

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
TARPTAUTINĖS TEISĖS KATEDRA

Andrius Digrys

Neakivaizdinio sk. Tarptautinės jūrų teisės studijų programos 965 gr. studentas

LAIVO STATYMO, REMONTO AR ĮRENGIMO ARBA MOKESČIŲ
IR RINKLIAVŲ UŽ NAUDOJIMĄSI DOKAIS KAIP JŪRINIO
REIKALAVIMO UŽTIKRINIMO JŪRINIO LAIVO AREŠTU
YPATUMAI

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
doc. dr. E. Baranauskas
Civilinės teisės katedra

Katedros vedėjas –
Prof. Dr. S. Katuoka

Vilnius 2005

TURINYS

Santrumpos	4
Įvadas	5
1. Laivo areštas	9
1.1. Laivo arešto instituto unifikavimo tarptautiniu mastu istorija	9
1.2. Laivo arešto samprata bei procedūra Lietuvos Respublikoje	11
1.3. Laivo arešto pakeitimas kitomis jūrinių reikalavimą užtikrinančiomis priemonėmis: privalumai ir trūkumai.....	18
2. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo samprata	23
2.1. Laivo statymo, remonto ar įrengimo kaip jūrinio reikalavimo ypatumai	23
2.2. Mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo ypatumai	26
2.3. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo atsiradimo pagrindai	28
2.4. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo areštu problematika	33
2.4.1. Laivo, kuriam gali būti reiškiamas jūrinis reikalavimas, buvimo vietos reikšmė ir artimiausios buvimo vietos nustatymas	33
2.4.2. Laivo vėliavos įtaka laivo areštui	36
2.4.3. Bet kurio kito laivo priklausančio tam pačiam asmeniui, kuris jūrinio reikalavimo atsiradimo metu buvo konkretaus laivo, dėl kurio buvo pareikštas jūrinis reikalavimas, savininkas ar nuomininkas, areštas	38
3. Praktinė laivo arešto susijusio su jūriniu reikalavimu dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais reikšmė	40
3.1. Laivo areštas – efektyviausia poveikio priemonė nesąžiningų laivo savininko ar valdytojo atžvilgiu	40
4. Laivo arešto užtikrinant jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais pateisinamumo klausimas	44
4.1. Laivo arešto užtikrinant jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais pagrįstumas	
4.2. Ieškovo, užtikrinančio jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais laivo areštu, atsakomybės klausimas	47
Išvados ir pasiūlymai	51
Literatūra ir šaltiniai.....	56

Santrauka	60
Summary	62
Priedai	64
1. 1952 m. Tarptautinė konvencijos dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo tekstas	64
2. 1952 m. Tarptautinės konvencijos dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo valstybių dalyvių sąrašas (prancūzų kalba)	70
3. 1999 m. Tarptautinė laivų arešto konvencijos tekstas	75
4. AB “Hansabankas” banko garantijos tekstas	83
5. Rotterdam Form 2000	85
6. SAJ tipinė forma	87
7. Europos laivų statytojų ir remontininkų asociacijos tipinė forma	139
8. BIMCO Repaircon	177
9. UAB “Vakarų laivų remontas” laivų remonto sutartis ir bendrosios sąlygos	187
10. Nyderlandų laivų remontininkų asociacijos bendrosios sąlygos (olandų ir anglų kalbomis).....	195
11. UAB “Vakarų laivų remontas” užsakovų pasiskirstymo pagal valstybes duomenys.....	197
12. <i>Seasearcher.com</i> paieškos rezultatų pagal konkrečiame uoste tam tikru laikotarpiu būsiančius laivus lentelės pavyzdys	198
13. <i>Seasearcher.com</i> paieškos rezultatų pagal konkretaus laivo pavadinimą svarbiausių to laivo duomenų lentelės pavyzdys	199
14. Advokatų kontoros AKD Prinsen Wan Vijmen (Nyderlandai) standartinė priminio/įspėjimo forma dėl prievolės įvykdymo	200

Santrumpos

- a. – amžius (šimtmetis);
- AB “VLG” – Akcinė bendrovė “Vakarų laivų gamykla”;
- angl. – anglų kalboje;
- d. – dalis;
- Konvencija – 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo;
- 1999 m. Konvencija – 1999 m. Tarptautinė laivų arešto konvencija;
- kt. – kitas/a;
- LAT – Lietuvos Aukščiausiasis Teismas;
- lot. – lotynų kalboje;
- LR – Lietuvos Respublika;
- LR CK – Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas;
- LR CPK – Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas;
- m. – metai;
- P. – puslapis;
- p. – punktas;
- pan. – panašiai;
- pranc. – prancūzų kalboje;
- pvz. – pavyzdžiui;
- rus. – rusų kalboje;
- str. – straipsnis;
- t. t. – taip toliau;
- t. y. – tai yra.

Ivadas

Bet kurioje pasaulio valstybėje esminė prielaida, leidžianti efektyviai pritaikyti laivybos teisės (angl. *Maritime Law*) žinias praktikoje ir realiai apginti sąžiningo laivybos santykių dalyvio teisėtus interesus ar pažeistas teises, yra geras laivo arešto procedūros išmanymas. Laivo areštas yra nepaprastai svarbus tiek užtikrinant galutinio teismo sprendimo įvykdymo įmanomumą, tiek įvykdant įsiteisėjusį teismo sprendimą. Galutinio teismo sprendimo įvykdymo įmanomumo užtikrinimas yra vienas svarbiausių klausimų, su kuriais susiduria laivybos santykių dalyviai. Laivyba pasižymi tuo, kad laivas – dažniausiai vienintelis skolininko turtas – gali bet kada išplaukti į bet kurį pasaulio uostą ir sąžiningas kreditorius neturės galimybės atgauti skolą. Bet kurio jūrų ar laivybos teisės specialisto, nepriklausomai nuo jo specializacijos, viena iš prioritetinių sričių turėtų būti laivo arešto procedūros išmanymas. Kad ir koks būtų sėkmingas pažeistų laivybos santykių dalyvio teisių gynimo kelias, jis niekada negali būti tikras dėl jo reikalavimo užtikrinimo – netgi apgynus savo interesus teisme, jei teismo sprendimo nebus įmanoma įvykdyti. Nuo sėkmingo laivo arešto dažnai priklauso visos bylos sėkmė bei tikslingumas

Laivo areštas, kaip laikinoji apsaugos priemonė, kiekvienoje valstybėje pasižymi tam tikrais ypatumais. Nors kontinentinės teisės valstybėse laivo arešto reglamentavimas pasižymi atskirais panašumais, tačiau šie panašumai dažnai pasireiškia tik pačių pagrindinių principų tapatumu. Tas pats pasakytina apie bendrosios teisės valstybių laivo arešto reglamentavimo ypatumus. Bet kokių atveju, tie panašumai nėra esminiai ir laivo arešto galimybė bei sėkmė konkrečioje valstybėje priklauso nuo tos valstybės nacionalinės teisės, reglamentuojančios laivo arešto procedūrą, išmanymo. Tokia situacija sukelia nepaprastai daug nepatogumų bei stabdo bet kokių tarptautinį elementą turinčių santykių, susijusių su laivyba, vystimąsi.

Tarptautinė bendruomenė jau seniai suprato laivo arešto taisyklių suvienodinimo svarbą laivybos bei su ja susijusių santykių vystimuisi. 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo buvo pirmas ir labai svarbus žingsnis šios problemos sprendimo link. Šios konvencijos ratifikavimas 2002 metais Lietuvai buvo ypač svarbus. Konvencija iš esmės pakeitė laivo arešto galimybes Lietuvoje bei galimybes areštuoti laivą Lietuvoje nuolat gyvenantiems ar turintiems pastovią verslo vietą asmenims. Laivo arešto procedūra Lietuvoje, įtvirtinta nacionaliniuose teisės aktuose, yra labai neefektyvi ir neatitinkanti esminių, tradiciškai susiformavusių laivo areštui būdingų požymių.

Lietuvoje su laivo areštu dažniausiai susiduria ar gali susidurti laivų savininkai (valdytojai) arba laivų statytojai ar remontininkai bei laivų agentavimo kompanijos¹. Laivų savininkai (valdytojai) dažniausiai susiduria su laivo areštu, kai dėl vienu ar kitu priežasčių bandoma areštuoti ar areštuojami jų laivai. Darbe kalbėsime apie Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų problemas, kylančias areštuojant laivus, ir galimus jų sprendimo būdus. Svarbu atkreipti dėmesį ir į tai, jog kalbėsime apie laikinųjų apsaugos priemonių taikymą iki ieškinio padavimo.

Temos aktualumas. Tiek laivo arešto, susijusio su jūrinio reikalavimo dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, tiek susijusio su bet kuriuo kitu jūriniu reikalavimu, aktualumas išlieka labai didelis, nes jis turi būti analizuojamas kiekvienoje valstybėje, atsižvelgiant į tos valstybės nacionalinės teisės ypatumus. Lietuvoje ši tema, beje kaip ir daugelis kitų laivybos teisės temų, kol kas yra nepaliesta.

Laivo arešto tema – vėlgi nepriklausomai nuo jūrinio reikalavimo – yra labai aktuali dėl laivo arešto, kaip laikinosios apsaugos priemonės, savitumo. Lietuvoje laivo areštas nėra išskiriamas kaip savita turto arešto rūšis. Laivo areštas pasižymi savitumais, kurie lemia tai, kad laivo areštas turėtų būti nagrinėjamas atskirai nuo nekilnojamųjų daiktų arešto.

Trečias, tačiau nemažiau svarbus, temos aktualumą grindžiantis argumentas – laivo arešto mechanizmo praktinio įgyvendinimo Lietuvoje problematika. Nei Lietuvos teismai, nei įstatymų leidėjai, nei daugelis teisininkų, nei laivybos santykių dalyvių neturi elementarių žinių susijusių su laivo arešto, kaip labai savitos laikinosios apsaugos priemonės, procedūra. Tokiu būdu labai svarbu atskleisti Konvencijos bei Lietuvos nacionalinių teisės aktų teisingo taikymo pagrindus bei prisidėti prie suinteresuotų asmenų teisėtų interesų apsaugos galimybių išplėtimo.

Galiausiai šis darbas galėtų pasitarnauti Lietuvos teisės aktų, susijusių su laivų areštu, tobulinimo srityje, nes toks tobulinimas tikrai yra būtinas.

Darbo tikslas. Šio darbo tikslas – atskleisti laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo laivo areštu ypatumus Lietuvos Respublikoje.

Darbo uždaviniai. Siekiant užsibrėžto darbo tikslo, buvo iškelti tokie uždaviniai:

- apibūdinti laivo arešto sampratą bei procedūrą Lietuvoje, o taip pat galimus alternatyvius jūrinio reikalavimo užtikrinimo būdus;
- supažindinti su laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo samprata;

¹ Paskutinis pavyzdys, kai 2005 m. laivų agentavimo kompanija – UAB “Uosto vartai” areštavo laivą “IN FORTE”. Laivas buvo areštuotas remiantis reikalavimu kylančiu iš agentavimo paslaugų teikimo.

- išskirti laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo ypatumus bei svarbiausias su tokio reikalavimo užtikrinimu susijusias problemas;
- pateikti praktinės laivo arešto, susijusio su jūriniu reikalavimu dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo reikšmės pagrindimą;
- išnagrinėti laivo arešto užtikrinant jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais pateisinamumo bei atsakomybės klausimus.

Tyrimo objektas. Šiame darbe atliekamo tyrimo objektas yra laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo laivo areštu ypatumų atskleidimas Lietuvoje. Nors didžiausias dėmesys skiriamas laivo arešto ypatumams, susijusiems su laivo statymu, remontu ar įrengimu, o taip pat mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, Lietuvoje, iš tyrimo objekto negalima eliminuoti laivo arešto sampratos apskritai bei svarbiausių problemų kylančių laivo arešto procese atskleidimo.

Tyrimo dalykas. Tyrimo dalykas – laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo laivo areštu ypatumai bei laivo arešto ypatumai apskritai.

Tyrimo šaltiniai. Pagrindinis šio darbo šaltinis – 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo. Ne mažiau svarbūs ir kiti tarptautinės teisės aktai – 1999 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų arešto, 1982 m. Tarptautinė jūrų teisės konvencija ir t.t. Taip pat paminėtini tokie tyrimo šaltiniai, kaip Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas, Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas, kai kurie kiti Lietuvos Respublikos įstatymai bei kiti teisės aktai. Kaip atskirą tyrimo šaltinių grupę galima būtų išskirti įvairią literatūrą vienu ar kitu aspektu labiausiai susijusią su tyrimo objektu. Tai – periodinė literatūra, vadovėliai, monografijos, žodynai lietuvių bei užsienio kalbomis. Be to, tyrimui buvo naudojamos įvairios sutartys, laivų remonto įmonės buhalterinės apskaitos duomenys ir kt. šaltiniai.

Tyrimo metodai. Darbe naudoti tokie tyrimo metodai: loginis-analitinis, sisteminis, lingvistinis, lyginamasis-teisinis ir kiti. Loginis-analitinis ir sisteminis metodai pasitarnavo logikos dėsniais paremtų apibendrinimų bei išvadų darymui, aiškinantis tarptautinių sutarčių bei Lietuvos Respublikos nacionalinių teisės aktų įtaką laivo arešto procedūros reglamentavimui bei praktiniam įgyvendinimui. Lyginamasis-teisinis leido palyginti atskirus tarptautinės ir nacionalinės teisės aktus bei atskirų valstybių praktiką vertinant įvairius laivo arešto proceso aspektus.

Darbo struktūra. Baigiamąjį darbą sudaro įvadas, dėstomoji dalis, susidedanti iš keturių skyrių, iš kurių pirmasis suskirstytas į tris, antrasis – į keturis (ketvirtasis poskyris dar suskirstytas į tris atskirus punktus) poskyrius, trečiasis bei ketvirtasis, kuris suskirstytas į du poskyrius, išvados. Darbas baigiamas santrauka anglų kalba ir naudotų šaltinių bei literatūros sąrašu. Darbas turi keturiolika priedų. Siekiant kuo geriau atskleisti temą darbo struktūros pasirinkimą lėmė nagrinėjamos temos specifika. Darbo dėstomoji dalis pradedama nuo laivo arešto instituto unifikavimo istorijos aptarimo, toliau seka laivo arešto sampratos bei procedūros Lietuvoje, o taip pat ypatumų susijusių su laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo laivo areštu aptarimas bei praktinės reikšmės atskleidimas. Dėstomoji dalis baigiama atsakomybės dėl nuostolių susijusių su laivo areštu problematikos analize.

Laivo arešto problematiką savo darbuose nagrinėjo tokie mokslininkai kaip F. Berlingieri, Ch. Hill, W. Tetley ir kai kurie kiti autoriai. Gaila, tačiau belieka tik pažymėti, kad tarp minėtų autorių nėra lietuviškų pavardžių, ir tikėtis, kad ateityje tarp mokslininkų nagrinėjančių laivo arešto ypatumus atsiras ir mūsų autorių.

1. Laivo areštas

Laivo areštas, kaip ir bet kurio kito turto ar turtinių teisių areštas, yra viena iš laikinųjų apsaugos priemonių, kurias numato ko gero visų pasaulio valstybių nacionalinės teisės normos. Kaip jau minėjome įžangoje, darbe kalbėsime tik apie jūrinių laivų areštą, o tiksliau apie jūrinių laivų areštą susijusį su jūriniu reikalavimu kylančiu iš laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais. Dažnai, netgi daugelis teisininkų, kalbėdami apie laivų areštą nesuprantą tam tikrų savitumų, kurie yra susiję su laivais ir laivyba. Didžiausia problema yra ta, jog laivų areštas Lietuvoje yra ne kas kita, kaip viena iš laikinųjų apsaugos priemonių rūšių. Tokia pozicija pastebima ir Lietuvos Respublikos teisės aktų leidybos praktikoje. Kalbėti apie teismų praktiką susijusią su laivų areštu būtų gana sudėtinga, nes kol kas šioje srityje Lietuvos teismai žengia tik pirmuosius žingsnius.

Šiuo metu Lietuvoje vyraujantis požiūris į laivų areštą yra ydingas ir dažnai pažeidžiantis asmenų, turinčių teisę reikšti jūrinius reikalavimus asmeniui atsakingam dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo (jūrų arba laivybos teisėje (angl. *maritime law*) tokie asmenys dažnai vadinami – „jūriniais kreditoriais“ arba „laivybos kreditoriais“ (angl. *maritime creditors*)), interesus. Nepriklausomai nuo mūsų požiūrio į laivus ir laivybą, tai yra labai savita visuomeninio gyvenimo sritis, tiksliau šioje srityje egzistuojantys visuomeniniai santykiai turi labai daug savitumų, kurie susiformavo per daugelį amžių. Į visus šiuos savitumus mes privalome atsižvelgti. Tarptautinė bendruomenė tai suprato jau praeito amžiaus pradžioje. Suprasdama laivo arešto instituto reikšmę, tarptautinė bendruomenė jau tada žengė pirmuosius žingsnius tarptautiniu mastu unifikuojant taisykles, susijusias su laivų areštu.

1.1. Laivo arešto instituto unifikavimo tarptautiniu mastu istorija

Laivo areštas XX a. pradžioje jau buvo žinomas visose Europos, Šiaurės Amerikos bei kai kuriose kitose jurisdikcijose². Tačiau unifikuoti taisykles susijusias su laivų areštu prireikė net kelių dešimtmečių ir labai nemažai pastangų.

Pirmieji žingsniai laivo arešto taisyklių unifikavimo kelyje buvo žengti ruošiantis 1930 m. Antverpeno Tarptautinio Jūrų Komiteto³ konferencijai. Tada Prancūzijos, Vokietijos bei

² Schoenbaum Thomas J. Admiralty and Maritime law. West Publishing Co. St. Paul, Minn., 1987. P. 247-248; Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 3-7; Hill Christopher. Maritime Law. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998. P. 91-93.

³ Tarptautinis Jūrų Komitetas (pranc. *Comité Maritime International*) buvo įsteigtas 1897 m. Antverpene kaip Tarptautinės Tesisės Asociacijos komitetas. Jis prisidėjo prie daugelio svarbiausių laivybos konvencijų rengimo, tobulinimo ir priėmimo. Plačiau apie tai: Tetley W. Glossary of Maritime Law Terms. 2nd Edition. 2004.

Italijos atstovai pasiūlė naują ir iki tol tarptautinėje bendruomenėje nenagrinėtą laivų arešto skirtingose jurisdikcijose studijų klausimą⁴.

Atlikus tam tikrą tyrimą, 1933 m. gegužės mėnesį Londone buvo pristatytas pirmasis konvencijos skirtos kai kurių taisyklių, susijusių su laivų areštu, suvienodinimo projekto tekstas. Tų pačių metų rugpjūčio mėnesį Oslo konferencijoje buvo pristatytas tas pats projekto tekstas su kai kuriais pakeitimais. Svarbiausios ruošiamos konvencijos nuostatos buvo įtvirtintos sekančiuose jos projekto straipsniuose: bet kuris ieškovas turintis reikalavimo teisę laivo savininko atžvilgiu, turėjo teisę areštuoti laivą (1 str.); garantija dėl galimų nuostolių susijusių su laivo areštu galėjo būti pareikalauta teismo nuožiūra (2 str.); teismas, po to, kai laivas buvo areštuotas, galėjo išlaisvinti laivą, jei laivo savininkas galėjo įrodyti, kad laivo areštas nebuvo pagrįstas arba jei pateikė priimtina garantiją (3 str.); areštuojantis laivą asmuo gali būti atsakingas dėl nuostolių susijusių su neteisėtu areštu (5 str.); laivo arešto procedūra reglamentuojama tesimo buvimo vietos valstybės teisės (*lex fori*) (6 str.).

Iš esmės didžiausi nesutarimai Oslo konferencijoje (ir apskritai nuo šio klausimo aptarimo pradžios) kilo tarp kontinentinės teisės sistemos valstybių ir bendrosios teisės sistemos valstybių. Pagrindiniai skirtumai tarp šių teisės sistemų buvo tai, kad kontinentinės teisės sistemos valstybėse buvo galima areštuoti laivą nepriklausomai ar areštas buvo pagrįstas jūriniu reikalavimu ar ne, nes visas procesas buvo (ir yra) grindžiamas reikalavimo pareiškimu atsakingo už nuostolius asmens atžvilgiu (lot. *Action in Personam*), o štai bendrosios teisės sistemos valstybėse laivas galėjo būti areštuotas tik kai kuriose bylose kai ieškovas turėjo teisę pareikšti ieškinį konkretaus laivo atžvilgiu (lot. *Action in Rem*). Be to, kontinentinės teisės sistemos valstybėse ieškovas galėjo būti pripažintas atsakingu dėl nuostolių susijusių su nepagrįstu laivo areštu, o bendrosios teisės sistemos valstybėse ieškovas, geriausia atveju, galėjo būti pripažintas atsakingu tik dėl atsakovo turėtų išlaidų išleistų laivo išlaisvinimui skirtai garantijai, išskyrus tam tikras, praktikoje labai sunkiai įrodomas, išimtis⁵.

Sekančiuose susitikimuose 1936 m. ir 1937 m. vykusiuose Paryžiuje pagrindiniai ginčai vyko dėl 5 konvencijos projekto straipsnio, kol galiausiai buvo susitarta, kad ieškovas neteisėtai areštavęs laivą privalės atlyginti atsakovo turėtas išlaidas susijusias su laivo išlaisvinimui skirtos garantijos išleidimu, o dėl kitų nuostolių atlyginimo spęs laivo arešto vietos valstybės teismas vadovaujantis tos valstybės vidaus teisės nuostatomis.

Tolesnei valstybių, siekusių laivo areštą reglamentuojančių taisyklių suvienodinimo, diskusijai sutrukdė Antrasis pasaulinis karas. Būtent dėl šios priežasties suinteresuotos valstybės sekančią konferenciją turėjo galimybę surengti tik 1947 m. Antverpene. Pastarojoje

⁴ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 3.

⁵ Plačiau apie tai: Hill Christopher. Maritime Law. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998. P. 120 bei Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 193.

konferencijoje buvo nuspręsta sušaukti diplomatinę konferenciją, kuriai būtų pateiktas konvencijos projektas pasiūlytas 1937 m. konferencijoje. Be to, buvo nuspręsta, jog paskutinis konvencijos projektas suvienodina gana siaurą taisyklių ratą, todėl būtinas šio rato “išplėtimas”.

Sekančioje konferencijoje, surengtoje 1949 m. Amsterdame, buvo galutinai sutarta, kad areštas konvencijos prasme turi apimti tik laikinąsias apsaugos priemones (pranc. *Saisie Conservatioie*; angl. *Arrest*), bet ne laivo konfiskavimą vykdant teismo sprendimą (pranc. *Saisie Executoire*; angl. *Attachment*). Kitas svarbus kompromisas, kuris buvo pasiektas šios konferencijos metu, – valstybių atstovams pavyko susitarti, kad laivas gali būti areštuotas remiantis jūriniu reikalavimu, tačiau remiantis minėtu reikalavimu taip pat galėjo būti areštuotas bet kuris tam pačiam asmeniui, t. y. asmeniui atsakingam dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo, priklausantis laivas. Po to buvo surengta 1951 m. konferencija Neapolyje, tačiau esminių pakeitimų konvencijos projekte šios konferencijos metu nebuvo padaryta.

Nors ir vėl vyko ginčai dėl atsakomybės už neteisėtą laivo areštą bei dėl teismų, kurie areštavo laivą, jurisdikcijos nagrinėti bylą iš esmės, visgi 1952 m. gegužės 2-10 dienomis diplomatinėje konferencijoje vykusioje Briuselyje buvo žengtas lemiamas žingsnis taisyklių susijusių su laivų areštu unifikavimo tarptautiniu mastu istorijoje. 13 iš 19 valstybių balsavo už Konvencijos priėmimą ir tokiu būdu Konvencija buvo priimta⁶.

Nors Konvencija ir suvienodino kai kurias taisykles susijusias su laivų areštu, visgi didžiąją dalį procesinių laivo arešto veiksmų atlikimo taisyklių paliko nacionalinės valstybių teisės reglamentavimo sričiai.

Šiuo metu Konvencijos dalyvėmis yra daugiau nei 70 įvairių pasaulio valstybių⁷. Lietuva Konvenciją ratifikavo 2002 metais.

1.2. Laivo arešto samprata bei procedūra Lietuvos Respublikoje

Pirmas klausimas, į kurį reikėtų atsakyti, yra toks: kuriems laivams – jūriniams ar ir vidaus vandenių – taikomos Konvencijos nuostatos?

Vieningos nuomonės šiuo klausimu nėra. Turbūt plačiausiai pasaulyje pripažintame Konvencijos komentare laikomasi nuomonės, jog Konvencija taikoma visiems laivams, kurie yra registruoti oficialiame laivų registre, nepriklausomai nuo to, ar tai jūrinis, ar vidaus vandenių laivas⁸. Visgi tai nėra vienintelė nuomonė. Štai garsus laivybos teisės specialistas W. Tetley

⁶ Plačiau apie Konvencijos projekto rengimą bei derybas dėl jo: Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 3-9.

⁷ Žiūrėti Priedą Nr. 2.

⁸ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 13-15.

mano, jog Konvencija taikoma tik jūriniam laivams⁹. Taip pat mano ir Ch. Hill¹⁰. Iš tiesų nei vienas, nei kitas autorius nepateikia neabejotinų argumentų savo nuomonei pagrįsti. F. Berlingieri užsimena, jog Konvencijoje nuoroda į jūrinius laivus daroma tik pavadinime¹¹, tačiau Konvencijos preambulėje taip pat nurodomi tik jūriniai laivai. Nors F. Berlingieri teiginiai grindžiantys jo nuomonę iš dalies yra teisingi, visgi jų negalime laikyti neabejotiniais. Tas pats pasakytina ir apie W. Tetley bei Ch. Hill poziciją. Turbūt reikėtų pripažinti, jog Konvencijos pavadinimas bei preambulė iš dalies prieštarauja jos tekstui – preambulėje kalbama tik apie jūrinių laivų areštą, o teksto analizė leidžia daryti prielaidą, kad Konvencija taikoma visiems laivams – ir tokiu būdu sunku argumentuotai ir neginčijamai patvirtinti arba paneigti vieną ar kitą nuomonę. Tokią išvadą patvirtina ir 1999 m. Konvencija, kurios autoriai iš vis atsisakė nuorodų į bet kokio tipo laivą, o kalba apie laivus apskritai.

Atsižvelgiant į mūsų tyrimo specifiką, kuri yra susijusi su jūrinių laivų areštu, bei į temos nagrinėjimo ribas, toliau kalbėsime tik apie jūrinių laivų areštą.

Šiuolaikinis lietuvių kalbos žodynas laivą apibrėžia kaip „<...> plaukiojančią priemonę <...>“¹², neišskirdamas jūrinio ar kito tipo laivų. Kol kas pasaulyje nėra ir „ko gero, nebus vienintelės mus dominančios sąvokos sampratos, todėl toliau apžvelgsime keletą tarptautinių ir LR nacionalinių teisės aktų, kad galėtume apibrėžti laivo sąvoką.

Tarptautinės konvencijos nevienodai apibūdina jūrinį laivą. Pavyzdžiui, tokiose laivybai bei mūsų nagrinėjamai temai svarbiose konvencijose, kaip 1952 m. Tarptautinėje konvencijoje dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrinių laivų areštu suvienodinimo bei 1982 m. Tarptautinėje jūrų teisės konvencijoje, apskritai nėra pateikiami laivo apibrėžimai. Tai reiškia, kad šios konvencijos palieka valstybių vidaus teisei apibrėžti jūrinio laivo sąvoką. Tokią išvadą daro ir F. Berlingieri¹³. Vis gi panagrinėkime šios sąvokos apibrėžimus kai kuriose kitose tarptautinėse konvencijose. 1999 m. Konvencija, kuri šiuo metu dar nėra įsigaliojusi, apskritai nedetalizuojama, kokio tipo laivų areštą reglamentuoja jos nuostatos¹⁴. 1989 m. Tarptautinėje turto gelbėjimo vandenyse konvencijos 1 str. 1 d. b punkte yra pateikiamas laivo, nedetalizuojant laivo tipo (jūrinis ar ne), apibrėžimas: „Laivas“ reiškia bet kurį laivą ar konstrukciją, tinkamą plaukiojimui“. Šioje vietoje reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad LR įstatymų leidėjas, versdamas autentišką tekstą į lietuvių kalbą, paliko tam tikrą netikslumą, kadangi tikslesnis vertimas skambėtų taip: ” “Laivas” reiškia bet kurį laivą ar konstrukciją, tinkamą laivybai“. Pavyzdžiui 1924 m. Briuselio konvencijos dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo (“Hagos

⁹ Tetley W. Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures. Published (1999) Tul. L. Rev. 1895-1985.

¹⁰ Hill Christopher. Maritime Law. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998. P. 93.

¹¹ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 13.

¹² Šiuolaikinės lietuvių kalbos žodynas internete - <http://www.autoinfo.lt/webdic/>.

¹³ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 11.

¹⁴ Ten pat. P. 295.

taisyklės”) 1 str. 1 d. d punkte nurodyta, kad: „Laivas“ reiškia bet kurį plaukiojantį įrenginį naudojamą krovinių pervežimui jūra“. 1974 m. Atėnų konvencijos dėl keleivių ir bagažo vežimo jūra 1 str. 1 d. 3 punktas nustato, kad: „Laivas“ reiškia tik jūra plaukiantį laivą, išskyrus laivus ant oro pagalvės“. O štai 1986 m. Jungtinių tautų konvencijos dėl laivų registravimo sąlygų 1 straipsnyje nustatyta, jog: „Laivas“ reiškia bet kurį savaeigį jūra plaukiantį įrenginį naudojamą tarptautinėje jūrų prekyboje krovinių arba keleivių arba abiejų pervežimui išskyrus mažesnius nei 500 registruotų gross tonų“. 1969 m. Tarptautinė konvencijos dėl civilinės atsakomybės už žalą, padarytą užteršiant nafta 1 str. 1 d. 1 punkte teigiama: „Laivas“ reiškia bet kurį laivą plaukiantį jūra ir bet kurį bet kokios rūšies įrenginį pritaikytą plaukti jūra, savo talpose gabenantį naftą kaip krovinį“. Tai tik keli pavyzdžiai. Visgi, jei išsigilinsime į visus šiuos apibrėžimus, pastebėsime, kad laivas kiekvienoje konvencijoje apibrėžiamas atsižvelgiant į tos konvencijos reguliuojamų visuomeninių santykių ypatumus. Vis dėl to galime pastebėti kai kuriuos dėsningumus ir juos apibendrinus pateikti jūrinio laivo apibrėžimą – jūrinis laivas – tai bet koks pritaikytas ir skirtas laivybai jūroje įrenginys. Čia yra du svarbiausi elementai – tai yra plaukiojantis įrenginys, kurio pagrindinė paskirtis – laivyba jūroje.

Ką gi apie jūrinius laivus sako Lietuvos Respublikos (toliau – LR) teisės aktai? Šis klausimas nepaprastai svarbus, nes būtent jie apibrėžia jūrinius laivus, kurių areštui ir gali būti taikoma Konvencija. LR prekybinės laivybos įstatymo 2 str. 9 dalyje jūrinį laivą apibrėžia kaip: „<...> laivą, suprojektuotą ir pastatytą laivybai jūroje bei turintį tai patvirtinančius dokumentus“. LR Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymo 2 str. 7 dalis nustato, kad: „Laivas – bet kurio tipo savaeigis ar nesavaeigis plaukiojantis statinys, kuris yra arba gali būti naudojamas laivybai“. Tokį patį apibrėžimą rasime ir LR saugios laivybos įstatymo 2 str. 9 dalyje. Išsamesnis apibrėžimas pateikiamas LR vyriausybės nutarimo dėl jūrų laivų registro 4 punkte: „<...> laivas, suprojektuotas bei pastatytas laivybai jūroje ir turintis tai patvirtinančius dokumentus, nuosavybės teise priklausantis Lietuvos Respublikos piliečiui ar Lietuvos Respublikoje įregistruotam juridiniam asmeniui; jūrų laivas, kurį pagal laivo nuomos be įgulos sutartį (*bareboat charter*) išsinuomoja Lietuvos Respublikos pilietis ar Lietuvos Respublikoje įregistruotas juridinis asmuo; nebaigtas statyti jūrų laivas, atitinkantis Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 8 straipsnio 3 dalyje nustatytas sąlygas“. Minėtos sąlygos reiškia, kad Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre gali būti registruojami nebaigti statyti jūrų laivai, jeigu: 1) Lietuvos Respublikos įstatymų ir kitų teisės aktų nustatyta tvarka yra parengtas ir suderintas statomo laivo projektas; 2) sudaryta laivo statybos rangos sutartis; 3) atlikta ne mažiau kaip 20 procentų laivo korpuso statybos darbų¹⁵.

¹⁵ LR prekybinės laivybos įstatymo 8 str. 3 dalis.

Taigi apibendrinus visus minėtus apibrėžimus, jūrinių laivą galima būtų apibrėžti, kaip bet kokią konstrukciją suprojektuotą ir pastatytą laivybai jūroje bei turinčią tai patvirtinančius dokumentus taip pat nebaigtą statyti jūrinių laivą, atitinkantį tam tikrus reikalavimus.

Nors kai kurie plaukiojantys įrenginiai ir gali būti pritaikyti plaukimui jūroje ir netgi jų dokumentai patvirtina jų tinkamumą plaukti jūroje (pvz.: plūdrinio doko buksyravimas jūroje yra įmanomas, tačiau tokio doko paskirtis tikrai nėra laivyba ir jis jokia būdu negali būti laikomas jūriniu laivu), tačiau jų paskirtis nėra laivyba jūroje. Kitaip sakant būtini visi trys elementai, kad vienas ar kitas įrenginys galėtų būti vadinamas jūriniu laivu. Gali kilti klausimas – ar jūrinis laivas būtinai turi būti savaeigis? Tikrai nebūtinai. Paprastas nesavaeigio jūrinio laivo pavyzdys – jūrinė barža, kuri perveža krovinius jūroje, tačiau negali judėti savo eiga. Yra ir daugiau įrenginių, kurių paskirtis – laivyba jūroje, tačiau kurie nėra savaeigiai, pavyzdžiui. Tačiau negalime užmiršti, jog Konvencija taikytina tik oficialiame valstybės registre įregistruotų laivų atžvilgiu, todėl LR teisėje vyraujantis jūrinio laivo apibrėžimas apima ir tuos laivus, kurie nebus laikomi laivais Konvencijos prasme.

Laivo, kaip daikto, samprata pateikiama beveik visuose laivybos teisės vadovėliuose ir kituose apžvalginuose leidiniuose, taip pat tam yra skirta nemažai mokslinių darbų – tai labai svarbi sąvoka nuo kurios priklauso atsakymai į daugelį klausimų. Iš esmės klausimas kyla dėl to, kas priklauso laivui ir kas gali būti areštuota kartu su laivu. Laivas dažniausiai susideda iš korpuso, įrangos, įrengimų, įvairių priklausinių. Laivo arešto atveju areštuojamas laivas kartu su visais jo priklausiniais, be kurių įprastinis laivo funkcionalumas yra neįmanomas.

Siekiant kuo aiškiau apibrėžti jūrinio laivo sąvoką, būtina paaiškinti dar vieną susijusią definiciją. Nors jau daug kartų buvo minėta laivybos sąvoka, tačiau kol kas nepateikėme šios sąvokos apibrėžimo. Laivyba gali būti suprantama keliomis prasmėmis, bet mūsų vartojama laivybos (angl. *maritime*) sąvoka reiškia laivo naudojimą komerciniais bei kitais ne karybos tikslais. Laivybos sąvoka iš esmės atitiktų *prekybinės laivybos* sąvoką. Visgi žodžio prekybinė vartojimas siaurina laivybos sąvoką ir turėtų būti priimtinesnė tiesiog laivybos sąvoka. Aptarę visas svarbiausias mūsų vartojamas sąvokas, galime pereiti prie laivo arešto sampratos apibūdinimo.

LR nacionalinės teisės aktai neišskiria laivo arešto iš kitų arešto rūšių, nors jūriniai reikalavimai (angl. *maritime claims*), t. y. laivo arešto pagrindai, turi labai daug savitumų lyginant su kitais pagrindais.

Bendras principas dėl nuosavybės neliečiamumo yra įtvirtintas LR Konstitucijos 23 straipsnyje: „Nuosavybė neliečiama. Nuosavybės teisės saugo įstatymai. Nuosavybė gali būti paaimama tik įstatymo nustatyta tvarka visuomenės poreikiams ir teisingai atlyginama“. Vis dėl to, tam tikrais atvejais, yra būtina imtis skubių veiksmų siekiant apginti sąžiningos šalies teisėtus

interesus ir yra būtina suvaržyti teises į nuosavybę. LR teisėje tokie suvaržymai vadinami laikinosiomis apsaugos priemonėmis, kurias reglamentuoja LR CPK. Penktasis LR CPK skirsnis taip ir vadinasi – *Laikinosios apsaugos priemonės*. Šiame skirsnyje nurodyti laikinųjų apsaugos priemonių taikymo pagrindai, išvardintos jų rūšys, jų pasibaigimas ir kitos svarbios nuostatos. Šioje vietoje reikėtų atkreipti dėmesį į tai, kad laivams taikytinos nuostatos reglamentuojančios nekilnojamųjų daiktų areštą¹⁶. Taigi LR teisėje laivų statusas prilyginamas nekilnojamųjų daiktų statusui neišskiriant jokių ypatumų. Toliau trumpai aptarsime pačią laivo arešto procedūrą Lietuvoje, kuri yra reglamentuota LR CPK 144 – 152 straipsniuose.

Siekiant areštuoti laivą Lietuvoje reikia pateikti prašymą teismui dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo. Prašymas turi būti pateikiamas teismui, kuris pagal teisingumo taisyklės nagrinės patį ieškinį. Šioje vietoje galimi tam tikri “nesusipratimai”, kai teismas, remdamasis minėta taisykle, gali atsisakyti priimti prašymą dėl laivo arešto, jei byla jam neteisinga. Tačiau toks atsisakymas būtų neteisėtas, nes Konvencijos 2 straipsnyje aiškiai nurodyta, kur gali būti areštuotas laivas, nepaisant to, jog arešto procedūrai taikytina areštuojančio teismo buvimo vietos valstybės teisė (Konvencijos 6str.). Ir nors LR CK nuostatos prieštarauja Konvencijos nuostatoms, taikytinos turi būti pastarosios. Šis principas, t. y. tarptautinės teisės viršenybės nacionalinės teisės atžvilgiu, yra pripažintas tarptautinės bendruomenės bei įtvirtintas LR teisės aktuose. Tai nėra absoliutus principas, visgi ratifikuotos tarptautinės sutartys LR turi įstatymų galią, o esant prieštaravimams taikytinos ratifikuotų tarptautinių sutarčių nuostatos (LR CK 1.13)¹⁷. Tačiau šioje vietoje labai svarbu pastebėti, jog Konvencijos nuostatos bus taikytinos ir turės viršenybę nacionalinės teisės atžvilgiu tik laivo arešto, remiantis Konvencijos 1 straipsnyje išvardintais jūriniais reikalavimais, atveju. Taip pat apie tai kalbama Konvencijos 7 str. 2 ir 3 dalyse, tačiau pateiktos minėtų punktų formuluotės neleidžia daryti vienareikšmiškos išvados. Esminis klausimas kylantis šioje vietoje yra tai, ar Konvencijoje kalbama apie šalių susitarimą dėl teisingumo iki laivo arešto ar po jo. 1999 m. Konvencijoje tokių neaiškumų nebėra¹⁸. Nors F. Berlingieri laikosi nuomonės, kad laivas gali būti areštuotas nepaisant susitarimo dėl teisingumo tarp šalių¹⁹, tačiau šioje vietoje Konvencija turi neabejotiną spragų²⁰.

¹⁶ LR civilinio kodekso 1.98 str. 3 dalis nustato, jog „Nekilnojamiesiems daiktams taip pat prilyginami įstatymuose numatyti laivai ir orlaiviai, kuriems nustatyta privaloma teisinė registracija. Įstatymai gali pripažinti nekilnojamaisiais daiktais ir kitą turtą”. Apie privalomą jūrinių laivų teisinę registraciją nurodyta LR prekybinės laivybos įstatymo 6 str. 1 dalyje: „Kiekvienas jūrų laivas, naudojamas laivybai, turi būti įregistruotas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre. Jūrų laivai prilyginami nekilnojamiesiems daiktams”.

¹⁷ Tokios pat nuomonės laikosi ir Lietuvos aukščiausiasis teismas. Žiūrėti: Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato nutarimas Nr. 28 2001 m. gruodžio 21 d. Dėl Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas. Taip pat: Vadapalas V. Viešoji tarptautinė teisė. Bendroji dalis. Eugrimas. Vilnius, 1998. P. 153-155.

¹⁸ 1999 m. Konvencijos 2 str. 3 punkte aiškiai išreikšta nuostata, jog laivas gali būti areštuotas bet kurios valstybės narės jurisdikcijoje, nepriklausomai nuo sutartinio teisingumo tarp šalių.

¹⁹ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 154-156.

Prašyme pareiškėjas (jūrinis kreditorius) privalo argumentuotai pagrįsti, kad nesiėmus laikinųjų apsaugos priemonių, t. y. neareštavus laivo, teismo sprendimo įvykdymas gali pasunkėti arba pasidaryti nebeįmanomas. Be to, kas laivo arešto atveju itin svarbu, asmuo prašantis taikyti laikinąsias apsaugos priemones, iki ieškinio padavimo dienos privalo nurodyti teismui, dėl kokių priežasčių ieškinys nebuvo paduotas iš karto, ir pateikti įrodymus, patvirtinančius grėsmę pareiškėjo turtiniams interesams. Laivo arešto atveju tai pagrįsti dažniausiai būna sunku, nes laivo savininkai ar valdytojai beveik visada būna užsienio kompanijos, apie kurių turtinę padėtį greitai gauti informacijos yra praktiškai neįmanoma. Kreditoriui būtų sunku įrodyti, kad nesiėmus laikinųjų apsaugos priemonių teismo sprendimo įvykdymas gali pasunkėti ar pasidaryti neįmanomas. Iš kitos pusės – faktas, jog kreditorius neturi ir negali operatyviai gauti informacijos apie skolininką, galėtų būti vertinamas kaip pakankamas pagrindas. Bet kokiu atveju LR jau yra ratifikavusi Konvenciją, remiantis kuria laivo areštui pakaktų vien tik jūrinio reikalavimo egzistavimo, nepriklausomai nuo to, kad LR teisės aktai įtvirtina tikrai sudėtingą, neefektyvią ir neoperatyvią laivų arešto procedūrą.

Prašymas gali būti pateikiamas bet kurioje proceso stadijoje ir netgi nepateikus ieškinio. Prašymą dėl laikinųjų apsaugos priemonių teismas išsprendžia ne vėliau kaip per tris dienas nuo jo gavimo. Apie prašymo nagrinėjimą yra pranešama atsakovui. Laikinosios apsaugos priemonės gali būti taikomos nepranešus atsakovui tik išimtiniais atvejais, kai yra reali grėsmė, jog toks pranešimas sutrukdytų laikinųjų apsaugos priemonių taikymą arba padarys jų taikymą nebeįmanomą. Reikėtų atkreipti dėmesį, kad laivų arešto atveju yra nepaprastai svarbu kuo operatyviau gauti sprendimą (teismo nutartį) dėl laikinųjų apsaugos priemonių taikymo (dėl laivo arešto), nes laivybos specifika lemia tai, jog laivas bet kada gali palikti uostą ir tokiu būdu jūrinio kreditoriaus interesai būtų pažeisti. Dėl išvardintų priežasčių laivo areštui turėtų būti taikytinos nuostatos numatančios operatyviausią laikinųjų apsaugos priemonių taikymą – nepranešus atsakovui²¹.

Kaip jau buvo minėta, teismas gali imtis laikinųjų apsaugos priemonių remdamasis pagrįstu rašytiniu suinteresuoto asmens prašymu iki ieškinio teismui padavimo dienos. Pateikdamas tokį prašymą, suinteresuotas asmuo sumoka pusę LR CPK 80 straipsnyje numatyto žyminio mokesčio. Šiuo atveju teismas, pritaikęs laikinąsias apsaugos priemones, nustato terminą, per kurį turi būti pateiktas ieškinys – remiantis Konvencijos 7 str. 2 ar 3 dalimis teismo nustatytas terminas yra skirtas pareikšti ieškiniui bet kuriame teisme, kurio jurisdikcijai priklauso ginčo sprendimas. Šis terminas negali būti ilgesnis kaip keturiolika dienų. Nepateikus per teismo

²⁰ Taip manyti leidžia ir tai, jog 1999 m. Konvencijos kūrėjai pateikė visai naują ir aiškiai išreikštą taisyklę dėl visų galimų abejonių susijusių su laivo areštu, kai siekiama areštuoti laivą nepaisant sutartinio teisingumo tarp šalių.

²¹ Reikėtų pasakyti, jog teismai, areštuojant laivus, dažniausiai taiko tinkamas įstatymo nuostatas ir taiko laikinąsias apsaugos priemones nepranešus atsakovui – kaip pavyzdžiai galėtų būti laivų „DONNA“ (2004 M.), „SAVASTAR“ (2003 m.) areštuoti Klaipėdos valstybiniame jūrų uoste Klaipėdos miesto apylinkės bei Klaipėdos apygardos teismų.

nustatytą terminą ieškinio, laikinosios apsaugos priemonės panaikinamos. Šioje vietoje vėl susiduriame su tam tikromis problemomis: pirma – įstatyme numatytas pusės žyminio mokesčio sumokėjimas apsunkina laikinųjų apsaugos priemonių efektyvumą, o svarbiausia operatyvumą, taikymą, antra – žyminis mokestis negražinamas nepareiškus ieškinio, išskyrus atvejus, kai ieškinytis nepareiškiamas be suinteresuoto asmens kaltės. Visgi reikėtų manyti, jog ieškinio padavimas kitos valstybės teismui per nustatytą laiko tarpą turėtų būti prilyginamas, jo padavimui tos valstybės teismui, kuris areštavo laivą. Taigi nėra jokio skirtumo, į kurią teismą jūrinis kreditorius kreipsis dėl laivo arešto. Šiuo atveju reikšminga aplinkybė yra ta, kad nutartį areštuoti laivą galės įvykdyti antstolis, kurio veiklos teritorijoje laivas yra. Lietuvoje laivą areštuoti galės tik Klaipėdos miesto teritorijoje veikiantys antstoliai.

Dėl laikinųjų apsaugos priemonių teismas priima motyvuotą nutartį, kurioje turi būti nurodyta laikinoji apsaugos priemonė, jos mastas, įvykdymo tvarka ir būdas. Jei yra taikomas turto areštas, teismas nutartimi turi išspręsti to turto saugojimo, valdymo bei naudojimo klausimą. Teismo nutartis dėl laivo arešto taikymo vykdoma skubiai.

Dar vienas svarbus dalykas susijęs su laivų areštu yra tai, kad teismas gali panaudoti kelias laikinasias apsaugos priemones, tačiau bendra jų suma neturi būti iš esmės didesnė už ieškinio sumą. Laikinosios apsaugos priemonės parenkamos vadovaujantis ekonomiškumo principu. Tačiau Konvencijoje nėra nustatyta jokių apribojimų laivo areštui susijusių su ekonominiu laivo arešto masto adekvatumu jūrinio reikalavimo dydžiui. Vertinant tokią nuostatą laivo arešto atveju, ji yra absurdiška – laivo kaina dažnai būna keli ar net keliasdešimt, o kartais ir keli šimtai²², milijonų litų, o skolos dydis grindžiamas jūriniu reikalavimu gali būti “tik” keliasdešimt ar keli šimtai tūkstančių litų. Čia vėl gi turėtų būti taikomos Konvencijos nuostatos ir teismas, vadovaudamasis minėtomis nuostatomis, turėtų tenkinti prašymą areštuoti laivą nekreipdamas dėmesio į skirtumą tarp ieškinio sumos bei areštuojamo laivo vertės. Tačiau svarbu akcentuoti, kad teismas vadovaudamasis tokia tvarka gali areštuoti laivą tik dėl jūrinių reikalavimų išvardintų Konvencijos 1 straipsnyje, o visais kitais atvejais turėtų būti vadovujamasi CPK nuostatomis. Visgi yra tikimybė, kad ieškovui nepakankamai aiškiai suformulavus reikalavimą ir labai išsamiai neišaiškinus, kokios taisyklės – įtvirtintos Konvencijoje ar LR CPK – ir kodėl turėtų būti taikomos, teismas pažeis ieškovo teises taikydamas netinkamą teisės normą.

Laivo arešto atveju yra labai svarbi galimybė vieną laikinąją apsaugos priemonę pakeisti kita ar ją panaikinti kitu būdu užtikrinant būsimo ginčus nagrinėjančios institucijos galutinio sprendimo įvykdymo galimumą. Tai vėl gi lemia laivybos specifika, kuri pasireiškia tuo, jog laivo prastova, krovinio praradimas, įvairūs su tuo susiję tiesioginiai bei netiesioginiai nuostoliai

²² Vieno iš UAB „Vakarų laivų remontas“ 2004 m. remontuoto laivo rinkos vertė buvo 70'000'000 eurų.

yra tokie dideli, kad laivo savininkui ar valdytojui yra būtina visais būdais išvengti laivo arešto ar bent jau sutrumpinti laivo arešto trukmę. Teismas gali dalyvaujančių byloje ar kitų suinteresuotų asmenų pagrįstu prašymu pakeisti vieną laikinąją apsaugos priemonę kita. Apie tokį prašymą teismas privalo pranešti dalyvaujantiems byloje ar kitiems suinteresuotiems asmenims, kurie dėl tokio prašymo turi teisę pareikšti prieštaravimus. Teismas gali netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių, jeigu atsakovas įmoka reikalaujamą sumą į teismo specialiąją sąskaitą arba už atsakovą yra laiduojama. Taip pat atsakovas gali įkeisti turimą turtą. Atlikus minėtus veiksmus, po to, kai laikinoji apsaugos priemonė buvo pritaikyta, teismas nutartimi gali paskirtą laikinąją apsaugos priemonę pakeisti ar panaikinti. Nutartis pakeisti vieną laikinąją apsaugos priemonę kita arba ją panaikinti vykdoma įsiteisėjus šiai nutarčiai.

Laivybos praktikoje dažniausiai pasitaikanti „apsauga“, kuria pakeičiama laivo areštas, yra banko garantija. Banko garantija gali būti išleista ir iki laivo arešto²³, ir po laivo arešto, siekiant kuo greičiau išlaisvinti laivą. Kiti būdai laivybos praktikoje pasitaiko gana retai ir apie juos išsamiau nekalbėsime.

Laivo areštas dalyvaujančių byloje ir kitų suinteresuotų asmenų prašymu gali būti panaikinamas teismo, kurio žinioje yra byla, nutartimi. Tai yra teismo teisė, bet ne pareiga. Teismui atmetus ieškinį, laivo areštas paliekamas iki teismo sprendimo įsiteisėjimo. Teismas laivo arešto panaikinimo klausimą turi išspręsti sprendimu. Jeigu ieškinytis patenkinamas, taikytas laivo areštas galioja iki teismo sprendimo įvykdymo. Taip tam tikrais atvejais teismas savo iniciatyva gali (vėl gi – gali, tačiau neprivalo) panaikinti laivo areštą²⁴. Toks būtų bendras laivo arešto procedūros apibūdinimas Lietuvoje.

1.3. Laivo arešto pakeitimas kitomis jūrinių reikalavimą užtikrinančiomis priemonėmis: privalumai ir trūkumai

Laivo arešto pakeitimas kitomis jūrinių reikalavimą užtikrinančiomis priemonėmis yra labai svarbus institutas, leidžiantis įgyvendinti teisingą ne tik jūrinio kreditoriaus, bet ir skolininko interesų apsaugą. Tokia skolininko interesų apsauga yra ypač aktuali laivyboje, kur laivo areštas, nepriklausomai nuo sumos, grindžiamos jūriniu reikalavimu, dydžio, sukelia labai

²³ Apie tai plačiau kalbėsime vienoje iš sekančių darbo dalių.

²⁴ Teismas gali panaikinti savo iniciatyva laikinąsias apsaugos priemones:

- 1) kai to reikalauja viešasis interesas;
- 2) jeigu asmuo, kuris kreipėsi dėl laikinosios apsaugos priemonės taikymo, per teismo nustatytą terminą nepaduoda ieškinio;
- 3) jeigu asmuo, kuris šio Kodekso 147 straipsnyje nustatyta tvarka turėjo įmokėti pinigų sumą į banko sąskaitą, neįvykdo šios pareigos per nustatytą terminą.

daug pasekmių ir tos pasekmės gali turėti esminę ar net lemiamą įtaką/poveikį ne tik skolininko turtiniams interesams, bet ir skolininko mokumui apskritai²⁵.

Galimybė pakeisti laivo areštą kita jūrinį reikalavimą užtikrinančia priemone numatyta tiek Konvencijoje, tiek LR CPK. Konvencijos 5 straipsnis nurodo, jog teismas ar kitas atitinkamas teismo organas, kurio jurisdikcijoje buvo areštuotas laivas, leidžia išlaisvinti laivą tada, kai sumokamas reikiamo dydžio užstatas ar suteikiama kita garantija, išskyrus atvejus, kai laivas areštuojamas siekiant užtikrinti bet kurio 1 straipsnio 1 dalies o ir q punktuose numatytų jūrinių reikalavimų įvykdymą.

Laivo arešto pakeitimas kitomis jūrinį reikalavimą užtikrinančiomis priemonėmis yra reglamentuotas LR CPK 146 straipsnyje. Teismas gali dalyvaujančių byloje ar kitų suinteresuotų asmenų pagrįstu prašymu pakeisti vieną laikinąją apsaugos priemonę kita. Apie tokį prašymą teismas privalo pranešti dalyvaujantiems byloje ar kitiems suinteresuotiems asmenims, kurie dėl tokio prašymo turi teisę pareikšti prieštaravimus. Teismas gali netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių, jeigu atsakovas įmoka reikalaujamą sumą į teismo specialiąją sąskaitą arba už atsakovą yra laiduojama. Taip pat atsakovas gali įkeisti turimą turtą. Atlikus minėtus veiksmus, po to, kai laikinoji apsaugos priemonė buvo pritaikyta, teismas nutartimi gali paskirtą laikinąją apsaugos priemonę pakeisti ar panaikinti. Nutartis pakeisti vieną laikinąją apsaugos priemonę kita arba ją panaikinti vykdoma įsiteisėjus šiai nutarčiai.

Šio straipsnio analizė leidžia daryti išvadą, jog teismas gali netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių, o jas pritaikius pakeisti kitomis. Keista, kodėl teismas gali netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių tik dviem atvejais: kai ginčijama suma įmokama į teismo depozitinę sąskaitą bei kai už skolininką yra laiduojama.

Laivybos praktikoje dažniausiai laivo areštas pakeičiamas banko garantija priimtina arba tinkama kreditoriui. Tas priimtinumas neturi būti suprantamas, kaip visiškai laisva kreditoriaus nuožiūra pripažinti garantiją tinkama arba ne. Kreditorius negali be pagrindo atsisakyti priimti banko garantiją pakeičiančią laivo areštą. Paprastai kontinentinės teisės valstybėse yra naudojamos panašių sąlygų banko garantijos²⁶. Tokių banko garantijų formuluotės (angl. *wording*) gali skirtis, bet iš esmės garantija turi įtvirtinti standartines sąlygas: garantija turi būti pirmo pareikalavimo (angl. *first demand guarantee* arba *on demand guarantee*), t. y. pinigai, remiantis tokia garantija, kreditoriui išmokami per garantijoje nustatytą laiko tarpą po rašytinio kreditoriaus reikalavimo, atitinkančio garantijoje numatytas sąlygas, gavimo; būtina sąlyga tokiam reikalavimui – galutinis (nebeskundžiamas apeliacine tvarka) teismo ar kitos ginčą

²⁵ Yra nemažai atvejų, kai laivo valdytojas dėl laivo arešto negali tinkamai įvykdyti savo prievolių tretiesiems asmenims.

²⁶ Tokių banko garantijų tekstų pavyzdžiai pateikiami kaip priedai – mes pateikiame AB “Hansabankas” išleisto banko garantijos tekstą bei plačiai Vakarų Europoje naudojamą Rotterdam Form 2000 tipinę formą (žiūrėti: Priedai Nr. 4 ir Nr. 5).

nagrinėjančios institucijos sprendimas, patenkinantis kreditoriaus reikalavimą; garantija išleidžiama ieškinio dydžio sumai pridedant sutartines ar įstatymines netesybas bei 30 procentų teisinių (tame tarpe ir bylinėjimosi) išlaidų; garantija galioja vienerius metus, o jei prasideda ginčų nagrinėjimo procesas – tol, kol bus galutinai išspręstas ginčas, nepriklausomai nuo to, kurioje jurisdikcijoje jis bus sprendžiamas. Apibendrinimui tiktų tokie F. Berlingieri žodžiai: “Kadangi garantija pakeičia laivą kaip apsauga užtikrinanti reikalavimą, atrodo, jog teisingiausias sprendimas būtų, jog garantija užtikrintų mokėjimą tokiom pat sąlygom kaip, kad reikalavimo įvykdymas būtų užtikrintas laivu”²⁷. Kitos priemonės užtikrinančios jūrinį reikalavimą pasitaiko gana retai ir apie jas smulkiau nekalbėsime.

Nepaisant to, LR CPK nenumato galimybės teismui netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių, kai yra pateikiama tinkama banko garantija. Šiuo atveju banko garantija teismui gali būti priimtina tik kaip prašymą, pakeisti ar panaikinti laikinąsias apsaugos priemones, pagrindžiantis priedas. Tokiam prašymui gali būti pateikiami prieštaravimai ir tik tada teismas gali priimti vienokį ar kitokį sprendimą (nutartį), kuri įvykdoma po įsiteisėjimo. Taigi praeina nemažas laiko tarpas, dėl kurio skolininkas gali patirti nuostolių, kuriuos atlyginti būtų labai sudėtinga ar išvis neįmanoma²⁸. Tačiau atsižvelgiant į Konvencijos nuostatas, teismas privalo kuo skubiau išlaisvinti laivą, kai tik pateikiama tinkama garantija nepriklausomai nuo tokio prašymo pagrįstumo. Šiuo atveju neturėtų būti taikomos CPK nuostatos numatančios nutarties dėl laikinųjų apsaugos priemonių vykdymą tik po jos įsiteisėjimo. Konvencijoje taip pat nekalbama apie teismo pareigą atsisakyti areštuoti laivą, jei sumokamas užstatas ar pateikiama kita garantija, o kalbama tik apie teismo pareigą išlaisvinti laivą, t. y. panaikinti laivo areštą, po to kai sumokamas užstatas ar pateikiama kita garantija (Konvencijos 5 straipsnis).

Iš esmės tai nėra didelė problema. Visų pirma, skolininkas dažniausiai žino apie būsimą laivo areštą (jam žinomos aplinkybės susijusios su bręstančiu ginču, galiausiai skolininkas beveik visada gauna pranešimus apie numatomą laivo areštą) ir visada turi galimybę savo iniciatyva pateikti kreditoriui garantiją, kuri “pakeistų” laivo areštą, dar iki laikinųjų apsaugos priemonių taikymo. Praktikoje beveik nepasitaiko atvejų, kad kreditorius vietoj siūlomos garantijos, aišku, kai jos sąlygos yra tinkamos, vis tiek siektų laivo arešto, nes nei vienas kreditorius nenori ateityje būti pripažintas atsakingu dėl nuostolių skolininkui atsiradusių dėl laivo arešto, kai jis nebuvo būtinas. Antra, ko gero nebūtų prasmės numatyti teismo teisę netaikyti laikinųjų apsaugos priemonių dėl to, kad skolininkas įmokėjo užstatą, už jį kas nors

²⁷ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 174.

²⁸ Įsivaizduokime tokią situaciją – yra pagrįstai ir teisėtai areštuojamas laivas, kuris laivo savininkui uždirba 15000 eurų pelno per vieną dieną. Laivo savininkas pateikia teismui prašymą išlaisvinti laivą (panaikinti laikinąsias apsaugos priemones) kartu su banko garantija. Prašymas pateikiamas penktadienį, išnagrinėjamas pirmadienį, o įsiteisėja tik po 7 dienų, t. y. tik kitą pirmadienį. Viskas teisėta, laivo savininkas elgėsi tikrai apdairiai ir rūpestingai, tačiau vis tiek patirtų 135000 eurų nuostolių, kurių jam niekas neatlygins.

laidavo ar jis pateikė tinkamą banko garantiją – juk laivo arešto atveju laikinosios apsaugos priemonės, kaip taisyklė, taikomos nepranešus skolininkui.

Vertinant laivo arešto pakeitimo banko garantija privalumus ir trūkumus viskas priklauso nuo to, kurios šalies – kreditoriaus ar skolininko – interesus turėsime omenyje. Savaimė suprantama, kad laivo arešto pagrindinė paskirtis – užtikrinti būsimo ginčus nagrinėjančio organo sprendimo įvykdymą ir jokių būdu neišreiškia skolininko valios dėl reikalavimo pripažinimo ar nepripažinimo²⁹. Iš pirmo žvilgsnio nėra jokio skirtumo, kuriuo būdu bus užtikrintas būsimo ginčus nagrinėjančios institucijos sprendimo įvykdymo galimumas. Tačiau pakeitus laivo areštą banko garantija, skolininkas nebėra “suvaržytas” (neskaitant sąlyginai nedidelio mokesčio bankui už garantijos išleidimą) ir tokiu būdu gali toliau laisvai vykdyti veiklą. Aišku, turint omenyje laivo arešto pagrindinę paskirtį, tai yra sąžininga. Tačiau, kita – netiesioginė – laivo arešto paskirtis yra poveikio priemonė nesąžiningam kreditoriui³⁰. Nors kreditorius yra sąžiningas ir jo teisėti interesai yra pažeisti, jis turi nueiti ilgą ir sunkų kelią, kol bus įmanoma pasinaudoti garantija įvykdant ginčą nagrinėjančios institucijos sprendimą. Tokiu būdu “užšaldomos” kreditoriaus pinigines lėšos. Vienintelis privalumas vertinant mūsų nagrinėjamą pakeitimą – kreditorius gali būti tikras, kad būsimo ginčą nagrinėjančios institucijos sprendimas bus įvykdytas nepriklausomai nuo laivo būklės, jo kainos rinkoje ir kitų aplinkybių, kurios gali būti pasikeitusios nuo jūrinio reikalavimo atsiradimo momento iki galutinio ginčą nagrinėjančios institucijos sprendimo įsiteisėjimo. Rizika, kad bankas išleidęs garantiją taps nemokus ar dėl kitų priežasčių bus nepajėgus įvykdyti savo įsipareigojimų remiantis garantija, yra daug mažesnė, nes kaip taisyklė Europoje vyrauja bendra taisyklė, pagal kurią tinkama garantija laikoma tik tokia garantija, kuri išleista patikimo banko³¹. Taip pat kreditorius gali tikėtis greitesnio minėto sprendimo įvykdymo, išvengiant turto (laivo) vertinimo, pardavimo iš varžytinių bei kitų vykdymo proceso formalumų.

Vertinant šį pakeitimą skolininko atžvilgiu, be jokios abejonės jis turi vien tik neabejotinus privalumus. Vienos laikinosios apsaugos priemonės pakeitimas kita yra pagrindinė priemonė kiek įmanoma minimizuoti skolininko nuostolius susijusius su laikinųjų apsaugos priemonių taikymu. Be to, beveik visose jurisdikcijose, skolininkas turi galimybę gauti bent jau nuostolių, susijusių su garantijos išleidimu, atlyginimą.

Apibendrinat galima būtų pasakyti, jog laikinosios apsaugos priemonės pakeitimas kitu jūrinį reikalavimą užtikrinančiu būdu, nors ir įtvirtina tam tikrą pusiausvyrą tarp kreditoriaus ir

²⁹ Būtent tokią garantijos paskirtį įtvirtina ir Konvencija, kurios 5 straipsnio paskutiniame sakinyje teigiama: “Prašymas išlaisvinti laivą, suteikiant tokias garantijas, nelaikomas atsakomybės pripažinimu arba teisės į laivo savininko atsakomybės teisinį apribojimą atsisakymu”.

³⁰ Apie tai kalbėsime vienoje iš sekančių darbo dalių.

³¹ Kontinentinėje Europoje vartojama sąvoka “pirmos klasės Europos bankas” (angl. *First class European Bank*), kuri apibrėžia tam tikrą patikimumo lygį turinčius bankus.

skolininko interesų apsaugos, yra naudingesnis skolininkui. Turint omenyje, kad laivybos praktikoje laivo areštas dažniausiai pakeičiamas banko garantija, skolininkas tokiu būdu išvengia “nepatogumų” susijusių su laivo areštu, o kreditorius dėl įvairių priežasčių retai kada pasinaudoja šia banko garantija. Andrea Hauptman, kuri yra Austrijos „Raiffeisen Zentralbank Austria“ garantijų skyriaus vadovė, pateiktais statistiniais duomenimis, tik 2 % visų banko garantijų yra sėkmingai pasinaudojama, t. y. pinigai pagal garantijas išmokami sąlyginai retai³².

³² Hauptman A. Bank Guarantees. Balance between risk and security. 16th April 2005. ICC Lietuva, Vilnius.

2. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo samprata.

Reikalavimas pareikštas dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais yra vienas iš jūrinių reikalavimų išvardintų Konvencijos 1 str. 1 dalyje. Taigi, remiantis šiomis Konvencijos nuostatomis, laivas gali būti areštuotas dėl bet kurio reikalavimo kylančio iš santykių laivų statymo, remonto, įrengimo bei naudojimosi dokais srityje. Kalbėdami apie šio jūrinio reikalavimo sampratą, turėtume atskirti reikalavimus kylančius dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo nuo reikalavimų kylančių dėl mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, kadangi Konvencijoje prie tos pačios jūrinių reikalavimų grupės priskirti iš esmės skirtingi, arba, kaip teigia F. Berlingieri, “<...> skirtingos prigimties <...>”³³, jūriniai reikalavimai. 1999 m. Konvencijos rengėjai nebekartojė tokio “netikslumo” ir reikalavimus susijusius su mokesčiais bei rinkliavomis už naudojimąsi dokais priskyrė prie 1 str. 1 dalies n) punkte vardijamų reikalavimų³⁴, o ne prie reikalavimų susijusių su laivo statyba, perstatymu, remontu, perdirbimu ar įrengimu įtvirtintų šios konvencijos 1 str. 1 dalies m) punkte.

2.1. Laivo statymo, remonto ar įrengimo kaip jūrinio reikalavimo ypatumai

Laivo statymas Konvencijos angliškame tekste įvardintas kaip konstrukcija (angl. *Construction*), kas reikštų naujo laivo statymą. Praktikoje naujo laivo statymas dažnai vadinamas “nauja statyba” (angl. *New Building*)³⁵. Naujo laivo statymas yra toks projektas, kai užsakovas (būsimo laivo savininkas) susitaria su statytoju, kad pastarasis pastatys užsakovo reikalavimus atitinkantį laivą, nors paskutiniaisiais metais atsiranda netgi sąlyginai didelių laivų, kurių statyba yra standartizuota ir užsakovui belieka tik pasirinkti laivo tipą³⁶, ir perduos jį užsakovui, o užsakovas sumokės atitinkamą pinigų sumą ir priims pastatytą laivą. Laivo statymas apima naujo laivo suprojektavimą, pastatymą ir išbandymą. Nepriklausomai nuo to, dėl kurio etapo atsiranda reikalavimo teisė, šis reikalavimas yra visada susijęs su naujai pastatytu, t. y. iki tol dar neegzistavusiu, laivu.

Jūrinio reikalavimo teisė paprastai atsiranda, kai dėl subjektyvių priežasčių užsakovas atsisako sumokėti visą ar dalį sumos, priklausančios statytojui, kaip atlygis už pastatytą laivą.

³³ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. p. 91.

³⁴ Šiame punkte taip pat yra apibrėžti reikalavimai susiję su uosto, kanalų, bei kitų vandens kelių mokesčiais ir rinkliavomis.

³⁵ Guide to Maritime Contracts. *Negotiating and Drafting Contracts for Ships Repair, Conversion and Newbuilding*. Seminar Documentation. 11th – 13th May 2005, Lloyd's Maritime Academy Suite, London;

³⁶ Apie tokio statymo privalumus ir trūkumus žiūrėti: Van Dokkum K. *Ship Knowledge*. 2nd Edition. DOKMAR. Enkhuisen, 2005. P. 80.

Tokia teisė gali atsirasti, kai, pagal laivo statymo sutartį, mokėjimai statytojui yra išdalinti dalimis bei numatytas tam tikras mokėjimų atidėjimas. Laiku negavus mokėjimo ar gavus duomenų leidžiančių abejoti užsakovo tinkamu įsipareigojimų įvykdymu, statytojas gali pasinaudoti laivo areštu ir tokiu būdu užsitikrinti savo interesų apsaugą.

Laivo statymo specifika lemia tai, jog dažnai laivo statytojas (Konvencijos prasme) atlieka ne visus laivo statymo darbus, o tam pasitelkia kitus statytojus. Iš esmės laivo statytojas galėtų būti prilygintas generaliniam rangovui, o kiti statytojai – jo subrangovams. Todėl nepaprastai svarbu atminti, jog laivą, remiantis mūsų nagrinėjamu jūriniu reikalavimu ir pasinaudojant visais Konvencijos teikiamais privalumais, gali areštuoti tik laivo statytojas turintis tiesioginius sutartinius santykius su užsakovu. Be to, vertėtų pastebėti, kad remiantis Konvencija gali būti areštuotas tik visiškai baigtas statyti laivas ir tik po to, kai aptariamas laivas yra įregistruotas oficialiame valstybės laivų registre³⁷.

Laivo remontas (angl. *Ship repair*) yra procesas, kurio metu laivas remontuojamas siekiant palaikyti tinkamą jo būklę tam, kad laivas atitiktų klasifikacinių bendrovių reikalavimus (angl. *Maintenance Repair*) – tokie laivo tinkamos būklės palaikymo remonto darbai skirstomi į korpuso remontą (angl. *Hull Maintenance*) ir variklio remontą (angl. *Engine Maintenance*)³⁸, ar, kad būtų atstatyti pažeidimai padaryti laivui dėl avarijos, gamtos poveikio, nelaimingo atsitikimo, o taip pat dėl kitų priežasčių. Konvencijoje tai nėra detalizuota ir F. Berlingieri nuomone, gali kilti problemų nustatant ar laivo remontas skirtas panaikinti laivo sugadinimus turėtų būti atskirtas nuo laivo remonto susijusio su tinkamos laivo būklės palaikymu ar laivo konversijos, t. y. laivo perdirbimu keičiant jo paskirtį³⁹. Bet kokiu atveju, minėtas autorius daro išvadą, jog ko neapima laivo remonto sąvoka, tai apima laivo įrengimo (angl. *Equipment of Ship*) sąvoka⁴⁰.

Laivo remontas apima visus laivo remonto darbus įskaitant laivo korpuso remonto bei dažymo, laivo patalpų, įrangos, mechanizmų (tame tarpe ir variklių) ir kitus darbus. Šiuo atveju reikalavimas yra susijęs su jau egzistuojančiu laivu. Dažniausiai laivo remontas susideda iš šių etapų: laivo priėmimo į remontą (angl. *Delivery*), defektacijos (angl. *Inspection*), remonto (angl. *Repair*), laivo remonto darbų pridavimas (angl. *Re-Delivery*).

³⁷ Čia galime pastebėti įdomų dalyką – laivo sąvoka Konvencijos prasme yra siauresnė nei LR nacionalinės teisės prasme (žiūrėti P. 13-14).

³⁸ Plačiau apie tai: Van Dokkum K. *Ship Knowledge*. 2nd Edition. DOKMAR. Enkhuisen, 2005. P. 323-325.

³⁹ Kaip pavyzdį būtų galima pateikti laivo perdirbimo projektą, kurio metu sausakrūvis birių krovininių laivas (angl. *Bulker*) perdirbamas į cheminį tanklaivį (angl. *Chemical Tanker*) arba buksyras (angl. *Tug Boat*) perdirbamas į daugiafunkcinį uosto laivą (angl. *Multipurpose Vessel*) galintį atlikti ledlaužio, buksyro, naftos dėmių surinkėjo ir kt. funkcijas.

⁴⁰ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 91-92.

Jūrinio reikalavimo dėl laivo remonto teisė atsiranda dėl tų pačių priežasčių, kaip ir laivo statymo atveju – laivo remonto užsakovas vengia atsiskaityti su rangovu (remontininku) ar rangovas nėra tikras dėl tinkamo užsakovo sutartinių įsipareigojimų įvykdymo.

Tokio laivo arešto ypatumas yra tas, kad laivas gali būti areštuotas bet kuriuo metu, t. y. netgi nebaigus jo remonto, kai yra laivo arešto pagrindai. Akivaizdu, jog laivo remonto atveju kreditorius gali daug efektyviau pasinaudoti Konvencijos teikiamomis galimybėmis siekiant savo interesų apsaugos, nei laivo statymo atveju.

Laivo remonto atveju, taip pat kaip ir laivo statymo atveju, labai dažnai remonto darbus vykdo ne vienas rangovas, bet kartu su subrangovais, svarbu atminti, jog tik tiesioginius sutartinius santykius su laivo remonto užsakovu turintis rangovas gali pasinaudoti Konvencijos nuostatomis siekiant areštuoti laivą.

Panašiai yra ir su laivo įrengimu. Laivo įrengimas (angl. *Equipment of Ship*) Konvencijos prasme suprantamas kaip darbų atlikimas laive siekiant aprūpinti laivą įranga būtina jo funkcionavimui. Tačiau įrengimo darbai neapima tiekimo, o apsiriboja tik darbais, kurių paskirtis aprūpinti laivą reikiama įranga⁴¹. Aprūpinimas turėtų būti suprantamas kaip tam tikras tęstinis gamybos procesas, o ne pristatymas ar tiekimas, kurio metu laivas aprūpinamas būtinomis prekėmis, detalėmis, medžiagomis ir pan.⁴².

F. Berlingieri abejoja, ar į laivo remonto sąvoką patenka einamasis laivo remontas (angl. *Maintenance Repair*) ir drąsiai teigia, jog visi kiti darbai susiję su laivo remontu, perdirbimu ar įrengimu turėtų patekti į laivo įrengimo (angl. *Equipment of Ship*) sąvoką⁴³. Tokia pozicija atrodo kiek keista, nes laivo einamasis remontas savo prigimtimi bet kokių atveju yra tapatus laivo remontui dėl bet kurių kitų priežasčių. O visų kitų veiklų (angl. *Activities*), kurių prigimtis susijusių su laivo statymu (angl. *Construction* arba *New Building*), perstatymu (angl. *Reconstruction*), perdirbimu (angl. *Conversion*) ir pan., “pakišimas” po įrengimo (angl. *Equipment*) sąvoka yra nemažiau abejotinas. Sunku būtų sutikti su minėtu autoriumi, jog laivo perdirbimas keičiant jo paskirtį (angl. *Conversion*) yra tapatus laivo įrengimui (angl. *Equipment*). Pirmuoju atveju pagrindinis tikslas yra pakeisti laivo paskirtį – laivo paskirtis jį perdirbant keičiama turint tikslą ateityje naudoti laivą kitiems tikslas ir tai visiškai nesusiję su laivo būkle, o antruoju – jį įrengti, t. y. laivo įrengimas siekiant palaikyti tinkamą jo būklę (funkcionalumo prasme) (angl. *Providing the ship with the equipment required for her operation*) neturint nieko bendra su laivo paskirties keitimu. Visgi įvertinus laivo perstatymo ir perdirbimo, kaip gamybinių procesų prigimtį, reikėtų manyti, jog šio sąvokos nepatenka į laivo įrengimo sąvokos apibrėžiamą veiklų ratą.

⁴¹ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 91.

⁴² Hill Christopher. *Maritime Law*. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998. P. 99-100.

⁴³ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 91.

Reikėtų pripažinti, kad Konvencija šioje vietoje turi tam tikrų spragų, kurios pasireiškia tuo, jog nėra aiškumo dėl laivo perstatymo (angl. *Reconstruction*) bei perdirbimo (angl. *Conversion*) kaip pagrindų reikšti jūrinių reikalavimą ir remiantis tuo areštuoti laivą. Iš esmės laivo perstatymas savo prigimtimi artimas laivo perdirbimui, tačiau laivo perdirbimas susijęs su laivo paskirties pakeitimu, o perstatymas – su laivo perstatymu, nekeičiant jo paskirties. Nors laivo perstatymas ar perdirbimas tam tikra prasme artimas laivo remontui – tam pritaria ir K. van D.⁴⁴ – ir turėtų būti jam prilyginamos areštuojant laivą Konvencijos taikymo atveju.

Minėtos Konvencijos spragos yra pateisinamos ir neturėtų būti suprantamos kaip spragos tiesiogine šio žodžio prasme. Visa tai reikėtų vertinti kaip objektyvių gyvenimo aplinkybių pasikeitimą bei dėl šių priežasčių sumažėjusį Konvencijos nuostatų atitikimą šiuolaikiniams laivybos poreikiams. Konvencijos rengimo laikotarpiu, t. y. 1930-1952 metais, laivų statybos ir remonto pramonėje paprasčiausiai beveik nebuvo susiduriama su laivo paskirties keitimu keičiant jo konstrukciją. Laivų perdirbimas keičiant jų paskirtį paplito tik paskutiniaisiais XX a. dešimtmečiais. 1999 m. Konvencija, be visų kitų Konvencijos “patobulinimų”, pateikė išsamesnį jūrinių reikalavimų sąrašą, įtraukiant laivo atstatymą bei perdirbimą⁴⁵ ir taip išsprendė šią problemą.

2.2. Mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo ypatumai

Konvencijoje prie tos pačios jūrinių reikalavimų grupės priskirti iš esmės skirtingos prigimties jūriniai reikalavimai, o būtent – reikalavimai susiję su mokesčiais ir rinkliavomis už naudojimąsi dokais. Panagrinėkime šių jūrinių reikalavimų pagrindus detaliau.

Doko⁴⁶ naudojimas dažniausiai susijęs su laivų perstatymu, perdirbimu ar remontu, tačiau dokai sėkmingai gali būti naudojami ir laivų statyboje. Jei statybos, perstatymo ar perdirbimo darbai ne visada susiję su doko panaudojimu, tai kiekvienas laivas periodiškai yra talpinamas į doką siekiant atlikti įvairius remonto darbus. Beveik visi jūriniai laivai patenka į doką ne rečiau kaip kartą per penkis metus⁴⁷. Į tokio remonto sąnaudas turėtų patekti (o

⁴⁴ Plačiau apie tai: Van Dokkum K. *Ship Knowlegde*. 2nd Edition. DOKMAR. Enkhuisen, 2005. P. 327.

⁴⁵ 1999 m. Tarptautinės laivų arešto konvencijos 1 str. 1 d. m) punktas išdėstytas taip: “m) laivo statymu, perstatymu, remontu, perdirbimu ar įrengimu”.

⁴⁶ Dokas – įrenginys/konstrukcija povandeniniai laivo daliai remontuoti. Plaukiojantis dokas gali susidėti iš kelių sujungtų pontonų (doko dugnas) ir dvigubų sienų, kur įrengti siurbliai. Prileidus į pontonus vandens dokas nuskęsta. Tada tarp jo sienų įtraukiamas laivas, vanduo išsiurbiamas iš pontonų, ir išnyrantis dokas iškelia iš vandens laivą. Sausas dokas – tai uosto baseinas, turintis sandarius vartus. Įplukdžius į baseiną laivą, vartai uždaromi ir vanduo išsiurbiamas.

⁴⁷ Plačiau apie tai: Van Dokkum K. *Ship Knowlegde*. 2nd Edition. DOKMAR. Enkhuisen, 2005. P. 323.

Lietuvoje ir daugelyje kitų valstybių patenka) ir išlaidos susijusios su doko panaudojimu. Tačiau F. Berlingieri pateikiami pavyzdžiai bei išvados rodo, jog taip yra ne visada⁴⁸.

Sprendžiant iš to, ką minėtas autorius pateikia savo knygoje, kai kurių valstybių praktikoje⁴⁹ pasitaiko atvejų, kai laivo remontininko sąnaudos susijusios su doko panaudojimu ne visada priskiriamos prie bendrų laivo remonto sąnaudų įtraukiamų į laivo remonto kainą. Kad ir kaip absurdiška bei keista tai galėtų pasirodyti, būtina prisiminti, jog Konvencijos projektą rengusių valstybių teisės sistemų ypatumai bei tradicijos laivybos srityje pasižymi labai dideliais skirtumais. Būtent dėl to, nederėtų pamiršti, jog susitariančios valstybės siekė įtvirtinti taisyklę, kuria, nepaisant nacionalinių teisės sistemų ypatumų, šios rūšies reikalavimai būtų priskirti prie jūrinių reikalavimų.

Įsivaizduokime tokią situaciją – laivo savininkas, valdytojas (angl. *Manager*)⁵⁰, nuomininkas (angl. *Charterer*) ar pan. savo nuožiūra ar dėl susiklosčiusių aplinkybių nusprendžia remontuoti laivą savo jėgomis ar pasitelkęs laivų remontininką, kuris neturi doko. Kitaip sakant laivas gali būti remontuojamas išsinuomotame doko. Šioje vietoje ir iškyla mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo įtvirtinimo būtinumas. Visgi šioje situacijoje pasinaudoti Konvencija būtų neįmanoma, nes F. Berlingieri, įvertinęs Konvencijos paruošiamuosius darbus (pranc. *Travaux Préparatoires*), mano, kad remiantis tokiu reikalavimu laivas galėtų būti areštuotas tik tuo atveju, kai šį reikalavimą pareiškia laivo remontininkas⁵¹. Nors iš kitos pusės būtent tokia situacija turėtų būti siejama su mūsų nagrinėjamu jūriniu reikalavimu. Jei laivo remontininkas visada turi galimybę įtraukti sąnaudas skirtas dokui į bendrą laivo remonto kainą ar pasinaudoti Konvencija ir bet koku atveju apsaugoti savo interesus, tai doko savininkas, išnuomavęs doką laivo perstatymui, remontui ar kitiems tikslams, tokios galimybės neturi, nors dokas ir būtų išnuomotas konkretaus laivo remontui atlikti. Ir nors F. Berlingieri nurodo, kad remiantis tokiu reikalavimu laivas galėtų būti areštuotas tik tuo atveju, kai šį reikalavimą pareiškia laivo remontininkas, reikėtų manyti, jog doko nuomotojas išnuomavęs doką laivo savininkui, nuomininkui ar valdytojui konkretaus laivo remontui taip pat gali pasinaudoti tokia teise, nes padaryta žala susijusi su konkrečiu laivu. Svarbiausiai, kad nebūtų pažeista fundamentali Konvencijos laivų arešto taisyklė. Nepamirškime, kad Konvencija įtvirtino tam tikrą kompromisą tarp *action in rem* ir *action in personam*, kuris pasireiškia tuo, jog jūrinis reikalavimas atsiranda tik dėl konkretaus laivo

⁴⁸ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 92.

⁴⁹ Šiuo atveju omenyje turimos Anglija ir Prancūzija.

⁵⁰ Laivybos praktikoje dėl įvairių priežasčių labai dažnai atsitinka taip, jog laivą valdo ne tikrasis laivo savininkas, o laivo valdytojas, kuris yra šios srities specialistas. Jis vykdo komercinę veiklą, rūpinasi laivu, jį prižiūri, atlieka daugelį kitų su laivo panaudojimu susijusių veiklų. Žinomi įvairūs laivo valdytojai: bendrieji valdytojai (angl. *Manager*), techniniai valdytojai (angl. *Technical Managers*) ir kt.

⁵¹ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 92.

(reikalavimas susijęs su konkrečiu laivu), tačiau gali būti realizuotas areštuojant tą konkretų ar bet kurį kitą tam pačiam asmeniui, dėl kurio veikslių ar neveikimo kilo jūrinis reikalavimas, priklausantį laivą, jei laivas jam priklausė jūrinio reikalavimo atsiradimo metu⁵². Be to, minėtas autorius nieko nekalba apie atvejį, kai tokį reikalavimą pareikštų laivo statytojas, nes dokai gali būti ir yra naudojami laivų statyme. Neprotinga būtų teigti, kad pastarieji kreditoriai neturės teisės reikšti jūrinį reikalavimą, nes ir šiuo atveju jūrinis reikalavimas kyla dėl tos pačios prigimties pagrindų.

1999 m. Konvencija, nors ir priskiria doko mokesčius ir rinkliavas prie kitos rūšies jūrinių reikalavimų, vis dėl to nedetalizuoja, kokiais atvejais kreditorius turėtų teisę areštuoti laivą, kai kyla reikalavimas dėl rinkliavų ar mokesčių už dokus.

Ko gero protingiausia būtų manyti, jog siekiant areštuoti konkretų laivą abi konvencijos galėtų būti taikomos esant pagrindams reikšti jūrinius reikalavimus susijusius su rinkliavomis ar mokesčiais už naudojimąsi konkrečiu doku, kai naudojimas tuo konkrečiu doku buvo susijęs su tuo konkrečiu laivu, nepriklausomai nuo to, kokių tikslų buvo naudojamas tuo konkrečiu doku.

2.3. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo atsiradimo pagrindai

Jūrinio reikalavimo teisės atsiradimas, t. y. teisė reikšti ieškinį remiantis jūriniu reikalavimu, kaip ir bet kuriuo kitu atveju gali atsirasti keliais pagrindais. Tiek kontinentinės, tiek bendrosios teisės sistemų valstybėse žinomi dviejų rūšių civilinės atsakomybės pagrindai. Yra žinoma konvencinė (dėl sutarties pažeidimo) ir deliktinė (dėl delikto arba žalos padarymo) civilinė atsakomybė. Bendrosios teisės sistemos valstybėse šie atsakomybės pagrindai skirstomi pagal tai, kokių pagrindų gali būti pareikštas ieškinys. Ieškinys gali būti pareiškiamas dėl pažeidimo (angl. *Claim in Breach*) (turima omenyje sutarties pažeidimas, t. y. atitikmuo konvencinei atsakomybei) bei dėl žalos (angl. *Claim in Tort*) (turima omenyje žalos padarymas, t. y. atitikmuo deliktinei atsakomybei)⁵³. LR CK 6.245 str. 2 dalis taip pat įtvirtina dviejų rūšių civilinę atsakomybę – sutartinę ir deliktinę.

Mūsų nagrinėjamo jūrinio reikalavimo – reikalavimo kylančio dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais – prigimtis lemia tai, kad tokio reikalavimo atsiradimo pagrindas gali kilti tik iš sutarties pažeidimo. Šio jūrinio reikalavimo teisė atsiranda bendraisiais civilinės atsakomybės atsiradimo pagrindais. Būtinai visi

⁵² Apie pagrindinę laivo arešto taisyklę rašo ir F. Berlingieri, žiūrėti: Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 98.

⁵³ Plačiau apie tai: Helen McLoughlin. *Damages: General Principles Under English Law*. Shipbuilding and Repair Training Programme. 4th – 8th July 2005. Clyde & Co. London. Presentation 6.

civilinės atsakomybės pagrindai: neteisėti veiksmai, priežastinis ryšys, kaltė bei žala. Atskirai bendrųjų civilinės atsakomybės pagrindų nenagrinėsime⁵⁴, o trumpai aptarsime sutartis, dėl kurių pažeidimo kyla civilinė atsakomybė susijusi su mūsų nagrinėjamu jūriniu reikalavimu. Laivo statymo, remonto ar įrengimo sutartys yra labai skirtingos ir jas reikėtų aptarti atskirai. Taip pat atskirai reikėtų aptarti dokų nuomos sutartis.

Turint omenyje laivo statymo gamybos proceso specifiką bei sumas, sunku būtų įsivaizduoti kitokią nei rašytinės formos laivo statymo sutartį. Nors LR CK nenumato privalomos rašytinės formos laikymosi sudarant tokias sutartis. Šioje vietoje gali kilti klausimas – ar laivo statymo sutartis neturėtų būti sudaryta notarine forma, kaip tai yra numatyta LR CK 1.74 str. 1 d. 1 punkte⁵⁵? Atsakymas į šį klausimą labai paprastas – laivas įgyja laivo statusą tik įregistravus jį atitinkamame oficialiame valstybės registre. Tokia išvada darytina išanalizavus LR teisės aktus reglamentuojančius laivo sąvoką bei apibrėžiančius objektus turinčius laivo statusą⁵⁶. Vadinasi notarine forma turi būti sudaromi tik daiktinių teisių į laivus, turinčius laivo statusą LR teisės aktų prasme, ir daiktinių teisių bei laivų, turinčių laivo statusą LR teisės aktų prasme, suvaržymo sandoriai. Kalbant apie laivo statymo sutarčių rūšinį priklausomumą iš pirmo žvilgsnio šios sutartys panašiausios į rangos sutartis⁵⁷, tačiau naujo laivo visiško pastatymo atveju (angl. *Turn Key Project*) šios sutartys iš esmės atitinka pirkimo-pardavimo sutarčių požymius. Nors kai kurie teisės aktai prieštarauja tokiam požiūriui⁵⁸, visgi tokie prieštaravimai greičiausiai yra tam tikrų sovietinės civilinės teisės tradicijų palikimas.

Praktikoje naujai pastatytas laivas beveik niekada nebūna įregistruotas laivų registre ir užsakovui nuosavybės teisė perleidžiama į laivą funkcinėje prasme, o ne į laivą turintį laivo statusą teisės aktų prasme. Toks nuosavybės perdavimo būdas taikomas ir laivo korpuso statymo (angl. *Building of Hull*) ir netgi pilnai įrengto laivo statymo (angl. *Turn Key Project* arba *Fully Outfitted New Building*) atvejais. Jau pasirašydamos laivo statymo sutartį šalys dažniausiai susitaria, jog naujai pastatytas laivas nebus įregistruotas statytojo valstybės laivų registre ir statytojas netgi įsipareigoja laivo perdavimo-priėmimo metu pateikti reikiamą pažymą apie laivo neįregistravimą iš kompetentingos valstybinės institucijos – tai vadinamos “neįregistravimo sąlygos” (angl. *Non Registration Conditions*)⁵⁹. Laivo statymo sutartys, kaip taisyklė, yra paprastos rašytinės formos. Pasaulinėje praktikoje naudojamos gerai visiems laivybos santykių dalyviams žinomos tipinės laivo statymo sutarčių formos (angl. *Ship Building Contract Forms* arba *New Building Contract*

⁵⁴ Civilinės atsakomybės pagrindus reglamentuoja LR CK XXII Skyrius “Civilinė atsakomybė”.

⁵⁵ Kaip jau buvo minėta, laivas – prilyginamas nekilnojamiems daiktams (žiūrėti P. 7).

⁵⁶ Žiūrėti P. 5.

⁵⁷ LR CK 6.644 str. 1 dalis.

⁵⁸ Žiūrėti P. 13.

⁵⁹ Žiūrėti: Priedai Nr. 6 – straipsnis VII dalis 3 punktas d) ir Nr. 7 punktas b).

Forms)⁶⁰. Reikia pasakyti, kad nors tiek Konvencijoje, tiek 1999 m. Konvencijoje laivo statymui vartojamos sąvokos *Construction*, praktikoje laivo statymas labiau žinomas kaip *Ship Building* arba *New Building* sąvokos⁶¹. Atskiros laivų statyklos (angl. *Shipyards*) turi savo tipines laivų statymo sutarčių formas, kurias naudoja visiems ar bent jau didžiajai daliai savo projektų. Tas pats pasakytina ir apie laivybos kompanijas, kurios linkusios laivų statymo užsakymuose naudoti savo tipines formas. Tokios sutarčių formos turi neabejotinus privalumus abiejų šalių atžvilgiu ir sukaupia patirtis “dirbant” su tokiomis formomis padeda išvengti pavojingų netikėtumų. Ir vis dėl to, netgi naudojant tipines formas, labai retai sudaromos sutartys be jų sąlygų suderinimo ir koregavimo kiekvienu konkrečiu atveju. Neanalizuojant visų svarbiausių bei “pavojingiausių” šios rūšies sutarčių aspektų, panagrinėkime tas sutarčių sąlygas, dėl kurių pažeidimo laivo statytojas gali įgyti teisę reikšti jūrinį reikalavimą.

Ypatingas laivo statytojo dėmesys yra (ar bent jau turėtų būti) skiriamas mokėjimo sąlygoms (angl. *Payment Terms*). Nors jūrinio reikalavimo teisę statytojas įgyja dėl sutartinių mokėjimo sąlygų pažeidimo, visgi nemažiau svarbios ir kitos sąlygos, kurios netiesiogiai yra susijusios su laivo arešto teisės įgyvendinimu, numatytos sutartyje: ribojimams pasinaudoti laivo arešto teise, užsakovo teisei gauti įvairias kompensacijas mokėtinų statytojui sumų sąskaita (angl. *Offset Conditions*), nuostolių atlyginimo reguliavimui (angl. *Liquidated Damages Clauses*).

Mokėjimo sąlygoms (angl. *Payment Terms*) tiesiog būtina skirti ypatingą dėmesį. Dėl ypatingai didelių sumų⁶², dažniausiai mokėjimai paskirstomi tam tikromis dalimis – įmokomis (angl. *Instalments* arba *Payments*). Kol vyksta laivo statymo procesas šios įmokos dažniausiai mokamos pasiekus tam tikrą statybos proceso etapą (angl. *Milestone*). Šiuo laikotarpiu problemų beveik neiškyla, nes sutartyse, kaip taisyklė, yra numatyta, jog statytojas, laiku negavęs eilinės įmokos, turi teisę sustabdyti darbus ar atitinkamai atidėti laivo statymo pabaigimo datą bei kitos nuostatos. Beje tai ne ką blogesnis būdas laivo statytojui ginti savo interesus, nei laivo areštas. Retas užsakovas pažeidinėja mokėjimo sąlygas, kol laivas yra statomas. Didžiausios problemos iškyla perleidus nuosavybės teisę į laivą užsakovui ir susitarus, kad paskutinis mokėjimas ar mokėjimai bus atlikti tam tikromis dalimis po tam tikro laiko tarpo. Idealus variantas būtų susitarti dėl visų priklausomų mokėjimų atlikimo iki nuosavybės teisės į laivą perleidimo⁶³,

⁶⁰ Tolumųjų rytų bei Kinijos regione, o taip pat ir kitose pasaulio valstybėse plačiai naudojama SAJ forma (žiūrėti: Priedas Nr.6); Europoje gana dažnai sutinkama Europos laivų statytojų asociacijos tipinė forma (žiūrėti: Priedas Nr. 7) bei kt. Formos.

⁶¹ Plačiau apie šių sąvokų vartojimą: Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 416-417.

⁶² Laivų statymo sutarčių sumos pripažįstamos didelėmis ne tik Lietuvos, bet ir pasauliniu mastu, nes šios sumos gali svyruoti nuo kelių milijonų litų iki kelių šimtų milijonų litų.

⁶³ Neblogesnis laivo statytojo interesų apsaugos būdas šiuo atveju galėtų būti pirmo pareikalavimo banko garantija (angl. *On Demand Bank Guarantee*) padengianti nesumokėtą sutarties kainos dalį.

tačiau tai pavyksta ne visada. Tokiu atveju pažeidus mokėjimo sąlygas, statytojas gali įgyja teisę areštuoti laivą remiantis Konvencija. Bet vėlgi nereikėtų pamiršti, jog tokią teisę statytojas įgyja tik po to, kai laivas įregistruojamas oficialiame valstybės laivų registre.

Laivo remonto sutartis savo esme artimos laivo įrengimo sutartims, nes šiuo atveju atliekami tam tikri konstrukciniai darbai susiję su laivo techninės būklės tinkamu palaikymu ar atstatymu. Praktikoje retai kada pasitaiko atskiros laivo įrengimo sutartys, nes dažniausiai visi laivo įrengimo darbai būna įtraukiami į laivo remonto darbų sąrašą. Kaip taisyklė laivo remonto sutartimi šalys susitaria, kad remontininkas suremontuos užsakovo laivą, tačiau remontas visais atvejais reiškia tuos laivo remonto (kartu ir įrengimo) darbus, dėl kurių yra iš anksto susitarta ir kurie yra įtraukti į laivo remonto sutartinę specifikaciją – neatskiriama sutarties dalį. Laivo remonto sutartinėje specifikacijoje šalys susitaria, kurie darbai ir už kiek bus atlikti (kokybinė, kiekybinė bei pinigine darbų išraiška). Savaimė suprantama, kad laivo remonto darbai nebūtinai turi apsiriboti specifikacijoje aptartų darbų sąrašu – šalys visada gali susitarti dėl papildomų darbų, kurie atitinkamai gali pakeisti sutarties kainą bei remonto pabaigimo datą. Visi papildomi darbai yra įtraukiami į galutinę remonto darbų specifikaciją. Na, o jei kalbėti apie atskiras laivo įrengimo sutartis, reikėtų manyti, kad šių sąlygos iš esmės nesiskirtų nuo laivo remonto sutarčių sąlygų. Toliau aptarsime tik laivo remonto sutartis ir jų pažeidimo atvejus sukuriančius teisę areštuoti laivą.

Laivo remonto sutartis priskirtinos prie rangos sutarčių⁶⁴. Praktikoje, kaip ir laivų statyme, laivų remonte yra žinomos tipinės laivų remonto sutarties formos⁶⁵. Lygiai taip pat vienos iš svarbiausių laivo remonto sutarčių sąlygos yra susijusios su mokėjimų tvarka ir pagrindais. Tačiau laivo remonto atveju, skirtingai nei laivo statymo, remontininkas turi galimybę laivą areštuoti bet kada, netgi neįvykdžius visų savo sutartinių įsipareigojimų. Taigi remontininkas gali areštuoti laivą ir tęsti savo sutartinių įsipareigojimų vykdymą, o gali sustabdyti ar nutraukti savo įsipareigojimų vykdymą po to, kai laivas buvo areštuotas. Šiuo atveju būtinos dvi sąlygos: sutartinių įsipareigojimų nevykdymas turi būti grindžiamas sutarties sąlygomis ar/ir leidžiamas taikytinų įstatymų. Aišku, galimybė areštuoti laivą yra tik tuo atveju, kai jis įregistruotas kurios nors valstybės laivų registre kaip laivas.

Vėlgi galima vienareikšmiškai teigti, jog jūrinis reikalavimas laivo remonto sutarties pažeidimo atveju atsiranda pažeidus mokėjimo sąlygas nustatytas laivo remonto sutartyje. Ir nors yra galimybė pasinaudoti Konvencijos teikiamais privalumais ir areštuoti laivą vien tik turint pagrindą manyti, jog užsakovas nevykdys ar netinkamai vykdys savo sutartinius įsipareigojimus,

⁶⁴ LR CK 6.644 str. 1 dalis.

⁶⁵ Ko gero, plačiausiai žinomos tokios tipinės laivų remonto sutarčių formos, kaip BIMCO Repaircon (žiūrėti Priedą Nr. 8). Taip pat kaip ir laivų statyme, laivų remonte daugelis laivų remontininkų naudoja tipines laivų remonto sutartis ar bent jau bendrąsias sąlygas (angl. *General Conditions*) (žiūrėti Priedą Nr. 9), beje kaip ir kai kurios laivybos kompanijos.

tačiau praktikoje, kaip taisyklė, laivai areštuojami tik po to, kai užsakovas pažeidžia savo sutartinius įsipareigojimus.

Nors Konvencijoje nėra tiesiogiai įvardinti laivo perstatymas bei perdirbimas, visgi reikėtų manyti, jog tos pačios nuostatos turėtų būti taikomos ir areštuojant laivą, kai pažeidžiamos laivo perstatymo ar perdirbimo sutarčių mokėjimo nuostatos. Tokios nuomonės laikosi ir teismas⁶⁶.

Kalbant apie reikalavimus kylančius dėl mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, pasakytina, jog jie atsiranda tais pačiais pagrindais, kaip ir reikalavimai kylantys dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo, t. y. dėl sutarties pažeidimo. Kaip jau buvo minėta aukščiau⁶⁷, galimi du atvejai, kai tokie reikalavimai gali atsirasti: pirmu atveju reikalavimą pareiškia laivo remontininkas, kad mokesčiai ir rinkliavos už naudojimąsi dokais, nebūtų eliminuojamos iš bendros laivo remonto kainos, o antruoju – reikalavimą pareiškia doko nuomotojas, kai dokas buvo išnuomotas konkreataus laivo remontui.

Pirmuoju atveju reikalavimo teisė atsiras tais pačiais pagrindais, kaip ir laivo remonto atveju, t. y. pažeidus laivo remonto sutarties mokėjimo sąlygas – laiku nesumokėjus eilinio mokėjimo, nepaliekant galimybės skolininkui netgi motyvuojant, jog mokesčiai ar rinkliavos už naudojimąsi doku nėra jūriniai reikalavimai, išvengti mokėjimo ar jo dalies ir tikėtis, kad nebus galimybės areštuoti jo laivą, taigi nebus ir galimybės jį priversti sumokėti privalomą mokėjimą ar jo dalį. Savaiame suprantama, jog lygiai toks pats jūrinis reikalavimas atsiras pažeidus laivo statymo, perstatymo ar perdirbimo sutartį, kai laivo statymui ar perdirbimui bus naudojamas dokas.

Antruoju atveju areštuoti konkretų laivą remiantis Konvencija turės galimybę doko nuomotojas, jei dokas buvo išnuomotas to konkreataus laivo atstatymui, remontui, perstatymui ar įrengimui ir jei doko nuomininkas išsinomavęs doką to konkreataus laivo remontui, kai šis nuomininkas yra to konkreataus laivo savininkas ar nuomotojas (angl. *Charterer*), pažeis doko nuomos sutarties mokėjimo sąlygas.

Nors Konvencijoje nėra aiškiai bei išsamiai apibūdinti jūriniai reikalavimai susiję su laivo statymu, remontu ir įrengimu bei mokesčiais ir rinkliavomis už naudojimąsi dokais, t. y. reikalavimai susiję su laivo konstrukcijos sukūrimu, perstatymu, remontu, perdirbimu, įrengimu ir su tuo susijusiu doko naudojimu, visgi, įvertinant Konvencijos dvasią ir šių reikalavimų prigimtinių panašumą, esant visoms būtinoms civilinės atsakomybės sąlygoms visi jie gali būti

⁶⁶ Remiantis Konvencija 2003 m. Klaipėdos apygardos teismas AB “Vakarų laivu gamykla” prašymu areštavo laivą “SAVA STAR”. Arešto pagrindas – minėto laivo perdirbimo sutarties mokėjimo sąlygų pažeidimas. Laivas buvo perdirbamas iš sausakrūvio į tanklaivį.

⁶⁷ Žiūrėti P. 18.

pagrindu areštuoti laivą, aišku, kai visos aplinkybės leidžia spręsti, jog nebuvo pažeista fundamentali Konvencijos taisyklė⁶⁸.

2.4. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo areštu problematika

Laivybos specifika lemia tai, jog laivai, nors pagal LR teisę turintys nekilnojamųjų daiktų statusą, yra mobilūs objektai, o jų veikla yra susijusi su labai dinamišku buvimo vietos kitimu. Taip pat laivyba pasižymi tuo, jog dėl įvairių priežasčių laivai yra registruojami skirtingų valstybių, kurios nėra Konvencijos dalyvės, laivų registruose. Dažnai laivais naudojami ne registruoti jų savininkai. Visi šie ir kiti savitumai sukelia nemažai problemų sąžiningam kreditoriui siekiant efektyvaus savo teisėtų interesų gynimo. Siekiant areštuoti laivą remiantis Konvencija dėl laivo statymo, remonto bei įrengimo ar mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais taip pat susiduriama su įvairiomis problemomis.

2.4.1. Laivo, kuriam gali būti reiškiamas jūrinis reikalavimas, buvimo vietos reikšmė ir artimiausios buvimo vietos nustatymas

Laivybos praktikoje laivai labai dažnai ir sąlyginai greitai keičia savo buvimo vietą. Vystantis tarptautiniams komerciniams ir kitiems santykiams bei augant jų apimtims laivas vieną dieną gali būti Klaipėdos uoste, o už keliolikos dienų – kuriame nors Pietų Amerikos uoste. Be to, stebima tendencija, jog dinamika laivyboje intensyvėja. Taip yra dėl laivų tobulėjimo, intensyvesnės prekybos, tarptautinės integracijos beveik visose gyvenimo srityse ir kitų veiksnių. Taigi pastačius, suremontavus, įrengus laivą ar atsiradus prievolei sumokėti mokesčius ar rinkliavas už naudojimąsi dokais, tas konkretus laivas per palyginti trumpą laiką gali būti bet kurioje pasaulio vietoje.

Atsiranda būtinybė nustatyti laivo buvimo vietą, kad būtų galima kreiptis į jo buvimo vietos valstybės teismą ar kitą atitinkamą instituciją ir prašyti to laivo arešto, nes laivas gali būti areštuotas tik teritoriniuose valstybės, kurios teismas areštuoja laivą, vandenyse⁶⁹, nors prašymas areštuoti laivą ar teismo sprendimas gali būti priimtas iki laivo patekimo į teritorinius tos valstybės vandenius⁷⁰. Visgi dažnai nepakanka vien tik žinoti, kur yra laivas. Nepamirškime, kad ne visos pasaulio valstybės yra Konvencijos dalyvės. Kitaip sakant, būtina nustatyti ne tik laivo

⁶⁸ Žiūrėti P. 38.

⁶⁹ Plačiau apie teritorinius vandenius: Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Eugrimas. Vilnius, 1997. P. 46-52.

⁷⁰ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 153.

buvimo vietą, bet ir sulaukti tinkamo momento, t. y. momento, kai laivas yra ar bus vienoje iš valstybių Konvencijos dalyvių teritoriniuose vandenyse. Savaiame suprantama, jog yra ir kitų jurisdikcijų, kuriose laivo arešto procedūra yra sąlyginai paprasta ir efektyvi, tačiau jų visų išmanymas yra praktiškai neįmanomas⁷¹. Aišku, tai nėra būtina sąlyga, visgi žinojimas, jog laivas yra valstybės Konvencijos jurisdikcijoje, leidžia tikėti, kad laivo areštas apskritai yra įmanomas.

Galimas ir kitas laivo arešto būdas, kai nereikia “vaikytis” paskui laivą. Šiuo atveju viskas “labai paprasta” – reikia gauti vienos valstybės teismo sprendimą ir juo pasinaudoti kitoje valstybėje prieš tai jį pripažinus toje kitoje valstybėje. Tačiau toks būdas yra visiškai neefektyvus, nes minėto teismo sprendimo pripažinimas būtų daug sudėtingesnis ir pareikalautų daug daugiau laiko bei pastangų, nei gauti laivo buvimo vietos valstybės sprendimą dėl laivo arešto. Reikia pripažinti, kad toks būdas tikrai nėra patraukliausias. Grįžkime prie pirmojo laivo arešto mechanizmo. Taip pat Konvencija nedraudžia prašyti laivo arešto keliose valstybėse iš karto, nors laivas areštuotas ir už jo išlaisvinimą gali būti mokama garantija tik vienoje valstybėje⁷². Tačiau toks būdas taip pat reikalauja per daug įvairių resursų ir praktikoje naudojamas labai retai.

Efektyviausiai areštuoti laivą galima, kai puikiai žinomi valstybės Konvencijos dalyvės nacionalinės teisės ypatumai. Visgi beveik visada areštuojant laivą kitoje valstybėje laivų statytojas, remontininkas ar doko nuomotojas naudojami to laivo arešto vietos valstybės specialistų, t. y. profesionalių teisininkų, paslaugomis. Tokiu būdu laivo arešto efektyvumas tampa tiesiogiai priklausomas tik nuo jo arešto vietos valstybės teisės lankstumo ir liberalumo laivo arešto atžvilgiu. Būtent dėl to gali prasidėti tam tikri taktiniai “žaidimai” tarp kreditoriaus ir skolininko. Kreditorius lauks “patogiausios” jurisdikcijos, o skolininkas bandys išvengti tokios jurisdikcijos. Kaip taisyklė tarptautinėje laivybos (bei su ja susijusioje) praktikoje visi vieningai pripažįsta, jog “patogiausios” jurisdikcijos yra Pietų Afrikos Respublika bei Nyderlandų Karalystė. Kalbant apie bet kurią iš šių jurisdikcijų, laivyboje vartojamas sąvoka “arešto rojus” (angl. *Arrest Paradise*). Ši “patoguma” iš esmės lemia du faktoriai: pirmas – nacionalinės teisės ypatumai, antras – valstybės padėtis svarbiausių pasaulio laivybos kelių žemėlapyje, t. y. valstybės jurisdikcijos “neišvengiamumas”. “Patogios” jurisdikcijos samprata neapsiriboja vien tam palankia valstybės teisine sistema. Štai pavyzdžiui Didžioji Britanija – nors nacionalinė teisė yra labai “patogi” laivų areštui, tačiau laivai čia “užsuka” tik dėl priežasčių susijusių su šios valstybės dalyvavimu rinkoje ir negali prilygti valstybėms kurių uostai yra perkrovimo ar

⁷¹ Nors kai kurios teisės firmos Europoje turi specialistus, kurie užsiima įvairių pasaulio valstybių nacionalinės teisės sričių susijusių su laivyba studijomis. Tokie specialistai yra ir Roterdame įsikūrusioje advokatų firmoje AKD Prinsen Wan Vijmen (www.akd.nl). Be abejo, tai labia naudinga ir reikalinga, tačiau ne visos teisinės firmos netgi tokiose valstybėse, kaip Didžioji Britanija, Nyderlandai, Švedija, Norvegija ir kt., gali sau tai “leisti”.

⁷² 1952 m. Tarptautinė konvencijos dėl kai kurių taisyklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo 3 straipsnis.

tranzito paskirties, ar kurių uostų neįmanoma “išvengti” dėl kitų, kad ir geografinių, priežasčių. Lietuvos laivų statytojams ir remontininkams “patogesnė”, ir ko gero pati “patogiausia” jurisdikcija yra Nyderlandų Karalystė.

Lietuvos laivų statytojai ir/ar remontininkai dažniausiai stato ir remontuoja laivus užsakovams iš Europos⁷³. Ir netgi nepriklausomai nuo to, iš kurių valstybių yra užsakovai, Lietuvos laivų statytojų bei remontininkų galimybės yra ribotos – čia statomi bei remontuojami palyginti nedideli laivai⁷⁴. Tokie palyginti nedideli laivai dažniausiai vykdo savo veiklą Europoje ar Atlanto vandenyno baseine. Dėl šių priežasčių tikimybė sulaukti Lietuvoje statyto ar remontuoto laivo Pietų Afrikos Respublikoje yra labai nedidelė. Taigi lieka Nyderlandų Karalystė. Smulkiau Nyderlandų Karalystės nacionalinės teisės nuostatų reglamentuojančių laivo areštą nenagrinėsime, tiesiog pasakysime, kad laivą areštuoti įmanoma per kelias valandas (nepriklausomai nuo paros laiko ar savaitės dienos), prašymą nebūtina pagrįsti įrodymais, nereikalaujama žyminio mokesčio dalies mokėjimo ir kt. Visa tai akivaizdžiai daro šios valstybės jurisdikciją patrauklia areštuojant laivą.

Nyderlandų Karalystė įsikūrusi Europos laivybai strategiškai svarbioje vietoje. Ji turi tokius uostus kaip Roterdamas ir Amsterdamas. Pirmasis – pagal konteinerių krovos apimtį priskiriamas prie pačių didžiausių pasaulio uostų. Jau praeito amžiaus antroje pusėje jo gylis siekė 21,4 metrus⁷⁵, jame kertasi Europos jūrinės bei upinės laivybos pagrindiniai keliai. Galima būtų vardinti ir kitus Roterdamo uosto bei Nyderlandų Karalystės privalumus grindžiančius jos, kaip “patogios” jurisdikcijos laivų arešto aspektu, statusą. Paminėsime tik vieną – norint pasiekti Antverpeno⁷⁶ uostą laivai privalo praplaukti Nyderlandų Karalystės teritoriniais vandenimis. Na, bet ne visada yra laiko laukti, kol laivas atsidurs kreditoriui patogiausioje vietoje. Konvencija kreditoriui suteikia galimybę areštuoti laivą ir kitose jurisdikcijose galbūt ir ne tokiomis palankiomis sąlygomis, tačiau svarbiausia, kad tokia galimybė apskritai yra.

Visgi praktikoje pasitaiko tokių atvejų, kai laukti laivo pasirodymo viename ar kitame uoste yra neįmanoma ir prireikia jį areštuoti pačiame pirmame uoste, į kurį jis atplauks, ar uoste, kuriame jis yra. Savaime suprantama, skolininkas beveik niekada neišduos savo laivo buvimo ar numatomo buvimo vietos. Atrodytų, kad kreditorius tokioje situacijoje yra bejėgis. Nors šiuo metu turbūt kiekvienas jūrų uostas turi savo internetines duomenų bazes (pastarosios gali būti mokamos, o kartais – ne), kuriose galima stebėti esančius uoste, planuojančius artimiausiu laiku atplaukti ar išplaukti bei paskutiniu metu išplaukusius laivus. Tačiau fiziškai yra neįmanoma

⁷³ Kaip pavyzdį galima būtų pateikti UAB “Vakarų laivų remontas” kuri yra laivų remonto ir perdurbimo lyderė Lietuvoje, užsakovų pasiskirstymą pagal valstybes (žiūrėti Priedą Nr. 11).

⁷⁴ Bet kokių atvejų ne ilgesni kaip 250 metrų ir neplatesni kaip 40 metrų.

⁷⁵ Plačiau apie tai: Každailis A. Laivai ir jūrininkai. Vyturys. Vilnius, 1987. P. 315.

⁷⁶ Antverpeno uostas yra svarbus ne tik Belgijos, bet ir visos Europos laivybos mastu.

patikrinti visų šių duomenų bazių⁷⁷. Tačiau šiuolaikinės technologijos tokią padėtį keičia iš esmės.

Šiuo metu egzistuoja pasaulinės laivų paieškos sistemos, kurios gali būti prieinamos bet kuriam interneto vartotojui. Tokių sistemų pagalba, turint pagrindinius laivo duomenis, nesunkiai galima nustatyti laivo buvimo vietą visame pasaulyje 7 dienas per savaitę, 24 valandas per parą. Kai kurios sistemos netgi parodo laivo buvimo vietą kelių šimtų metrų tikslumu. Siekiant areštuoti laivą priėjimas prie tokių duomenų bazių nėra būtinas ir ekonomiškai nenaudingas. Iš esmės pakanka žinoti, kokiam uoste sekamas laivas bus greičiausiai. Nors tokios sistemos naudojimosi mokestis yra gana didelis, tačiau nemažai didelių laivybos kompanijų, įvairių valstybinių su laivyba susijusių institucijų, teisinių firmų dirbančių laivybos srityje ir kitų subjektų naudojami šiomis sistemomis⁷⁸. Tai neabejotinai reikšmingas ir girtinas šiuolaikinių technologijų panaudojimas skaidraus bei sąžiningo verslo plėtojimui laivybos santykių srityje.

2.4.2. Laivo vėliavos įtaka laivo areštui

Konvencijos taikymas iš esmės priklauso nuo laivo, su kuria pastarasis plaukioja, vėliavos. Kai laivas plaukioja su bet kurios susitariančios valstybės vėliava⁷⁹, dėl tokio laivo arešto problemų ar klausimų, susijusių su Konvencijos taikymu, praktiškai nekyla. Dvigubos laivo registracijos atveju nėra vienodos praktikos: Konvencija gali būti taikoma tiek laivams, kurie nėra registruoti susitariančioje valstybėje, tačiau laikinai plaukioja su susitariančios valstybės vėliava (angl. *Temporary Registration*), tiek laivams registruotiems susitariančioje valstybėje, tačiau laikinai plaukiojantiems ne su susitariančios valstybės vėliava (angl. *Underlying Registration*)⁸⁰. Lietuvoje kol kas dar nėra teismų praktikos šioje srityje. Visgi reikėtų manyti, kad taikant Konvenciją reikėtų atsižvelgti į įvairias konkrečios situacijos aplinkybes, ypač į tai, kokia yra laivo vėliavos laikino keitimo priežastis. Reikėtų manyti, jog tais atvejais, kai laivo vėliava pakeista dėl nuo laivo valdytojo nepriklausančių ar labai svarbių priežasčių, toks laivas turėtų naudotis visomis Konvencijos taikomomis privilegijomis.

⁷⁷ Tokią duomenų bazę turi ir Klaipėdos valstybinis jūrų uostas (www.port.lt), kuri yra prieinama nemokamai.

⁷⁸ Tokios paieškos sistemos leidžia gauti informaciją pagal įvairius kriterijus. Kaip pavyzdį galima būtų pateikti *Seasearcher.com* (www.seasearchers.com) paieškos sistemos paieškų rezultatus: pirmoje lentelėje pateikiami duomenis apie laivus atvyksiančius tam tikru laikotarpiu į konkretų uostą (Priedas Nr. 12), antroje – konkretaus laivo pagal jo pavadinimą pagrindinius duomenis (Priedas Nr. 13). Tai tik vienos paieškos sistemos duomenų pavyzdžiai, tačiau yra ir kitų panašių paieškos sistemų. Beje, *Seasearcher.com* yra viena iš labiausiai pripažintų tokio tipo paieškos sistemų, nes ji buvo sukurta Lloydo Jūrinės Žvalgybos Padalinio (angl. *Lloyd's Marine Intelligence Unit*), turinčio net kelių šimtų metų patirtį tokio pobūdžio žvalgybos srityje.

⁷⁹ Remiantis 1986 m. Jungtinių tautų konvencijos dėl laivų registravimo sąlygų 4 str. 2 dalimi, "Laivai turi tokią nacionalinę priklausomybę, su kurios valstybės vėliava jie plaukioja", kitaip sakant laivas turi tokią nacionalinę priklausomybę, kurios valstybės registre jis yra registruotas.

⁸⁰ Plačiau apie tai: Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 16-17.

Praktikoje laivai dažnai plaukioja su vėliavomis tų valstybių, kurios nėra Konvencijos dalyvės, nepriklausomai nuo to, kas yra tikrieji tų laivų savininkai. Taip yra dėl vadinamosios “patogios vėliavos” doktrinos. Laivyboje labai svarbią vietą užima komercija, o kaip ir bet kuriame kitame versle pagrindinis tikslas yra pelnas. Siekiant kuo didesnio pelno verslininkas stengiasi visais būdais sumažinti sąnaudas. Čia ir atsiranda “patogios vėliavos” poreikis. Tam tikros valstybės⁸¹ sudariusios “patogias sąlygas”: maži mokesčiai, žemi reikalavimai laivų saugumui, itin liberalus komercinių bei jūreivių darbo santykių reglamentavimas ir kt. Taip pat tam tikrų problemų gali kilti, kai susitariančioje valstybėje siekiama areštuoti laivą, kai laivas plaukioja su tos valstybės vėliava, kurioje jį siekiama areštuoti.

Galimybę areštuoti laivą, plaukiojantį su valstybės, kuri nėra susitariančioji valstybė, vėliava mums suteikia Konvencijos 8 str. 2 dalis, kurioje teigiama: “Laivas, plaukiojantis su valstybės, kuri nėra susitariančioji valstybė, vėliava, gali būti areštuotas bet kurios susitariančios valstybės jurisdikcijoje dėl bet kurio iš 1 straipsnyje išvardintų jūrinių reikalavimų arba dėl bet kokio kito reikalavimo, kurį pareiškus susitariančios valstybės įstatymai leidžia areštą”. Kitaip sakant, laivas, plaukiojantis su valstybės, kuri nėra susitariančioji valstybė, vėliava, gali būti areštuotas, bet kurioje susitariančioje valstybėje (lygiai taip pat, kaip ir laivas plaukiojantis su susitariančios valstybės vėliava), tačiau tokiu atveju laivas gali būti areštuotas ne tik dėl jūrinių reikalavimų išvardintų Konvencijos 1 str. 1 dalyje, bet ir dėl kitų pagrindų, jei tai leidžia arešto vietos valstybės įstatymai.

Vyrauja kelios nuomonės bei skirtinga praktika dėl šios Konvencijos nuostatos interpretavimo, visgi reikėtų manyti, kad Konvencijos tikslas yra suteikti didesnę pranašumą laivams, plaukiojantiems su susitariančiųjų valstybių vėliavomis, visų kitų laivų atžvilgiu ir taip skatinti kuo daugiau valstybių tapti Konvencijos dalyvėmis⁸². Taip pat reikėtų pripažinti, jog laivų, plaukiojančių su valstybės, kuri nėra susitariančioji valstybė, vėliava, areštui turėtų būti taikomos visos Konvencijos nuostatos.

Reikalavimo, kylančio iš laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, buvimo atveju kreditoriui iš esmės nėra jokio skirtumo, su kurios valstybės vėliava plaukioja jo laivas. Didesni neaiškumai gali kilti, kai Lietuvos laivų statytojas ar remontininkas siekia areštuoti laivą plaukiojantį su LR vėliava. Beje tokios situacijos pasitaiko praktikoje, nes Lietuvos laivų statytojai, o ypač remontininkai, dažnai susiduria su užsakovais iš Lietuvos, kurių laivai plaukioja su LR vėliava. Kaip tokiu atveju turėtų būti taikomos Konvencijos nuostatos?

⁸¹ Pavyzdžiui: Kipras, Liberija, Panama ir kt. Plačiau apie “patogios vėliavos” doktriną: Гуцуляк В. Н. Морское Право. “Росконсульт”, Москва, 2000. P. 43-46.

⁸² Plačiau apie tai: Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 23-28.

Konvencijos 8 str. 4 dalyje teigiama, jog jokia šios Konvencijos nuostata nekeičia ir neturi įtakos atitinkamoje susitariančioje valstybėje galiojančioms teisės normoms, reglamentuojančioms bet kurio laivo, esančio tos valstybės ar jos vėliavos jurisdikcijoje, areštą, jeigu areštuoti prašo asmuo, kurio nuolatinė gyvenamoji ar pagrindinė verslo vieta yra toje valstybėje.

Tokiu atveju bus taikomos LR CPK nuostatos. LR CPK suteikia ieškovui, siekiančiam laikinųjų apsaugos priemonių pritaikymo, galimybę nurodyti tiek apskritai areštuoti atsakovo turta, tiek nurodyti konkretų turta, kurį siekiama areštuoti. Laivas gali būti areštuotas tik tuo atveju, jei nėra kito atsakovo turto. Nors LR CPK nėra nustatytas turto arešto eiliškumas taikant laikinasias apsaugos priemones, tačiau eiliškumas šiuo atveju gali būti nustatomas taikant analogiją pagal LR CPK 6.65 straipsnį. Šioje vietoje iškyla tam tikra problema. Reikėtų pastebėti, kad remiantis LR CPK nuostatomis, o būtent 145 str. 2 dalimi bei 675 str. 2 dalimi, ko gero, nepavyktų areštuoti nei vieno jūrinio laivo, jei reikalavimo dydis iš esmės būtų mažesnis už areštuojamo laivo vertę. Sunku būtų pasakyti, koks būtų teismo sprendimas, jei atsakovas daugiau neturėtų jokio kito turto, o tik laivą, kurio vertė keliasdešimt ar kelis šimtus kartų viršytų reikalavimo dydį.

2.4.3. Bet kurio kito laivo priklausančio tam pačiam asmeniui, kuris jūrinio reikalavimo atsiradimo metu buvo konkretaus laivo, dėl kurio buvo pareikštas jūrinis reikalavimas, savininkas ar nuomininkas, areštas

Galimybė areštuoti bet kurį kitą laivą priklausančią tam pačiam savininkui, kuris jūrinio reikalavimo metu buvo konkretaus laivo, dėl kurio buvo pareikštas jūrinis reikalavimas, savininkas ar nuomininkas yra numatyta Konvencijos 3 str. 1 ir 4 dalyse. Pirmu atveju kalbama apie situaciją, kai esant jūriniam reikalavimui dėl konkretaus laivo, dėl to reikalavimo atsakingas laivo savininkas ir tokiu atveju gali būti areštuotas arba tas konkretus laivas, arba bet kuris laivas priklausantis tam pačiam savininkui. Antru atveju – dėl jūrinio reikalavimo, susijusio su konkrečiu laivu, atsakingas to konkretaus laivo nuomininkas sudaręs to konkretaus laivo nuomos be įgulos sutartį (angl. *Charter by Demise*), tokiu atveju – gali būti areštuotas arba tas konkretus laivas, arba bet kuris kitas laivas priklausantis minėtam nuomininkui, bet ne to konkretaus laivo savininkui. Nors Konvencijoje minimas tik nuomininkas pagal nuomos be įgulos sutartį, tačiau reikėtų manyti, jog tokios pat nuostatos turėtų būti taikomos ir asmenims, atsakingiems dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo, priklausančių laivų atžvilgiu, jei tie laivai jiems priklausė jūrinio

reikalavimo atsiradimo momentu. Tokios išvados prieina ir F. Berlingieri⁸³. Be to, tik toks Konvencijos nuostatų interpretavimas atitiktų fundamentalią Konvencijos taisyklę, jos dvasią ir svarbiausią jos tikslą – suteikti teisę jūriniam kreditoriui areštuoti konkretų laivą, dėl kurio atsirado jūrinis reikalavimas arba bet kurį, dėl jūrinio reikalavimo atsakingam asmeniui priklausančią laivą⁸⁴.

Tokios Konvencijos nuostatos yra labai naudingos jūriniam kreditoriui. Praktikoje laivų statytojai, o ypač remontininkai, labai dažnai sutartis sudaro ne su laivo savininku, o su laivo valdytoju⁸⁵. Jei pažiūrėsime į LR CPK 145 str. 1 d. 1 punktą, pastebėsime, jog gali būti areštuotas tik nekilnojamas daiktas, šiuo atveju – laivas, priklausantis atsakovui, t . y. skolininkui. Iki 2002 m. spalio 29 d. Lietuvos laivų statytojai ir remontininkai neturėjo galimybės areštuoti laivo Lietuvoje, be to jų galimybės areštuoti laivą kurioje nors kitoje susitariančioje valstybėje galėjo būti mažesnės. Konvencijos ratifikavimas taip pat turėjo neabejotiną reikšmę laivų, plaukiojančių su LR vėliava, savininkams ar valdytojams, nes Konvencijos nuostatos neigiamai “paliečia” nedalyvaujančių Konvencijoje laivų savininkus. Lietuvai tapus Konvencijos dalyve atsivėrė iki tol neregėtos galimybės laivų arešto srityje. Tai buvo vienas iš žingsnių kelyje link Lietuvos integracijos į tarptautinę jūrinių valstybių bendruomenę.

⁸³ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 112.

⁸⁴ Prisiminkime kompromisą tarp *Action in Personam* ir *Action in Rem* arba tarp kontinentinės teisės sistemos ir bendrosios teisės sistemos valstybių. Žiūrėti P. 3 ir 18. Taip pat: Kirchner Andree. Maritime Arrest. Legal Reflections on the International Arrest Conventions and Domestic Law in Germany and Sweden. Magistrinis darbas. Stokholmas, 2001. P. 2. Bei: Hampton Nick. Arrest of Ships in support of Cargo Claims. Lecture in London cargo insurance market. October, 2004.

⁸⁵ Žiūrėti P. 18.

3. Praktinė laivo arešto susijusio su jūriniu reikalavimu dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais reikšmė

Nors laivo arešto pagrindinė paskirtis – užtikrinti būsimo teismo ar kito ginčą nagrinėjančio organo sprendimo įvykdymo galimumą, t. y. ta pati paskirtis, kaip ir bet kurios kitos laikinosios apsaugos priemonės⁸⁶, vis dėl to praktinė laivų arešto reikšmė yra daug didesnė. Laivo arešto galimybių praplėtimas sustiprino ne tik laivų statytojų ir remontininkų, bet ir visų jūrinių kreditorių, pozicijas ginant savo teisėtus interesus. Lietuvai ratifikavus Konvenciją ir pastarajai tapus LR teisinės sistemos sudedamąja dalimi, Lietuvos laivų statytojai ir remontininkai (taip pat ir kiti jūriniai kreditoriai) priartėjo prie tarptautinės bendruomenės jau seniai pripažintų teisnių mechanizmų tarnaujančių teisingumo vykdymui. Jei Lietuva vis dar nebūtų ratifikavusi Konvencijos (įvertinus LR teisės aktuose įtvirtintas laivo arešto galimybes), tiek laivų statytojams, tiek remontininkams būtų daug sudėtingiau apsaugoti savo interesus. Ir nors LR teismų praktikoje yra pavydžių⁸⁷, kai LR CPK nuostatos reglamentuojančios nekilnojamųjų daiktų areštą, kurios taip pat yra taikytinos ir laivams bei orlaiviams, pastariesiems taikytos atsižvelgiant į su jais susijusią specifiką, t. y. į tai, kad jie pasižymi tam tikru mobilumu, vis dėl to reikia pripažinti, jog tai nėra įstatymų spragų užpildymas.

3.1. Laivo areštas – efektyviausia poveikio priemonė nesąžiningų laivo savininko ar valdytojo atžvilgiu

Laivo areštas iš esmės turi dvejopą paskirtį. Viena laivo arešto paskirtis gali būti labai tiksliai apibrėžta, kaip laikinoji apsaugos priemonė, kuri yra skirta būsimo galutinio ginčą nagrinėjančios institucijos sprendimo įvykdymui užtikrinti arba, kaip pastebėjo LAT: „<...> siekiant apsaugoti ieškovo ar kitų suinteresuotų asmenų interesus, kad priėmus teismui jiems palankų sprendimą būtų galima jį realiai įvykdyti<...>“⁸⁸. Ši paskirtis yra artima visų kitų

⁸⁶ Nors F. Berlingieri mano, jog laivo arešto paskirtis dvejopa: pateikti garantiją užtikrinančią jūrinį reikalavimą bei teisingumo nustatymas (angl. *Establishment of Jurisdiction*). Plačiau apie tai: Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd's of London Press. 2000. P. 66.

⁸⁷ Lietuvos apeliacinio teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. vasario 12 d. nutartis civilinėje byloje “A & P Holding” (T 2) v. “Aircare Garnasta management LLC Trustel” firma “ENEC AG 48 C” Nr. 2-37/2002, kategorija 95.3. Šioje byloje orlaivis buvo areštuotas Lietuvoje, nors byla nebuvo teisinga LR teismams, be to, nebuvo jokio kito teisinio pagrindo orlaivio areštui Lietuvoje.

⁸⁸ Lietuvos Aukščiausiojo Teismo 2004 m. lapkričio 10 d. nutarties civilinėje byloje pagal pareiškėjų V. Beržinio ir A. Beržinio skundą dėl Kauno miesto apylinkės teismo 2004 m. gegužės 7 d. nutarties ir Kauno apygardos teismo Civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2004 m. birželio 17 d. nutarties peržiūrėjimo Nr. 3K-3-518/2004, kategorija 119.

laikinių apsaugos priemonių paskirčiai. Kita laivo arešto paskirtis yra nesąžiningo skolininko “spaudimo” priemonė. Savaiame suprantama, tai – netiesioginė laivo arešto paskirtis. Ir nors apie ją nekalba tokie autoritetingi laivybos teisės specialistai, kaip F. Berlingieri ar Ch. Hill⁸⁹, turime pripažinti, kad tai objektyviai egzistuojanti ir labai svarbi laivo arešto paskirtis. Tokiam požiūriui pritaria ir kai kurie Ukrainos jūrų teisės specialistai⁹⁰. Reikia pastebėti, jog Lietuvos laivų statybos ir remonto pramonėje su laivų areštu dažniau susiduriama remontuojant, o ne statant laivus. Taip yra dėl kelių priežasčių: naujų laivų statyba yra labai brangi ir nedaug kompanijų gali sau leisti statyti laivus. Dažniausiai tik labai galingos ir patikimos kompanijos užsako naujus laivus, be to, laivų statybos mastai (projektų skaičiaus atžvilgiu) Lietuvoje yra gerokai mažesni nei laivų remonto ir dėl to yra mažesnė tikimybė susidurti su probleminėmis situacijomis. Apie laivų areštą susijusį su mokesčiais ir rinkliavomis taip pat atskirai nekalbėsime, nes minėti mokesčiai ir rinkliavos už naudojimąsi dokais priskiriami prie laivo remonto kainos sudėtinių dalių. Todėl toliau kalbėsime apie laivų areštą susijusį su laivų remontu.

Laivų remonto, praktikoje, beje kaip ir bet kuriame kitame versle, užsakovas labai dažnai stengiasi pasiekti kuo geresnes mokėjimo sąlygas. Mokėjimo sąlygų “gerumas” labiausiai priklauso nuo mokėjimo atidėjimo: kuo ilgiau kreditorius sutinka atidėti mokėjimą, tuo sąlygos yra geresnės skolininkui ir tuo jos blogesnės kreditoriui, nes, vienas iš svarbiausių sėkmingo verslo pagrindų yra piniginių srautų sėkmingas valdymas. Dėl konkurencijos rinkoje, kuri laivų remonto srityje Baltijos jūros baseine yra tikrai labai didelė, laivų remontininkai labai dažnai būna tiesiog priversti atidėti dalį⁹¹ mokėjimų nuo 20 iki 60 ar net daugiau parų po laivo išėjimo netgi žinodami (iš patirties ar kitų šaltinių), jog skolininkas yra nepatikimas. Būtent po laivo išplaukimo⁹² ir prasideda “tikrosios derybos” su nesąžiningu skolininku.

Laivo remonto specifika lemia tai, jog atliktiems darbams, medžiagoms, dalims ar įrenginiams yra taikoma garantija, kurios trukmė gali svyruoti nuo 6 iki 12 ar net 24 mėnesių. Taigi nesąžiningas skolininkas turi pakankamai laiko po laivo išplaukimo pasinaudoti padarytu mokėjimo atidėjimu prisidengdamas garantiniais laivo remontininko įsipareigojimais. Tai žinodamas remontininkas visada stengiasi įtraukti į sutartį (ar jos sudėtinius dokumentus) nuostatas, remiantis kuriomis užsakovas negali atsisakyti mokėti tam tikras privalomas sumas ar

⁸⁹ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. bei Hill Christopher. Maritime Law. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998. Tokia pati pozicija įtvirtinta ir LR CPK komentare (P. 333): “1. Laikinosios apsaugos priemonės gali būti skirstomos į grupes pagal siekiamą tikslą: 1) galutinio sprendimo įvykdymą užtikrinančios priemonės (pvz., atsakovo nekilnojamojo ar kilnojamojo turto areštas); <...>”.

⁹⁰ Короткий Т. Р., Шпилевой К. О., Буряченко А. Н. Арест судов. Международно-правовое регулирование. МП Феникс, Одесса, 2004. Р. 8-9.

⁹¹ Pavyzdžiui laivų remonte dažniausiai ši dalis svyruoja nuo 10 iki 30 % nuo bendros remonto sumos.

⁹² Iki laivo išplaukimo skolininkas visais būdais stengiasi laikytis sutarties sąlygų ir tokiu pagrįstai būdu tikėtis tinkamo remontininko sutartinių įsipareigojimų vykdymo.

jų dalis motyvuodamas tuo, jog užsakovas tas nesumokėtas sumas ar jų dalis panaudos defektams (dažniausiai išgalvotiems) šalinti bei remiantis jokiais kitais pagrindais. Remiantis tokiomis nuostatomis, užsakovas bet koku atveju turi sumokėti privalomas mokėti sumas, o norėdamas, kad remontininkas padengtų visus užsakovo nuostolius, jei tokių apskritai buvo, susijusius su remontu, privalo reikalauti jų padengimo iš remontininko. Šiam atsisakius, užsakovas turi teisę ginti savo pažeistas teises ginčų nagrinėjimo tvarka numatyta sutartyje ar remiantis įstatymu. Taigi atsisakymas mokėti privalomas sumas be remontininko sutikimo bet koku atveju bus neteisėtas⁹³. Nepaisant tokių sutarties sąlygų pažeidimo, o taip pat nepaisant sutarties nuostatų, kurios, kaip taisyklė, egzistuoja beveik visose laivų remonto sutartyse, ir kurios neleidžia pasinaudoti sutartyje įtvirtintomis garantinio remonto/aparnavimo teisėmis, jei defektai galėjo būti pastebėti iki laivo remonto darbų perdavimo-priėmimo momento, nesąžiningi skolininkai vis tiek nesutinka sumokėti privalomų mokėjimų. Blika vienas kelias – sutartyje ar įstatymuose numatytas remontininko pažeistų teisių gynimo būdas. Taip atsiranda jūrinio reikalavimo teisė. Reikėtų pridurti, kad absoliučioje daugumoje atvejų skolininkas, pažeisdamas sutartį, pažeidimą motyvuoja bloga darbo, medžiagų, įrenginių ir pan. kokybe, praleistais laivo remonto pabaigimo terminais ir su tuo susijusiais pažeidimais.

Pirmas žingsnis tokiu atveju – konkretaus laivo, dėl kurio kilo jūrinis reikalavimas, arba bet kurio kito asmens, atsakingo už jūrinio reikalavimo kilimą, laivo areštas. Gavę paskutinį priminimą/perspėjimą dėl skolos sumokėjimo, skolininkai arba iškart sumoka reikiamą sumą arba pradeda derybas⁹⁴. Praktikoje iš 15 atvejų 13 atvejų skolininkas sumoka arba visą arba didžiąją dalį privalomos mokėti sumos. Gali kilti klausimas, kodėl kreditorius tokiu atveju leidžia skolininkui sumokėti tik dalį, nors ir didžiąją, mokėtinos sumos? Dažniausiai kreditoriui būna naudingiau gauti mažesnę sumą iškart, nei didesnę, bet po pusantrų ar dviejų metų, t. y. tiek laiko užtruktų teismo procesas. Nors teisinių kliūčių atgauti visą sumą dažniausiai nėra, visgi didžiausią įtaką kreditoriaus apsisprendimui turi komercinės priežastys. Bet koku atveju laivo areštas, o tiksliau galimybė areštuoti laivą, – neabejotinai pati efektyviausia poveikio priemonė ir pats įtikinamiausias argumentas grindžiantis sąžiningo kreditoriaus ketinimų rimtumą.

Su tokia laivo arešto paskirtimi yra labai glaudžiai susijęs teismo sprendimas dėl laivo saugojimo, valdymo ir naudojimo⁹⁵. Konvencija šiuos klausimus palieka spręsti laivo arešto vietos valstybės teismo nuožiūrai, kas pasireiškia skirtinga įvairių valstybių teismų praktika⁹⁶. Lietuvoje įstatymai numato galimybę suteikti skolininkui teisę valdyti ir naudotis areštuotu laivu, tačiau reikėtų manyti, kad teismas, atsižvelgdamas į laivo, turinčio nekilnojamojo daikto statusą,

⁹³ Kaip pavyzdį galima būtų pateikti UAB "Vakarų laivų remontas" bendrųjų sąlygų 18.3. punktą (Priedas Nr. 9). Beveik analogiškoms sąlygoms naudojasi Nyderlandų laivų remontininkai (žiūrėti Priedą Nr. 10), punktas 14.3.

⁹⁴ Derybos šiuo atveju visų pirma reiškia banko garantijos (žiūrėti P. 11) išleidimą.

⁹⁵ LR CPK 145 str. 4 dalis.

⁹⁶ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 190-192.

specifiką (laivyba visada susijusi su galimu laivo sugadinimu, praradimu ir pan. rizikomis) bei valdymo ir naudojimosi teisių ribojimo tikslus⁹⁷, turėtų apriboti šias teises. Be to, įstatymo normos konstrukcija konjunkcijos būdu reiškia tai, jog teismas turi būtinai išspręsti visus tris klausimus susijusius su saugojimu, valdymu ir naudojimosi.

Jei pažiūrėsime į padėtį rinkoje bei jos kitimo tendencijas, konkurencija laivų remonto srityje Baltijos jūros baseine nuolat stiprėja. Tuo pat metu konkurenciniai Lietuvos laivų remontininkų pranašumai mažėja⁹⁸, todėl Lietuvos remontininkai ateityje bus priversti siūlyti vis geresnes užsakovams ir blogesnes jiems patiems mokėjimo sąlygas. O tai neišvengiamai didins situacijų susijusių su laivų areštu dėl laivų remonto skaičių.

Vertinant dabartines Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų galimybes areštuoti laivus, reikia pripažinti, jog galimybės yra tikrai neblogos. Situacija į gerąją pusę iš esmės pasikeitė 2002 m. spalio 29 d., kai Lietuvoje įsigaliojo Konvencija. Ir, jei iki tol Lietuvos laivų statytojai ir remontininkai neturėjo formalios galimybės areštuoti laivus remiantis jūriniais reikalavimais Lietuvoje. Kaip taisyklė praktikoje beveik nepasitaiko užsakovų (turima omenyje užsakovai ne iš Lietuvos) sutinkančių pasirašyti laivų remonto sutartį su sąlyga, kad visi ginčai kylantys iš sutarties bus nagrinėjami Lietuvoje. Ir tai nebūtinai susiję su pasitikėjimu LR teismų sistema, tiesiog laivyboje ginčų sprendimas tradiciškai perduodamas spręsti toms ginčų nagrinėjimo institucijoms, kurios turi didelę patirtį laivybos ginčų sprendimo srityje (pvz.: arbitražinėms institucijoms Londone ar Stokholme, teismas ar arbitražas Roterdame ir pan.). Pagal numatomą ginčų sprendimo vietą, dažniausiai pasirenkama ir taikytina teisė⁹⁹. Laivų statytojai ir remontininkai iki minėtos datos galėjo pasinaudoti galimybe areštuoti laivus tik tai valstybėse, kuriose nagrinėtinas ginčas kylantis iš sutarties, arba valstybėse Konvencijos dalyvėse¹⁰⁰. Po Konvencijos ratifikavimo ir įsigaliojimo padėtis pasikeitė iš esmės.

⁹⁷ LR CPK komentaras (P. 334): “Siekiant išsaugoti turto vertę gali būti apribojama valdymo teisė – priverstinai laikinai apribojama teisė turėti turtą savo žinioje, leidžianti daryti tam turtui fizinį ir ūkinį poveikį, ir naudojimosi teisė – priverstinai laikinai ribojama teisė naudoti turto naudingąsias savybes, gauti iš jo pajamų ir vaisių ar kitos naudos”.

⁹⁸ Ypač šis mažėjimas pastebimas po įstojimo į Europos Sąjungą 2004 m. gegužės 1 d., nes neišvengiamai pabrango pagrindinė žaliava laivų statyboje bei remonte – plienas, taip pat brangsta darbo jėga, didėja kt. sąnaudos.

⁹⁹ Kaip pavyzdys, dėl sutartinio teisingumo bei taikytinos teisės pasirinkimo, galėtų būti jau minėtos tipinės sutarčių formos: SAJ forma bei BIMCO Repaircon forma (Žiūrėti Priedus Nr. 6 ir Nr. 8).

¹⁰⁰ Tačiau kai kuriose valstybėse tik su tam tikrais apribojimais – prisiminkime Konvencijos 8 str. 3 dalį, numatančią galimybę susitariančiom valstybėm neleisti naudotis visomis ar dalimi Konvencijoje įtvirtintomis teisėmis asmenims siekiantiems jomis pasinaudoti, jei pastarieji asmenys neturi nuolatinės gyvenamosios ar pastovios verslo vietos vienoje iš susitariančių valstybių.

4. Laivo arešto užtikrinant jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais pateisinamumo klausimas

Laivo areštas pasižymi tuo, jog, skirtingai nuo kitų laikinųjų apsaugos priemonių, susijusių su nekilnojamųjų daiktų areštu, sukelia ar gali sukelti labai rimtus teisinius ir iš to išplaukiančius finansinius padarinius. Taip yra dėl to, kad laivo areštas pasireiškia ne tik laikinu nuosavybės teisių suvaržymu, bet ir fiziniu laivo judėjimo apribojimu. Būtent dėl šios priežasties laivo areštas turi nepalyginamai didesnę įtaką skolininko turtinių interesų atžvilgiu¹⁰¹. Laivo arešto, kaip laivo sulaikymo, sąvoka įtvirtinta Konvencijos 1 str. 2 dalyje¹⁰². Toks laivo judėjimo apribojimas reiškia ne ką kita, kaip kad veiklos sustabdymą, iš ko seka nuostoliai susiję su sutartinių įsipareigojimų krovinio savininkui ir pan. bei nuostoliai pasireiškiantys negautomis pajamomis. Turint omenyje, kad frachto, t. y. užmokesčio už krovinio vežimą, ar čarterio, t. y. užmokesčio už laivo nuomą, dydžiai šiuo metu yra pasiekę labai aukštą lygį, laivo areštas, kai reikalavimo suma yra sąlyginai maža, pateisinamumo atžvilgiu gali būti vertinamas įvairiai. Atsižvelgus į aukščiau išdėstytas aplinkybes, asmeniui, areštavusiam laivą remiantis jūriniu reikalavimu, turėtų būti taikytinos kiek kitokios taisyklės nei paprastam kreditoriui ar ieškovui, areštavusiam kitą nekilnojamąjį daiktą, tiek vertinant tokio arešto pagrindų pakankumą, tiek sprendžiant atsakomybės klausimą neteisėto arešto atveju. Kyla klausimas, ar kreditorius, siekiantis areštuoti laivą ir turintis teisę palyginti nedidelį (pinigine išraiška) jūrinį reikalavimą, turi pakankamą pagrindą tai daryti? Ar gali kreditorius, areštavęs laivą, atsakyti dėl šio arešto ir kokiais atvejais?

4.1. Laivo arešto užtikrinant jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais pagrįstumas

Laivo arešto atveju neišvengiamai kyla laivo arešto pagrįstumo klausimas, t. y. klausimas – ar laivo areštas gali būti pateisinamas, kai skola yra labai nedidelė, lyginant su galimais nuostoliais dėl laivo arešto? Toks pat klausimas iškyla ir laivo arešto atveju, kai laivas areštuojamas dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi

¹⁰¹ Beveik analogiška situacija, kaip kad laivo arešto atveju, yra orlaivio arešto atveju.

¹⁰² Tokią Konvencijos kūrėjų poziciją patvirtina ir 2 straipsnyje laivo arešto prilyginimas, “sulaikymui ar kitokiam neleidimui plaukti”. Lietuvoje laivo areštas pasireiškia uosto kapitono uždraudimu išplaukti iš Klaipėdos valstybinio jūrų uosto (LR saugios laivybos įstatymo 8 str. 2 d. 5 punktas). Taip pat apie tai rašo: Короткий Т. Р., Шпилевой К. О., Буряченко А. Н. Арест судов. Международно-правовое регулирование. МП Феникс, Одесса, 2004. Р. 6-7.

dokais. Mūsų nagrinėjamu atveju tai labai svarbūs klausimai, nes minėtų reikalavimų dydžiai pinigine išraiška (Lietuvos laivų statytojų ar remontininkų praktikoje) labai retai kada būna didesni nei 170000 litų¹⁰³, o vien tiesioginiai nuostoliai asmeniui, kuris atsakingas ar numanomai atsakingas dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo, per dieną ar savaitę gali siekti tokią pat ar net didesnę sumą.

Atsakymas į šį klausimą turėtų būti vienareikšmiškas – nepriklausomai nuo reikalavimo dydžio, jūrinis kreditorius turi teisę areštuoti laivą visais atvejais, kai tokia teisė jam atsiranda dėl jūrinio, tačiau ne dėl jokio kito reikalavimo egzistavimo. Vertinant pagrįstumą mūsų nagrinėjamu atveju didžiausią įtaką turi laivo ir laivybos specifika. Laivas, nepaisant to, kokį statusą turi¹⁰⁴, visada susijęs su veikla pasižyminčia jo buvimo vietos nuolatiniu keitimusi bei su laivyba susijusiomis rizikomis. Apie tai puikiai žino laivo savininkas ar kitas laivu besinaudojantis asmuo, o juk tokie asmenys taip pat turi pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai. Būtent dėl šios priežasties negalima kalbėti apie objektyvų atsakingų dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo asmenų pasiteisinimo pagrindimą.

Dažnai būna taip, jog laivas, kurį siekiama areštuoti, yra vienintelis turtas, kuriuo gali būti užtikrintas jūrinis reikalavimas. Paprastai nėra galimybės patikrinti asmens atsakingo dėl jūrinio reikalavimo turtinę padėtį, o areštuoti laivą, kaip taisyklė (sąlygota laivybos specifikos pasireiškiančios nepaprastai intensyvia dinamika), reikia labai skubiai. Laiku neareštavus laivo iškyla reali grėsmė, jog jūrinio kreditoriaus interesai bus pažeisti, nes nebus galimybės ateityje įvykdyti galutinį teismo sprendimą. Ir apskritai yra tikimybė, kad skolininko atsakingo dėl jūrinio reikalavimo, susijusio su konkrečiu laivu, surasti nepavyks arba nepavyks “gauti” teismo sprendimo, kuriuo toks asmuo bus pripažintas atsakingu dėl jūrinio reikalavimo ir su tuo susijusių nuostolių atsiradimo. Vienintelė išeitis tokiu atveju – laivo susijusio su jūriniu reikalavimu, arba bet kurio kito asmeniui atsakingam dėl jūrinio reikalavimo priklausančio laivo, areštas. Šioje vietoje reikėtų pripažinti, kad labai reikšmingas buvo tam tikrų *Action in Rem* doktrinos nuostatų inkorporavimas į Konvencijos normas. Vienas iš *Action in Rem* privalumų yra tas, jog nebūtina “vaikytis” paskui daikto (lot. *Res*) savininką ir inicijuoti procesą paremtą *Action in Personam* principu, kas apskritai gali būti neįmanoma ar per daug sudėtinga, o nukreipti reikalavimą į patį daiktą. Tokiu atveju kreditoriaus interesai bus maksimaliai apsaugoti – tokio daikto savininkas, netgi žinodamas jog jo patraukti atsakomybėm yra neįmanoma, žinos, jog bet kokių atveju praras jam priklausančią daiktą, nebus suinteresuotas slapstyti bei įvairiais būdais

¹⁰³ T. y. 50000 eurų. Tokios išvados darytinos įvertinus vienos iš Lietuvos laivų remonto įmonės praktikos: buvo atliktas tyrimas, kurio tikslas nustatyti, koks yra laiku nesumokamų skolų vidurkis (laiku nesumokėta skola – faktinis pagrindas jūrinio reikalavimo atsiradimui). Iš 20 laiku nesumokėtų skolų tik 4 skolos buvo didesnės nei 50000 eurų.

¹⁰⁴ Kilnojamojo ar nekilnojamojo daikto – priklausomai nuo įvairių valstybių nacionalinės teisės ypatumų.

vengti atsakomybės ir bus suinteresuotas maksimaliai sumažinti savo nuostolius¹⁰⁵. Apie išskirtines laivo savybes susijusias su jo buvimo vietos kitimu bei iš to sekančias išimtis taikant laikinas apsaugos priemones, yra pasisakę ir Lietuvos teismai, nors ir netiesiogiai¹⁰⁶. Nors teismas atkreipė dėmesį į laikinųjų apsaugos priemonių taikymą Lietuvoje nepaisant ginčo teisingumo, tam tikros išimties turėtų būti taikomos kai kurių kitų įstatymo nuostatų atžvilgiu, kai areštuojamas laivas.

LR CPK 145 str. 2 dalis įtvirtina taisyklę, jog teismas gali panaudoti kelias laikinas apsaugos priemones, tačiau bendra jų suma neturi būti iš esmės didesnė už ieškinio sumą. Laikinosios apsaugos priemonės parenkamos vadovaujantis ekonomiškumo principu. Kitaip sakant įstatymas įtvirtina nuostatą, jog laikinųjų apsaugos priemonių mastas turi atitikti reikalavimo (ieškinio) dydį. Tačiau laivo arešto atveju turėtų būti taikomos tam tikros išimties, nes Konvencijoje nėra nustatyta jokių apribojimų susijusių su areštuojamo laivo vertės bei jūrinio reikalavimo dydžio atitikimu – pakankamas pagrindas – vien jūrinio reikalavimo egzistavimas. Tokia Konvencijos kūrėjų pozicija aiškiai išreiškia laivų arešto, kaip ypatingos rūšies turto arešto savitumus. Jūrinis kreditorius paprasčiausiai neturi kito pasirinkimo, kitos galimybės – vienintelis galimas jo interesų apsaugos būdas yra laivo areštas. Ir nors skirtingose valstybėse yra skirtingi reikalavimai prašymo pagrindimui įrodymais bei arešto pagrįstumo vertinimui (vertinant arešto masto ir jūrinio reikalavimo dydžio atitikimą), turime sutikti su F. Berlingieri, jog “Svarbu nubrėžti skirtumą tarp sąlygų leidžiančių reikalauti laivo arešto ir tarp tokio arešto procedūros”¹⁰⁷. Kitais žodžiais tariant, Konvencija nustato pagrindus, kuriems esant laivas gali būti areštuotas – nepaisant arešto vietos valstybės nacionalinės teisės bendrųjų reikalavimų keliamų bet kokio turto areštui pagrįstumo prasme. Nacionalinė teisė šiuo atveju įtvirtina tik procesines nuostatas, kurios reguliuoja laivo arešto procedūrą, t. y. įtvirtina taisyklę nustatančias laivo arešto atlikimo tvarką ir ne daugiau. Nacionalinė valstybių narių teisė turėtų būti taikoma tik procesiniams klausimams spręsti ir tik, tiek, kiek neriboja Konvencijoje įtvirtintų svarbiausių taisyklių.

Apibendrinat tai, kas pasakyta, reikėtų manyti, jog laivas gali būti areštuotas bet kurio iš jūrinio reikalavimo ar reikalavimų (ir jokių kitų reikalavimų) egzistavimo atveju, jei laivą areštuoti prašo tinkamas asmuo. Turi būti pateikti įrodymai leidžiantys pagrįstai manyti, jog jūrinis reikalavimas iš tiesų egzistuoja. Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, kaip jūrinio reikalavimo egzistavimo atveju, pakankamais

¹⁰⁵ Plačiau apie tai: Hill Christopher. *Maritime Law*. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd’s of London Press. 1998. P. 91-93, 102-103.

¹⁰⁶ Lietuvos apeliacinio teismo civilinių bylų skyriaus teisėjų kolegijos 2002 m. vasario 12 d. nutartis civilinėje byloje “A & P Holding” (T 2) v. “Aircare Garnasta management LLC Trustel” firma “ENEC AG 48 C” Nr. 2-37/2002, kategorija 95.3.

¹⁰⁷ Berlingieri Francesco. *Arrest of Ships*. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 164.

įrodymais reikėtų laikyti dokumentus patvirtinančius sutartinių santykių egzistavimą ir tinkamą jūrinio kreditoriaus sutartinių įsipareigojimų įvykdymą bei skolininko sutartinių įsipareigojimų nevykdymą.

Vertinant LR CPK reikalavimus turto arešto mastui griežtai pagal įstatymo raidę, galima daryti išvadą, kad mūsų pateikti apibendrinimai neprieštarautų šiems reikalavimams, nes įstatyme įtvirtinta taisyklė nėra absoliuti, kadangi sakinio konstrukcijoje panaudotas žodžių junginys “iš esmės” palieka vietos tam tikroms išimtims. Taigi laivo arešto dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais atveju, t. y. nepriklausomai nuo reikalavimo dydžio, beveik visais atvejais laivo areštą reikėtų laikyti pagrįstu. Iš kitos pusės, visada lieka tam tikras protingumo principo taikymo galimumas ir būtinumas, tačiau vertinant laivo arešto pagrįstumą svarbu suprasti, jog protingumas nebūtinai turi reikšti proporcingumą. Nors Konvencijoje išreikštas labai liberalus požiūris į laivo arešto pagrįstumo klausimą, kiekvienu konkrečiu atveju pagrįstumas turėtų būti vertinamas atskirai, priklausomai nuo konkrečios bylos aplinkybių.

4.2. Ieškovo, užtikrinančio nepagrįstą jūrinį reikalavimą dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais laivo areštu, atsakomybės klausimas

Su nagrinėtu laivo arešto pagrįstumo klausimu labai glaudžiai susijęs kitas – laivą areštuojančio asmens atsakomybės, susijusios su nuostoliais dėl laivo arešto ar užstato arba garantijos skirtos išlaisvinti laivą, klausimas. Konvencija, priešingai nei laivo arešto pagrįstumo klausimo atveju, kuris turėtų būti vertinamas iš esmės remiantis Konvencijos nuostatomis, nes tik toks vertinimas atitiktų Konvencijos dvasią ir laivybos santykių specifiką, nuostolių atsiradusių dėl laivo arešto klausimą palieka sureguliuoti išimtinai valstybių dalyvių nacionalinei teisei¹⁰⁸. Toks Konvencijos ribotas šios rūšies atsakomybės reguliavimas paaiškinamas tuo, jog Konvencija įtvirtino tam tikra prasme kompromisines nuostatas¹⁰⁹, todėl platesnio unifikavimo šioje srityje pasiekta nebuvo. Tačiau svarbu nepamiršti labai svarbaus dalyko – Konvencija nustato pagrindus laivo areštui, o valstybių narių nacionalinė teisė tik arešto procedūrą¹¹⁰.

Svarbiausias klausimas – kokiais atvejais dėl nuostolių, susijusių su laivo areštu, bus atsakingas laivą areštuojantis asmuo? Beveik visose jurisdikcijose ieškovas atsakingas tik dėl

¹⁰⁸ Konvencijos 6 straipsnio pirmas sakiny išdėstytas taip: “Visi klausimai dėl to, ar ieškovas yra atsakingas už nuostolius, atsiradusius dėl laivo arešto, ar už išlaidas, susijusias su užstato ar kitokios garantijos, suteiktos siekiant išlaisvinti ar apsaugoti laivą, sprendžiami pagal susitariančios valstybės, kurios jurisdikcijoje buvo areštuotas ar pareikalauta areštuoti laivą, teisę”.

¹⁰⁹ Žiūrėti P. 2.

¹¹⁰ Žiūrėti P. 36.

neteisėto laivo arešto, nors, kaip teigia F. Berlingieri, “Situacija, dėl kurios tokia atsakomybė kyla, skiriasi kiekvienoje šalyje. Paprastai ieškinio, kurio įvykdymui buvo prašoma areštuoti laivą, atmetimas nėra pakankamas pagrindas areštuojančiojo asmens atsakomybės kilimui. Be kita ko, ieškovo veiksmai turi pasižymėti dideliu neatsargumu”¹¹¹. Nors iš kitos pusės, kai kuriose jurisdikcijose siekiant įrodyti ieškovo atsakomybę, pakanka vien fakto, kad laivas buvo areštuotas be pakankamo pagrindo¹¹². Vis dėl to, įvertinus tą aplinkybę, jog Konvencija, kaip pakankamą pagrindą laivo areštui, nustato vien tik jūrinio reikalavimo egzistavimą, reikėtų manyti, kad atsakomybės kilimas kiekvienu atveju turėtų būti vertinamas atskirai.

Jei dėl laivo arešto buvo padaryta žala, jį areštavęs asmuo atsakys bendrais pagrindais. Civilinės atsakomybės klausimai reglamentuoti LR CK šeštosios knygos XXII skyriuje “Civilinė atsakomybė”. Apie civilinės atsakomybės rūšis jau kalbėjome¹¹³. Ir, jei jūrinis reikalavimas kylantis dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais atsiranda išimtinai dėl sutartinių įsipareigojimų pažeidimo, t. y. konvencinė civilinė atsakomybė, tai laivą areštavusio asmens atsakomybė gali būti priskiriama tiek konvenciniai, tiek deliktinei civilinei atsakomybei. Reikia pasakyti, jog šiuo atveju konvencinė atsakomybė kyla daug rečiau, bet tokios situacijos yra įmanomos.

Sutartyje dėl laivo statymo ar remonto šalys gali susitarti, jog laivo statytojas ar remontininkas atsisako savo teisės areštuoti laivą, nepriklausomai nuo užsakovo sutartinių įsipareigojimų įvykdymo ar kitų svarbių aplinkybių arba gali nustatyti išimtinius atvejus, kai laivas gali būti areštuotas. Tokiu atveju laivo statytojas ar remontininkas nesilaikydamas sutarties sąlygų ir areštuodamas laivą pažeis sutarties nuostatas ir jam kils konvencinė civilinė atsakomybė. Praktikoje labai retai pasitaiko tokių atvejų ir beveik visada laivą areštuojančio asmens atsakomybė yra deliktinė.

Civilinės atsakomybės pagrindus aptarėme aukščiau¹¹⁴. Vertinant laivą areštuojančio asmens civilinės atsakomybės klausimą sudėtingiausia nustatyti neteisėtų veiksmų bei kaltės egzistavimą. LR CK 6.246 str. 1 dalis neteisėtus veiksmus apibrėžia kaip neįvykdymą įstatymuose ar sutartyje nustatytos pareigos (neteisėtas neveikimas) arba atlikimą veiksmų, kuriuos įstatymai ar sutartis draudžia atlikti (neteisėtas veikimas), arba pažeidimą bendro pobūdžio pareigos elgtis atidžiai ir rūpestingai. LR CK 6.263 str. 1 dalyje nurodoma, jog kiekvienas asmuo turi laikytis tokio elgesio taisyklių, kad savo veiksmais (veikimu, neveikimu) nepadarytų kitam asmeniui žalos. Neteisėti veiksmai – tai objektyviai pasireiškiantis ar nepasireiškiantis procesas. Laivą areštuojančio asmens veiksmų neteisėtumas gali pasireikšti

¹¹¹ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 195.

¹¹² Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd’s of London Press. 2000. P. 195.

¹¹³ Žiūrėti P. 19.

¹¹⁴ Žiūrėti P. 19.

sutarties sąlygų draudžiančių ar ribojančių laivo areštą pažeidimu, Konvencijos ar nacionalinės teisės aktų pažeidimu arba pažeidus pareigą elgtis atidžiai ir rūpestingai. Sutarties, Konvencijos ar įstatymų pažeidimą dažnai nustatyti nesunku. Sunkiausia nustatyti pareigos elgtis atidžiai ir rūpestingai pažeidimą. Nepaisant to, jog sutartis ar Konvencija arba nacionalinės teisės aktai nebuvo pažeisti, laivą areštuojančio asmens veiksmai gali būti pripažinti neteisėtais, kai asmuo nesielgė apdairiai ir rūpestingai. Tai – vertinamieji požymiai, kurie kiekvienu atveju turi būti vertinami atsižvelgiant į konkrečios bylos aplinkybes.

Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo atveju laivą areštuojantis asmuo taip pat privalo elgtis atidžiai ir rūpestingai. Praktikoje šis atidumas ir rūpestingumas pasireiškia objektyviu sutarties sąlygų ir visų aplinkybių įvertinimu ir veiksnių atlikimu (susilaikymu nuo jų atlikimo), kad nepadarytų žalos laivo statymo ar remonto užsakovui. Galioja bendra taisyklė – bet kokiu atveju laivo statytojas ar remontininkas negali areštuoti laivo vien dėl to, jog buvo praleistas mokėjimo terminas. Pagal susiklosčiusias tradicijas jūrinis kreditorius privalo pareikalauti įvykdyti prievolę geruoju, nurodant galimo nevykdymo pasekmes. Be to, prievolės įvykdymui turi būti nustatytas protingas terminas. Laivo statymo ar remonto atveju šis terminas turi būti nustatymas atsižvelgiant į skolininko turtinę padėtį, reikalaujamos sumos dydį ar kitas svarbias aplinkybes. Taip pat turėtų būti laikomasi visuotinai pripažintos taisyklės, pagal kurią prieš areštuojant laivą visada tiksliai nurodoma, jog laiku (nurodant prievolės įvykdymo terminą) ir visiškai neįvykdžius prievolės laivas bus areštuotas be papildomų išpėjimų¹¹⁵. Jei po tokio priminimo/ispėjimo paaiškėja kažkokios naujos aplinkybės, kurių žinojimas įpareigoja kreditorių susilaikyti nuo laivo arešto, tokios pareigos pažeidimas turėtų būti pripažintas neteisėtais veiksmais. Paprasčiausias neteisėtų veiksnių pavyzdys – laivo statytojas ar remontininkas neatsisako laivo arešto po to, kai vietoje laivo arešto pasiūloma išleisti ar išleidžiama tinkama banko garantija.

Remiantis LR CK 6.248 str. 2 dalimi, kaltė gali pasireikšti tyčia ar neatsargumu. To paties straipsnio 3 dalyje nurodyta, jog laikoma, kad asmuo kaltas, jeigu atsižvelgiant į prievolės esmę bei kitas aplinkybes jis nebuvo tiek rūpestingas ir apdairus, kiek atitinkamomis sąlygomis buvo būtina. Laivo arešto dėl jūrinio reikalavimo kylančio iš laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais atveju asmuo areštuojantis laivą asmuo bus laikomas kaltu, jei turėdamas galimybę ar pareigą žinoti ir/ar suprasti tam tikras aplinkybes, jis į jas neatsižvelgs, nors tai atitinkamomis aplinkybėmis buvo būtina. Ypatingas dėmesys šiuo atveju turėtų būti atkreiptas į tų aplinkybių, kurios susijusios laivų statytojų ir remontininkų

¹¹⁵ Labai geras pavyzdys šiuo atveju galėtų būti advokatų kontoros AKD Prinsen Wan Vijmen (Nyderlandai) standartinė priminio/ispėjimo forma dėl prievolės įvykdymo. Žiūrėti: Priedas Nr. 14.

vykdoma veikla, žinojimą, nes tokių aplinkybių žinojimui keliami aukštesni reikalavimai, t. y. aukštesni reikalavimai rūpestingumui ir apdairumui.

Įvertinus Lietuvos įstatymus bei Konvencijos nuostatas, reikėtų pripažinti, jog laivą areštavęs laivo statytojas ar remontininkas labai retai kada galėtų būti pripažintas atsakingu dėl nuostolių susijusių su šiuo areštu, aišku, jei jo elgesys būtų bent jau minimaliai atidus ir rūpestingas. Tokia išvada darytina remiantis Konvencija, kuri nekelia jokių reikalavimų laivo arešto pagrįstumui, o apsiriboja vien jūrinio reikalavimo egzistavimu kaip pakankamu pagrindu laivo areštui, visiškai nepriklausomai nuo jūrinio reikalavimo dydžio ir areštuojamo laivo vertės ar jo uždirbamų pajamų dydžio proporcingumo¹¹⁶. Nacionalinė teisė šiuo atveju neturėtų „apsunkinti“ galimybės areštuoti laivą ir neturėtų numatyti bet kokių papildomų pagrindų būtinų laivo areštui.

Nepaisant to, jog įvairių valstybių teismų praktika šioje srityje yra nevienoda¹¹⁷, reikėtų manyti, jog Konvencija, palikdama aptariamą atsakomybės klausimą valstybių narių, kuriose Konvencija turi įstatymo galią, diskrecijai, tuo pat metu įtvirtina principą privalomą valstybėms narėms, remiantis kuriuo laivo arešto pagrįstumas nėra siejamas su jūrinio reikalavimo dydžio atitikimu areštuojamo laivo vertei ar jo uždirbamų pajamų dydžiui. Šis principas yra ne kas kita, kaip laivybos specifikos nulemtų laivo arešto ypatybių bei išskirtinumo pripažinimas tarptautiniu mastu.

¹¹⁶ Be abejo ir ši taisyklė nėra absoliuti, nes, kaip jau buvo minėta, vertinant laivo arešto pagrįstumą visada turėtų būti vadovaujama protingumo principu bei kitomis konkrečiomis aplinkybėmis.

¹¹⁷ Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000. P. 195-199.

Išvados ir pasiūlymai

1. Laivo arešto procedūros geras išmanymas – kertinis bet kurio laivybos santykių subjekto interesų apsaugos garantas. Laivo arešto procedūra skiriasi kiekvienoje valstybėje. Pats paprasčiausias būdas vienodinant laivo arešto procedūrą yra su tuo susijusių taisyklių unifikavimas. Tarptautinė bendruomenė jau XX a. pirmojoje pusėje žengė pirmuosius žingsnius unifikuojant taisykles, susijusias su laivų areštu. 1952 m. gegužės 2-10 dienomis diplomatinėje konferencijoje vykusioje Briuselyje buvo žengtas lemiamas žingsnis taisyklių susijusių su laivų areštu unifikavimo tarptautiniu mastu istorijoje – buvo priimta 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo. Lietuvoje Konvencija įsigaliojo 2002 metų spalio 9 dieną.
2. Vyrauja dvi nuomonės dėl Konvencijos taikymo – pirmosios nuomonės šalininkai pasisako už Konvencijos nuostatų taikymą visų laivų atžvilgiu, antrosios – tik jūrinių laivų atžvilgiu. Konvencijos pavadinimas bei preambulė prieštarauja jos tekstui ir tokiu būdu sunku argumentuotai ir neginčijamai patvirtinti arba paneigti vieną ar kitą nuomonę, visgi Konvencijos tikslai įtvirtinti jos preambulėje, kurioje nedviprasmiškai minimi jūriniai laivai. Jūrinis laivas, Konvencijos prasme – bet kuris laivas nepriklausomai nuo dydžio, paskirties, varymo būdo bei kitų savybių, kuris skirtas laivybai jūroje ir kuris įregistruotas oficialiame valstybės registre.
3. LR nacionalinės teisės aktai neišskiria laivo arešto iš kitų arešto rūšių, nors jūriniai reikalavimai turi labai daug savitumų. LR teisėje laivų statusas prilyginamas nekilnojamųjų daiktų statusui neišskiriant jokių ypatumų, o arešto procedūra yra reglamentuota LR CPK 144 – 152 straipsniuose. Pirmas neatitikimas tarp LR CPK ir Konvencijos – prašymo areštuoti laivą padavimo taisyklės, kai byla neteisminga teismui, kurio prašoma areštuoti laivą. Šioje vietoje Konvencija turi neabejotinų spragų. Įvertinus skirtingų valstybių praktiką bei vadovaujantis tarptautinės teisės normomis, teismas bet kokių atveju privalo areštuoti laivą nepaisant to, jog byla jam neteisminga.
4. Kitas prieštaravimas tarp Konvencijos ir LR CPK nuostatų – prašymo pagrindimo reikalavimas. Prašymas turi būti pagrįstas tiek, kiek reikia įrodyti jūrinio reikalavimo egzistavimo prielaidą. Tokia išvada paremta Konvencijos tikslais ir dvasia bei laivo, kaip ypatingos rūšies turto, arešto savitumais nulemtais laivybos dėsningumų. Laivo areštui turėtų būti taikytinos LR CPK nuostatos numatančios operatyviausią laikinųjų apsaugos priemonių taikymą – nepranešus atsakovui. LR CPK numatytas pusės žyminio mokesčio sumokėjimas apsunkina laikinųjų apsaugos priemonių efektyvų, o svarbiausia operatyvų, taikymą.
5. Laivo arešto atveju yra labai svarbi galimybė vieną laikinąją apsaugos priemonę pakeisti kita ar ją panaikinti kitu būdu užtikrinant būsimo ginčus nagrinėjančios institucijos galutinio

sprendimo įvykdymo galimumą, leidžianti įgyvendinti teisingą ne tik jūrinio kreditoriaus, bet ir skolininko interesų apsaugą. Dažniausiai pasitaikanti „apsauga“, kuria pakeičiama laivo areštas, yra banko garantija, įtvirtinanti standartines sąlygas. Laikinosios apsaugos priemonės pakeitimas kitu jūrinį reikalavimą užtikrinančiu būdu, nors ir įtvirtina tam tikrą pusiausvyrą tarp kreditoriaus ir skolininko interesų apsaugos, yra naudingesnis skolininkui.

6. Turėtume skirti reikalavimus kylančius dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo nuo reikalavimų kylančių dėl mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, kadangi tai – skirtingos prigimties jūriniai reikalavimai. Laivo statymas apima naujo laivo suprojektavimą, pastatymą ir išbandymą. Laivo remonto procesas gali susidėti tiek iš visų laivo remonto darbų įskaitant laivo korpuso remonto bei dažymo, laivo patalpų, įrangos, mechanizmų (tame tarpe ir variklių) ir kitus darbus, o gali apimti tik kuriuos nors iš jų. Laivo įrengimas suprantamas kaip darbų atlikimas laive siekiant aprūpinti laivą įranga būtina jo funkcionavimui. Jūrinis reikalavimas visais šiais atvejais atsiranda dėl tų pačių priežasčių – skolininkas vengia atsiskaityti su kreditoriumi arba kreditorius pagrįstai abejoja dėl tinkamo užsakovo sutartinių įsipareigojimų įvykdymo.

7. Konvencija turi tam tikrų spragų, kurios pasireiškia tuo, jog nėra aiškumo dėl laivo perstatymo bei perdirbimo kaip pagrindų reikšti jūrinį reikalavimą. Konvencijos spragos yra pateisinamos ir neturėtų būti suprantamos kaip spragos tiesiogine šio žodžio prasme. Visa tai reiktų vertinti kaip objektyvių gyvenimo aplinkybių pasikeitimą bei dėl šių priežasčių sumažėjusį Konvencijos nuostatų atitikimą šiuolaikiniams laivybos poreikiams.

8. Nors mokesčiai ir rinkliavos už naudojimąsi dokais yra skirtingos prigimties nei minėti jūriniai reikalavimai, jie atsiranda dėl tų pačių priežasčių. Siekiant areštuoti konkretų laivą Konvencija turėtų būti taikoma esant pagrindams reikšti jūrinius reikalavimus susijusius su rinkliavomis ar mokesčiais už naudojimąsi konkrečiu doku, kai naudojimasis tuo konkrečiu doku buvo susijęs su tuo konkrečiu laivu, nepriklausomai nuo to, koku tikslu buvo naudojamas tuo konkrečiu doku.

9. Jūrinio reikalavimo kylančio dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais – prigimtis lemia tai, kad tokio reikalavimo atsiradimo pagrindas gali kilti tik iš sutarties pažeidimo. Visais atvejais susidursime su konvencinė (dėl sutarties pažeidimo) civiline atsakomybe, bendrosios teisės valstybėse žinoma kaip *Claim in Breach*.

10. Laivo statymo sutartys gali būti priskiriamos tiek rangos, tiek pirkimo pardavimo sutartims, priklausomai nuo konkrečios sutarties sąlygų. Naujo laivo pastatymo su visišku įrengimu atveju šios sutartys iš esmės atitinka pirkimo-pardavimo sutarčių požymius. Laivo statymo sutartys, kaip taisyklė, yra paprastos rašytinės formos. Naujai pastatytas laivas beveik niekada nebūna įregistruotas laivų registre ir užsakovui nuosavybės teisė perleidžiama į laivą funkcinė prasme, o

ne į laivą turintį laivo statusą teisės aktu prasme, todėl laivų statymo sutartims nėra privalomas notarinės formos reikalavimas. Pasaulinėje praktikoje naudojamos gerai visiems laivybos santykių dalyviams žinomos tipinės laivo statymo sutarčių formos.

11. Laivo įrengimo sutartis savo prigimtimi bei turiniu, o taip pat forma artimos laivo remonto sutartims, nes šiuo atveju atliekami tam tikri konstrukciniai darbai susiję su laivo techninės būklės tinkamu palaikymu ar atstatymu. Tas pats pasakytina ir apie laivo perstatymo bei perdirbimo sutartis.

12. Doku nuomos sutartis neturi išskirtinių požymių, tačiau siekiant pasinaudoti Konvencijos teikiamomis galimybėmis areštuoti laivą, tokiose sutartyse būtina numatyti jų sąsajas su konkrečiu laivu, t. y. susieti doko nuomą su konkretaus laivo statymu, perstatymu, perdirbimu, remontu ar įrengimu.

13. Tiek laivo statymo, tiek remonto, tiek naudojimosi dokais atveju, jūrinis reikalavimas atsiradęs dėl aptartų sutarčių mokėjimo sąlygų pažeidimo ar pagrįsto kreditoriaus įtarimo, kad skolininkas pažeis tokios sutarties mokėjimo sąlygas. Konvencijoje nėra aiškiai bei išsamiai apibūdinti jūriniai reikalavimai susiję su laivo statymu, remontu ir įrengimu bei mokesčiais ir rinkliavomis už naudojamą dokais, visgi visi reikalavimai susiję su laivo konstrukcijos sukūrimu, perstatymu, remontu, perdirbimu, įrengimu ir su tuo susijusiu doko naudojimu gali būti pagrindu areštuoti laivą.

14. Laivybos specifika lemia tai, jog laivai yra mobilūs objektai pasižymintys labai dinamišku buvimo vietos kitimu. Patogiausiai laivą areštuoti valstybių Konvencijos dalyvių jurisdikcijose, tačiau tai nėra būtina sąlyga. Visgi yra išskirtinių jurisdikcijų, kuriose laivą areštuoti yra patogiausia. Lietuvos laivų statytojams ir remontininkams patogiausia jurisdikcija yra Nyderlandų Karalystė.

15. Dažnai laukti laivo patekimo į vieną ar kitą jurisdikciją yra neįmanoma ir prireikia jį areštuoti jo paskirties uoste ar uoste, kuriame jis yra. Egzistuoja pasaulinės laivų paieškos sistemos, kurios už tam tikrą mokestį gali būti prieinamos bet kuriam interneto vartotojui. Tokios sistemos nepaprastai palengvina jūrinio kreditoriaus teisėtų interesų gynimo kelią ir prisideda prie sąžiningo verslo laivybos srityje skatinimo.

16. Laivo vėliava – laivo valstybingumo simbolis – svarbi ir laivo arešto atveju. Laivai plaukiojantys su valstybių Konvencijos dalyvių vėliavomis turi neabejotiną pranašumą visų kitų laivų atžvilgiu. Tas pats pasakytina ir apie laivų statytojų ir remontininkų turinčių savo pastovią verslo vietą valstybėje Konvencijos nareje pranašumą kitų laivų statytojų ir remontininkų atžvilgiu. Lietuvos laivų statytojai ir remontininkai minėtais pranašumais turi galimybę naudotis nuo 2002 m. spalio 29 d.

17. Viena laivo arešto paskirtis – būsimu teismo sprendimo įvykdymo užtikrinimas, kita – nesąžiningo skolininko “spaudimo” priemonė. Ginčų dėl tokio laivo arešto paskirties diferencijavimo beveik nėra, tačiau apie antrąją laivo arešto paskirtį dažniausiai nutylima. Galimybė areštuoti laivą – pati efektyviausia poveikio priemonė ir pats įtikinamiausias argumentas derybose su nesąžiningu skolininku, grindžiantis sąžiningo kreditoriaus ketinimų rimtumą. Dėl konkurencinių Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų pranašumų mažėjimo, neišvengiamai didės situacijų susijusių su laivų areštu dėl laivų remonto skaičius. Todėl būtinas tinkamas specialistų, atstovaujančių Lietuvos laivų statytojus ir remontininkus, pasiruošimas.

18. Laivo arešto išskirtinis požymis – galimybė įtakoti rimtų teisinių ir finansinių padarinių atsiradimą asmeniui, atsakingam dėl jūrinio reikalavimo atsiradimo. Iš kitos pusės – asmeniui, areštavusiam laivą remiantis jūriniu reikalavimu, turėtų būti taikytinos kiek kitokios taisyklės tiek vertinant laivo arešto pagrįstumą, tiek sprendžiant atsakomybės klausimą neteisėto arešto atveju. Dėl sąlyginai nedidelių jūrinių reikalavimų sumų, šie klausimai itin aktualūs Lietuvos laivų statytojams bei remontininkams.

19. Konvencija nustato pagrindus, kuriems esant laivas gali būti areštuotas – nepaisant arešto vietos valstybės nacionalinės teisės bendrųjų reikalavimų keliamų bet kokio turto areštui pagrįstumo prasme. Nacionalinė valstybių narių teisė turėtų būti taikoma tik procesiniams klausimams spręsti ir tik, tiek, kiek neriboja Konvencijoje įtvirtintų svarbiausių taisyklių. Nepriklausomai nuo jūrinio reikalavimo dydžio, jūrinis kreditorius turi teisę areštuoti laivą visais atvejais, kai tokia teisė jam atsiranda dėl jūrinio, tačiau ne dėl jokio kito reikalavimo egzistavimo. Aišku, visada būtina laivo arešto pagrindus vertinti atsižvelgiant į protingumo principą.

20. Nuo laivo arešto pagrįstumo yra neatskiriamas laivą areštavusio asmens atsakomybės dėl tokio arešto klausimas. Laivą areštavusio asmens atsakomybė gali būti priskiriama tiek konvencinei, tiek deliktinei civilinei atsakomybei. Laivą areštavęs laivo statytojas ar remontininkas labai retai kada galėtų būti pripažintas atsakingu dėl nuostolių susijusių su laivo areštu, jei jo elgesys būtų bent jau minimaliai atidus ir rūpestingas. Visgi tokio atidumo ir rūpestingumo vertinimas turėtų būti grindžiamas ne vien teisės aktų požiūriu, bet ir laivybos tradicijų laivo arešto srityje požiūriu. Konvencija, palikdama aptariamą atsakomybės klausimą valstybių narių diskrecijai, tuo pat metu įtvirtina principą, remiantis kuriuo laivo arešto pagrįstumas nėra siejamas su jūrinio reikalavimo dydžio atitikimu areštuojamo laivo vertei ar jo uždirbamų pajamų dydžiui.

Atlikto tyrimo metu išryškėjo atskiros Lietuvos Respublikos nacionalinės teisės aktų nuostatos, kurios prieštarauja Konvencijai ar nustato sudėtingesnę Konvencijos taikymo mechanizmą, kuris negali būti laikomas tinkamu ir sąžiningų galimybių pasinaudoti Konvencija

sukūrimu. Atsižvelgiant į Konvencijos tikslus, jos dvasią, tarptautinę praktiką bei objektyviai egzistuojančius laivybos savitumus siūlome:

1. Pakeisti LR CPK nuostatas reglamentuojančias laikinųjų apsaugos priemonių rūšis, kur yra numatyta galimybė areštuoti tik atsakovui nuosavybes teise priklausantį nekilnojamąjį daiktą. Laivo arešto atveju gali būti areštuotas netgi atsakingam dėl jūrinio reikalavimo asmeniui nepriklausantis laivas.
2. Pakeisti LR CPK nuostatas reglamentuojančias žyminio mokesčio sumokėjimo tvarką, kai pateikiamas prašymas areštuoti laivą dėl jūrinių reikalavimų išvardintų Konvencijos 1 straipsnyje, kai prašymas taikyti laikinąsias apsaugos priemones paduodamas iki ieškinio padavimo ir/ar kai byla neteisinga LR teismams. Galėtų būti apsiribota minimaliu mokesčiu, kuris padengtų teismo bei kitas turėtas išlaidas susijusias su laivo areštu.
3. Pakeisti LR CPK nuostatas reglamentuojančias prašymo dėl laikinųjų apsaugos priemonių išnagrinėjimo terminą, kai siekiama areštuoti laivą. Šis terminas galėtų būti sutrumpintas nuo trijų dienų iki vienos paros.
4. Pakeisti LR CPK nuostatas reglamentuojančias vienos laikinosios apsaugos priemonės pakeitimo kita ar panaikinimo tvarką. Būtina numatyti operatyvesnį laivo išlaisvinimo mechanizmą, kai asmuo, atsakingas dėl jūrinio reikalavimo, pateikia tinkamą jūrinio reikalavimo užtikrinimo garantiją. Galima būtų įtvirtinti nuostatą, kad laivo arešto atveju laikinąsias apsaugos priemones keičiama kitomis ar jos panaikinamos tokia teismo nutartis vykdytina skubiai.
5. Papildyti LR CPK nuostatomis, suteikiančiomis teisę ieškovui areštuoti laivą, netaikant reikalavimo, kad laikinųjų apsaugos priemonių mastas iš esmės neturi viršyti reikalavimo dydžio. Tokios pat taisyklės galėtų būti taikomos ir areštuojant Lietuvoje registruotus laivus, kai juos areštuoja nuolat Lietuvoje gyvenantys ar joje turintys pastovią verslo vietą asmenys.
6. Kaip alternatyvą LR CPK normų keitimui galima pasiūlyti LR CPK nuostatų papildymą nuoroda į LR prekybinės laivybos įstatymą, kuriame galėtų būti reglamentuoti laivo arešto ypatumai atsižvelgiant į tokios laikinosios apsaugos priemonės savitumus.

Apibendrinant pasakytina, jog 1, 3 ir 4 pasiūlymai nėra būtini, jei darysime prielaidą, kad Lietuvos teismai tinkamai taikys Konvencijos nuostatas bei turės pakankamą kompetenciją bylose vienaip ar kitaip susijusiose su laivais ir laivyba. Konvencijos ratifikavimas Lietuvos laivų statytojams ir remontininkams, o taip pat ir visiems kitiems laivybos santykių dalyviams, suteikė nemažai iki tol neturėtų galimybių, ginant savo teises ir teisėtus interesus bei panaudojant šias galimybes sėkmingo verslo funkcionavimo užtikrinimui, kurios yra patikrintos ilgametėje tarptautinių laivybos santykių dalyvių praktikoje. Tačiau nemažiau svarbu yra gebėjimas pasinaudoti šiomis galimybėmis, kuris dažnai priklauso ne vien tik nuo suinteresuoto asmens valios ir pastangų.

Literatūra ir šaltiniai

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija // Valstybės Žinios. 1992, Nr.: 1014.
2. Jungtinių Tautų jūrų teisės konvencija // Valstybės Žinios. 2003, Nr.: 4786.
3. 1952 m. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taiklių, susijusių su jūrų laivų areštu, suvienodinimo // Valstybės Žinios. 2002, Nr.: 1712.
4. 1989 m. Turto gelbėjimo vandenyse konvencija // Valstybės Žinios. 1999, Nr.: 1980.
5. Vienos konvencija dėl tarptautinių sutarčių teisės // Valstybės Žinios. 2002, Nr.: 480.
6. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas // Valstybės Žinios. 2000, Nr.: 2262.
7. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas // Valstybės Žinios. 2002, Nr.: 1340.
8. Lietuvos Respublikos antstolių įstatymas // Valstybės Žinios. 2002, Nr.: 2042.
9. Lietuvos Respublikos Klaipėdos valstybinio jūrų uosto įstatymas // Valstybės Žinios. 1996, Nr.: 1245.
10. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės Žinios. 1996, Nr.: 2300.
11. Lietuvos Respublikos tarptautinių sutarčių įstatymas // Valstybės Žinios. 1999, Nr.: 1948
12. Lietuvos Respublikos turto arešto aktų registro įstatymas // Valstybės Žinios. 1999, Nr.: 2897
13. Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymas // Valstybės Žinios. 2000, Nr.: 2264.
14. Lietuvos Respublikos vidaus vandens transporto kodeksas // Valstybės Žinios. 1996, Nr.: 2393.
15. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. spalio 21 d. nutarimas Nr. 1318 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro“ // Valstybės Žinios. 2004, Nr.: 5703.
16. Lietuvos Respublikos teisingumo ministro 2005 m. spalio 27 d. įsakymas Nr. 1R-352 „Dėl sprendimų vykdymo instrukcijos patvirtinimo“ // Valstybės Žinios. 2005, Nr.: 4682.
17. Lietuvos Aukščiausiojo Teismo teisėjų senato 2001 m. gruodžio 21 d. nutarimas Nr. 28 „Dėl Lietuvos Respublikos teismų praktikos, taikant tarptautinės privatinės teisės normas“ // Teismų praktika. 2001, Nr.: 14.
18. 1974 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra.
19. 1924 m. Briuselio konvencijoje dėl kai kurių taisyklių apie konosamentą unifikavimo (Hagos taisyklės).
20. 1986 m. Jungtinių tautų konvencijoje dėl laivų registravimo sąlygų.
21. 1926 m. konvencija dėl jūrinių įkeitimų ir turto suvaržymo.
22. 1993 m. konvencija dėl jūrinių įkeitimų ir turto suvaržymo.
23. 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl civilinės atsakomybės už žalą, padarytą užteršiant nafta (CLC 69).

24. 1999 m. Tarptautinė laivų arešto konvencija.
25. Berlingieri Francesco. Arrest of Ships. Lloyd's of London Press. 2000.
26. Curtis Simon. The Law of Shipping Contracts. Thyird edition. Lloyd's of London Press. 1998.
27. Driukas A., Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V., Valančius V.. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso komentaras (T. 1) I dalis. Bendrosios nuostatos. Justitia. Vilnius, 2004.
28. Гуцуляк В. Н. Морское Право. "Росконсульт", Москва, 2000.
29. Hill Christopher. Maritime Law. Fifth edition. London Hong Kong. Lloyd's of London Press. 1998.
30. Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. Eugrimas. Vilnius, 1997.
31. Každailis A. Laivai ir jūrininkai. Vyturys. Vilnius, 1987.
32. Kirchner Andree. Maritime Arrest. Legal Reflections on the International Arrest Conventions and Domestic Law in Germany and Sweeden. Magistrinis darbas. Stokholmas, 2001.
33. Kiršienė J., Pakalniškis V., Juškytė R., Vaitkevičius P. Civilinė teisė. Bendroji dalis. I tomas. Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras. Vilnius, 2004.
34. Короткий Т. Р., Шпилевой К. О., Буряченко А. Н. Арест судов. Международно-правовое регулирование. МП Феникс, Одесса, 2004.
35. Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. Civilinio proceso teisė. I tomas. Vadovėlis. Justitia. Vilnius, 2003.
36. Laužikas E., Mikelėnas V., Nekrošius V. Civilinio proceso teisė. II tomas. Vadovėlis. Justitia. Vilnius, 2005.
37. Mikelėnas V. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Justitia. Vilnius, 2002.
38. Mikelėnas V., Vileita A., Taminskas A.. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Justitia. Vilnius, 2001
39. Nekrošius I., Nekrošius V., Vėlyvis S. Romėnų teisė. Vadovėlis. Vijusta. Kaunas, 1996.
40. Schoenbaum Thomas J. Admiralty and Maritime law. West Publishing Co. St. Paul, Minn., 1987.
41. Tetley W. Glossary of Maritime Law Terms. 2nd Edition. 2004
42. Vadapalas V. Viešoji tarptautinė teisė. Bendroji dalis. Eugrimas. Vilnius, 1998.
43. Van Dokkum K. Ship Knowlegde. 2nd Edition. DOKMAR. Enkhuisen, 2005.

44. BIMCO Bulletin, Volume 98, No. 4-2003.
45. Ince & Co. Shipbuilding Law bulletin. November 2003.
46. Tetley W. Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures. Published (1999)
Tul. L. Rev. 1895-1985.

47. Guide to Maritime Contracts. Negotiating and Drafting Contracts for Ships Repair,
Conversion and Newbuilding. Seminar Documentation. 11th – 13th May 2005, Lloyd's
Maritime Academy Suite, London.
48. Hampton Nick. Arrest of Ships in support of Cargo Claims. Lecture in London cargo
insurance market. October, 2004.
49. Hauptman A. Bank Guarantees. Balance between risk and security. 16th April 2005. ICC
Lietuva, Vilnius
50. Shipbuilding and Repair Training Programme. 4th – 8th July 2005. Clyde & Co. London.

51. AB "Baltijos laivų statykla" – www.baltijos.lt
52. AB "Laivité" – www.laivite.lt
53. AB "Vakarų laivų gamykla" – www.wsy.lt
54. AB "Klaipėdos laivų remontas" – www.ports.lt
55. Advokatų kontora AKD Prinsen Van Wijmen (Roterdamas, Nyderlandai) – www.akd.nl
56. Advokatų kontora Curtis Davis & Garrard (Londonas, Didžioji Britanija) –
www.cdg.co.uk
57. Advokatų kontora Clyde & Co (Londonas, Didžioji Britanija) – www.clydeco.com
58. Baltijos ir tarptautinė jūrų taryba – www.bimco.org
59. Belgijos užsienio reikalų ministerijos tinklapis - www.diplomatie.be
60. Europos laivų statytojų ir remontininkų asociacijų bendrija - www.cesa-shipbuilding.org
61. Europos Sąjungos teisės aktų duomenų bazė – <http://europa.eu.int/eur-lex/>
62. Jungtinių Tautų Organizacija – www.un.org
63. Jūrų teisės advokatų informacinis tinklapis – www.maritimeadvocate.com
64. Jūrų teisės informacinis tinklapis – www.admiraltylawguide.com
65. Klaipėdos valstybinis jūrų uostas – www.port.lt
66. Laivų areštui skirtas tinklapis – www.shipsarrested.com
67. Laivų paieškos bei svarbiausios informacijos apie laivus suteikimo sistema –
www.seasearcher.com
68. Laivų paieškos bei svarbiausios informacijos apie laivus suteikimo sistema – www.sea-web.org

69. Laivybos teisės informacinis tinklapis – www.maritimelawportal.com
70. Lietuvos Aukščiausiasis Teismas – www.lat.litlex.lt
71. Lietuvos laivų statytojų ir remontininkų asociacija – www.llsra.lt
72. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerija – www.transp.lt
73. Lietuvos Respublikos Seimas – www.lrs.lt
74. Lietuvos Respublikos Vyriausybė – www.lrv.lt
75. Mak Gilio universitetas (Kalifornija, JAV) – www.mcgill.ca/maritimelaw/
76. Mykolo Romerio universitetas – www.mruni.lt
77. Saugios laivybos administracija – www.msa.lt
78. Šiuolaikinės lietuvių kalbos žodynas internete - <http://www.autoinfo.lt/webdic/>
79. Tarptautinė Jūrų Organizacija – www.imo.org
80. Teisinės informacijos centras prie Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos - www.litlex.lt
81. Teisinės informacijos portalas – www.informalaw.com
82. Transporto teisės informacinis tinklapis – www.cargolaw.com

SANTRAUKA

Laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais kaip jūrinio reikalavimo užtikrinimo jūrinio laivo areštu ypatumai

Pagrindinės sąvokos: laivo areštas, jūrinis reikalavimas, laivo statymas, laivo remontas, laivo įrengimas, dokų naudojimas, atsakomybė dėl neteisėto arešto.

Laivo arešto pagrindų žinojimas yra esminis pagrindas bet kurio asmens susijusio su laivybos verslu teisėtų interesų gynybai. Dėl skirtingų teisės sistemų skirtingose valstybėse tarptautinė bendruomenė jau XX a. pradžioje suprato taisyklės susijusių su laivų areštu unifikavimo svarbą.

Svarbiausias žingsnis minėtame unifikavime buvo žengtas 1952 m. gegužės 2-10 dienomis Briuselyje, kur buvo priimta Tarptautinė konvencija dėl kai kurių taisyklių susijusių su jūrų laivų areštu suvienodinimo. Lietuvą šią konvenciją ratifikavo 2002 m. kovo 26 d. tokiu būdu kiekvienas asmuo susijęs su laivybos verslu Lietuvoje galėjo pasinaudoti minėtos konvencijos teikiamomis galimybėmis. Tačiau yra nemažai problemų susijusių su minėtos konvencijos taikymu. Pagrindinės šių problemų priežastys yra teismų ir teisininkų patirties susijusios su jūrinėmis bylomis stoka bei žmonių dirbančių laivybos versle žinių susijusių su laivybos praktika stoka.

Darbe nagrinėjami jūrinių reikalavimų kylančių dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais ypatumai bei laivo arešto dėl šių reikalavimų ypatumai Lietuvoje.

Darbas susideda iš keturių dalių. Pirmoje darbo dalyje pateikiamas laivo arešto procedūros apibūdinimas remiantis tarptautine praktika, minėta konvencija bei Lietuvos Respublikos įstatymais. Antrojoje dalyje aprašomi laivo arešto dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais ypatumai. Trečiojoje dalyje atskleidžiama praktinė laivo arešto dėl aptariamų rūšių jūrinių reikalavimų reikšmė. Paskutinėje darbo dalyje analizuojami aptariamo laivo arešto pagrindai ir atsakomybė dėl neteisėto laivo arešto.

Apibendrinat darbą, pasakytina, kad pagrindinis šio tyrimo tikslas yra išplėsti žinias susijusias su jūrinių laivų areštu, o ypač su laivų areštu dėl laivo statymo, remonto ar įrengimo arba mokesčių ir rinkliavų už naudojimąsi dokais, Lietuvos Respublikoje. Tik išsamus šios procedūros bei su tuo susijusių jūrinių tradicijų išmanymas gali būti visų, kurie susiję su laivybos verslu, bei visos valstybės, kurios strateginis tikslas yra tapti lygiaverčiu tarptautinės jūrinės

bendruomenės nariu, būtinų sąlygų užtikrinančių sėkmę pagrindas. Be to, skirtingų laivybos teisės sričių pažinimo lygis Lietuvoje yra labai žemas.

SUMMARY

The particularities of the arrest of sea-going ship as the security for the maritime claim arising of construction, repair or equipment of any ship or dock charges and duties

Keywords: arrest of ship, procedure of arrest of ship, maritime claims, construction of ship, repair of ship, equipment of ship, using of docks, liability for wrongful arrest.

The knowledge on the arrest of ships is an essential background for the defence of the interests of any person dealing with maritime business. Due to the difference of legal systems in different states the prominence to the necessity of unification of rules relating to the arrest of ships was given by the international society in the beginning of 20th century.

The most important step on the above unification was done in Brussels on 2nd-10th May 1952 by adoption of the Convention for the unification of certain rules relating to the arrest of sea-going ships. Lithuania ratified said convention on 29th October 2002. Therefore every person related to the maritime business in Lithuania was entitled to aim for the benefit of said convention. Notwithstanding to that there are number of problems related to the application of said convention. The main reasons of these problems are the lack of the courts' and the lawyers' experience in the maritime matters and the lack of knowledge on the maritime practice by the persons working in maritime area.

This thesis deals particular with the particularities of the maritime claims arising of the construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues and the particularities of the arrest of ship for these maritime claims in the Republic of Lithuania.

The thesis contents of four parts. The first part defines the procedure of the arrest of ship according to the international practice, above convention and the laws of Republic of Lithuania. The second part clarifies the particularities of the ship arrest arising of the maritime claims in connection to the construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues. The third part assays the practical significance of the arrest of ships for the subject type of maritime claims. The last part of the thesis is constructed for the analysing of the grounds of the subject arrest of ships and the liability for the wrongful arrest.

Summarizing the thesis can be said that the main objective of this research is to expand the knowledge on the arrest of sea-going ships in the Republic of Lithuania and particular arrests arising of the maritime claims related to the construction, repair or equipment of any ship or dock charges and dues. Only comprehensive knowledge of this procedure and maritime traditions thereof can be the basic precondition for the success in maritime business for everyone

who is involved and for the whole state which strategical target is to become equal member in the international maritime society. Moreover the recognition of different areas of maritime law is on very low level in Lithuania.