošia ir viešai pateikia LR jūrų registre įregistruotų laivų, sulaikytų užsienio uostuose, kaip neatitinkančių tarptautinių konvencijų reikalavimų statistiką.(Pvz. Priedas Nr.3)<sup>51</sup>

Klasifikacinės taisyklės kuriamos taip, kad skatintų laivo korpuso stiprinimą ir svarbiausių jo dalių bei jo priedų vientisumo gerinimą, pagrindinio variklio ir vairavimo sistemų funkcionavimo patikimumą, jėgos generatoriaus ir kitų pagalbinių sistemų, sumontuotų laive, kad palaikyti jame svarbiausias tarnybas ir saugiai jį valdyti. Nustatant savo taisykles, klasės bendrovė taip pat gali kreiptis patarimo į pirmaujančius pramonės narius, kurie laikomi ekspertais savo srityje.

Tačiau klasifikacinės bendrovės nėra gyvybės ir turto saugumo jūroje arba laivo tinkamumo plaukiojimui garantai, kadangi klasifikacinė bendrovė nekontroliuoja, kaip laivas naudojamas ir aptarnaujamas tarp periodinių inspekcijų, kurias ji atlieka. Tiesiog savininkas laivo, kuris buvo suprojektuotas, pastatytas ir išbandytas pagal atitinkamas klasifikacinės bendrovės taisykles, gali kreiptis į bendrovę dėl klasifikacinio liudijimo. Bendrovė išduoda šį

---

<sup>49</sup> Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas, 10 str., 2005 m. vasario 15 d. Nr.X-116 // Valstybės žinios, 2000, Nr. 75-2264, Nr. 85-2583.

<sup>50</sup> Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of Council of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) // Official Journal L: 2002 01 22 Nr.19-17.

<sup>51</sup> [http://www.msa.lt/lr\\_laivu\\_neatitikimo\\_konvenciju\\_reikalavimams\\_statistika](http://www.msa.lt/lr_laivu_neatitikimo_konvenciju_reikalavimams_statistika), prisijungimo laikas 2006-10-02.

liudijimą apie tai kad, laivas patikrintas, pasibaigus atitinkamam patvirtintam inspekcijų planui, ir kad jis atitinka taisyklių reikalavimus.

Visos klasifikacinės inspekcijos atliekamos kvalifikuotų inspektorių, pagrinde naudojant vizualios inspekcijos ir mėginių ėmimo technikas. Inspekcijos patvirtina, kad patikrinimo metu korpuso, mašinų, įrangos ir atskirų prietaisų būklė atitinka taikomas klasifikacijos taisykles. Visapusiškas patikrinimas ir monitoringas neatliekami.

Nustačius bet kokią defektą arba pažeidimą, kuris gali įtakoti klasę, laivo savininkas arba laivo remonto įmonė, privalo nedelsiant informuoti susijusią bendrovę.

Klasifikacinė bendrovė neprojektuoja, nestato, neturi, nevaldo, nevadovauja, neremontuoja, nefinansuoja, neapdraudžia čarterinių laivų. Tinkama ir efektyvi konstrukcija priklauso nuo projektuotojo ir laivo statytojo, kurie tinkamai atlieka šį darbą. Saugus laivo valdymas ir suplanuotas aptarnavimas pagrinde priklauso nuo laivo savininko, laivo savininko atstovų ir įgulos, kurie kasdien valdo, vadovauja ir aptarnauja laivą.

### **3.1.4. Problemos dėl profesionalių standartų ir kompetencijos**

IACS etikos kodekso preambulėje skelbiama, kad “Klasifikacinės Bendrovės gyvena iš savo reputacijos. Jų techninio darbo pripažinimas gali būti palaikomas tik pastoviai demonstruojant sąžiningumą ir kompetenciją”.<sup>52</sup>

Iš anksčiau išvardytų klasifikacinių bendrovių atliekamų funkcijų, yra akivaizdu, kad šių funkcijų vykdymas reikalauja visiškos nepriklausomybės, griežto atlikimo kodekso taikymo, ypač aukšto lygio kompetencijos ir pastovaus aukštos specializacijos techninių žinių vystymo.

Šiuo metu yra apie 60 organizacijų, kurios pripažįstamos IMO narėmis. Jų kokybės ir techninės kvalifikacijos lygis yra labai kintamas ir būtina atsižvelgti, kad dauguma iš jų nėra tokios, kad užtikrintų patenkinamą patikimumo, saugumo ir aplinkos apsaugos lygį. Sprendžiantieji organai, kurių pareikalavimu klasifikacinės bendrovės dirba ir tokiu būdu, egzistuoja, pagrinde yra nacionalinės administracijos ir draudimo kompanijos.

Bendrovės savo klasifikaciniu darbu apima sferas, kurios istoriškai priklauso joms, kai kurios iš jų, deja, prieštarauja nacionalinių administracijų atsakomybei. Klasifikavimas yra reikalaujamo laivų saugumo aptarnavimo dalis, už kurią nacionalinės administracijos tradiciškai pripažįsta atsakomybę, o pripažintų klasifikacinių bendrovių pagrindiniai reikalavimai korpuso tvirtumui ir mechaninėms bei elektrinėms sistemoms tokiu būdu tampa privalomi. Taigi, kaip anksčiau aptarėme didelė bendrovės darbo šaltinių dalis yra įstatyminių įpareigojimų perdavimas, kurių sritis ir apimtys priklauso nuo to, kaip nacionalinės administracijos įvertina bendrovių sugebėjimus ir profesionalią etiką.

Santykis su draudimo kompanijomis gali vykti tik vadovaujantis faktu, kad jos turi poreikį klasifikacinių bendrovių teikiamoms paslaugoms. Jeigu, jų nuomone, bendrovių liudijimai tampa nepakankami arba nepatikimi, draudimo kompanijos gali pasinaudoti nuosavais šaltiniais.

Būtina vengti bet ko, kas žalinga bendrovių reputacijai dėl sąžiningumo ir kompetencijos. Etikos kodekso laikymasis yra IACS narystės reikalavimas ir svarbi priemonė IACS ir jos narių Bendrovių reputacijos garantijai. Visi bendrovės atstovai privalo suprasti, kad kalbant ar veikiant bendrovės vardu, jų veiksmai traktuojami kaip bendrovės nuomonė.<sup>53</sup>

1995 m. lapkričio 23 d. rezoliucijos A.789(19) dėl pripažintų organizacijų, veikiančių administracijos vardu, inspekcijos ir sertifikavimo funkcijų specifikacijos, numatyta, kad pripažintos organizacijos vadovybė turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų organizuoti, vadovauti ir kontroliuoti inspektavimo ir sertifikavimo funkcijų atlikimą, tikrinant atitiktį būtiniems reikalavimams pagal perduotas užduotis:

- 1) galėti atlikti pakankamą kiekį kompetentingų patikrinimų, techninių vertinimų ir personalo patikrinimų;
- 2) užtikrinti atitinkamų procedūrų ir instrukcijų sudarymą bei palaikymą;
- 3) užtikrinti naujausios dokumentacijos, interpretuojančios atitinkamus instrumentus, priežiūrą;
- 3) teikti techninį ir administracinį palaikymą personalo srityje;
- 4) užtikrinti patikrinimų ataskaitų apžvalgą.

Pripažinta organizacija turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų atlikti techninius vertinimus ir paskaičiavimus, liečiančius išilginį stiprumą, vietinius gabaritus, tokių kaip plokštės ir statramsčiai, konstrukcijos apkrovas, susidėvėjimo ir išlinkimo analizę, medžiagų, suvirinimo ir kitų susijusių medžiagų sujungimo metodus, atitikimas taikomų taisyklių ir konvencijų reikalavimams, liečiantiems projektą, konstrukciją ir saugumą.

Pripažinta organizacija turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų atlikti techninius vertinimus ir paskaičiavimus, liečiančius mašinų sistemas, t.y. pagrindinį variklį ir papildomą įrangą bei vairavimo mechanizmą, vamzdyną ir elektrines ir automatines sistemas, kurie atitiktų taikomų taisyklių ir konvencijų reikalavimams, liečiantiems projektą, konstrukciją ir saugumą.

Pripažinta organizacija turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų atlikti techninius vertinimus liečiančius laivo neskežtamumą ir stovumą, t.y. stovumas nepažeistu korpusu ir avarinis stovumas, pasvirimo bandymo įvertinimas, stovumas, pakrovus biriu

---

<sup>52</sup> <http://www.iacs.org.uk/ethics.pdf>; prisijungimo laikas 2006-11-20

<sup>53</sup> [www.iacs.org.uk/](http://www.iacs.org.uk/); prisijungimo laikas 2006-10-25

kroviniu, nepralaidumas vandeniui ir atsparumas atmosferos poveikiui. Svarbu yra gera ir tiksliai paskaičiuoti krovos žymę ir žinoma apskaičiuoti talpą.

Taip pat vienas iš svarbiausių reikalavimų klasifikacinei bendrovei yra, konstrukcijos priešgaisrinė apsauga ir priešgaisrinė izoliacija, degių medžiagų naudojimo, gelbėjimosi priemonių ir ventiliacinės sistemos įvertinimas. Ši funkcija neišvengiamai susijusi su laivo saugumo įrangos techniniu vertinimu. T.y. gelbėjimosi prietaisų ir priemonių, navigacinės įrangos, gaisro nustatymo bei priešgaisrinės signalizacijos sistemos ir įrangos, gesinimo priemonių sistemos ir įrangos priešgaisrinės kontrolės planų, trapų ir keltuvų, apšvietimo, formų ir garsų signalų bei inertinių dujų sistemos.

Negalime nepaminėti ypač svarbios ekologinei ir jūros gyvųjų išteklių apsaugai skirto reikalavimo klasifikacinių bendrovių kompetencijai. Tai turėti galimybių bei pajėgumų atlikti techninius vertinimus liečiančius naftos produktų išsiliejimo prevencija, kuri susideda ir naftos produktų iškrovimo monitoringo ir kontrolės, naftos produktų ir balastinių vandenų atskyrimo, naftos žaliavų valymu, apsauginės vietos segreguotam balastui, siurbliams, vamzdynams, išleidimo priemonės ir laivo naftos produktų išsiliejimo avariniai planai.

Taip pat pripažinta organizacija turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų atlikti techninius vertinimus liečiančius pavojingų burių cheminių medžiagų ir suskystintų dujų burių pavidalu pervežimą. Ar atitinka standartus laivo išdėstymas ir laivo gelbėjimo įranga, krovininis skyrius ir konstrukcijos medžiaga, krovinio temperatūros kontrolė ir krovinio pernešimas, proceso slėgio indai ir skystis, garai bei slėgis vamzdyno sistemoje, krovinių tankų ventiliacijos sistemų ir aplinkos kontrolė, krovinio, kaip kuro, naudojimas, personalo apsauga, operaciniai reikalavimai, cheminių medžiagų, kurias gali pervežti laivas, sąrašas.

Pripažinta organizacija turi būti kompetentinga, turėti galimybių bei pajėgumų atlikti inspekcijos funkcijas liečiančias organizacijos vidinės kokybės sistemą ir atstovavimą atitinkamose geografinėse ribose bei vietinį atstovavimą, jeigu reikalinga.<sup>54</sup>

### **3.2. Klasifikacinių Bendrovių atsakomybė**

Didelių (pavojingų) krovinių kiekių ir didelio skaičiaus keleivių vežimas jūra net ir tokiu atveju, kai taikomos pažangios technologijos, natūraliai yra pavojinga veikla. Dar visai neseniai šimtai žmonių žuvo keltų avarijose („Estonia“, „Herald of Free Enterprise“ ir „Express Samina“), o dar tūkstančiams teko susitaikyti su nelaimėmis ir gyventi toliau. Be to daugelį dešimtmečių gyventojai kentė taršos poveikį netoli pakrančių atsitiktinai ar tyčia išliejus naftą iš laivų, kurių skaičius ir dydis nuolat auga. Taip pat kiekvienais metais įvyksta šimtai mažesnių

---

<sup>54</sup> 1995 m. lapkričio 23 d. rezoliucija A.789(19) dėl pripažintų organizacijų, veikiančių administracijos vardu, inspekcijos ir sertifikavimo funkcijų specifikacijos // Oficialusis leidinys L 274, 07/10/1997, P. 0008 – 0008.

avarijų ir tūkstančiai incidentų, o tikroji ir potenciali visų šių problemų ekonominė kaina didėjančio eismo intensyvumo sąlygomis yra milžiniška.<sup>55</sup> Šiuolaikiniame pasaulyje, kai laivybos avarijų arba stichinių nelaimių pasekmės gali būti labai skaudžios dėl patirtos asmeninės žalos, turto praradimo ar aplinkos apsaugos, iš klasifikacinių bendrovių reikalaujama tęsti pastangas ir įnešti vertybinį indėlį į saugumo stiprinimą jūroje. Be išimčių visi sutinka, kad tai yra labai svarbu, tačiau teismai pripažino, kad yra labai sunku įrodyti klasifikacinių bendrovių atsakomybę. Jiems sudėtinga įvykdyti šią užduotį nagrinėjant bylas, kuriose pateikti ieškiniai, dėl žalos atlyginimo, nes rezoliucijoje dažniausiai tenka nepripažinti klasifikacinės bendrovės atsakomybės už žalą. Praktikoje taip atsitinka, kad kitos bylų šalys pagal priimtus teisės aktus ir tarptautinius principus pripažįstamos kaltomis ir įpareigojamos kompensuoti aukoms ir nukentėjusiems jų patirtus nuostolius.

### 3.2.1. Užsienio šalių teismų praktika

Lietuvoje teismų praktikos, kurioje būtų apibrėžtas klasifikacinių bendrovių atsakomybės klausimas nėra. Gal dažniau klasifikacinių bendrovių, laivo savininkų ar įgulos atsakomybės klausimas keliamas žiniasklaidoje pvz. 2004-01-08 dienraščio “Klaipėda” J.Listapod straipsnyje “Plaukiokime saugiai” minima, kad “atsakomybė už kai kuriuos neatitikimus tenka laivo savininkui, pav., dyzelinių generatorių aukšto slėgio kuro vamzdeliai neatitinka SOLAS reikalavimų, kaip “Kapitone Šimkuje”. Sunku nepareikšti pretenzijų įgulai, jeigu nedirba gelbėjimosi valčių varikliai, kaip motorlaiviuose “Kapitonas Andžejauskas” ir “Kapitonas Domeika”. Arba neveikia pagrindinės jėgainės ventiliacijos sistema, kaip “Kapitone Stulpine”, supuvusios locmano įlipimo laiptų virvės “Kapitone Šimkuje”.<sup>56</sup> Ir pabrėžiama, kad “visų sulaikytų balkerių priežiūrą atlieka klasifikacinė bendrovė Jūrų laivybos registras” bei stebimasi dėl su 49 pastabomis Kaliningrado uosto kontrolės tarnybos sulaikyto motorlaivio “Kapitonas A.Oja”, kaip “klasifikacinė Jūrų laivybos registro bendrovė leidžia plaukioti laivui su deformuota denio apkala, su nesaugiais laiptais tarp denių, neveikiančiu avarinio gaisro gesinimo siurbliu?”<sup>57</sup>

Esant tokiai situacijai šiame darbe teks tenkintis kitų šalių teismų precedentais. Šios mūsų nagrinėjamos bylos yra svarbiausi Anglijos ir JAV teismų sprendimai dėl klasifikacinių bendrovių atsakomybės ir pareigų trečiosioms šalims.

---

<sup>55</sup> Europos Jūrų saugumo agentūra. Saugesnės ir švaresnės laivyba Europos Sąjungoje // Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras. Liuksemburgas, 2006.

<sup>56</sup> Apskrities ir miesto dienraštis “Klaipėda”, 2004 saus.8, Nr.6.

<sup>57</sup> ten pat

### 3.2.1.1. Lordų rūmai, byla “Nicholas H”

Bylos aplinkybės buvo tokios, kad pakrovus krovinį Pietų Amerikoje ir nustačius kursą į Europą, susidarė plyšiai laivo korpuse. Puerto Rike bendrovė Nippon Kaiji Kyokai (NKK) atliko laivo apžiūrą, inspektorius rekomendavo, kad laivas plauktų į artimiausią uostą, kuriame galėtų atlikti ilgalaikį remontą. Ten pat buvo atliktas tik laikinasis laivo remontas, po kurio NKK dar kartą apžiūrėjo laivą. Buvo rekomenduota, kad laivas gali pabaigti reisą iškrovimo uoste, kuriame turėtų būti atliktas remontas, jeigu jo reikės. Laivas nuskendo kelionės metu. Teismui buvo pareikšta, kad NKK sukėlė tiesioginę žalą krovinio savininkui, už kurią ji turi atsakyti.

Pagrindinis klausimas svarstymo metu buvo – ar NKK buvo įsipareigojusi laivo krovinio savininkui ir ar žala galėjo būti pagrįstai numatyta iš anksto. Tačiau, Teismo nuomone, pareiga laikytis atsargumo priklausė nuo:

- a) žalos numatymo;
- b) artimumo tarp šalių;
- c) ar paskirtas įpareigojimas visomis aplinkybėmis būtų teisingas ir pagrįstas.

Lordų rūmai peržiūrėjo visas šios bylos aplinkybes, ypač šiuos faktus:

#### 1. Tiesioginė fizinė žala.

Teismas pastebėjo, kad laivo savininkas, o ne NKK inspektorius, buvo atsakingas už remonto darbų atlikimą. Todėl laivo savininkas pirmiausia atsako už laivo plaukimą, esant pavojingai jo būklei, NKK vaidmuo yra antraeilis. Dėl šių priežasčių Teismas mano, kad NKK tiesiogiai neprisidėjo prie krovinio savininko patirtos fizinės žalos. NKK veiksmų rezultatas buvo tik ekonominė žala.

#### 2. Pasitikėjimas.

Tarp NKK ir krovinio savininko nebuvo sutarties dėl inspekcijų. Taip pat ir krovinio savininkas nežinojo, kad NKK apžiūrėjo laivą. Iš esmės, krovinio savininkas pasitikėjo laivo savininkais, kurie turėjo palaikyti saugią laivo būklę. Tuo tarpu kažkas iš Lordų atsižvelgė į tai, kad šis atvejis pademonstravo nepakankamą artimumą tarp šalių, kad būtų galima taikyti atsakomybę. Lordas Steyn nuosprendyje įvertino, kad artimumo trūkumas buvo vienu iš veiksnių, į kuriuos būtina atsižvelgti, sprendžiant ar teismas turi pripažinti atsakomybę.<sup>58</sup>

3. Ar turėtų būti taikomi Hagos-Visbio taisyklių susitarimai dėl rizikos paskirstymo tarp krovinio savininkų ir laivo savininkų?

Pagal Hagos-Visbio Taisykles, egzistuoja senai įsteigtos taisyklės dėl atsakomybės paskirstymo tarp laivo savininkų ir krovinio savininkų. Kalbant apie klasės bendrovės

---

<sup>58</sup> House of Lords. Marc Rich & Co. A.G v Bishop Rock Marine Co Ltd ( The “Nicholas H”)// Lloyd’s Law Reports [1995] vol 2. page 299 .

atsakomybę už nuostolius, tekusius krovinio savininkui, Teismas laikėsi nuomonės, kad klasės bendrovės turi siekti perleisti tokią atsakomybę savininkams. Bet koks toks susitarimas sutrikdytų atsakomybės paskirstymą pagal Hagos-Visbio Taisykles.

#### 4. Poveikis pareigoms, kurias atlieka Klasės Bendrovės.

Teismo nuomone, pagrindinė klasės bendrovių funkcija yra propaguoti saugumą jūroje. Jeigu joms bus primesta atsakomybė krovinio savininkams, šiam vaidmeniui gali kilti pavojus keliais būdais:

- a) klasės bendrovės adaptuosis labiau gynybinėje pozicijoje, atliekant savo pareigas, tam nukreipdamos išteklius nuo jų pirmaeilės funkcijos propaguoti saugumą jūroje;
- b) egzistuoja rizika, kad klasės bendrovės atsisakys inspektuoti laivus, kurių būklė bloga, laivus, kurie labiausiai reikalauja jų dėmesio;
- c) valstybės turės užsiimti ir atlikti tam tikrus darbus prieš pradėdant dirbti klasifikacinėms bendrovėms.

Dėl visų šių priežasčių, Teismas nusprendė, kad negalima pripažinti NKK atsakinga atlyginti žalą krovinio savininkui.<sup>59</sup>

### 3.2.1.2. Aukščiausias teismas, byla “The Morning Watch”

Laivas “Morning Watch” buvo motorinė jachta plieno korpusu, pastatyta ir inspektuota pagal Lloyd’s Register (LR) taisykles. Prieš pardavimą 1994 m., laive buvo atlikta LR inspekcija ir išduotas Laivo laikinasis liudijimas. Pilnas liudijimas turėjo būti išduotas po to, kai bus atlikti išvardinti remonto darbai. Išdavus laikinąjį liudijimą, buvo paskelbtas laivo pardavimas, skelbime laivas aprašytas: “praėjęs specialiąją inspekciją (1994 m. lapkritis) be sunkumų”. Po laivo pardavimo buvo nustatyti įvairūs defektai, nepastebėti inspekcijos metu. Pirkėjas, atitinkamai, pareiškė ieškinį LR dėl ekonominės žalos nuostolių, patirtų pasitikint aplaidžiais teiginiais.

Ar Lloyd’s Register pareiga laikytis atsargumo sukėlė ekonominę žalą laivo pirkėjui? Tokia pareiga egzistuotų, jeigu:

- a) LR būtų numatyta iš anksto, kad pirkėjas pasitikės LR inspekcija; ir
- b) Būtų pakankamas artumas tarp LR ir Pirkėjo; ir
- c) Visomis aplinkybėmis būtų pagrįsta skirti bendrovei tokią atsakomybę.
  1. Pasitikėjimo numatymas.

Nors atsakovai ginčijosi, ponui Justice Philips buvo truputi sudėtinga nuspręsti, kad Lloyd’s Register turėjo numatyti, kad pirkėjas pasikliaus LR Inspekcija, priimdamas sprendimą

---

<sup>59</sup> House of Lords. *Marc Rich & Co. A.G v Bishop Rock Marine Co Ltd ( The “Nicholas H”)*// Lloyd’s Law Reports [1995] vol 2. page 299.

dėl Laivo pirkimo. Kaip įrodė LR vidiniai cirkuliarai, LR žinojo, kad pirkėjai dažnai perka jachtas ir sprendžia apie jų būklę, pasitikėdami vien klasifikaciniu statusu.

## 2. Artimumas.

Siekiant pripažinti pareigą laikytis atsargumo, būtinas pakankamas artimumas tarp pirkėjo ir LR. Pirkėjai argumentavo, kad santykiai tarp LR ir laivo pirkėjų visumoje buvo pakankamai artimi, kad būtų pretekstu įpareigojimui laikytis atsargumo, o atskiri šios bylos faktai pakankami, kad įpareigotų laikytis atsargumo.

Kalbant apie bendrus įsipareigojimus, pirkėjai argumentavo, kad LR naudojama klasifikavimo sistema numano, kad pirkėjai pasitiki faktu, kad laivas apžiūrėtas ir atestuotas bei palaikomas gerame stovyje.

Tačiau Teismas nusprendė, kad santykiai tarp Lloyd's ir pirkėjų nebuvo pakankamai artimi, lyginant su analogiškais santykiais tarp kompanijos auditorių ir jos akcininkų Caparo Industries v Dickman byloje, kurie buvo pakankamai artimi, kad būtų pagrindas įpareigoti laikytis atsargumo dėl galimos ekonominės žalos.

Kalbant apie atskirus faktus "Morning Watch" byloje, pirkėjai argumentavo, kad LR buvo žinoma, kad Morning Watch turi būti parduota ir kad perspektyvus pirkėjas pasikliaus inspekcijos rezultatais.

Teismas laikėsi nuomonės, kad baigiant inspekciją, LR nebuvo žinoma atitinkamo pirkėjo tapatybė, inspekcija negalėjo būti atlikta šio konkretaus pirkėjo naudai. Teismas nusprendė, kad nebuvo pakankamo artimumo tarp šalių, kad įpareigoti laikytis atsargumo.

## 3. Teisėtas ir nešališkas.

P.Justice Philips vėliau pastebėjo, kad LR buvo geranoriška organizacija, kurios pagrindinis tikslas propaguoti saugumą jūroje. Ji neskirta šalių, įtrauktų į laivybą, ekonominių interesų apsaugojimui. Šie faktoriai sumažina atsakomybės taikymo tikimybę.<sup>60</sup>

Sekanti byla liečia Transporto Departamento pareigą trečiosioms šalims, atliekant žvejybos laivų inspekciją.

### 3.2.1.3. Apeliacinis teismas, byla Reeman V Dept of Trade

Transporto Departamentas (DoT – Department of Transport) išdavė tinkamumo plaukiojimui liudijimą žvejybiniam laivui, kuriam reikėjo liudijimo darbui jūroje. Vėliau 1989 m. – tais pačiais metais, kai atlikta paskutinė inspekcija, laivas buvo nupirtas "Reeman". Po pirkimo laive nustatyti defektai, neužfiksuoti DoT inspekcijos metu, reikalaujamas remontas viršijo pirkėjo lėšas. Pirkėjai pateikė ieškinį DoT dėl aplaidžiai atliktos inspekcijos.

---

<sup>60</sup> Queen's Bench. Mariola Marine Corp v Lloyd Register or Shipping // Lloyd's Law Reports [1990] vol. 1 page 47.



1997 m. apeliacinio teismo pagrindinis klausimas: Ar DoT buvo įpareigotas ginti šio žvejybinio laivo pirkėjo interesus?

1. Numatomumas.

Nebuvo jokio realaus sprendimo.

2. Artimumas.

Teismas, sprenddamas, ar buvo pakankamas artimumas, kad pripažinti atsakomybę pastebėjo, kad žala, padaryta pirkėjui, buvo tik ekonominio pobūdžio. Dėl šios priežasties nuspręsta, kad artimumas nėra pakankamas įsipareigojimui pripažinti, nes:

a) Inspekcijos metu pirkėjas nebuvo žinomas DoT.

b) DoT įsipareigojimas pirkėjui buvo antraeilis, pagrindinio įsipareigojimo savininkui atžvilgiu. O pirmaeilis savininko įsipareigojimas yra palaikyti laivo saugumą.

3. Teisingas ir pagrįstas.

DoT pareiga – propaguoti saugumą jūroje ir šiuo atžvilgiu jis atliko panašų vaidmenį, kaip klasės bendrovė. Teismas nusprendė, kad susiklosčius šioms aplinkybėms, nebus teisinga ir pagrįsta įpareigoti DoT.<sup>61</sup>

#### **3.2.1.4. JAV Federalinis teismas, byla “Sundancer” ir “Prestige”**

JAV Federalinio teismo 1993 m. byloje “Sundance Cruises Corporation v American Bureau of Shipping” arba “Sundancer” – priimtas svarbiausias JAV teismo sprendimas dėl klasifikacinės bendrovės pareigų ir atsakomybės nustatymo laivo savininkams.

Bendrovė “American Bureau of Shipping” (ABS) klasifikavo laivą dvi savaitės iki jam atsitrenkiant į povandeninę uolą ir nuskęstant. ABS buvo apkaltintas, kad nesugebėjo nustatyti skylių laivo pertvaroje ir vožtuvų nebuvimo jo sanitariniame arba “nutekamojo vandens” vamzdžio sistemoje, kurios abi įtakojo laivo sandarumą. “Sundancer” pareikalavo ABS atlyginti nuostolius dėl aplaidaus pareigų vykdymo ir dėl sutarties pažeidimo.

Teismo argumentacija buvo tokia: nors Teismas pripažįsta, kad ABS buvo suteiktas neliečiamumas dėl bet kokių veiksmų pagal laivo vėliavos valstybės įstatymus, Bahamuose išduodant klasifikacijos liudijimą, šis neliečiamumas netaikomas. Todėl būtina išnagrinėti visuotinius įstatyminius principus. Nežiūrint į įkalčių, neginčijamai įrodančių reikalaujamų nuostolių pagrįstumą, trūkumą, Teismas pastebėjo sekančias priežastis pareigų, privalomų klasės bendrovėms, savininkų atžvilgiu, taikymui:

1. “Laivo savininkas negali pasikliauti klasifikacijos liudijimu kaip garantija, kad laivas gerai sukonstruotas”.<sup>62</sup> Tokiu būdu, Teismas pastebėjo didžiulį skirtumą tarp ABS surinktų

mokesčių (85,000 JAV\$) ir nuostolių, reikalaujamų “Sundance” (264,000,000 JAV\$). Teismas nusprendė, kad šalis neketino numatyti garantijos. Toliau Teismas pažymėjo, kad laivų klasifikacijos pramonė nebegali egzistuoti, kai ji simbolizuoja intenciją suteikti tokią garantiją.<sup>63</sup>

2. “Laivo savininkas, ne ABS, yra galiausiai atsakingas už veiklą laive”.<sup>64</sup> Teismas pastebėjo, kad “Sundancer”, ne ABS, atliko visus remonto darbus, aptarnavimą ir darbą laive. Taip pat buvo pažymėta, kad pagal JAV Jūrų įstatymą, savininkai vykdo neperduodamą pareigą užtikrinti laivo tinkamumą plaukiojimui.

3. Teismas laikėsi nuomonės, kad klasifikacinių bendrovių tikslas buvo ne garantuoti saugumą, bet tikrai pateikti savininkams galimybę pasinaudoti draudimo tarifais, taikomais klasifikuotiems laivams.

Paminėtina, kad Klasifikacinė bendrovė “American Bureau of Shipping” vis bylinėjasi dėl tanklaivio “Prestige” patirtos katastrofos. Laikraščio “Trade Winds” Bob Rust straipsnyje, pavadintam “Prestige” kova teismuose tęsiasi”, skelbiama, kad Ispanijos advokatai pavadino priešlaikiniais nekrologus savo milijardų dolerių vertės Niujorko bylai prieš ABS. Brianas Stareris iš Holland&Knight’s, horizonte pranašauja teisinius neramumus ir sako, kad visi, kurie galvojo, kad byla yra beveik baigta, randasi „fantazijų šalyje“. Advokatas Stareris ir jo kolega Džeimsas Power byloje atstovaujantys ispanus, siekia, kad po Hjustone įsikūrusios klasifikacinės bendrovės patikrinimo, būtų pripažinta jos atsakomybė už 2002 m. lapkričio mėnesį įvykusį ABS-klasės 81,000 dwt tankerio “Prestige” (pastatyto 1976 m.) sudužimą.<sup>65</sup>

“Prestige” sunkiojo kuro-naftos kroviny išsiliejo prie Baskų pakrantės ir niekam nerūpėjo tiksliai įvertinti reikalaujamą 10-ženklę nuostolių sumą. Stareris pažymi, kad jam kelia nerimą priimtas JAV teisėsaugos nurodymas, kuriame sakoma, kad Ispanija akivaizdžiai prarado didelę dalį su šia byla susijusios elektroninės dokumentacijos ir skatina ABS teikti „pagalbą, teisminę apsaugą arba sankcijas, kurios jų nuomone yra tinkamos“.

“Trade Winds” praeitą savaitę pranešė, kad pagal Niujorko Pietų Rajono magistrato teisėjo Ronaldo Ellis nurodymą, federalinis teismas pasveikino atsakovą ABS su keturių metų košmarų pabaigos pradžia, o keletas nepriklausomų juridinių institucijų taip pat paskelbė rimtas abejones ispanų byloje. Tačiau Stareris šį epizodą vertina, kaip „minorinį susišaudymą“, kadangi Ispanija nedarė ir nesiėmė nieko daryti “Prestige” byloje, kas galėjo sustabdyti vienkorporacinį “Prestige” nuo sudužimo. „Apie ką ši byla – apie dvidešimt šešių su puse metų senumo surūdijusią geldą, kuri koroduoja jums prieš akis ir juda išilgai trečiosios šalies pakrantės, kas

---

<sup>61</sup> Court of Appeal, Reeman V Dept of Trade// Lloyd’s Law Reports [1997] , vol. 2, page 648.

<sup>62</sup> USA Federal Court, Sundance Cruises Corporation v American Bureau of Shipping // American Law Sources, 7F. 3d 1077 (2nd Circuit 1993).

<sup>63</sup> Barbara Vaughan. The Liability of Classification Societies. LLM (Shipping Law) Class of 2006 University of Cape Town.

<sup>64</sup> Cane, “The Liability of Classification Societies”// L.M.C.L.Q 1994, P. 363-366.

<sup>65</sup> Bob Rust, Stamford. Trade Winds, 17 November 2006.

yra visiškai nekalta“ - sako Stareris. „Ką reikia daryti su tais elektroniniais pranešimais, kuriuos siunčia Ispanija?“. Skubant išmesti apsigimusį kūdiki iš po ABS skverno, jis prideda: „Jie klasifikavo šį laivą per visą jo gyvenimą ir nebuvo nieko, ko jie nežinotų apie šį laivą“.

Stareris, kuris taip pat vadovavo šešerių metų trukmės kampanijai prieš ABS, apžvelgdamas 1984 metų katastrofas, kuriose nukentėjo neseniai patikrintas 13,000 gt kruizinis laivas „Sundancer“ (pastatytas 1975 m., nurašytas 1995 m.), atsisako savo strategijos, prailginančios teisminį bylinėjimąsi su turtingu klientu, kuris tampa nebepakeliamas atsakovui. Tačiau jis nepažymi, kad pateikia sąskaitą/ieškinį aštuntai ar devintai didžiausiai pasaulinės ekonomikos, didelio vidaus produkto šaliai už bylą, kuri yra politiškai svarbi namuose. „Ispanija nori pritaikyti atsakomybę tiems žmonėms, kurie yra atsakingi“ – sako jis. Stareris mato „Prestige“ bylą kaip teisminį procesą, kuris galiausiai padėtų įvesti naują tarptautinį režimą, galintį „priversti klasifikacines bendroves užsikrauti ant savo pečių savo atsakomybę“. Tačiau nebus status quo pokyčių „kol klasė laimės šiose bylose (dėl atsakomybės už katastrofų padarinius)“. „Jie surenka jūsų pinigus, jie pasižiūri į jūsų laivą ir išeina“<sup>66</sup> – sako jis.

Wade sutinka, kad bylos atmetimas visuose teismuose yra tik viena iš priemonių, kurių gali imtis teismas. Tačiau jis pasisako už dingusių elektroninių pranešimų svarbą, kuriuose dokumentuotas Ispanijos atsakymas dėl „Prestige“. „Kas atsitiko po to, kai pradiniai nuostoliai buvo visiškai priskirti pačios Ispanijos aplaidumui valdant laivą ir prisiėmus jo kontrolę“ – sako Wade. „Tai, ką Brianas bando daryti, yra tokio valdymo ir jo padarinių realybės ignoravimas“. „Kas liečia klasės reglamento ateitį, Wade charakterizuoja tai, kaip Starerio „hobio arkliuką“, besimėgaujantį jūrinės bendruomenės nepalaikymu. „Faktas, kad ponas Stareris pralaimi savo bylas prieš klasifikacines bendroves yra nesvarbus“ - sako Wade. „Vyriausybės patenkintos tuo, kaip klasifikacinės bendrovės atlieka savo vaidmenį“. ABS nėra informuoti apie jokią TJO iniciatyvą sureguliuoti klases tiesiogiai, tačiau Wade prideda, kad būtų sveikintinas susitarimas aiškiai apriboti klases atsakomybę.<sup>67</sup>

### **3.2.1.5. Teismų sprendimų motyvacijos pagrindumas**

Šiuo metu Anglijos įstatymai pritaria Klasifikaciniu Bendrovių atsakomybės apribojimams dėl jų įstatyminių bei klasifikacinių funkcijų. Tačiau argumentacija, kuri yra naudojama, kad pateisinti atsakomybės neskyrimą yra problematiška tiek konceptualiai, tiek politiškai.

Panašu, kad teisminė sistema priėmė sprendimą, kad ji nenori kištis į esamą rizikos ir žalos balansą tarp įvairių šalių ir tarptautines jūrių pramonės taisykles. O sprendimai, tokie kaip

<sup>66</sup> Bob Rust, Stamford. Trade Winds, 17 November 2006.

<sup>67</sup> Ten pat.

“Nicholas H”, “Sundancer” ir “Morning Watch” atspindėjo tokią politiką laivo savininko atžvilgiu. Tačiau būtų pavojinga daryti išvadą, kad Klasifikacinė Bendrovė niekada negalėjo būti atsakinga už aplaidumą, teikiant savo paslaugas arba atliekant inspekciją ir atestavimą vėliavos valstybės vardu. Argumentacija apie atvejus, kuriuos aš paminėjau, parodo, kad atsakomybė už Klasifikacinės Bendrovės aplaidumą nėra paprastas atvejis, o greičiau politinis sprendimas, pagrįstas tuo, kas labiausiai iš ekonominės pusės tinkamas apmokėti nuostolius dėl aplaidžios inspekcijos. Be to, praktika rodo, kad klasifikacinės bendrovės yra linkusios pilnai patenkinti pretenzijas iki tol, kol jos pasiekia Teismą.

“Sundancer” atveju JAV teismai sprendė ar klasifikacinės bendrovės turėtų būti atsakingos prieš laivo savininką dėl aplaidumo, išduodant klasifikacinius ir įstatyminius liudijimus. Lordų rūmai “Nicholas H” atveju nagrinėjo ar klasifikacinė bendrovė gali būti laikoma atsakinga dėl aplaidumo prieš krovinio savininkus, kurie patyrė nuostolius dėl bendrovės aplaidžiai išduoto įstatyminio liudijimo. “Morning Watch” buvo nagrinėjama ar klasifikacinė bendrovė gali būti laikoma “atsakinga dėl aplaidumo, kai pirkėjas pasiklioė inspekcija pirkdamas jachtą”. Tačiau argumentai pagrindžiantys šiuos sprendimus buvo vienodi visais atvejais.<sup>68</sup> Turime paminėti, kad “Star Alexandria” byloje, kuri buvo nagrinėjama Niujorke, Teismas priėmė sprendimą, kad klasifikacinė bendrovė Bureau Veritas, atliekant wing-tankų sienelių patikrinimą, privalėjo laikytis atsargumo dėl krovinio interesų pagal Graikijos nacionalinius įstatymus.

Šie sprendimai buvo pagrįsti bendrais aplaidumo principais. Kurie pagal Anglijos įstatymus reiškia, kad ieškovas, siekdamas apkaltinti atsakovą dėl aplaidumo, turi įrodyti:

- a) kad atsakovas privalėjo ieškovui laikytis atsargumo;
- b) kad šis įsipareigojimas buvo pažeistas;
- c) kad šis pažeidimas pakenkė ieškovui.

Dauguma pretenzijų ir ieškinių paprastai “suklumpa” ties pirmąja kliūtimi.

“Sundancer” atveju laivas iš pradžių buvo keleivinis keltas, pavadintas “Svea Corona”. Panamos korporacija, vėliau nupirkusi laivą kartu su Skandinavijos interesantais, pavertė jį į prašmatnų kruizinį linerį su naujais savininkais, nauju pavadinimu ir nauja vėliava (Bahamų). Laivas pradėjo savo plaukiojimus, tačiau konversijos darbai tęsėsi. Bahamų vyriausybė įgaliojo klasifikacinę bendrovę American Bureau of Shipping (ABS), išduoti įstatyminį saugumo liudijimą. ABS atliko visas apžiūras laive ir Bahamų institucijų vardu išdavė įvairius laikinus liudijimus.

Po 13 dienų įvyko pirmasis viešas kruizas, “Sundancer” užplaukė ant seklumos šalia Britų Kolumbijos krantų, korpuse atsirado skylė. Laivas galiausiai buvo prišvartuotas, o keleiviai

---

<sup>68</sup> Bertnard Courtois, “Exposing Class Liability” // The Maritime Advocate, April 2003.

evakuoti iki laivui paskęstant. Kai kurie nukentęjo ir buvo sužeisti dėl didelio laivo pasvirimo evakuacijos procese.

Savininkai iškėlę bylą Klasifikacinei Bendrovei (ABS), argumentuodami, kad “defektai, pastatę į pavojų laivo sandarumo vientisumą, buvo paskendimo priežastis”. Jie teigė, kad klasifikacinės bendrovės inspekcija ir apžiūrų planai turėjo atskleisti šiuos defektus ir todėl pareikalavo kompensuoti nuostolius – daugiau kaip 64 milijonų JAV \$ ir 200 milijonų JAV \$ sugriuvimo nuostolius. Taigi “Sundancer” atvejis palietė tiek įstatyminių, tiek klasės vaidmenį, kurį atliko klasifikacinė bendrovė.<sup>69</sup>

Tuo tarpu “Nicholas H” buvo nagrinėjamas klasės vaidmuo (t.y. neįstatyminis). Tačiau bendrovė sėkmingai pasiklivė įstatyminiu neliečiamumu pagal Bahamų įstatymą (vėliavos įstatymas), taikomą įstatyminei inspekcijai.

“Nicholas H” plaukė su kroviniu į Viduržemio jūrą, kai buvo gautas pranešimas apie laivo korpuse atsiradusį plyšį ir kad laivas suka į San Chuano uostą, Puerto Rike. Stovint nuleistu inkaru San Chuane, plyšys didėjo ir todėl laive buvo atlikta klasifikacinės bendrovės (NKK, Japonija) inspekcija. Inspektorius pirmiausia pareikalavo artimiausiame uoste atlikti pilną remontą. Tai buvo įmanoma padaryti ir San Chuane, tačiau po laikino remonto inspektorius pakeitė savo nuomonę ir leido laivui tęsti reisą į sekantį iškrovimo uost ir po to pabaigti likusius remonto darbus. Sekančią dieną po išplaukimo iš San Chuano laivas pranešė, kad laikinos suvirinimo siūlės įtrūko ir, nežiūrint į visas įgulos pastangas, “Nicholas H” paskendo kartu su visu kroviniu. Krovinio kaina buvo 6 milijonai JAV \$ ir priklausė Marc Rich, kuri pateikė pretenziją laivo savininkams, kurių atsakomybė pagal Hagos Taisykles buvo apribota 500,000 JAV \$ suma. Tada ieškinys buvo pareikštas NKK, remiantis tuo, kad NKK aplaidžiai priėmė remonto darbus ir kad, jeigu nebūtų buvę leista, laivas nebūtų išplaukęs į lemtingąjį reisą, o krovinys nebūtų prarastas. Tačiau Lordų rūmai nusprendė, kad klasė neįpareigojo laikytis atsargumo priemonių ir išreiškė didžiulį pasitikėjimą viešu bendrovės vaidmeniu ir labdaringa reputacija.

“Morning Watch” atveju taip pat buvo nagrinėjamas neįstatyminis klasifikacinės bendrovės vaidmuo, tikrinant plieninį jachtos korpusą, pastatytą 1962 metais pagal Lloyd’s Register Laivybos Taisykles 1958 m., ir nuo to laiko reguliariai tikrinamą pagal šias taisykles – du kartus per metus ir specialiosios inspekcijos kas penkeri metai.

1984 m., likus šiek tiek laiko iki sekančios specialiosios inspekcijos, savininkai pareikalavo iš Lloyd’s atlikti specialiąją inspekciją, kadangi laivas turėjo būti neužilgo parduotas. Inspekcija buvo atlikta 1984 m. lapkričio mėnesį ir rekomenduotas būtinas remontas. 1985 m. vasaryje, praėjus vos 3 mėnesiams, jachta buvo parduota, savininko agentai paskelbė, kad Morning Watch “...visada buvo aptarnaujama pagal 100 A1 Lloyd’s...[ir] praėjo

einamąją specialiąją inspekciją, kurios metu nebuvo nustatyta sunkumų, todėl pirkėjas nepatirs išlaidų laivo patikrinimui”.<sup>70</sup> Nupirkus laivą buvo nustatyta, kad jo korpusas stipriai surūdijęs ir todėl nebetinkamas plaukiojimui.

### 3.2.1.6. Deliktinės ir sutartinės atsakomybės ypatumai

Sprendimai dėl įstatyminių bei neįstatyminių pareigų tiek delikte, tiek sutartyje buvo priimti, remiantis daugiau ar mažiau vienodomis priežastimis:

1. Laivo savininkas turi neperduodamą pareigą krovinio savininkui pateikti plaukiojimui tinkamą laivą ir iš esmės, privalo pirmiausia atsakyti už krovinio praradimą. Laivo savininkas privalo atlikti remontą, aptarnavimą ir darbus laive, o inspektoriaus vaidmuo seka antroje vietoje. Kitaip tariant, atsakomybės taikymas priklauso nuo to, ar laivo savininkas sugebėjo užtikrinti, kad laivas tinkamas plaukiojimui ir ar klasifikacinė bendrovė nenustatė priešingai.

2. Klasifikacinė Bendrovė prisiima ne daugiau, o tik sudaryti ataskaitą apie tai, kad laivo būklė atitinka arba neatitinka tam tikrus nustatytus standartus ir taisykles.

Remiantis tuo, klasifikacinės bendrovės taip pat turi taisykles, nurodytas jų standartinėse sutartyse, kad laivų savininkai privalo nedelsiant pranešti apie bet kokią pažeidimą, defektą, gedimą arba užplaukimą ant seklos, kuris gali įtakoti klasę. O mūsų aukščiau nagrinėti atvejai parodė, kad šis įpareigojimas išliko esminiu.

Taigi, kitaip tariant, klasifikacinės bendrovės paprasčiausiai tikrina įrangą, kad suteiktų klasifikacinį statusą, o ne garantinį produktą nesėkmės atveju. Taip tiesiog laivui suteikiamas privalumas pasinaudoti draudimo įkainiais, taikomais klasifikuotam laivui, tačiau tai – ne laivo saugumo garantija.

Taip pat klasifikacinių Bendrovių naudai teigiama, kad jos neprivalo diena iš dienos kontroliuoti laivo techninį aptarnavimą, kurį laive atlieka savininkas ir jo atstovai.

Tačiau, panašu, kad visoje laivybos pramonėje laikomasi gerokai perdėtos nuomonės apie klasifikacinės bendrovės vaidmens svarbumą. Laivo savininkas imasi savo nedeleguojamų pareigų, tačiau taip pat prisiima ir kitas klasifikacinės bendrovės, kaip save išlaikančios organizacijos, paslaugas – specializuoto techninio patarėjo. Kaip automobilio savininkas perduoda automobilį mechanikui atlikti testą, taip pat laivo savininkas perduoda laivą klasifikacinei bendrovei, kad pastarosios inspektorius jį patikrintų. Tačiau mechanikas gali atsakyti už aplaidžiai atliktą testą, o inspektorius, panašu, negali. Tai ne tiek pareigų perdavimas klasės bendrovei, kiek pasitikėjimas jų ekspertize srityje, kurioje jie patys save laiko ekspertais.

---

<sup>69</sup> Cane, “The Liability of Classification Societies”// L.M.C.L.Q 1994, P. 363-364.

<sup>70</sup> Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998.

Bus įdomu pamatyti, kaip naujosios ISM kodekso taisyklės įtakos įstatyminę klasifikacinių bendrovių atsakomybę, kai šiuo metu jos perkėlė savo vaidmenį nuo vien techninio konsultavimo iki personalo ir laivo operacijų.

Taigi kodėl teisiškai nuspręsta, kad klasifikacinės bendrovės neprivalo laikytis atsargumo?

Teisiškai pakartotinai nuspręsta, kad pagal civilinės teisės pažeidimų įstatymą klasifikacinių bendrovių arba inspektorių aplaidumui netaikoma prievolė laikytis atsargumo. Šis sprendimas yra ypač žymus dėl dviejų beveik priešingų civilinės teisės pažeidimų įstatymo traktavimų. Iš vienos pusės:

1. sąveikos požiūriu, kuriuo atsižvelgiama į pateisinančią civilinės teisės pažeidimų įstatymo funkciją, kai nuostoliai paskirstomi pagal asmeninės atsakomybės už žalą ir sužalojimus principus. Paskiriant atsakomybę asmeniui, sukėlusiam žalą, civilinės teisės pažeidimų įstatymas atlieka pozityvų vaidmenį, atlygindamas skriaudas, kompensuodamas ir sulaikydamas nuo tam tikro nepriimtino elgesio. Tai pasiekama balanso dėka – užtikrinant, kad nukentėjusysis taip pat supranta savo asmeninės atsakomybės laipsnį, dėka kurio būtų išvengęs žalos. Siekiant nustatyti pareigą laikytis atsargumo pagal civilinės teisės pažeidimų įstatymą, taip pat atsižvelgiama į tai, kokį poveikį turės sprendimas dėl trečiosios šalies. Pagal šį standartą Klasifikacinės Bendrovės gali pačios laikyti save atsakingomis dėl aplaidžių ataskaitų, kurias jos sudaro, tačiau bendra jurisdikcija nusprendė prieš tokį traktavimą, vietoje to – rizika turi būti numatyta vadovybės.

Priešingai, Prancūzijos teismai pripažino Klasės Bendrovės atsakingomis. Pavyzdžiui, Versalio Apeliacinis Teismas pripažino, kad Bureau Veritas buvo atsakinga prieš kabotažinio laivo pirkėją už aplaidžiai atliktą inspekciją.<sup>71</sup> Tuokart laive “Elodie II” pirkėjas aptiko 2 pėdų plyšį korpuse, praėjus 2 savaitėms po inspekcijos, ir net jei, kaip “Morning Watch” atveju, pirkėjui nebuvo žinoma klasė, bendrovė žinojo apie senojo savininko ketinimą parduoti laivą. Teismas taip pat nusprendė, kad Bureau Veritas buvo ypač aplaidūs, leisdami laivui palaipsniui gesti daugelį metų ir suteikdami klasę pagal aukščiausius standartų reikalavimus.

2. Rizikos valdymo požiūriu. Šis požiūris, be abejonės, yra labiau negatyvus, bet labiau ekonomiškai ir politiškai pagrįstas. Vis dėlto, toks požiūris naudojamas visuose svarbiausiose bylose: atsakomybės tikslas civilinėje teisėje yra garantuoti rizikų ir žalos paskirstymą. Tokiu būdu, ginčijamasi ne dėl to, kas yra teisinga ir kas klaidinga, o ar žalos kintamumas pagerintų rizikos paskirstymą bendrovėje. Kai sąveikos požiūris visų pirma atsižvelgia į praeities sandėrius tarp šalių, rizikos valdymo požiūris pirmiausia rūpinasi iš tokių sandėrių sekančiomis išvadomis ir prisiimtais įsipareigojimais.

---

<sup>71</sup> Tribunal de Commerce de Nanterre. 26 June 1992, Revue Scapel 1992, D.M.f. 1994, 19 upheld by the Cour d’Appel de Versailles, 21 March 1996.

Teisėjai per daug nesikoncentravo į šių trijų bylų faktus, tačiau išnagrinėjo juos plačiau, t.y. šalis, atstovaujančias skirtingas grupes, ir jų sąveiką versle visumoje. Pavyzdžiui, jiems padarė didžiulį įspūdį faktas, kad niekada Anglijos teisme nebuvo laimėta nei viena byla prieš klasifikacinę bendrovę. Kiti faktoriai, į kuriuos atkreiptas dėmesys:

- Klasifikacinė Bendrovė yra pagalbinis veikėjas, lyginant su laivo savininku;
- Visuomeninės kontrolės funkcija, vykdoma Klasifikacinės Bendrovės;
- Idėja, kad atsakomybės kaina galiausiai tektų laivų savininkams, kas pakenktų sutartinei ribotos atsakomybės sistemai prieš trečiąsias šalis.

Trumpai, iš “rizikos valdymo” taško, prioritetas dėmesys skiriamas potencialiam poveikiui trečiosioms šalims, priimant sprendimus prieš klasifikacines bendroves. Tai pastebima iš padidėjusios laivų savininkų atsakomybės, susitarimų su savininkais dėl krovinių apsunkinimo arba mažėjančio klasifikacinių paslaugų tinkamumo už protingą saugumo jūroje kainą. Arba iš kitos pusės – padrašinanti apsauginė klasifikacija, kuri padidintų kainas, tačiau nebūtų naudinga saugumo standartams.

Tačiau toks požiūris pagal civilinės teisės įstatymus yra tarsi mechanizmas paskirstantis atsakomybę už nuostolius, remiantis politika ir intencija neatverti bylų “šliuzo”, kai šalys nesusitaria, o geriau ieško, ką iš tikrųjų apkaltinti dėl nuostolių.

“Morning Watch” atveju Teismas pritaikė svarbiausią “Caparo” bylą, kurios esmė buvo ta, kad auditoriai nepakankamai vykdė savo pareigą laikytis atsargumo prieš potencialius akcijų pirkėjus, o egzistavę akcininkai savo aplaidumu labiau komplikavo procesą. Keliami klausimai: Ar pagrįstai iš anksto numatoma, kad ieškovas privalo pasikliauti atsakovo ataskaita? Ar būtinas artimumas tarp ieškovo ir atsakovo, t.y. ar ieškovas pažįstamas atsakovui? Ar pagrįsta visomis aplinkybėmis primesti pareigą laikytis atsargumo iš atsakovo ieškovui?

Artimumo trūkumas buvo pagrindinis dalykas, kuriuo pasiklivė teisėjai – inspektorius, apžiūrintis laivą anksčiau negu paprastai ir informuotas, kad taip daroma dėl būsimo jo pardavimo, nežinojo, kas yra konkretus laivo pirkėjas. Nebuvo teigiama, kad klasės inspektorius žinojo, jog perspektyvūs pirkėjai abejoja klasės liudijimų kokybe.

Galima diskutuoti, kad teisėje, trūksta momento, kuriuo būtų reglamentuotas draudimas inspektorius sužinoti, koks konkretus asmuo naudos liudijimą ir pasitikės jo kokybe, nes liudijimo išdavimo tikslas žinoma yra išimtinai skirtas saugumo jūroje užtikrinimui. Išduodant aukščiausią įmanomą saugumo apdovanojimą laivui, netinkančiam plaukiojimui, sunku patenkinti fundamentalų ir pagrindinį principą, o įstatymiško neliečiamumo suteikimas profesionalų klasei nėra proporcingas standartų gerinimui. Paklauskime kitaip – kodėl gydytojai ir policininkai nesinaudoja tokiu neliečiamumu?

Tokiu būdu, sąveikos požiūris labiau derinasi su konceptualia civilinės teisės pažeidimų



įstatymo struktūra. Asmeninės atsakomybės pagrindui galima būtų pakenkti, jeigu išorinėms aplinkybėms (pvz., draudimui, apribojimui arba poveikiui trečiosioms šalims) būtų suteikta per daug svarbos.

### **3.2.2. Atsakomybė laivo, krovinio savininkams ir pirkėjams**

Diskutuojama, kad klasifikacinė bendrovės neprisiima atsakomybės dėl aplaidžių jūrinių laivų inspektorių veiksmų dėl per didelio jų masto, t.y. kad nuostoliai, kurių paprastai reikalautų laivų savininkai ir trečiosios šalys, viršytų rinkliavas, surenkamas už klasifikacinius liudijimus.

Žinoma tai - stebinant argumentas, atsižvelgiant į tai, kad klasifikacinės bendrovės savanoriškai prisiima vykdyti savo vaidmenį, kaip technikos, o dabar – ir personalo bei vadybos inspektorių pramonėje, ir kad jie nesurenka pakankamai mokesčių už darbą, kurį atlieka. Todėl diskutuojama, kad klasifikacinėms bendrovėms reikalinga labiau struktūriškai apibrėžta draudimo sistema, padengianti aplaidžias darbuotojų inspekcijas, atliktas jų vardu, nes visiškas pasitikėjimas be jokios atsakomybės visiškai netoleruotinas.

Tačiau tai veda į kitą teisinį motyvą, kuriuo remiantis sprendžiama, kad klasifikacinė bendrovė neatsakinga kitoms šalims. Nes, jeigu pareiga laikytis atsargumo būtų pritaikyta Klasifikacinei Bendrovei, ji neišvengiamai būtų priversta sudaryti atitinkamus atsakomybės draudimo liudijimus, priešingu atveju jai tektų intensyviai derėtis su laivų savininkais dėl nuostolių kompensavimo. O bendrovėms sėkmingai garantuojant laivų savininkams nuostolių kompensavimą krovinio savininkams, laivų savininkų atsakomybės apribojimas prieš krovinio savininkus, pagal Hagos-Visbio Taisyklės siekiantis 500,000 JAV dolerių būtų iš esmės sulaužytas. Laivų savininkams reiktų padidinti savo draudimo išmokas dėl nuostolių, kurie tenka krovinio savininkams, tačiau tuo pačiu metu, krovinio savininkai taip pat turėtų apsidrausti prieš aukščiau nurodytą Hagos-Visbio kompensavimo apribojimą, kuris nėra klasifikacinės bendrovės veiksmų pasekmė.

Iš tikrųjų, praradimo arba pažeidimo rizika būtų apdrausta daugiau negu vieną kartą – Klasifikacinės Bendrovės, kuri perduos išlaidas laivo savininkui, kuris, savo ruožtu, perduos jas krovinio interesams. Tai nebūtų efektyvu, kadangi padidintų bendras išlaidas laivybos pramonėje, kurių būtina vengti.

Tačiau, taip pat diskutuojama, kad būtų neteisinga, jei klasifikacinės bendrovės pagal sutartį negalėtų riboti savo atsakomybės, kai tuo tarpu laivo savininkas gali tai daryti. Tai liečia išskyrimo ir apribojimo punktus, įtrauktus į visas standartines sutartis, išduodamas Klasifikacinės Bendrovės. Teismo argumentacija, be abejonės, buvo tokia – “jei kartą šalis sutiko su apribojimu, ji turėtų laikytis šio apribojimo”. Trumpai tariant, klasifikacinė bendrovė

yra tarsi neidentifikuotas potencialus atsakovas sutarties, tarp krovinio savininko ir laivo savininko, sudarymo metu ir todėl teismas vengia precedento, kuris leistų krovinio savininkui ginti savo interesus reikalaujant kompensacijos iš klasifikacinės bendrovės. Todėl vienintelis sprendimas teisiniu požiūriu būtų nepaskirti atsakomybės.

Pagal MOA Standartą (aplinkos kokybės standartas)<sup>72</sup>, 1994 metų Norvegijos pardavimo formą klasifikacinės bendrovės taip pat įpareigoja pardavėjus informuoti klasifikacinę bendrovę apie bet kokius klausimus, susijusius su jų žiniomis, prieš laivo pristatymą, kuris, informavus bendrovę, vestų prie laivo klasės atšaukimo arba rekomendacijos dėl laivo klasės apmokestinimo. Kitaip tariant, parduodant laivą, jis turi būti pristatytas su esama klase, palaikoma be rekomendacijų ir vidutinio pažeidimo pakenktos klasės.

Tačiau kas nutinka, jeigu klasės bendrovė nesugebėjo pastebėti laivo defektų, apžiūrint laivą po pardavimo? Problema yra ta, kad tai reiškia, jog pardavėjas, jeigu laive nustatomi defektai, negali prisiimti, kad sugebės juos paslėpti iki apžiūros po pardavimo. Tai taip pat reiškia, kad pardavėjas, parduodantis savo laivą, neatitinkantį šiai išlygai, neturės atsitraukimo – jis patirs tik savo turto nuostolius (pavienių laivų savininkų kompanijų atveju), ir pirkėjas neturės išteklių, kadangi pardavėjas neturi turto, o klasifikacinė bendrovė turi įstatyminių neliečiamumą. Tai daro didžiulį poveikį pramonei bendrai ir tam tikru laipsniu atsiriboja nuo visuotinio neteisingo kaltės paskirstymo principo – klasės bendrovė yra nepaveikiama, kol pirkėjui/pardavėjui paliekama nuostolius pasiskirstyti tarpusavyje. Kaip aš jau minėjau, deja, konfidencialumo principas reiškia, kad pirkėjas negali pamatyti klasės įrašų, susijusių su laivu, kol jis priklauso pardavėjui, visuomenei taip pat neatskleidžiami klasės įrašai po nelaimingo atsitikimo.

Taigi nors klasifikacinės bendrovės, kurios yra IACS narės ir turi kompiuterinę duomenų bazę, iš kurios pateikia savininkams jų laivų klasifikacijos protokolų įrašus ir įstatyminių inspekcijos statusą. Tačiau, šie klasės įrašai yra konfidencialūs ir atskleidžiami tik pagal raštišką savininko sutikimą. Praktikoje, net jeigu trečioji šalis gavo raštišką savininko sutikimą, bendrovė gali atsisakyti suteikti informaciją bankams, nebent sumokamos visos likusios klasės rinkliavos. Todėl yra labai sudėtinga gauti informaciją apie klasės įrašus net po didžiulės stichinės nelaimės.

Įdomu pastebėti, kad po ISM Kodekso įgyvendinimo, ieškovui bus lengviau gauti tuos įrašus ir įrodyti laivo netinkamumą plaukiojimui. Tačiau laivo savininkui nelieka visiškai jokio

---

<sup>72</sup> 2000 m. spalio 23 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus //Official Journal L 327 , 22/12/2000 P. 0001 – 0073.

pasirinkimo. Kad išplaukti, apdrausti, parduoti savo laivą, jis privalo turėti klasę. Kad suteikti jo laivui klasę, jis privalo pasirašyti standartinės formos sutartį tarp jo ir klasifikacinės bendrovės ir atitikti punktus pagal MOA Standarto Formą. Tai būtina ne tik laivybos pramonės viduje bei draudimo tikslams, tačiau tai faktiškai padidina laivo vertę – kuo geresnės reputacijos bendrovės suteikta klasė, tuo laivas patrauklesnis rinkoje ir geresnės reputacijos savininkai atsiranda pramonėje bendrai. Tai tiesiogiai įtakoja laivų pirkimo-pardavimo derybas bei derybas su įrenginių skolinimo institucijomis.

### **3.2.3. Klasifikacinių bendrovių atsakomybė visuomeninės politikos požiūriu**

Viena iš sudėtingiausių problemų, supančių klasifikacinių bendrovių atsakomybę, atrodo yra skirtumai, joms atliekant savo visuomeninę, t.y. įstatyminę funkciją, išduodant atestavimo liudijimus ir kai jos atlieka savo privačią funkciją, t.y. išduoda klasifikacinius liudijimus.

Mūsų nuomone, kadangi sudėtinga tiksliai nurodyti, kada klasifikacinės bendrovės atlieka visuomeninę funkciją, nėra priežasties traktuoti jų atsakomybę kaip “nepateisinamą” visuomeninės politikos pagrindu. Be to, funkcija, kurią jos atlieka, atrodo didele savo dalimi veikianti iš prigimties ir todėl neturinti ženkliai įtakoti politinių sprendimų dėl įpareigojimo laikytis atsargumo. Inspektoriai nėra tiesiogiai atsakingi už klaidas arba neteisingus pareiškimus inspekcijų ataskaitose, bet gali atsakyti už nesugebėjimą protingai pasirūpinti inspekcijos atlikimu. Taip pat gali būti nustatoma atsakomybė už civilinį pažeidimą dėl aplaidumo, darant klaidas liudijimuose, išduotuose atliekant įstatyminę funkciją.

Pagal egzistuojančius CMI (Comite Maritime Interantional) pasiūlymus yra tendencija riboti Klasifikacinės Bendrovės, panašiai kaip laivo savininko, atsakomybę ir tai gali susilaukti tam tikro visuomeninės politikos dėmesio, nes bus lengviau gauti draudimą.

Aišku, kad įstatymai yra kintančioje būsenoje. “Nicholas H”, “Sundancer” ir “Morning Watch” atvejuose bendras išpūdis apie Teismus susidarė toks, kad jie nelinkę įsikišti į esamą rizikos ir nuostolių balansą ir į tarptautines taisykles, nustatytas jūrinei pramonei. Sprendimai pateisinami iš įvairių taškų, tačiau nepateisinami iš pagrindinio atramos taško, kad asmuo, atlikdamas savo darbą, veikia aplaidžiai ir jam nenustatyta jokia atsakomybė už aplaidumą. Kai kas gali ginčytis, kad nuo “Nicholas H” laikų įstatymas jau pasikeitė. Tačiau vargu, ar šis sprendimas padarė žymesnį poveikį klasifikacinių bendrovių atsakomybei.

Klasifikacinių Bendrovių atsakomybė už aplaidumą fizinių laivų inspekcijų ir apžiūrų metu, vedanti į ekonominius arba net fizinius nuostolius trečiosioms šalims ir pačiam laivo

savininkui, yra aiški “Nicholas H” ir “Sundancer” bylose. Kyla klausimas dėl ISM Kodekso Taisyklių poveikio. Teismo reakcija į Klasifikacinių Bendrovių aplaidumą, inspektuojant laivybos kompanijos saugumo vadybos sistemą, yra kitokia negu į patį laivą. Taip, neginčijamas faktas, kad be klasifikavimo neįmanoma apdrausti, neįmanoma parduoti, neįmanoma derėtis dėl paskolos pirkimui arba kasdieniam aptarnavimui, neįmanoma iš viso naudoti komercinio laivo. Bet ar ir toliau Klasifikacinės Bendrovės bus atleistos nuo atsakomybės? Ar gali toks aplaidumas būti atskirtas nuo paties laivo inspekcijos? Akivaizdu, kad tai yra derlinga dirva teisininkams.

ISM Kodeksas yra kita sritis, kuri ateityje gali įtakoti Klasifikacinių Bendrovių įstatyminę atsakomybę. Atsižvelgiant į savanoriškumą, netechninį, o asmeninį dalyvavimą laivybos pramonėje ir gyvenimą laive, yra natūralu, kad jų įstatyminės atsakomybės būklė turėtų evoliucionuoti paraleliai ir pasireikšti jų gebėjimu atsakyti už aplaidžias inspekcijas prieš laivų savininkus ar net auditorius.

Tikriausiai, silpniausias visuomeninės politikos sprendimas, kurį paspartino precedentinė teisė, yra tas, kad Klasifikacinių Bendrovių atsakomybė už aplaidžias inspekcijas susilpnintų saugumo kokybę jūroje. Diskutuojama, ar yra rizika, jei Klasifikacinės Bendrovės gali nenorėti inspektuoti laivus, kurie nedelsiant reikalauja nepriklausomo tyrimo, tokiu būdu, silpnės saugumo standartai. Tai, pagal jų argumentus, taip pat nukreips žmones ir išteklius nuo pirmaeilės Klasifikacinės Bendrovės funkcijos, būtent – apsaugoti gyvybę ir laivus jūroje. Argumentavimas yra diskutuotinas ir jis nesugeba pripažinti paprasčiausių socialinių-ekonominių principų. Taip verčia Klasifikacines Bendroves atsakyti už aplaidžias inspekcijas, atliktas jų darbuotojų, kurių nuostoliai viršija mokesčius, surinktus už liudijimų išdavimą, bei užtikrina, kad Klasifikacinės Bendrovės paieškotų labiau kompetentingų inspektorių. Tai galima pasiekti užtikrinant, kad Klasifikacinės Bendrovės atsakys už savo klaidas, kad pramonė gali užtikrinti jų efektyvų darbą, siekiant paskelbto tikslo – saugumo jūroje.

Klasifikacinė Bendrovė teismų praktikos akimis vykdo apribotą funkciją, ribojamą sutarties, taisyklių, muitinės, renkamų mokesčių, šalių interesų ir teikiamų paslaugų. Tai nei laivo garantas, nei draudikas. Atsakomybė už laivą turi tekti, pirmiausia ir svarbiausia, laivo savininkui. Teismai pripažino ir pripažįsta tai. Tačiau, tokiais atvejais kaip “Nicholas H” ir “Morning Watch”, sprendžiama neva remiantis visuomenine politika. O ar Teismai neturėtų prisiminti pastoviai didėjančio “saugesnis laivas ir švaresnės jūros” poreikio?

### 3.2.4 Atsakomybė ir žalos atlyginimo ypatumai Lietuvoje

Lietuvos saugios laivybos administracijos ir įgaliotos klasifikacinės bendrovės sutartinėms prievolėms taikytina Lietuvos nacionalinė teisė. Sutarties dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo standartinių sąlygų 75 p. numatyta, kad “Visi su sutartimi susiję ginčai, kurių neįmanoma išspręsti šalių derybomis, sprendžiami Lietuvos teismuose LR įstatymų nustatyta tvarka”. Ir nors LR CK 1. 37 str. numatyta, kad “Sutartinėms prievolėms taikoma prievolės šalių susitarimu pasirinkta teisė ir šalis savo susitarimu gali pasirinkti tam tikros valstybės teisę, kuri bus taikoma visai sutarčiai arba atskirai jos daliai”. Šiai sutarčiai taikytiną teisę nustatome remiantis LR CK 1.19 str. 3 d. nuostata, kurioje reglamentuota, kad “Nesvarbu, kurioje valstybėje buvo įsteigtas juridinis asmuo ar kita organizacija, jo padalinių civilinis teisnumas nustatomas pagal Lietuvos Respublikos teisę, jeigu Lietuvos Respublikoje yra padalinio buveinė, verslo arba kitos veiklos pagrindinė vieta. Klasifikacinių bendrovių atstovybės yra Lietuvoje. LR CK 1.21 –1.22 str. numatyta, kad užsienio juridinių asmenų ar kitų organizacijų atstovybėms ir filialams, įregistruotiems Lietuvos Respublikoje, taikoma LR teisė, taip pat jeigu pagal užsienio teisę įsteigtas juridinis asmuo ar kita organizacija veikia Lietuvos Respublikoje, tai asmenų, veikiančių to juridinio asmens ar kitos organizacijos vardu ir interesais, civilinė atsakomybė nustatoma pagal LR teisę. O arbitražiniam susitarimui taikoma teisė, reglamentuojanti pagrindinę sutartį.<sup>73</sup>

Sutartinė civilinė atsakomybė, kaip savarankiška prievolė, yra laikoma sutarties pažeidimo pasekme, kuri pasireiškia naujo santykio atsiradimu. Civilinės atsakomybės prievolėje viena šalis privalo, o kita šalis turi teisę reikalauti atlyginti padarytą žalą ar sumokėti netesybas<sup>74</sup>. Pagrindinė civilinės atsakomybės funkcija yra kompensacinė, t.y. kompensuoti nukentėjusiajam jo patirtus nuostolius.

Teismui ar arbitražo teismui galutinai pripažinus Administracijos kaltę dėl įvykio ir priėmus sprendimą atlyginti nukentėjusioms šalims turtinę žalą ar nuostolius, susijusius su žmonių sužalojimu ar mirtimi, jei teisme įrodyta, kad tą žalą sukėlė įgaliotos klasifikacinės bendrovės, jos struktūrų, darbuotojų, atstovų ar kitų tos įgaliotos klasifikacinės bendrovės vardu veikiančių asmenų sąmoninga veikla ar neveikimas arba didelis aplaidumas, Administracija turi teisę gauti iš įgaliotos klasifikacinės bendrovės finansinę kompensaciją:

a) kurios dydis atitinka teismo pripažintą įgaliotai klasifikacinei bendrovei tenkančią kaltės dalį už padarytą žalą, patirtus nuostolius, žmonių sužalojimą ar mirtį.

<sup>73</sup> Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262

<sup>74</sup> Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai. Vilnius. “Justitia”, 1995. P. 24, 22.

b) kurios dydis atitinka teismo pripažintą įgaliotai klasifikacinei bendrovei tenkančią kaltės dalį už žmonių sužalojimą ar mirtį. Maksimali suma, kurios Administracija gali reikalauti iš įgaliotos klasifikacinės bendrovės, yra 4 milijonai eurų.

c) kurios dydis atitinka teismo pripažintą įgaliotai klasifikacinei bendrovei tenkančią kaltės dalį už minėtąją žalą ar nuostolius. Maksimali suma, kurios Administracija gali reikalauti iš įgaliotos klasifikacinės bendrovės, yra 2 milijonai eurų.

Nė viena iš sutartį pasirašiusių šalių nėra atsakinga viena kitai už konkrečius, netiesioginius ar pasekminius nuostolius ar žalą, susijusią arba atsiradusią dėl pagal sutartį suteiktų paslaugų, įskaitant pelno, produkcijos, verslo praradimu, nutraukimu ar kitus konkrečius, netiesioginius ar pasekminius nuostolius, kurių turėjo arba patyrė bet kuri iš sutartį pasirašiusių šalių. Jeigu iš Administracijos yra reikalaujama atsakyti už aukščiau nuostolius ar žalą, Administracija apie tai nedelsdama praneša įgaliotai klasifikacinei bendrovei.

Esant teisminiam ginčui, Administracija informavimo tikslais privalo išsiųsti visus ieškinius, dokumentus ir kitą susijusią medžiagą įgaliotai klasifikacinei bendrovei. Bendrovė turi teisę teikti reikalingą paramą Administracijai ir dalyvauti tokiuose teisiniuose ginčiuose. Pagal sutartį veikdama Administracijos vardu, įgaliota klasifikacinė bendrovė gali su klientais sudaromose sutartyse numatyti sąlygas ribojančios įgaliotos klasifikacinės bendrovės teisinę atsakomybę.<sup>75</sup>

---

<sup>75</sup> Sutartis dėl LR Jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninės priežiūros bei apžiūros ir tai patvirtinančių dokumentų išdavimo standartinių sąlygų p. 44-50 // Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479.

## 4. KLASIFIKACINĖS SISTEMOS REFORMOS ASPEKTAI

### 4.1. Europos Bendrijos siūlymas reformuoti klasifikacinę sistemą

Būtinybė tinkamai sutvarkyti klasifikacinėmis bendrovėmis vadinamų laivus tikrinančių ir laivų liudijimus išduodančių organizacijų veiklą nuolat rūpėjo Bendrijos teisės aktų leidėjams. Ar „klasifikacinė sistema, kaip visuma,“ deda „pakankamai pastangų, kad pasiektų reikalaujamą kokybės lygį“?<sup>76</sup> Aišku, kad nebepakanka pasitenkinti esama sistema – svarbu ir toliau ją tobulinti, kad geri operatoriai būtų atskirti nuo blogųjų, būtų proporcingai, bet veiksmingai ištaisyti trūkumai ir nedvejojant atsisakyta į reikalavimus neatsižvelgiančiųjų. Reikia siekti Bendrijos teisės aktų skaidrumo ir aiškumo. Todėl Europos Taryba 2002 m. gruodžio 13 d. išvadoje pabrėžė Komisijos vaidmenį išduodant leidimus klasifikacinėms bendrovėms ir jas kontroliuojant.

Rezoliucijoje dėl jūrų saugos sustiprinimo Europos Parlamentas taip pat prašė Komisijos atlikti klasifikacinių bendrovių, jų filialų ir dalyvaujančių įmonių veiksmingą kontrolę ir auditą ir skirti nuobaudas už įsipareigojimų nevykdymą.<sup>77</sup>

Po tanklaivio „Prestige“ avarijos priimtoje rezoliucijoje jis patvirtino būtinybę tarptautiniu ir Bendrijos lygmeniu sukurti universalius techninių patikrinimų mechanizmus, kurie leis gauti patikimą informaciją apie tikrąją yra laivo būklę.<sup>78</sup>

Atsakant į tai, šiuo pasiūlymu siekiama pakeisti 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijos veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų nustatytą dabartinę Bendrijos klasifikacinių bendrovių pripažinimo sistemą, ypač:

- 1) sustiprinti pripažintų organizacijų kontrolės sistemas,
- 2) suvienodinti egzistuojančią dvigubą įprastinio ir riboto pripažinimo sistemą,
- 3) supaprastinti Bendrijos pripažinimo kriterijus ir patobulinti jų struktūrą,
- 4) reformuoti nuobaudų sistemą,
- 5) padaryti aiškesnę tam tikrų direktyvos nuostatų taikymo sritį arba palengvinti jų taikymą.<sup>79</sup>

<sup>76</sup> Europos bendrijų komisijos pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos „dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijos veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų“ // Briuselis. KOM (2005) 587 galutinis. 2005/0237 (COD), C6-0038/06.

<sup>77</sup> European Parliament resolution on improving safety at sea (2003/2235(INI))// Official Journal C 104 E, 30/04/2004 P. 0730 – 0738.

<sup>78</sup> European Parliament resolution on improving safety at sea in response to the Prestige accident (2003/2066(INI))// Official Journal of the European Union. 26.3.2004. C77E/76.

<sup>79</sup> Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė <...>. Saugi laivyba/ERIKAI // Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas. 2006-09-18, Briuselis TEN/233-239 .

## 4.2. Problemos pagrindas ir tikslai

Bendrija negali nustatyti tvarkos, kuri iš esmės skirtųsi nuo tarptautinės tvarkos, todėl kilo būtinybė ištaisyti šios tvarkos trūkumus tuo pačiu užtikrinant laisvę teikti tikrinimo ir su Europos valstybės vėliava plaukiojančių laivų liudijimų išdavimo paslaugas vidaus rinkoje. Taip atsirado pirmiau aprašyto status quo iš esmės nepakeitusi Direktyva 94/57/EB, kuri nustatė Bendrijos pripažinimui gauti būtinas sąlygas – griežtus nepriklausomumo ir profesinės kompetencijos kriterijus.

Šis mechanizmas veikia dvejopai: viena vertus, valstybės narės turi užtikrinti, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai būtų suprojektuoti, pastatyti ir prižiūrimi pagal pripažintos organizacijos nuostatus arba, išimties tvarka, pagal lygiaverčius nacionalinius teisės aktus; kita vertus, tarptautinių konvencijų nustatytos pareigos gali būti perduotos tik pripažintoms organizacijoms.

Sustiprinus laivų kontrolę bus sumažinta avarių rizika ir dėl šių avarių galinti atsirasti tarša ir tai turės tiesioginį poveikį aplinkai. Be to, sumažėjus avarių ir užteršimo rizikai, tai turės teigiamų ekonominių pasekmių. Siūlomais pakeitimais taip pat siekiama jūrų transporto operatoriams sukurti teisingesnę konkurencinę aplinką, sumažinant nesąžiningą normų neatitinkančių laivų, kuriems bus taikomos griežtesnės nuobaudos, konkurenciją ir mažiau kontroliuojant geros kokybės laivų operatorius.

2005 m. Komisija pradėjo konsultuotis su valstybių narių ir jūrų verslo atstovais, dėl:

- a) teisės aktais numatytų ir klasifikavimo funkcijų atskyrimo,
- b) riboto pripažinimo reformos,
- c) nuobaudų sistemos reformos,
- d) pripažinimo kriterijų reformos;
- e) tam tikrų direktyvos taikymo aspektų.

Europos jūrų saugumo agentūros atliktas tyrimas leido geriau suprasti funkcijų sutapimo problemą. Galimas funkcijų atskyrimas sulaukė didelio pasipriešinimo – pasirodė pačios organizacijos ir daugelis valstybių narių rinkęsi dažnesnius auditus, ypač vertikalaus tipo. Pareikštose nuomonėse riboto pripažinimo reforma, kuria siekiama panaikinti egzistuojančius trukdžius ir išvengti neigiamo poveikio susijusių organizacijų veiklos veiksmingumui, sulaukė didelio palaikymo. Pripažinimo kriterijų reforma, kaip ir nuobaudų sistemos reforma, sulaukė teigiamų atsiliepimų, ypač iš pačių pripažintų organizacijų, kurios labiausiai susirūpinusios nuobaudų proporcingumu.



Surinkti poveikio tyrimo duomenys ir išvados sekančios:

1) Pripažintų organizacijų kontrolės sistemų reforma. Bendrijos pripažinimui iki šiol svarbiausi buvo profesiniai standartai, dėl pripažintų organizacijų funkcijų sutapimo kylančiam pavojui dėmesio skiriama nebuvo. Buvo išnagrinėtos dvi sprendimų rūšys:

a) Siekiant įdiegti kryžminę patikrą patikrinimų ir liudijimų išdavimo metu – reikia atskirti įstatymais numatytas ir klasifikavimo funkcijas. Komisijos atliktas įvertinimas parodė šio sprendimo privalumus, bet jis turi vieną esminį trūkumą – jis gali būti taikomas tik su valstybės narės vėliava plaukiojantiems laivams.

b) Tinkamas egzistuojančių kontrolės mechanizmų sustiprinimas. Tai gali pagerinti visų pripažintų organizacijų teikiamų paslaugų kokybę ir patikrinimų veiksmingumą, nepriklausomai nuo laivo vėliavos valstybės, ir nereikalauja iš jų didelių išlaidų. Komisijos konsultacijų ir dvišalių pasitarimų metu pačios pripažintos organizacijos siūlė sustiprinti vertikalios tipo auditus.

2) Riboto pripažinimo reforma. Riboto pripažinimo galiojimo ribas išplečiant visoje Bendrijos teritorijoje ir kiekybinius kriterijus pakeičiant kokybiniais, riboto pripažinimo reforma buvo įvertinta kaip neturinti ekonominio poveikio. Iš esmės ji nieko nekeičia rinkoje, nes pagal dabartinę sistemą ribotas organizacijos pripažinimas gali išgalioti prašymą pateikusiose valstybėse narėse.

3) Pripažinimo kriterijai. Jų supaprastinimas ir atnaujinimas, dėl kurių pripažintoms organizacijoms naujų įsipareigojimų neatsiranda, iš esmės neturi didelio ekonominio poveikio. Išskyrus draudimą samdyti išskirtinių teisių neturinčius inspektorius, tačiau poveikis nėra didelis ir pasiskirsto visame pripažintų organizacijų klasifikuotame laivyne.

4) Nuobaudų sistemos reforma: piniginių nuobaudų nustatymas. Pakeitimas yra išimtinai teisinio pobūdžio, ši reforma negali turėti jokio ekonominio poveikio.

5) Kiti reformos aspektai.

Pakeitimai yra išimtinai teisinio pobūdžio, jais siekiama padaryti aiškesnes kitas nuostatas ir (arba) tinkamai jas taikyti, todėl naujos nuostatos dėl pripažintų organizacijų teisinės struktūros, Komisijos įgaliojimų atlikti tikrinimą, ir „apsaugos“ pašalinimo iš direktyvos taikymo srities, negali turėti jokio ekonominio poveikio.

### **4.3. Siūlomos reformos priemonės**

Pripažintų organizacijų kontrolės sustiprinimas tai bendra vertinimo ir kokybės liudijimo struktūra, kurią turi sukurti pripažintos organizacijos. Ji turi būti nepriklausoma ir turėti visas nuodugniam ir nuolatiniam darbui būtinas priemones, galėti pasiūlyti ir individualius, ir

kolektyvinius taisomuosius veiksmus pripažintų organizacijų darbo kokybei pagerinti. Be to, kad ši sistema galėtų tinkamai veikti, siūloma sustiprinti pripažintų organizacijų tarpusavio bendradarbiavimą derinant jų techninius nuostatus ir tarptautinių konvencijų aiškinimą, taip pat vienodai šiuos nuostatus ir konvencijas taikant; taip būtų nustatytas vienodas vertinimo pagrindas ir atsirastų dokumentai, leidžiantys imtis minėtų taisomųjų veiksmų siekiant vienodo saugos lygio Bendrijoje. Suderinus techninius nuostatus, būti galima realiai taikyti klasės liudijimų, įskaitant susijusius su jūrų įrenginiais, tarpusavio pripažinimą. Tai palengvintų tiekėjams ir laivų statykloms tenkančią našą dėl įvairių bendrovių išduodamų liudijimų gausos. Galiausiai yra būtina skatinti valstybių narių dalyvavimą tobulinant nuostatus (šiuo metu valstybės narės šioje veikloje dalyvauja tik fakultatyviai) ir techninio bendradarbiavimo veikloje, t.y. derinant nuostatus, aiškinant tarptautines konvencijas.

Dėl pripažinimo ribojimo, priklausomai nuo atitinkamos organizacijos dydžio, jai yra sunkiau atnaujinti savo laivyną, ir tai kenkia organizacijos veiklos veiksmingumui bei jos plėtros ir tobulėjimo galimybėms, o tai visiškai nepageidautina. Be to, sistema gali netekti prasmės, jei ribotas pripažinimo taikymas bus išplėstas kelioms valstybėms narėms, ypač jei tai taikoma dideliems laivynams.

Siūloma reforma siekiama išspręsti šias problemas: Bendrijos pripažinimas nebus siejamas su dydžiu, bet išimtinai su kokybe ir veiksmingumu saugos ir aplinkos apsaugos srityje. Taip pat atsiradusi galimybė sutrukdyti pripažintai organizacijai, nepriklausomai nuo jos dydžio, veikti valstybės vardu labai specializuotose srityse (pavyzdžiui, labai specializuoti laivai cheminėms medžiagoms, dujoms gabenti arba dideli keleiviniai laivai), kuriose jos neturi būtinos kompetencijos.

Vykdamas reformas vieną po kitos, pripažinimo suteikimo kriterijai buvo išplėtoti bei atnaujinti. Pripažintoms organizacijoms buvo nustatyti nauji skaidrumo ir bendradarbiavimo įsipareigojimai. Dėl šių reformų susiformavo ne visiškai suderinta kriterijų visuma, kartais pasižyminti netiksliais apibrėžimais arba net pernelyg dideliu nuostatų skaičiumi. Siūloma reforma siekiama supaprastinti šią kriterijų sistemą, pagerinti jų supratimą, pritaikant kriterijus, kurie atrodo sunkiai taikomi ir užpildant spragas:

a) Turi būti aiškiai patvirtintas reikalavimas, kad inspektorių skaičius būtų proporcingas klasifikuojamųjų laivų skaičiui, tačiau neturi būti iš anksto nustatytos tam tikros pripažinimo suteikimo ribos;

b) Organizacijos turi nebesinaudoti išskirtinių teisių neturinčių inspektorių, kurių paslaugomis direktyva vis dar leidžia pasinaudoti klasifikavimo darbams, paslaugomis. Nenuolatinis tokių inspektorių darbas nėra patikimas būdas nepriklausomybei ir darbo kokybei užtikrinti, nors pripažintos organizacijos deda pastangas jiems mokyti ir kelti jų kvalifikaciją.

Nors kartais neišvengiamai reikia kreiptis į kitų pripažintų organizacijų išimtinės teises turinčius inspektorius, norint užtikrinti paslaugų teikimą visame pasaulyje bet kokiomis aplinkybėmis, toks kreipimasis turi būti leidžiamas tik išimties tvarka.

c) Turi būti reikalaujama, kad pripažintos organizacijos turėtų juridinio asmens statusą ir sąskaitų auditą. Pastarasis yra būtinas, kad būtų galima patikrinti pripažintų organizacijų nepriklausomumą, taip pat ir dėl aptartos nuobaudų sistemos reformos.

Direktyva gali būti veiksmingai taikoma tik bendradarbiaujant ir palaikant partnerystės ryšius tarp pripažintų organizacijų, valstybių narių valdžios institucijų ir Komisijos. Saugos jūroje ir aplinkos apsaugos politikai vykdyti yra būtina nustatyti nuobaudų sistemą, galinčią užtikrinti valstybės poveikį išipareigojimų nesilaikančių pripažintų organizacijų veiklai. Nes didžiausių pažeidimų atveju, kai kyla rimta grėsmė saugai arba aplinkai, būtina laikinai sustabdyti atitinkamos organizacijos įgaliojimus.

Taigi dabartinę nuobaudų sistemą yra būtina patikslinti, siekiant ją supaprastinti ir padaryti lankstesnę bei veiksmingesnę. Tai reiškia, kad turi būti veikiami dvejopai:

1) Dabartinė dviguba sistema turi būti pertvarkyta į vieną pažeidimų ir bausmių sąrašą, nepriklausomai nuo to, ar padaryta pripažinimo kriterijų arba kitų pripažintų organizacijų išipareigojimų pažeidimų ir ar jų veiklos rodikliai pablogėjo.

2) Laikinas įgaliojimų sustabdymas turi būti pakeistas pinigineis nuobaudomis: jos yra taikomos laipsniškai, todėl gali būti teisingesnės nei pripažinimo sustabdymas, kuris atitinkamai organizacijai gali būti toks pat lemtingas, kaip ir pripažinimo panaikinimas, priklausomai nuo su Europos valstybės vėliava plaukiojančių laivų skaičiaus jos registre. Be to, piniginės nuobaudos yra suderinamos su taisomųjų priemonių paskyrimu - jos gali šias priemones naudingai sustiprinti pasirenkant apribojimų formas. Finansinės nuobaudos visų pirma turi būti proporcingos pažeidimo sunkumui ir ekonominėms atitinkamos organizacijos galimybėms. Gali būti numatytos dvi galimybės: nustatyto procentinio dydžio atskaitymai nuo apyvartos arba nustatyto dydžio suma už kiekvieną į organizacijos registrą įtraukto laivo bendrojo tonažo toną. Kiekvienu atveju nuobaudos dydis nustatomas atsižvelgiant į aplinkybes. Pirmąjį būdą būtų įmanoma taikyti iš karto, antrasis – labiau susijęs su įprasta pripažintų organizacijų pajamų struktūra. Tačiau antrojo būdo taikymas reikalauja nuodugnaus tyrimo, kad nuobauda būtų veiksminga, bet teisinga. Pakaktų, kad teisės aktų leidėjas apibrėžtų sistemos principus ir nustatytų bendros pažeidimą padariusiai organizacijai skirtinos baudų sumos absoliučias ribas.

Ypač svarbu, kad Bendrija galėtų užtikrinti, jog pripažintos organizacijos vienodai griežtai vertintų su trečiosios valstybės vėliava plaukiojančius laivus ir su valstybės narės vėliava plaukiojančius laivus, nes ir vieni, ir kiti plaukioja Bendrijos vandenyse. Todėl pripažinimo

kriterijai nepriklauso nuo laivo vėliavos valstybės, jais siekiama užtikrinti vienodą pripažintų organizacijų kokybę.

Jau dabar direktyvoje yra nustatytas netiesioginis reikalavimas Bendrijos tikrintojams suteikti teisę patekti į laivus ir gauti informaciją, kad jie galėtų įvertinti pripažintas organizacijas. Taigi, yra svarbu nustatyti atitinkamas konkrečias taisykles, ypač:

a) Nustatyti, kad bet kuri sutarties nuostata dėl konfidencialumo neturi būti taikoma vertinant pripažintas organizacijas (teisės susipažinti su dokumentais).

b) Užtikrinti, kad atitinkamos nuostatos būtų įtrauktos į pripažintų organizacijų ir su laivų statytojų bei laivų savininkų sutartis dėl teisės aktais nustatytų ir klasės liudijimų išdavimo, siekiant, kad toks išdavimui priklausytų nuo gero atitinkamų šalių bendradarbiavimo (teisė patekti į laivą).

Negalime nepaminėti ir Pripažintų organizacijų teisinės struktūros svarbos. Nes nuo to laiko, kai valstybės narės pripažino pirmąsias organizacijas, pastarosios vystėsi ir keitėsi, kartais gan stipriai, jų teisinė struktūra daugeliu atvejų tapo sudėtingesnė. Šiuo metu egzistuoja didelė teisinių formų įvairovė – nuo įstaigų iki akcinių bendrovių – įskaitant specifinės Bendrijoje neegzistuojančias teisinių sistemų formas.

Atsakydama į Europos Parlamento pareikštą susirūpinimą, Komisija pasiūlė išplėsti organizacijos sąvoką, kad būtų atsižvelgta į visus numatomus priklausomybės tarp teisinių vienetų veiklą ir ryšius, siekiant, kad pripažinimas būtų suteikiamas ir atitinkamai būtų taikomi direktyva nustatyti kriterijai ir įsipareigojimai šią nuostatą atitinkančiu aukščiausiu lygiu. Taip yra apimami ir vertikalūs, ir horizontalūs susivienijimai, kurie arba visiškai patenka į Bendrijos sistemą, arba yra visiškai už jos ribų.<sup>80</sup>

Viena iš klasifikacinės sistemos reformos priemonių yra ir apsaugos aspektų neįtraukimas. Nes pagal dabartinę direktyvos redakciją jos taikymo sritis yra apibrėžiama remiantis tarptautinėmis sutartimis, tarp jų ir SOLAS Konvencija. Po šios konvencijos pakeitimo 2002 m. gruodžio 12 d. į ją buvo įtraukta 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu Nr. 725/2004<sup>81</sup> dalis dėl apsaugos. Šiame reglamente pagal naujas SOLAS Konvencijos nuostatas sąvoka „pripažinta apsaugos organizacija“ yra apibrėžiama remiantis su Direktyvos 94/57/EB nuostatomis ir bendru kontekstu nesuderinamais kriterijais ir sąlygomis. Todėl „apsaugos“ aspektai iš Direktyvos 94/57/EB taikymo srities turi būti pašalinti.

Pasiūlymas dėl reformos atitinka proporcingumo principą dėl šių priežasčių: dėl siūlomų veiksnių Bendrijos kišimasis nepadidėja: priešingai, šie veiksmai apima pripažintų organizacijų savitvarkos mechanizmų (kontrolės mechanizmai) apibendrinimą ir apibrėžimą, panaikina

---

<sup>80</sup> 2005 m. lapkričio 23 d. Europos Bendrijų komisijos pasiūlymas Dėl Europos parlamento ir Tarybos direktyvos Nr. 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų//Bruselis. KOM (2005)587. 2005/0237 (COD).

egzistuojančius (ribotas pripažinimas) trukdžius, atnaujina galiojančias nuostatas (pripažinimo kriterijai) arba jais siekiama lanksčiau ir veiksmingiau šias nuostatas taikyti (nuobaudų sistemos reforma). Dėl šio pasiūlymo nekyla jokių finansinių išpareigojimų nei valstybėms narėms, nei Bendrijos biudžetui. Jis sukuria pridėtinę vertę piliečių saugos ir apsaugos srityje, o rinkos operatorių išlaidos, susijusios su pasirinktų sprendimų įgyvendinimu yra labai mažos. Tačiau šiuo metu galiojančios direktyvos pakeitimas reglamentu būtų sunkiai suderinamas su taikytinų tarptautinių konvencijų valstybėms suteiktos teisės tikrinti laivus ir išduoti liudijimus delegavimu.

Remiantis išdėstytu galime apibendrinti siūlomos reformos privalimus ir trukumus.

Privalumas: reforma suteiktų galimybę padidinti viso pripažintų organizacijų klasifikuoto laivyno saugumą nepriklausomai nuo vėliavos, t.y. didžiosios pasaulio laivyno dalies saugumą. Tai yra esminis dalykas apsaugant Bendrijos vandenį. Be to, tai yra nebrangi ir Europos laivų savininkų nediskriminuojanti priemonė, kuri gali būti labai veiksminga. Jai įgyvendinti reikia neilgo pereinamojo laikotarpio ir tai padaryti įmanoma nesudėtingai.

Trūkumas: kadangi siūlomos priemonės turėtų būti taikomas pagrindinės problemos užuomazgoje tai neišvengiamai reikalautų aktyvaus patvirtintų organizacijų bendradarbiavimo, reiškia, kad Komisija privalėtų vykdyti labai atidžią kontrolę, įskaitant baudžiamųjų priemonių panaudojimą, siekdama užtikrinti, kad būtų sudarytos visos sąlygos tinkamai jį įgyvendinti.

---

<sup>81</sup> Europos parlamento ir Tarybos reglamentas Nr. 725/2004, 2004 m. kovo 31 d. Dėl laivų ir uosto įrenginių apsaugos stiprinimo//Official Journal L: 2004 04 29 Nr.129-6.

## 5. IŠVADOS IR PASIŪLYMAI

1. Klasifikacinių bendrovių tikslas – visuomenės labai užtikrinti aukštus techninių standartų reikalavimus projektavimui, gamybai, statybai, aptarnavimui, naudojimui ir atlikimui, kad sustiprintų gyvybės ir turto saugumą jūroje.

2. Klasifikacinės bendrovės – tai tarptautinės įstaigos, išduodančios įvairius liudijimus dviejose pagrindinėse kategorijose: klasės liudijimais patvirtina atitiktį pačių organizacijų taisyklėms, o privalomieji liudijimai – atitiktį tarptautinėms taisyklėms. Jos yra nepriklausomos, kad galėtų nieko neįtakojamos kontroliuoti laivų avaringumą.

3. Valstybių nacionalinės administracijos įgalioja pripažintas klasifikacines bendroves jų vardu inspektuoti vėliavos laivus ir išduoti tarptautinėse konvencijose nustatytus liudijimus. Lietuvoje klasifikacinės bendrovės yra įgalios LR vardu vykdyti laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti atitinkamus tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus). Saugios laivybos administracija, vykdo įgalios klasifikacinės bendrovės veiklos priežiūrą.

4. Laivų klasifikavimas - tai privati klasifikacinių bendrovių paslauga, kuri apima specialių reikalavimų laivo korpuso patvarumui bei laivo įrangos patikimumui nustatymą bei laivų inspektavimą su tikslu nustatyti ar laivai atitinka nustatytiems reikalavimams. Šiuo stengiamasi apsaugoti laivą kaip turtą, o klasifikacinės bendrovės sertifikatas yra pagrindas laivo savininkui sudaryti draudimo sutartį.

5. Klasifikacinės taisyklės kuriamos taip, kad skatintų laivo korpuso stiprinimą ir svarbiausių jo dalių bei jo priedų vientisumo gerinimą, pagrindinio variklio ir vairavimo sistemų funkcionavimo patikimumą, jėgos generatoriaus ir kitų pagalbinių sistemų, sumontuotų laive, kad palaikyti jame svarbiausias tarnybas ir saugiai jį valdyti, tačiau jos nėra gyvybės ir turto saugumo jūroje arba laivo tinkamumo plaukiojimui garantai.

6. Apibendrinant teismų praktika dėl klasifikacinių bendrovių atsakomybės padarėme išvadas: atsakomybę įrodyti sunku dėl jų visuomenių funkcijų atlikimo, atsakomybė už laivą pirmiausia taikoma laivo savininkui.

7. Problemos pripažinus klasifikacinių bendrovių atsakomybę laivo ir krovinio savininkams: baiminamasi, kad bendrovės adaptuosis gynybinėje pozicijoje, apleisdamos pagrindinę pareigą - propaguoti saugumą jūroje, jos bus priverstos sudarinėti atitinkamus civilinės atsakomybės draudimus, nes kompensacijų ir ieškinių mastai bendrovėms bus nepakeliami, egzistuoja rizika, kad bendrovės atsisakys inspektuoti blogos būklės laivus.

8. Klasifikacinės bendrovės yra įpareigos parengti ir įgyvendinti laivų projektavimo, statybos, remonto, patikrinimo taisyklės ir laikytis tarptautinių konvencijų reikalavimų išduodant atitinkamus liudijimus. Siekiant, kad jos galėtų gerai atlikti šias pareigas, šios organizacijos turi

būti visiškai nepriklausomos, turėti labai specializuotą kompetenciją ir griežtą kokybės valdymą.

9. Klasifikacinės sistemos trūkumai: nėra bendros pripažintų organizacijų vertinimo ir kokybės liudijimo struktūros, žlunga klasifikacinių bendrovių kaip nepelno siekiančių organizacijų reputacija, šių dienų rinkos ekonomikos sąlygomis sudėtinga išlikti nepriklausomomis, inspektorių skaičius nėra proporcingas klasifikuojamųjų laivų skaičiui, nenuolatinis išskirtinių teisių neturinčių inspektorių darbas nėra patikimas ir jo kokybė abejotina, nėra aiškaus nuobaudų už įsipareigojimų nevykdymą reglamentavimo.

10. Siekiant išspręsti valstybių vardu veikiančių organizacijų finansinės atskaitomybės tvarkos skirtumų klausimą reikia Bendrijos lygmeniu suderinti pripažintų organizacijų atsakomybės už įvykius, įvykusius dėl jų kaltės, laipsnį, kai jų kaltę savo sprendimu nustato teismas, įskaitant arbitražo teisme priimtus sprendimus dėl ginčų.

11. Galimos sistemos reformos priemonės - įstatymais numatytų ir klasifikavimo funkcijų atskyrimas, egzistuojančių kontrolės mechanizmų sustiprinimas, riboto pripažinimo galiojimo ribų išplėtimas visoje Bendrijos teritorijoje ir kiekybinių kriterijų pakeitimas kokybiniais, pripažinimo kriterijų supaprastinimas ir atnaujinimas, prievartos priemonių taikymas, t.y. piniginių nuobaudų nustatymas ir sąskaitų auditas, kuris yra būtinas, kad būtų galima patikrinti pripažintų organizacijų nepriklausomumą.

12. Pasiiekti Tarptautinės klasifikacinių bendrovių asociacijos paskelbto tikslo – saugumo jūroje, galima tikrai užtikrinant, kad klasifikacinės bendrovės atsakys už savo klaidas, kad profesionalumas, kompetencija ir technologijos užtikrins jų efektyvų darbą.

## 10. LITERATŪROS SĄRAŠAS

1. Lietuvos Respublikos Civilinis Kodeksas // Valstybės žinios. 2000, Nr.74-2262;
2. Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo pakeitimo įstatymas 2005 m. vasario 15 d. Nr.X-116, Vilnius (Žin., 2000, Nr. 75-2264, Nr. 85-2583);
3. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 12 d. įsakymas Nr.3-314 “Dėl įgaliojimų Lietuvos Respublikos vardu vykdyti LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą ir išduoti tai patvirtinančius dokumentus (liudijimus) suteikimo tvarkos” //Valstybės žinios. 2005, Nr.93-3479 ;
4. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2004 m. sausio 8 d įsakymas Nr. 3-06 “Dėl LR jūrų laivų registre įregistruotų laivų valstybinės vėliavos kontrolės Lietuvos Respublikos ir užsienio valstybių jūrų uostuose vykdymo taisyklių patvirtinimo”// Valstybės žinios. 2004, Nr.18-562;
1. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005-08-08 įsakymas Nr.3-356 “Dėl Lietuvos Respublikoje įregistruotų laivybos kompanijų ir jūrų laivų saugios laivybos valdymo sistemų vertinimo tvarkos patvirtinimo“//Valstybės žinios. 2005, Nr.76-3278
2. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2006 m. balandžio 13 d. įsakymas Nr. 3-141 “Dėl pirminės laivo apžiūros vykdymo taisyklių patvirtinimo”// Valstybės žinios. 2006, Nr.44;
3. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2002 m. liepos 1 d. įsakymas Nr. 3-335 “Dėl vidaus vandenių laivų avarių tyrimo taisyklių patvirtinimo” // Valstybės žinios, 2002, Nr.76-3278;
4. 1974 m. Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74)// Valstybės žinios. 2006, Nr.128-4887, Nr.129, Nr.130;
5. 1966 m. Tarptautinės konvencijos dėl laivų krovininės vaterlinijos nustatymo 1988 m. protokolas // Valstybės žinios. 2006, Nr.62-2250;
6. 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos // Valstybės žinios. 2004, Nr.138-5030;
7. 2000 m. spalio 23 d. Europos parlamento ir Tarybos direktyva 2000/60/EB nustatanti Bendrijos veiksmų vandens politikos srityje pagrindus //Official Journal L 327, 22/12/2000;
8. 1995 m. lapkričio 23 d. rezoliucija A.789(19) dėl pripažintų organizacijų, veikiančių administracijos vardu, inspekcijos ir sertifikavimo funkcijų specifikacijos // Official Journal L 274, 07/10/1997;



9. Council Directive 94/57/EC of November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organization and for the relevant activities of maritime administrations // Official Journal L: 1994 12 12 Nr.319-20;
10. Directive 2001/106/EC of the European Parliament and of Council of 19 December 2001 amending Council Directive 95/21/EC concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) // Official Journal L: 2002 01 22 Nr.19-17;
11. European Parliament resolution on improving safety at sea (2003/2235(INI)) // Official Journal C 104 E, 30/04/2004;
12. European Parliament resolution on improving safety at sea in response to the Prestige accident (2003/2066(INI)) // Official Journal of the European Union. 26.3.2004. C77E/76;
13. IMO Resolution MSC.208(81) Adoption of amendments to the guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the administration (resolution A.739(18)) // Maritime Safety Committee circulars 81/3. May 2006;
14. IMO Resolution A.913(22) Revised guidelines on implementation of the international safety management (ISM) code by administrations // IMO. 22 January 2002, A22/Res913;
15. 2005 m. lapkričio 23 d. Europos Bendrijų komisijos pasiūlymas Dėl Europos parlamento ir Tarybos direktyvos Nr. 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų (projektas SEK(2005) 1498) // Briuselis. KOM (2005)587. 2005/0237 (COD);
- 16.** Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl „Pasiūlymo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui dėl tarptautinio saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodekso įgyvendinimo Bendrijoje“ (COM(2003) 767 galutinis - 2003/0291 (COD)) // Official Journal C 302, 2004;
17. Boisson Ph. Safety at Sea – Policies, Regulations and International Law. - Paris: Bureau Veritas, 1999.
18. Farthing B. and Brownrigg M. Farthing on International Shipping. - London: LLP, 1997.
19. Mikelėnas V. Civilinės atsakomybės problemos: lyginamieji aspektai // Vilnius. “Justitia”, 1995.
20. Paulauskas V. Laivyba naujomis sąlygomis. Klaipėda: Klaipėdos universitetas, 2000.
21. Paulauskas V. Tarptautinės laivų plaukiojimo taisyklės. Klaipėda. Klaipėdos universitetas, 2003.

22. Pakalniškis V. Tarptautinė jūrų teisė. Klaipėda: Klaipėdos universitetas, 1996.
23. Europos Jūrų saugumo agentūra. Saugesnės ir švaresnės laivyba Europos Sąjungoje// Europos Bendrijų oficialiųjų leidinių biuras. Liuksemburgas, 2006.
24. Seminaro medžiaga. Classification Societies – Roles and Liabilities, 20 November 1998.
25. Barbara Vaughan. The Liability of Classification Societies. LLM (Shipping Law) Class of 2006 University of Cape Town.
26. Bob Rust, Stamford. Trade Winds, 17 November 2006.
27. Bertrand Courtois, “Exposing Class Liability”. The Maritime Advocate, 22 April 2003.
28. Cane, “The Liability of Classification Societies”// L.M.C.L.Q 1994.
29. Apskritis ir miesto dienraštis “Klaipėda”, 2004 saus.8, Nr.6.
30. Dienraštis “Vakarų ekspresas”, 2002 rugpj.22, Nr.190.

### **Teismų praktika**

31. House of Lords The “Nicholas H”// Lloyd’s Law Reports. 1995;
32. Court of Appeal, Reeman V Dept of Trade// Lloyd’s Law Reports. 1997;
33. Queen’s Bench. Mariola Marine Corp v Lloyd Register or Shipping // Lloyd’s Law Reports. 1990;
34. USA Federal Court, Sundance Cruises Corporation v American Bureau of Shipping // American Law Sources, 1993;
35. Tribunale de Commerce de Nanterre. “The ElodieII” // Revue Scapel, 1992.

### **Interneto svetainės**

35. Tarptautinė jūrų organizacija [www.imo.org](http://www.imo.org)
36. Europos Sąjungos saugios laivybos agentūra [www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int)
37. Lietuvos saugios laivybos administracija [http://www.msa.lt/laivo\\_techine\\_prieziura\\_lt.htm](http://www.msa.lt/laivo_techine_prieziura_lt.htm)
38. Tarptautinė klasifikacinių bendrovių asociacija [www.iacs.org.uk/](http://www.iacs.org.uk/)
39. Lietuvos Respublikos seimas <http://www3.lrs.lt>
40. <http://international.westlaw.com>
50. <http://www.themaritimeadvocate.com>
51. <http://www.parismou.org>
52. <http://europa.eu.int/comm>
53. <http://www.lboro.ac.uk/departments/hu/ergsinhu/aboutergs/torrey.html>

54. <http://www.elections2004.eu.int/highlights/lt/801.html>
55. [http://www.solarnavigator.net/lloyds\\_of\\_london.htm](http://www.solarnavigator.net/lloyds_of_london.htm)
56. <http://www.lloydslist.com>
57. <http://www.lr.org/About+Us/Our+history.htm>
58. <http://www.delfi.lt/archive/article.php>
59. <http://eescopinions.eesc.europa.eu>
60. [www.pzu.lt](http://www.pzu.lt)
61. [www.draudimas.lt](http://www.draudimas.lt)

## SANTRAUKA

Baigiamajame darbe yra analizuojamas klasifikacinių bendrovių vaidmuo užtikrinant saugią laivybą, jų atsakomybės pagrindai bei reikšmė ir teisės aktai reglamentuojantys klasifikacinių bendrovių veiklą.

Šio darbo tikslas – išanalizuoti klasifikacinių bendrovių funkcijas ir įrodyti klasifikacinių bendrovių atsakomybės buvimą ir svarbą siekiant užtikrinat saugią laivybą, aptarti bendrovių santykį su vėliavos valstybe ir laivų savininkais, aptarti laivų apžiūros ir saugumo sertifikavimo patikimumą ir klasifikacinės sistemos reformos galimybes. Tikslas buvo pasiektas naudojant duomenų rinkimo, surinktos informacijos analizės, aprašymo metodais ir siekiant užsibrėžtų uždavinių.

Analitinėje darbo dalyje gana išsamiai išaiškintos klasifikacinių bendrovių atsiradimo priežastys, įstatyminės ir klasifikacinės funkcijos, jų skirtumai bei atliekamos inspekcijos. Aptariama Tarptautinės klasifikacinių bendrovių asociacijos reikšmė, išdėstyti reikalavimai įgaliotoms pripažintoms organizacijoms. Atskirai aptariama klasifikacinių bendrovių techninių nuostatų atitikimo tarptautiniams teisės aktams reikšmė ir klasės liudijimų kokybės problema. Išanalizuotos sutarties, kuri sudaroma tarp valstybės nacionalinės administracijos ir pripažintas klasifikacinės bendrovės, siekiant jų vardu inspektuoti vėliavos laivus ir išduoti tarptautinėse konvencijose nustatytus liudijimus, standartinės sąlygos. Aptarta Lietuvos saugios laivybos administracijos vykdoma įgaliotos klasifikacinės bendrovės veiklos priežiūra.

Svarbu buvo pabrėžti, kad klasifikacinės bendrovės yra nepriklausomos organizacijos, kad galėtų nieko neįtakojamos kontroliuoti laivų avaringumą. Kadangi bendrovių tikslas yra saugumo jūroje užtikrinimas, darbe nemažai vietos skirta jų atsakomybės nustatymo ir įrodymo problemai. Detaliai išnagrinėta su tuo susijusi užsienio šalių teismų praktika. Nustatyta, kad klasifikacinių bendrovių atsakomybė didelė, tačiau ją labai sunku teisiškai įrodyti. Analizuojamos, saugesnės laivybos vandens keliuose užtikrinimo priemonės ir aptariamoms reikšmingoms tanklaivių avarijoms. Išnagrinėtas Europos Bendrijos siūlymas reformuoti klasifikacinę sistemą.

Prieduose pateikiami IACS narių sąrašas, tipinis liudijimų sąrašas, kaip pvz. pateikiamas laivų, sulaikytų užsienio uostuose, kaip neatitinkančių tarptautinių konvencijų reikalavimų, sąrašas. Išvadose trumpai aptarti darbe pasiekti rezultatai, apibrėžti klasifikacinės sistemos trūkumai ir pasiūlytos galimos reformos priemonės.

## SUMMARY

The final thesis analyzes the role of classification societies in ensuring maritime safety, the basis and meaning of their responsibility, as well as legal acts regulating the activity of classification societies.

The aim of the thesis is to analyze the functions of classification societies and to prove the existence of their responsibility and the importance of their role in search for maritime safety, to discuss the relationship of such societies with the country the flag of which the ships are flying and with the owners of the ships, to discuss the reliability of ship inspection and safety certification and the possibilities for the reform of the classification system. The aim of the thesis was met by using data collection, analysis of the collected data, description methods and trying to meet the set objectives.

A thorough explanation of the reasons for the establishment of classification societies, their legal and classification functions, differences and performed inspections is provided in the analytical part of the thesis. The role of the International Association of Classification Societies and the requirements for authorized accredited organizations are discussed here as well.

The importance of the compliance of technical regulations of classification societies with international legal acts and the problem of the class certification quality are dealt with separately. There is an analysis of standard terms and conditions of the agreement that is drawn between the state national administration and the accredited classification society on the inspection of the flag ships and issue of certificates provided for in the international conventions on their behalf. The supervision of the accredited classification society that is carried out by the Lithuanian Maritime Safety Administration is also discussed here.

It was very important to emphasize that classification societies are independent organizations, so they can control ship accidents without any side influence. As the aim of such societies is to ensure maritime safety, the thesis explicitly deals with the problem of establishing and proving their responsibility. There is an analysis of related court practice in foreign countries. It was determined that classification societies bear huge responsibility, which is hard to prove legally. There is an analysis of necessary measures that would help improve maritime safety in water ways and significant tanker accidents are discussed. The offer of the European Union to reform the classification system is analyzed.

In the appendices one can find a list of members of IACS, a list of typical certificates, such as a list of ships detained in foreign ports for incompliance with the requirements of the international conventions. In the conclusion the results of the thesis are shortly discussed, the drawbacks of the classification systems are defined and the measures for possible reform are suggested.

**Tarptautinės Klasifikacinių Bendrovių Asociacijos nariai**

<b>Klasifikacinė bendrovė</b>	<b>Trumpinys</b>	<b>Valstybė</b>
AMERICAN BUREAU OF SHIPPING	ABC	JAV
BUREAU VERITAS	BV	PRANCŪZIJA
CHINA CLASSIFICATION SOCIETY	CCS	KINIJA
DET NORSKE VERITAS	DNV	NORVEGIJA
GERMANISCER LLOYD	GL	VOKIETIJA
KOREAN REGISTER OF SHIPPING	KR	KORĖJA
LLOYD'S REGISTER	LR	ANGLIJA
NIPPON KAIJI KYOKAI	NK	JAPONIJA
REGISTRO ITALIANO NAVALE	RINA	ITALIJA
RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING	RS	RUSIJOS FEDERACIJA

**IACS asocijuotas narys**

INDIAN REGISTER OF SHIPPING	IRS	Indija
-----------------------------	-----	--------

**Nacionalinēs administrācijas īgaliojusios Lloyd's Register atlikti inspekcijas ir  
išduoti liudījumus.**

1. Abu Dhabi	29. Ekvadoras	57. Kenija	95. N. Gvinēja	122. Jungtiniai
2. Algerija	30. Egiptas	58. Korēja	96. Filipinai	Arabu Emirat.
3. Antigua	31. Estija	59. Kuveitas	97. Lenkija	123. Jungtinē
4. Aruba	32. Etiopija	60. Laosas	98. Portugālija	Karalystē
5. Australija	33. Fareru salas	61. Latvija	99. Kvataras	124. Urugvajus
6. Bahamai	34. Fidži	62. Libanas	100. Saudo Arabija	125. JAV
7. Bahrainas	35. Suomija	63. Libija	101. Senegālas	126. Vanuatu
8. Bangladešas	36. Slovākija	64. Lietuva	102. Seišēliai	127. Venesuela
9. Barbadosas	37. Prancūzija	65. Luksemburgas	103. Sigapūras	128. Vietnāmas
10. Belgija	38. Gana	66. Madagaskaras	104. Somālis	129. Vokietija
11. Belize	39. Gibraltāras	67. Malaizija	105. Pietu Afrika	130. Dominika
12. Bermudai	40. Graikija	68. Moldāvija	106. Ispanija	131. Dubajus
13. Brazīlija	41. Grenlandija	69. Malta	107. Šri Lanka	132. Jamaika
14. Britu salas	42. Haiti	70. Mauritanija	108. Sudānas	133. Džersis
15. Brunējus	43. Hondurāsas	71. Monakas	109. Surineimas	134. Džordānas
16. Burundija	44. Honkongas	72. Marokas	110. Švedija	135. Omanas
17. Kanāda	45. Hungāris	73. Mozambikas	110. Šveicārija	136. Pakistānas
18. Kaimanu sal	46. Islandija	74. Birma	111. Sirija	137. Panāma
19. Čilē	47. Indija	75. Nauras	112. Tanzānija	138. Turķija
20. Kinija	48. Indonezija	76. Nepālas	113. Tailāndas	139. Tuvalu
21. Kolumbija	49. Irānas	77. Nyderlandai	114. Togas.	140. Ugānda
22. Kosta Rika	50. Irākas	78. N. Zelandija	115. Tongas	141. Zairas
23. Kuba	51. Airija	79. Nikaragva	116. Trinidādas	142. Zambija
24. Kipras	52. Izraēlis	90. Nīgerija	117. Toboga	
25. Čekija	53. Itālija	91. Norvēģija	118. Tunisas	

## TIPINIS LIUDIJIMŲ SĄRAŠAS

LIUDIJIMAS	IŠDUOTAS
Korpuso klasifikacija	Klasės
Mašinų klasifikacija	Klasės
Automatiškai valdomų mašinų sistemos	Klasės
Šaldymo mašinos	Klasės
Tinkamumo liudijimas	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Nuodingų skysčių substancijos	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Keleivinio laivo saugumo	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Krovininio laivo konstrukcijos	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Krovininio laivo radijo/GMDSS	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Tarptautinis krovos žymės	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Tarptautinis dėl apsaugos nuo užteršimo nafta	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Krovininio laivo įrangos saugumo	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.
Tarptautinis tonažo	Paprastai išduodamas Klasės vėliavos valstybės vardu.



**LR jūrų laivų registre įregistruoti laivai, sulaikyti užsienio uostuose, kaip neatitinkantys tarptautinių konvencijų reikalavimų, 2006 m.**

<b>Eil. Nr.</b>	<b>Laivo pavadinimas tipas, klasifikacinė bendrovė</b>	<b>Laivo savininkas</b>	<b>Sulaikymo šalis, data</b>	<b>Pastabos</b>
1	“KAPITONAS KAMISNKAS” sausakrūvis, MRS	AB "Lietuvos jūrų laivininkystė"	2006-01-26 Prancūzija	1. Nedirba gaisro aptikimo signalizacija. 2. Jėgainės patalpos užterštos kuro ir tepalo nuotekomis, nešvara. 3. Neveikia garo katilo apsauga nuo avarinių parametrų.
2	“PELIKAN”, tanklaivis DNV	AB "Baltlanta"	2006-03-08 Ispanija	Nedirba vidutinių bangų radijo ryšio įranga.
3	“MARSAS”, refrižeratorius, DNV	AB "Limarko laivininkystės kompanija"	2006-02-23 Iranas	1. Pasibaigęs plaustų patikrinimo galiojimo laikas. 2. Nedirba GMDSS aparatūra nuo avarinio maitinimo šaltinio. 3. Nekoreguota navigacinė literatūra
4	“ROMUVA”, sausakrūvis, BV	AB "Lietuvos jūrų laivininkystė"	2006-04-27 Airija, Dublinas	1. Netvarkingos gelbėjimosi priemonės. 2. Įgula nesusipažinusi su laivo valdymu.
5	“CENTAURAS”, sausakrūvis, MRS	UAB "Buncetaur"	2006-04-19 Nyderlandai	Pasibaigęs dokumentų galiojimo terminas.
6	“KAPITONAS LUČKA” sausakrūvis, MRS	AB "Lietuvos jūrų laivininkystė"	2006-09-05 Vokietija, Rostoko uostas	MARPOL konvencijos reikalavimų pažeidimas