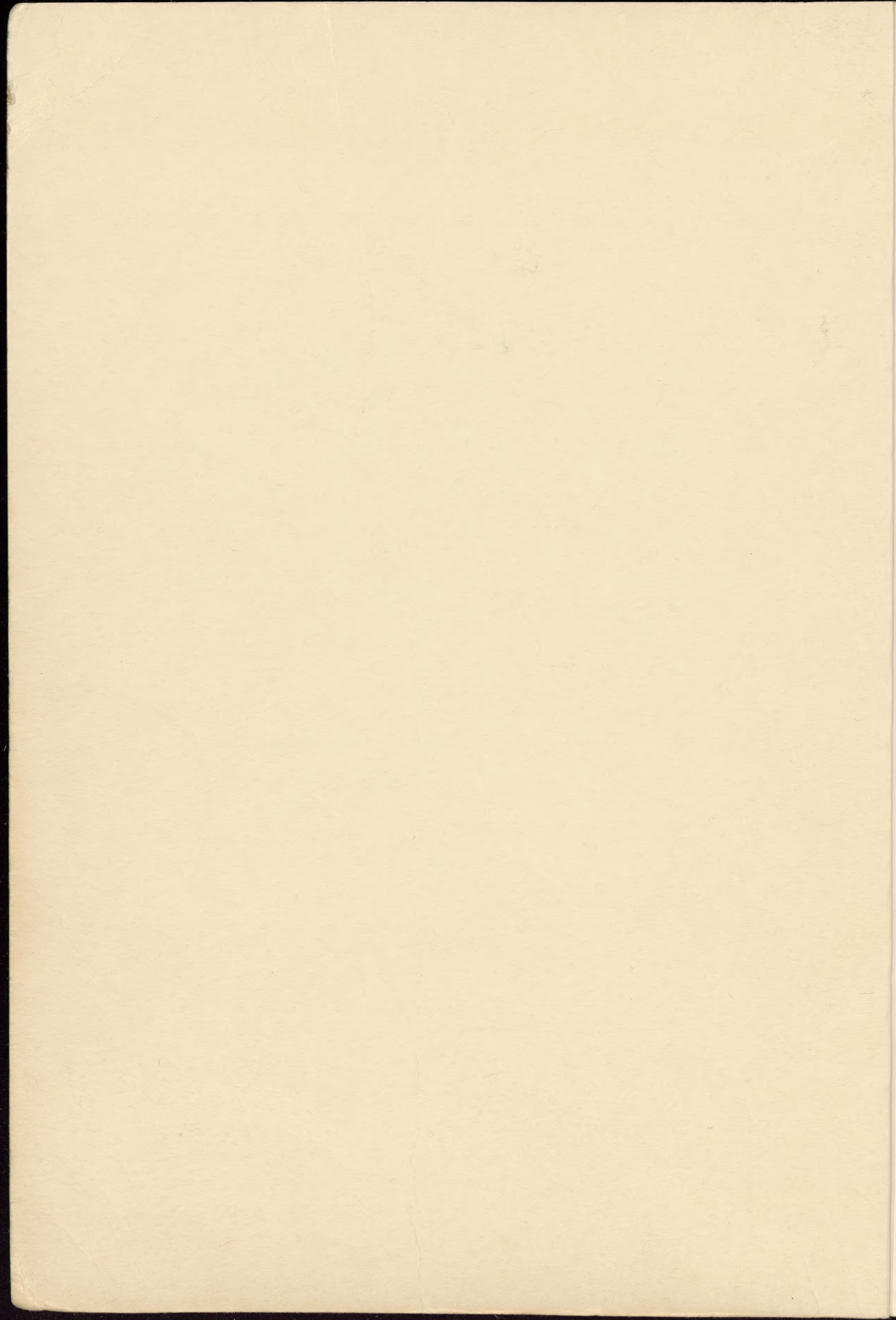


juridiskā mācību un izglītojošā literatūra

jūras tiesības

juridiskā mācību un izglītojošā literatūra



97-5
L 93

L
34

Latvijas Nacionālā
Bibliotēka

UDK 342.73
67.02

juridiskā mācību un izglītojošā literatūra

0304022833

Autors

Priekšvārds

— I daļa IV zīleib 1

I. BURVĪS, bijušais jurists

M. LEJNIEKS, tiesību zinātnu maģistrs — I daļa I, II, IX, X nodaļā, II daļa XIII un

jūras tiesības

M. Lejnietka
un
L. Medinas
redakcijā

Grāmata nav aptverti pilnīgi vai ar jūras tiesību jautājumiem, taču tā aptver jūras
tiesību mācību kursa pamattēmas un galvenās beigās lasītāji atradīs kontroljautājumus,
uzdevumu un ieteicamās literatūras sarakstus, kas palīdzēs gan kontrolēt sākotnējās
ziņas, gan turpināt tēmas studēšanai. Grāmata ir izveidota kā mācību grāmata, tā
tāpat ir ieteicama kā palīdzība jūras tiesībās, kuras tiek apskatītas kā
starptautiskās publiskās tiesības nozīrē, un kuģošanas tiesības.

Autoru kolektīva korektori veido Latvijas jūras tiesību asociācijas biedri, tāpēc šo grāmatu
var uzskatīt arī par mērķtiecīgu organizācijas darba rezultātu. Gandrīz visi autori ir augstāko
mācību iestāžu pasniedzēji un ir iesaistīti jūras tiesību jautājumos.

Šī priekšvārda autor vēlas izteikt pateicību Sorosa fondam Latvijā par
atbalstu šīs grāmatas izdošanai un izdošanai.

Redaktors M. Freijs, L. Kārkliņš, M. Zālūte, I. Vainone

- Janis Burvis
- Māris Lejnietka
- Patriks Markevičs
- Laila Medina
- Indra Plankova
- Gints Vilgerts



JUMAVA

Rīga
1997

Grāmata sagatavota un izdota ar
SOROSA FONDA - LATVIJA
atbalstu.
© Autors kolektīvs, izdota, 1997.
© Jūras tiesību mācību grāmata
redakcija, 1997.

ISBN 9984-20-107-3

UDK 347.79
Ju 605

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

94 16 965
0304022353

Autori

- I. BURVIS, diplomēts jurists — I daļas IV, V nodaļa
M. LEJNIEKS, tiesību zinātņu maģistrs — I daļas I, III, IX, XI nodaļa, II daļas XIII un XIV nodaļa
P. MARKĒVIČS, tiesību zinātņu maģistrs — II daļas VI nodaļa
L. MEDINA, tiesību zinātņu maģistre — I daļas II, VII, VIII nodaļa, II daļas II, VII, VIII un XIII nodaļa
I. PLANKOVA, tiesību zinātņu maģistre — I daļas VI, X nodaļa, II daļas IV un IX nodaļa
G. VILGERTS, tiesību zinātņu maģistrs — II daļas III, V, X un XI nodaļa

Mākslinieks Jānis Rožukalns

Redaktores M.Freja, L.Kainaize, M.Satoriņa, I.Vaitmane

ISBN 9984 - 05 - 107 - 2



Grāmata sagatavota un izdota ar
SOROSA FONDA – LATVIJA
atbalstu

© Autoru kolektīvs, teksts, 1997
© Jānis Rožukalns, mākslinieciskais
noformējums, 1997

Priekšvārds

Šī ir pirmā mācību grāmata jūras tiesībās pēc sešdesmit gadu pārtraukuma, jo pēdējos gados iznākušās brošūras un citi izdevumi nav aizpildījuši šo robu. Sešdesmit gadus bija pārtraukums arī jūras tiesību attīstībā Latvijā. Kopš neatkarības atgūšanas Latvijā ir atsākusies jūras tiesību attīstība un šis process turpinās vēl joprojām, attīstās arī Latvijas jūras tiesību normatīvā bāze. Šī iemesla dēļ autori iespēju robežās atturējās sasaitīt savu izklāstu ar Latvijā spēkā esošajiem likumdošanas aktiem, balstot savu darbu uz starptautisko jūras tiesību praksi.

Šo grāmatu autori ir iecerējuši kā mācību līdzekli priekšmetā "Jūras tiesības", kas tiek pasniegts Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē, Latvijas Jūras akadēmijā un citās mūsu valsts mācību iestādēs. Atsevišķas grāmatā izklāstītās tēmas tiek pasniegtas arī citu mācību disciplīnu sastāvā, piemēram, starptautiskajās publiskajās tiesībās, starptautiskajās privāttiesībās, tirdzniecības tiesībās u.c. Tomēr autori cer, ka grāmata izrādīsies noderīga ne tikai studentiem, bet arī praktiķiem — juristiem, jūrniekiem un visiem pārējiem, kuru darbs saistīts ar jūru.

Grāmatā nav aptverti pilnīgi visi ar jūras tiesībām saistītie jautājumi, taču tā aptver jūras tiesību mācību kursa pamattēmas. Katras nodaļas beigās lasītājs atradīs kontroljautājumus, uzdevumu un ieteicamās literatūras sarakstu, kas palīdzēs gan kontrolēt satura apguves līmeni, gan turpināt tēmas studēšanu, izmantojot ieteiktās grāmatas. Nākas gan atzīt, ka daudzas ieteiktās grāmatas pagaidām Latvijā ir atrodamas tikai privātajās bibliotēkās. Orientēties grāmatas saturā palīdzēs arī alfabētiskais rādītājs un starptautisko konvenciju rādītājs. Grāmata ir sadalīta divās daļās — publiskajās jūras tiesībās, kuras tiek apskatītas kā starptautisko publisko tiesību nozare, un kuģošanas tiesībās.

Autoru kolektīva kodolu veido Latvijas Jūras tiesību asociācijas biedri, tāpēc šo grāmatu var uzskatīt arī par minētās organizācijas darba rezultātu. Gandrīz visi autori ir augstāko mācību iestāžu pasniedzēji un arī ikdienā nodarbojas ar jūras tiesībām.

Šī priekšvārda nobeigumā autori vēlas izteikt pateicību Sorosa fondam—Latvija par sniegto atbalstu šīs grāmatas tapšanā un izdošanā.

Imants Burvis

Māris Lejnieks

Patriks Markēvičs

Laila Medina

Ināra Plankova

Gints Vilgerts

Satura rādītājs

Priekšvārds	
Satura rādītājs	IV
Starptautiskie daudzpusējie nolīgumi	IX
<i>Pirmā daļa PUBLISKĀS JŪRAS TIESĪBAS</i>	1
I STARPTAUTISKĀS JŪRAS TIESĪBAS	1
KĀ STARPTAUTISKO TIESĪBU NOZARE	
Starptautiskās tiesības	1
Starptautisko tiesību izcelšanās	1
Starptautisko tiesību jēdziens	2
Starptautisko tiesību īpatnības	2
Starptautisko jūras tiesību jēdziens un būtība	3
Starptautiskās jūras tiesības kā starptautisko tiesību sastāvdaļa	3
Starptautisko jūras tiesību jēdziens	4
Starptautisko jūras tiesību saistība ar citām starptautisko tiesību nozarēm	4
Starptautisko jūras tiesību saistība ar kuģošanas tiesībām	5
Starptautisko jūras tiesību saistība ar valststiesībām; nacionālās jūras tiesības	6
Starptautisko jūras tiesību saistība ar konstitucionālajām tiesībām	6
Nacionālās jūras tiesības	7
II STARPTAUTISKO JŪRAS TIESĪBU DOKTRINĀLĀS ATTĪSTĪBAS VĒSTURE UN KODIFIKĀCIJA	8
Jūras tiesību vēsturiskā attīstība	8
Jūras tiesību kodifikācija	14
III JŪRAS TIESĪBU AVOTI UN SUBJEKTI	20
Jūras tiesību avoti	20
Jūras tiesību normu un avotu jēdziens	20
ANO Starptautiskās tiesas Statūti	21
Starptautiskie nolīgumi	22
Starptautiskās paražas	22
Starptautisko tiesību principi	23
Tiesu lēmumi	24
Tiesību doktrīnas	25
Jūras tiesību subjekti	25
Valstis	25
Starptautiskās organizācijas	26
UNCTAD	27
IMO	27
Tautas un nācijas	28
Citi veidojumi un personas, kurām ir starptautiskā tiesībsubjektība	28
Karojošās puses	29
Valstiskie veidojumi	29
Fiziskās personas	29

IV JŪRAS TERITORIJAS IEKŠĒJIE ŪDEŅI	31
Jūras ūdeņu klasifikācija	31
Iekšējie ūdeņi	32
V TERITORIĀLĀ JŪRA UN PIEGULOŠĀ ZONA	38
Teritoriālās jūras jēdziens	38
Lietotie termini	39
Bāzes līnija, vislielākā bēguma līnija	39
Taisnā bāzes līnija	39
Dzīļi robota un likumota piekraste	40
Sala, klintis	40
Salu ķēde	41
Tiešais tuvums	41
Gar krastu	41
Krusta maskējums	42
Īpašās ekonomiskās intereses	42
Līči	42
Ostas	43
Upju ietekas (grīvas)	43
Reidi	44
Teritoriālās jūras robežas	44
Valsts suverenitāte teritoriālajos ūdeņos	45
Piekrastes valsts jurisdikcijas īstenošana teritoriālajos ūdeņos uz ārvalsts kuģa	46
Kriminālā jurisdikcija	46
Civiltiesiskā jurisdikcija	46
Zvejniecības regulēšana	47
Jūras vides aizsardzības regulēšana	47
Piegulošā zona	47
VI ARHIPELĀGI, ARHIPELĀGA VALSTIS UN ARHIPELĀGA ŪDEŅI	50
Definīcija	50
Arhipelāgu kuģošanas speciālā režīma attīstība	50
Arhipelāga un arhipelāga valstu definīcija	51
Arhipelāga taisnās bāzes līnijas	52
Arhipelāga ūdeņi	54
Jaunākā valstu prakse arhipelāga ūdeņu jautājumos	56
VII KONTINENTĀLAIS ŠELFS	59
Ievads	59
Kontinentālā šelfa tiesiskais statuss	59
Kontinentālā šelfa platums	62
Piekrastes valsts tiesības	64
Latvijas pieredze un Latvijas kontinentālā šelfa tiesiskais režīms	66
VIII EKSKLUZĪVĀ EKONOMISKĀ ZONA	68
Ekskluzīvās ekonomiskās zonas attīstība	68
Ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskais statuss	69
Piekrastes valsts tiesības un pienākumi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā	70
Citu valstu tiesības un pienākumi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā	75
Citas tiesības ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā	77

Valstu prakse	78
IX ATKLĀTĀ JŪRA	82
Atklātās jūras jēdziens	82
Atklātās jūras tiesiskais statuss	82
Atklātās jūras brīvības	83
Jurisdikcija atklātajā jūrā	84
Pirātisms	85
Neatļauta raidīšana	86
Vergu un narkotiku pārvadāšana	86
Kuģi bez valsts piederības	87
Vajāšana pa karstām pēdām	87
Izņēmuma gadījumi	88
Tiesības saskaņā ar citiem nolīgumiem	88
X STARPTAUTISKAJĀ KUĢOŠANĀ IZMANTOJAMIE JŪRAS ŠAURUMI UN KANĀLI	90
Jūras šaurumi paražu tiesībās un 1958. gada Konvencijā par teritoriālo jūru	90
Jūras šaurumu režīms 1982. gada Jūras tiesību konvencijā	92
Jūras šaurumu tiesiskais režīms pēc 1982. gada jūras tiesību konvencijas pieņemšanas	95
Speciālie režīmi	95
Nobeigums	97
XI JŪRAS RESURSU IZMANTOŠANAS TIESISKAIS REGULĒJUMS.	
JŪRAS ZINĀTNISKĀ IZPĒTE	99
levads	99
Jūras dibena rajons	100
Starptautiskā jūras dibena institūcija	100
Resursu ieguve	102
Jūras zinātniskā izpēte	103
Otrā daļa KUĢOŠANAS TIESĪBAS	106
I KUĢOŠANAS TIESĪBU JĒDZIENS UN VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA	106
Kuģošanas tiesību jēdziens	106
Kuģošanas tiesību saistība ar citām tiesību nozarēm	108
Jūras tiesībās	108
Publiskās jūras tiesības	108
Civiltiesības	108
Citas tiesību nozares	109
Starptautiskās privāttiesības un starptautiskās tirdzniecības tiesības	109
Kuģošanas tiesību attīstības vēsture	109
Latvijas kuģošanas tiesības	112
II VALSTS PĀRVALDE JŪRNIECĪBĀ	115
levads	115
Likumdošanas vara	115
Tiesu vara	115
Izpildvara	116
Jūrniecība	116
levads	116

78	Jūras vides aizsardzība.....	117
82	Jūrnieku veselība.....	118
82	Jūrnieku izglītība.....	119
82	Ekonomika un finanses.....	119
83	Ārējie sakari.....	119
84	Citas institūcijas.....	120
85	Jūrniecības nozares tiešās pārvaldes institūcijas.....	120
86	Satiksmes ministrija.....	121
86	Jūrniecības departaments.....	121
87	Ostu nodaļa.....	122
87	Kuģošanas nodaļa.....	122
88	Starptautisko līgumu un juridiskā nodaļa.....	123
88	Informācijas, plānošanas un analītiskā nodaļa.....	124
90	Latvijas Jūras administrācija.....	124
90	Ostas kapteinis.....	125
92	Loči.....	126
95	Latvijas Kuģu reģistrs.....	126
95	Hidrogrāfijas dienests.....	126
97	Meklēšanas un glābšanas dienests.....	127
97	Jūrnieku reģistrs.....	127
	Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienests.....	127
9	III KUĢU REĢISTRĒŠANA UN KONTROLE.....	129
9	Ievads.....	129
0	Reģistru veidi atsevišķās jurisdikcijās.....	129
0	Starptautiskie dokumenti.....	131
2	Eiropas Savienības dokumenti.....	132
3	Latvijas Republikas tiesību akti.....	135
6	Nobeigums.....	139
6	IV DARBA ATTIECĪBAS UZ KUĢA.....	142
6	Ievads.....	142
6	Starptautiskā darba organizācija un tās konvencijas.....	142
8	Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes veikšanas standarti.....	144
8	Kuģa kapteinis un kuģa apkalpe.....	145
3	V AR KUĢI SAISTĪTĀS MANTISKĀS INTERESES.....	149
3	Ievads.....	149
3	Būve.....	149
9	Maksa.....	151
9	<i>Romalpa Clause</i> , īpašuma tiesību pāreja.....	152
9	Risks.....	152
2	Atbildība par piegādes nokavējumu vai kuģa neatbilstību.....	152
5	Informācija par kuģi.....	153
5	Hipotēka.....	153
5	Ieķilāšana ārvalstīs.....	156
5	Īpašuma tiesību saturs.....	158
9	Kopīpašums.....	159
9	Pirkuma līgums.....	160
5	Starptautiskie dokumenti.....	164
5	Vraki.....	165

VI JŪRAS PĀRVADĀJUMI	169
levads.....	169
Konosaments	170
Konosaments — jūras pārvadājuma līgumu apliecinošs dokuments.....	170
Jūras pārvadājumu līgumus regulējošie starptautiskie noteikumi	171
Konosaments — pierādījums par kravās saņemšanu	173
Konosaments kā vērtspapīrs	175
Multimodālie pārvadājumi	177
KRAVU PĀRVADĀJUMI NOSLĒDZOT ČARTERU	181
levads.	181
Reisa čarters	182
Vispārīgie noteikumi.....	182
Kuģa apraksts.....	183
Ostas izraudzīšana.....	184
Kuģa ierašanās ostā.....	185
Gulllaiks	185
Demeredžs, dispaša, kuģa aizturēšana	188
Kravas iekraušana.....	189
Konosamenta izsniegšana.....	189
Frakts apmaksā	190
Reiss, deviācija	191
Laika čarters	192
levads.....	192
Fraktētājs	192
Kuģa apraksts.....	192
Kuģa nodošana	193
Čartera periods	194
Nomas apmaksā	194
Tiesības nemaksāt nomu (<i>off — hire</i>).....	195
Izmaksu sadalījums.....	195
Kuģa kapteinis	196
Konosamentu izsniegšana.....	197
Pasažieru pārvadājumi	197
GENCON čartera forma.....	201
CONGEBILL konosamenta forma.....	205
BALTIME 1939 laika čartera forma	207
VII KUĢU SADURSME.....	210
levads	210
Tiesību avoti	210
Sadursmju novēršanas noteikumi	211
Jurisdikcija	212
Atbildība un zaudējumu atlīdzība.....	214
VIII KUĢU GLĀBŠANA	221
levads.....	221
Kuģu glābšanas būtība.....	221
Definīcija	222

Glābšanas pazīmes	222
Brīvprātība	222
Veiksme. Nav izglābts — nav atlīdzības	224
Izglābtais īpašums	224
Briesmas	225
Atlīdzība par glābšanu un tās apmērs	225
Atlīdzības noteikšanas kritēriji	226
Pušu pienākumi saskaņā ar līgumu par glābšanu	227
Īpašā kompensācija	228
IX VISPĀRĒJĀ AVĀRIJA	230
Definīcija	230
Vispārējās avārijas vēsture	230
Jorkas—Antverpenes noteikumu vēsture	231
Vispārējās avārijas priekšnoteikumi vispārējās avārijas aktā	232
Apzināta rīcība	232
Briesmas	232
Rīcība vispārējās avārijas situācijā	233
Ārkārtējs upurējums	233
Atlīdzība par vispārējā avārijā bojātu vai upurētu īpašumu	234
Zaudējumu sadalīšana vispārējā avārijā	235
Kuģa zaudējumi	236
Kravas zaudējumi	236
Frakts zaudējumi	237
Vispārējās avārijas izdevumi	237
Kontribūcijas kapitāls	237
Dispaša jeb vispārējās avārijas zaudējumu sadales princips	238
Dispašas saturs	238
X JŪRAS APDROŠINĀJUMS	241
Definīcijas	241
Ievads	241
Apdrošināšanas interese	242
Apdrošinājuma summa	242
Laba ticība un nepieciešamā informācija	243
Divkārsā apdrošināšana	245
Garantijas	245
Neatbilstība kuģošanas drošības prasībām	246
Reiss	246
Polises cedēšana	247
Apdrošināšanas prēmija	248
Zaudējumi un abandons	248
Daļējie zaudējumi	249
Atlīdzība	250
Apdrošinātāja tiesības attiecībā uz maksājumiem	251
Prēmijas atdošana	251
Savstarpējās apdrošināšanas sabiedrības	251
Papildinājumi	252
Noslēgums	252
XI CIVILTIESISKĀ ATBILDĪBA PAR JŪRAS VIDES PIESĀRŅOŠANU	254
Ievads	254

Starptautiskie dokumenti	254	
OPA pamatnostādnes	257	
TOVALOP un CRISTAL	258	
Atomkuģu operatoru civilatbildība	258	
XII OSTAS	261	18
Ostas jēdziens	261	19
Ostu darbības tiesiskais regulējums	261	19
Kuģu tiesiskais stāvoklis ostās	261	
Kriminālā un civilā jurisdikcija ostās	262	19
Ostas pārvalde. Vispārīgie noteikumi	262	19
Ostas pārvaldes tiesiskais statuss un kompetence	263	19
Ostas valde	263	19
Ostas pārvaldnieks	264	19
Izņēmumi no vispārējās kārtības	264	19
Īpašuma tiesības ostā. Akvatorija	264	
Zeme	264	19
Ēkas, būves un inženiertehniskās komunikācijas	265	19
Īpašuma tiesību aprobežojumi	265	19
Ostas nodevas	265	
Saimnieciskā darbība ostā	266	19
Ostas kapteinis	266	19
Kuģu satiksme, ostu kontrole un formalitātes un nodevas	266	19
Vispārīgie noteikumi	266	19
Ostas kontrole	267	19
Starptautiskās vienošanās par ostu kontroli un ostu formalitātēm	267	19
Muitas kontrole	267	19
Robežsardzes kontrole	267	19
Sanitārā kontrole	268	19
XIII JŪRAS PRASĪBAS UN ATBILDĪBAS IEROBEŽOJUMS	269	19
Jūras prasību jēdziens	269	19
Jūras prasību veidi	270	19
Jūras prasību piemērošanas veidi	274	19
<i>In rem</i>	274	19
<i>In personam</i>	274	19
<i>In rem</i> pret viena īpašnieka kuģiem	276	19
Atbildības ierobežojums jūras prasībās	276	19
XIV JŪRAS PRASĪBU NODROŠINĀJUMS UN KUĢU PIESPIEDU PĀRDOŠANA	280	19
Jūrniecības prasījuma tiesības	280	19
Kuģu arests	281	19
Citi jūras prasību nodrošinājuma veidi	283	19
Citas kreditora interešu aizsardzības iespējas	283	19
Kuģa piespiedu pārdošana un jūras prasību apmierināšanas secība	284	19
Terminu alfabētiskais rādītājs	287	19
Atsauces	290	19

Starptautiskie daudzpusējie nolīgumi

254		
257		
258		
258		
.261	1857. gada Kopenhāgenas līgums.....	96
.261	1910. gada Briseles konvencija par glābšanu	221; 222; 224
.261	1910. gada Starptautiskā konvencija par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz sadursmēm starp kuģiem	211
.262	1920. gada SDO konvencija nr. 8 "Par bezdarba pabalstu kuģa bojāiešanas gadījumā"	143
.262	1920. gada SDO konvencija nr. 9 "Par jūrnieku iekārtošanu darbā"	143
.263	1921. gada Ālandu salu neitralitātes un nenocietināšanās konvencija	96
.263	1921. gada SDO konvencija nr. 16 "Par kuģniecībā nodarbināto bērnu un pusaudžu obligāto medicīnisko apskati"	143
.264	1924. gada Briseles konvencija par dažu konosamenta noteikumu unifikāciju (Hāgas noteikumi)	171; 172; 73; 190; 227
.264	1944. gada Starptautiskās civilās aviācijas konvencija	77
.265	1946. gada Konvencija par jūrnieku veselības pārbaudi	118; 147
.265	1949. gada Ženēvas konvencija par jūras kara spēku sastāvā esošo ievainoto, slimo un kuģu katastrofās cietušo personu stāvokļa uzlabošanu	29
.266	1950. gada Romas konvencija par cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzību	29
.266	1952. gada Starptautiskā konvencija par atsevišķiem noteikumiem attiecībā uz civilo jurisdikciju sadursmes gadījumos	211; 213
.266	1952. gada Briseles konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju	85; 153; 270; 271; 281; 282
.267	1957. gada līgums par Eiropas Ekonomisko kopienu (Romas līgums)	133
.267	1957. gada Starptautiskā konvencija par jūras kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu	276
.268	1958. gada Konvencija par atklāto jūru	12; 15; 76; 82.-85.; 87; 103; 103; 131
.269	1958. gada konvencija par jūrnieku nacionālajām personas apliecībām	144
.269	1958. gada Konvencija par kontinentālo šelfu	12; 61.-63.; 65; 66; 71
.270	1958. gada Konvencija par teritoriālo jūru un tai piegulošo zonu	12; 22; 34; 38; 50; 90.-92.
.274	1958. gada Konvencija par zvejniecību un atklātās jūras dzīvo resursu aizsardzību	12
.274	1960. gada 29.jūlija Parīzes konvencija par trešo personu atbildību atomenerģijas jomā	259
.274	1963. gada 21.maija Vīnes konvencija par civilo atbildību par kodolkaitējumiem	259
.276	1963. gada Līgums par kodolieroču izmēģinājumu aizliegšanu atmosfērā, kosmiskajā telpā un zem ūdens	5; 84
.276	1963. gada Vīnes konvencijas par konsulārajiem sakariem	5
.80	1965. gada Konvencija par kuģu satiksmes atvieglošanu	56; 274
.80	1967. gada Starptautiskā konvencija par tiesību reģistrāciju attiecībā uz būvējamiem kuģiem	164
.83	1968. gada Nolīgums par kosmonautu glābšanu, kosmonautu un kosmiskajā telpā palaisto objektu atgriešanu	5
.83	1968. gada Protokols pie 1924. gada Briseles konvencijas par dažu konosamenta noteikumu unifikāciju (Hāgas — Visbijas noteikumi)	173.-175.; 178; 189.-191.; 277
.84	1969. gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanos, ja atklātā jūrā avārijas rezultātā radies naftas piesārņojums	75
.87	1969. gada Vīnes konvencija par starptautiskajām līgumtiesībām	22
90	1969. gada Briseles starptautiskā konvencija par civilo atbildību par zaudējumiem no piesārņojuma ar naftu	254.-256.; 258; 259; 277
	1971. gada Līgums par aizliegumu izvietot jūru un okeānu dzīlēs un dibenā kodolieročus.....	5

1971. gada Starptautiskā konvencija par fonda izveidošanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai (Fonda konvencija).....	254; 256; 258
1971. gada Starptautiskā konvencija par civiltatbildību par radioaktīvo materiālu pārvadāšanu.....	258; 259
1972. gada Londonas konvencija par tāda jūras piesārņojuma novēršanu, kas rodas, izgāžot atkritumus vai citas vielas.....	28; 117
1972. gada Starptautiskā konvencija par sadursmju novēršanu jūrā (COLREG—72)	210; 266
1974. gada Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (Solas 74).....	28; 35; 125; 129; 197; 266
1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas jūras pārvadājumiem	28; 197; 198
1976. gada Starptautiskā jūras sakaru sistēmas konvencija	5
1976. gada Londonas konvencija par atbildības ierobežošanu jūras prasībās.....	28; 198
1978. gada ANO Konvencijas par jūras kravu pārvadājumiem (Hamburgas noteikumi)	170; 173; 178; 190; 278
1978. gada Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW — 78)	144
1980. gada ANO Konvencija par starptautisko kravu multimodālo pārvadājumu	178
1980. gada ANO Vīnes konvencija par starptautisko preču pārdevumu	165
1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija	3.-6.; 16; 18.-23.; 31.-34.; 36.-48.; 51.-57.; 62; 64.-66.; 69.-78.; 82.-87.; 90; 92.-95.; 97; 99; 100; 103; 104; 211; 216; 256; 261
1986. gada Konvencija par kuģu reģistrāciju	131.-133.
1988. gada UNIDROIT konvencija par starptautisko finansu līzingu	164
1989. gada Starptautiskā konvencija par glābšanu.....	6; 166; 221.-228.
1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par jūrniecības prasījuma tiesībām un kuģu hipotēkām.....	280; 281; 284
ANO Starptautiskās tiesas Statūti	21.-24.
ANO Statūti	32; 88
Lozannas miera līgums	90
Montrē (Montreux) konvencija.....	93
Starptautiskā konvencija par naftas piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL 73/78)	28; 35; 75; 117; 129; 133
Versajas miera līgums	26; 142

Pirmā daļa

Publiskās jūras tiesības

I Starptautiskās jūras tiesības kā starptautisko tiesību nozare

Starptautiskās tiesības

Starptautisko tiesību izcelšanās

Ir pagājuši vairāki miljoni gadu, kopš uz zemes parādījās saprātīga būtne — cilvēks. Viņš jau no pašiem pirmsākumiem bija bara radījums, jo šāda eksistences forma civilizācijas attīstības rītausmā bija vienīgā izdzīvošanas iespēja. Sākotnēji tie bija cilvēkveidīgo būtnu bari, no kuriem ilgā vēsturiskās attīstības gaitā izveidojās tautas, kas apmetās uz dzīvi noteiktos apvidos, kur izveidojās zināma pārvaldes iekārta, radās valstis. Par pirmo tiesību normu cilvēku savstarpējās attiecībās varam uzskatīt vārdus "tas ir mans, bet tas tur — tavš", piemēram, mans medījums, mans akmens cirvis, mana sieviete (vīrietis), un līdzīgas attiecības veidojās arī starp šiem valstiskajiem veidojumiem: tā ir mūsu zeme, mūsu medību lauki, mūsu vergi, utt. Arī vissenākais starptautiskais līgums, kas ir zināms vēsturei un datējams ap 3100. g. p. m. ē., tika noslēgts starp Mezopotāmijas pilsētu Legašas un Ummas valdniekiem par robežu noteikšanu, tātad — par īpašuma tiesību precizēšanu. Līdz pat viduslaikiem valsts tika identificēta ar tās "īpašnieku" — monarhu, suverēnu, valsts tika uzskatīta par viņa īpašumu. Starp valstīm radās konflikti par šīm īpašuma tiesībām, tāpēc izveidojās normas, kas regulēja kara pieteikšanu, pašu karošanas procesu, miera noslēgšanu, kā arī militāru savienību izveidošanu, piemēram, vienošanās starp hetu valdnieku Hatusīlu un viņa Ēģiptes kolēģi faraonu Ramzesu II XIII gs. p. m. ē. par savstarpējo savienību un izbēgušo vergu izdošanu. Laika gaitā izveidojās arī normas, kas regulēja diplomātiskās attiecības. Šajā ziņā nozīmīgs ir senās Grieķijas pilsētvalstu ieguldījums. Tika izstrādātas normas par starptautisko domstarpību atrisināšanu ar šķīrējtiesas palīdzību un citi starptautiskās attiecības regulējošu normu veidi, piemēram, monarhu savstarpējo laulību līgumi, kuri bija nozīmīgs politikas instruments. Kā piemēru teiktajam var minēt slavenās Bābeles vēl slavenākās valdnieces Semiramīdas noslēgto laulības līgumu ar Asīrijas valdnieku Šamaši Adidi II. Taču tās bija tikai tiesību normas, kuras gan regulēja starptautiskās attiecības, bet vēl neveidoja atsevišķu tiesību nozari. Starptautisko attiecību regulēšanai līdz pat XVII gs. galvenokārt tika izmantotas nacionālajām tiesībām analogiskas normas, bet tās normas, kuru specifika bija tieši starptautisko attiecību regulēšana atsevišķu tiesību nozari vēl neveidoja.

Starptautisko tiesību jēdziens

Par starptautiskajām tiesībām kā par patstāvīgu tiesību nozari mēs varam runāt tikai sākot ar XVII gs., kad Eiropas politiskā karte ieguva aptuveni tādas pašas aprises, kādas tās ir mūsdienās, aktivizējās starpvalstu attiecības un tika uzrakstīti pirmie pētījumi starptautiskajās tiesībās. Pēdējie trīs gadsimti ir iezīmējušies starptautiskajās tiesībās kā nozīmīgs attīstības posms, jo to gaitā tās ir izveidojušās par komplicētu, attīstītu tiesību nozari. *Mūsdienų starptautiskās tiesības ir to normu un principu kopums, kas regulē publiski tiesiskās attiecības starp šo tiesību subjektiem un ar starptautisko tiesībsubjektību apveltītajām personām un veidojumiem.* Starptautiski tiesiskā regulējuma loks ir ļoti plašs un ietver sevī tādu jautājumu regulēšanu kā dažādu teritoriju — zemes, zemes dziļi, jūras, gaisa un kosmosa tiesiskais statuss, starptautisko līgumu slēgšana, to izpilde un darbības pārtraukšana, diplomātisko un konsulāro attiecību nodibināšana un realizēšana starp valstīm, militāro konfliktu tiesiskais regulējums, starptautiskā sadarbība ekoloģisko jautājumu risināšanā un cīņā pret noziedzību, cilvēktiesību aizsardzība, utt. Starpvalstu līgumi var aptvert visplašāko starptautisko attiecību spektru: politiskos, ekonomiskos, kultūras, zinātnes, izglītības, sociālos, militāros un daudzus citus jautājumus. Starptautiskās tiesības regulē attiecības ne tikai starp šo tiesību subjektiem, galvenokārt valstīm, bet arī vistiesākajā veidā ietekmē dažādu tiesisko jautājumu risināšanu valstu nacionālajās tiesībās.

Starptautisko tiesību īpatnības

Starptautiskās tiesības ir jānošķir no starptautiskajām privāttiesībām. Starptautiskajām tiesībām raksturīgs publiski tiesiskais regulējums, t. i., gan šo tiesību veidotājas, gan galvenie subjekti ir valstis, turpretī starptautiskās privāttiesības regulē civiltiesiskās (privāttiesiskās) attiecības, kurās ir iesaistīts ārvalstu elements — ārvalstu fiziskā vai juridiskā persona, ārvalstī esošs īpašums, ārvalstīs noticis juridisks fakts, ārvalstīs veicams darījums, utt.

Kā starptautisko tiesību atšķirīga īpatnība jāatzīmē arī tas, ka starptautiskās tiesības veido paši šo tiesību subjekti, nepastāv nekāds vispasaules parlaments, kas pieņemtu starptautiskus likumus. Starptautiskajās tiesībās nepastāv tāda sankciju jeb sodu sistēma par šo tiesību normu pārkāpumiem, kā tas ir atsevišķās nacionālo tiesību nozarēs. Starptautiskās tiesības nav arī apkopotas kādā vienotā normatīvā krājumā, nepastāv šo tiesību vienota kodifikācija. Šo iemeslu dēļ daudzkārt ir izskanējis viedoklis, ka starptautiskās tiesības nav īsta tiesību nozare, vēl jo vairāk tapēc, ka šo tiesību normas tiek nereti pārkāptas.

Iebildumu attiecībā uz likumdošanas trūkumu un starptautisko tiesību nekodicēto raksturu atspēko apstākļi, ka to pamatā ir paražu tiesību normas, kuras savu nozīmi lielā mērā saglabā arī mūsdienās. Pret starptautisko tiesību pārkāpējiem tiek piemēroti dažādi tiesiski un politiski pretpasākumi, galvenokārt retorsijas un represālijas. Retorsija ir valsts tiesiska reakcija uz kādas citas valsts nedraudzīgu rīcību, bet represālijas, kas pēc savas būtības ir prettiesiska rīcība, tiek izmantota kā paš aizsardzības metode, atbildot uz otras valsts prettiesisko rīcību. Retorsiju varētu raksturot tādi piemēri kā īpašas labvēlības statusa vai ekonomiskās palīdzības atteikšana nedraudzīgajai valstij, bet represālija var izpausties kā agresorvalsts teritorijas terminēta okupācija vai citāda valsts suverenitātes ierobežošana. Tāpēc pasaules valstu lielākā daļa ievēro savas līgumsaistības un to starptautisko tiesisko kārtību, kuru nosaka starptautiskās tiesības.

Starptautisko jūras tiesību jēdziens un būtība

Starptautiskās jūras tiesības kā starptautisko tiesību sastāvdaļa

Starptautiskās jūras tiesības ir starptautisko tiesību sastāvdaļa. Starptautisko tiesību rašanās vēsture tiek saistīta ar XVII gs. nīderlandiešu jurista Hugo Grocija vārdu un viņa darbiem "Trīs grāmatas par kara un miera tiesībām" (1625. g.) un "Brīvā jūra" (1609. g.), bet šī vēsture ir skatāma kopsakarībā ar jūras tiesību doktrinālo attīstību. Starptautiskās tiesības laika gaitā ir attīstījušās atbilstoši starptautisko attiecību diktētajai nepieciešamībai, un starptautisko jūras tiesību attīstība ir jāskata ciešā kopsakarībā ar vispārējo starptautisko tiesību attīstību. Starptautiskās attiecības sastāv no visdažādākajiem attiecību veidiem: ekonomiskās attiecības, diplomātiskās un konsulārās attiecības, attiecības, kas vērstas uz miera un drošības nodrošināšanu, apkārtējās vides aizsardzību un citām sfērām. Atbilstoši veidojas arī šo attiecību tiesiskais regulējums. Starptautisko attiecību prioritātes katrā laikposmā ir ietekmējušas arī starptautisko tiesību normu veidošanos.

Par vienu no pirmajām un līdz pat mūsu dienām galvenajām starptautisko attiecību problēmām uzskatāma valstu teritorijas savstarpēja norobežošana. Valstis kā starptautisko attiecību un starptautisko tiesību pamatsubjekti ir ieinteresētas precīzā savas teritorijas robežu noteikšanā. Tā ir gan politiska, gan ekonomiska interese, bet pirmām kārtām tas ir jautājums par valsts varas, valsts jurisdikcijas darbību konkrētajā teritorijā. Kopš seniem laikiem valstis par savas teritorijas sastāvdaļu ir uzskatījušas ne tikai sauszemes teritoriju, bet arī lielāku vai mazāku jūras platību un centušās šīs teritorijas pakļaut savai varai. Taču dažkārt uz vienu un to pašu jūras teritorijas daļu pretendēja pat vairākas valstis, un jautājums par to, kurai valstij piederēs attiecīgā jūras teritorija, no vienas valsts interešu loka nonāca divu vai vairāku valstu interešu lokā un kļuva par starptautisko attiecību problēmu, kuru risināja ar starptautisko tiesību normu palīdzību. Valstu lielā ieinteresētība jūras izmantošanā un savstarpējā konkurence šajā jomā arī bija tas noteicošais faktors, kurš ar jūras izmantošanu saistītās problēmas izvirzīja starptautiskā mērogā un šā jautājuma regulējumu nodeva starptautisko tiesību pārziņā. Saduroties divu vai vairāku valstu interesēm, jūras teritoriju tiesiskā statusa noteikšanā voluntāri vadīties tikai no vienas valsts vēlmēm vairs nebija iespējams. Jūras tiesības kļuva par neatņemamu starptautisko publisko tiesību sastāvdaļu.

Savā attīstībā jūras tiesības veidojās saskaņā un savstarpējā mijiedarbībā ar vispārējām starptautisko publisko tiesību normām. Ciešo kopsakarību ar vispārējām starptautiskajām tiesībām nosaka arī Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada Jūras tiesību konvencija, — mūsdienās nozīmīgākais jūras tiesības regulējošais starptautiskais nolīgums, pēc savas būtības visaptveroša publisko jūras tiesību kodifikācija. Konvencijas preambulā ir teikts, ka jautājumi, kurus neregulē šī konvencija, tiek regulēti "saskaņā ar vispārējo starptautisko tiesību normām un principiem", norādi uz starptautiskajām tiesībām atrodam arī vairākos citos konvencijas pantos. Piemēram, 2. pantā, kas regulē teritoriālās jūras, virs teritoriālās jūras esošās gaisa telpas un teritoriālās jūras dibena un dziļi tiesisko statusu, noteikts, ka valsts "suverenitāte pār teritoriālo jūru tiek realizēta, ievērojot šo konvenciju un citas starptautisko tiesību normas", bet konvencijas 87. pants paredz, ka "atklātās jūras brīvība tiek realizēta saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem un citām starptautiskajām normām". Šādu piemēru uzskaitījumu varētu vēl turpināt, jo uz valstu savstarpējām attiecībām jūrniecības jomā

izplatās *mutatis mutandis* (lat. v. — ar attiecīgo atšķirību ievērošanu) citi starptautisko tiesību priekšraksti.

Dažādu valstu jurisdikcijas attiecināšana uz konkrētām jūras teritorijām nav vienīgais jautājums, kuru regulē jūras tiesības. Rodoties citām ar jūras izmantošanu saistītām problēmām, radās arī jaunas jūras tiesību normas, galvenokārt regulējot citu jūras teritoriju un virs jūras esošās gaisa telpas tiesisko statusu, jūras resursu izmantošanu un citus jautājumus.

Starptautisko jūras tiesību jēdziens

Ar starptautiskajām jūras tiesībām jāsaprot to *starptautisko tiesību normu un principu kopums, kas regulē starptautiskās publiski tiesiskās attiecības starp valstīm, starptautiskajām organizācijām un ar starptautisko tiesībsubjektību apveltītajiem veidojumiem jūras, tās dziļi un resursu, kā arī virs tās esošās gaisa telpas izmantošanas gaitā.*

Starptautiskās jūras tiesības kā starptautisko publisko tiesību sastāvdaļa ietver sevī šīs tiesību nozares normas, kas regulē attiecības starp šīs tiesību nozares subjektiem noteiktā attiecību sfērā — jūras izmantošanā, noteiktā vidē — jūras teritorijās.

Regulējamo attiecību sfēra ir samērā plaša: sākot ar noteiktas valsts jurisdikcijas izplatīšanos uz noteiktām jūras teritorijām, šajās teritorijās esošo dzīvo un nedzīvo jūras resursu izmantošanas tiesisko regulējumu, valsts jurisdikciju pār kuģiem, kuri peld zem šīs valsts karoga, līdz pat jūras vides aizsardzībai un to starpvalstu konfliktu atrisināšanai, kuri rodas šo attiecību ietvaros.

Jautājums par starptautisko jūras tiesību normām un šo tiesību subjektiem sīkāk aplūkots turpmākajās grāmatas nodaļās.

Starptautisko jūras tiesību saistība ar citām starptautisko tiesību nozarēm

Starptautiskās jūras tiesības ir savstarpēji cieši saistītas ar citām starptautisko tiesību nozarēm un atrodas ar tām pastāvīgā mijiedarbībā. Kaut gan starptautiskās jūras tiesības veido vienotu normu sistēmu, taču, risinot starptautiskās attiecības dažādās jūras teritorijās, nav iespējams neņemt vērā arī cita veida starptautiskās attiecības un to tiesisko regulējumu.

Iepazīstoties ar jebkuru līgumu starptautisko jūras tiesību jomā, var secināt, ka līguma noslēgšana, spēkā stāšanās un darbības izbeigšanās notiek saskaņā ar starptautisko līgumtiesību normām. Šīs normas parasti tiek iekļautas pašā starptautiskā jūras tiesību līguma nobeiguma daļā, bet, ja tur šo normu nav, tiek piemērotas vispārējās starptautisko līgumtiesību normas. Pastāv arī pretēja ietekme. Jūras tiesību nolīgumu normas savukārt ir ietekmējušas vai var ietekmēt vispārējās starptautiskās tiesības. Tas attiecas, piemēram, uz kārtību, kādā ANO 1982. gada jūras tiesību konvencijai var pievienoties ne tikai valstis, bet arī starptautiskas organizācijas. Konvencijas IX pielikuma 2. pants noteic, ka starptautiskās organizācijas, kuru dalībvalstu vairākums ir pievienojies ANO 1982. gada konvencijai, arī var parakstīt šo konvenciju, ja, protams, šo organizāciju kompetencē ietilpst jautājumi, kurus regulē minētā konvencija.

Viens no jūras tiesību pamatprincipiem ir jūras izmantošana miermīlīgiem mērķiem, bet savukārt viens no starptautisko tiesību pamatuzdevumiem mūsdienās ir nodrošināt visā

pasaulē mieru un drošību. Šajā ziņā 1963. gada Līguma par kodolieroču izmēģinājumu aizliegšanu atmosfērā, kosmiskajā telpā un zem ūdens, kā arī 1971. gada Līguma par aizliegumu izvietot jūru un okeānu dzīlēs un to dibenā kodolieročus galvenais uzdevums ir sekmēt mieru un drošību visā pasaulē, bet tajā pašā laikā šie līgumi regulē arī noteiktus jūras teritoriju tiesiskā statusa aspektus.

Viena no starptautisko tiesību nozarēm regulē arī diplomātiskās un konsulārās attiecības starp valstīm, tajā skaitā arī konsulāro pakalpojumu sniegšanu jūrniecības jomā, un arī starptautiskajās jūras tiesībās ir ietvertas ar šīm attiecībām saistītas normas. ANO 1982. gada jūras tiesību konvencijas 27. pants paredz, ka piekrastes valsts kriminālā jurisdikcija pār ārvalsts kuģi tā miermīlīgās caurbraukšanas laikā caur piekrastes valsts teritoriālajiem ūdeņiem citu iespēju starpā tiek realizēta, ja kuģa karoga valsts diplomātiskais aģents vai konsulārā amatpersona griežas pie piekrastes valsts varas iestādēm ar lūgumu palīdzēt. Savukārt 1963. gada Vīnes konvencijas par konsulārajiem sakariem 5. pantā ir noteikts, ka konsulārajai amatpersonai ir tiesības visādā veidā sadarboties un palīdzēt kuģiem, kuri peld zem pārstāvamās valsts karoga mītneszemes ostās, teritoriālajos un iekšējos ūdeņos.

Starptautisko jūras tiesību avotu normas regulē ne tikai pašu jūras teritoriju, bet arī virs tām esošās gaisa telpas tiesisko statusu, regulē jūras teritoriju pārlidojumus un tādējādi saucas ar starptautiskajām gaisa tiesībām. Gaisa telpas tiesisko statusu pamatā regulē starptautiskās gaisa tiesības, taču attiecībā uz gaisa telpu virs jūras teritorijām ir piemērojamas starptautisko jūras tiesību normas. Tā, piemēram, konvencijas 38. pants piešķir lidaparātiem tiesības tranzītlidojumā šķērsot starptautiskajā kuģošanā izmantojamos jūras šaurumus, 87. pantā, runājot par atklātās jūras brīvībām, minēta arī pārlidojumu brīvība; pirātisma definīcijā, kas dota konvencijas 101. pantā, ietverta arī gaisakuģa sagrābšana, bet 111. pants attiecas arī uz ārvalsts kuģa vajāšanu pa karstām pēdām, kuru veic lidaparāts.

1968. gada Nolīgums par kosmonautu glābšanu, kosmonautu un kosmiskajā telpā palaisto objektu atgriešanu pamatos ir starptautisko kosmosa tiesību avots, taču tajā iekļautas vairākas normas, kas attiecas uz jūras teritorijām, piemēram, kosmonautu glābšana jūrā, kā arī paredzētas sekas, kuras kosmosa apgūšana varētu atstāt uz jūras vidi. Uz jūras un kosmosa tiesībām attiecas arī Mākslīgo zemes pavadoņu jūras sakaru organizācijas INMARSAT starptautiskā konvencija un vienošanās par ekspluatāciju.

Lai gan pastāv minētās kopīgās normas, jūras tiesības starptautiskajās tiesībās tomēr tiek izdalītas atsevišķā nozarē, jo tās ietver virkni tikai un vienīgi šai nozarei raksturīgu normu, kuras veido šo starptautisko tiesību nozari. Starptautisko tiesību iedalījums atsevišķās nozarēs gan ir visai nosacīts, jo visas šo tiesību nozares ir savstarpēji cieši saistītas, tām ir kopīgs subjektu loks un kopīgs regulējama objekts, kā arī vienota regulēšanas metode. Starptautisko tiesību sadalīšanu atsevišķās nozarēs prasa vienīgi atšķirības katras normu grupas darbības sfērā: diplomātiskās vai ekonomiskās attiecības, starptautisko organizāciju darbība, cilvēktiesību aizsardzība, starptautisko līgumu slēgšana, gaisa, kosmosa un, protams, jūras telpa.

Starptautisko jūras tiesību saistība ar kuģošanas tiesībām

Lai gan starptautiskajām jūras tiesībām un kuģošanas tiesībām ir daudz kā kopīga, pirmām kārtām jau darbības sfēra — jūra, tomēr tās ir divas atsevišķas tiesību nozares, kaut arī savstarpēji cieši saistītas.

Bez kopīgās darbības sfēras jāmin arī radniecīgā šo tiesību nozaru avotu sistēma, jo gan viena, gan otra nozare balstās uz paražu tiesībām un starptautiskajiem nolīgumiem. Nereti viens un tas pats avots regulē gan starptautiskās jūras tiesības, gan kuģošanas tiesības, ietvert abām tiesību nozarēm raksturīgas normas. Un otrādi — pēc sava rakstura kuģošanas tiesību avots var ietvert analogiskas normas tām, kuras ir iekļautas kādā starptautisko jūras tiesību avotā. Tā, piemēram, kuģu pienākums sniegt palīdzību atklātā jūrā nelaimē nonākušajiem ir paredzēts gan ANO 1982. gada jūras tiesību konvencijas 98. pantā, gan 1989. gada Starptautiskajā konvencijā par glābšanu, kura regulē arī jautājumu par atlīdzību glābējam.

Galvenā atšķirība starp abām tiesību nozarēm ir to regulējamās attiecības, šo attiecību raksturs un subjekti, kā arī radniecīgā, tomēr atšķirīgā abu tiesību nozaru avotu sistēma. Starptautiskās jūras tiesības regulē publiski tiesiskās attiecības, tas ir, attiecības starp subjektiem, kuri pamatā ir suverēnas varas nesēji — valstis, un šo attiecību darbības sfēra ir jūras teritorijas, bet kuģošanas tiesības darbojas kuģošanas sfērā un regulē ar to saistītās attiecības. Arī kuģošanas tiesībās ir ietvertas atsevišķas publisko tiesību normas, taču šīs normas darbojas nevis starp diviem vai vairākiem vienlīdzīgiem publiskās varas nesējiem, bet gan starp publiskās varas nesēju valsti no vienas puses un fizisko vai juridisko personu no otras puses. Valsts kā kuģošanas tiesību subjekts darbojas galvenokārt no valsts pārvaldes pozīcijām, bet galvenie šo tiesību subjekti ir juridiskās un fiziskās personas.

Taču pats nozīmīgākais, kas vieno abas tiesību nozares, ir to savstarpējā iedarbība. Starptautiskās jūras tiesības, nosakot jūras teritoriju tiesisko statusu, lielā mērā regulē arī kuģošanas tiesību darbības sfēru. Tā, piemēram, saskaņā ar starptautisko jūras tiesību normām tiek delimitēti valstu teritoriālie un iekšējie ūdeņi, šo valstu teritorijas daļa, bet šajā teritorijā darbojas valstu nacionālās kuģošanas tiesības. Starptautiskās jūras tiesībās nereti ir ietvertas noteiktas valstu saistības, ko valstis pilda, pieņemot attiecīgas kuģošanas tiesību normas, piemēram, starptautiskās jūras tiesības paredz pienākumu sniegt palīdzību jūrā jebkurai personai, kurai draud bojāeja, bet kuģošanas tiesības jau regulē pašu palīdzības sniegšanas gaitu un atlīdzību par šo pakalpojumu; starptautiskajās jūras tiesībās ir iekļautas normas, kuras uzliek par pienākumu valstij reģistrēt savus kuģus un efektīvi kontrolēt tos, bet šā pienākuma realizāciju regulē kuģošanas tiesības utt.

Starptautisko jūras tiesību saistība ar valststiesībām; nacionālās jūras tiesības

Starptautisko jūras tiesību saistība ar konstitucionālajām tiesībām

Konstitucionālās tiesības ir tiesību nozare, kas regulē valsts uzbūves un darbības vispārējos principus, tas ir normu kopums, kas nosaka valsts augstāko varas un pārvaldes institūciju veidošanu, uzbūvi un darbības principus, to kompetenci, kā arī valsts teritoriju.

Valsts teritorijas robežas parasti tiek noteiktas, savstarpēji vienojoties kaimiņvalstīm un citām ieinteresētajām valstīm, — tātad noslēdzot starptautisku līgumu. Šis process savukārt balstās uz starptautisko tiesību normām un principiem, un pat tad, ja valsts teritorijas robeža tiek noteikta nevis vienojoties ar citām valstīm, bet gan darot to vienpusēji, šī valsts rīcība balstās tieši uz starptautisko tiesību normām. Attiecībā uz valsts jūras teritoriju delimitāciju tiek piemērotas starptautiskās jūras tiesības. Šādi robežlīgumi un lēmumi par robežas delimitāciju vai nu tieši, vai transformēti nacionālajā likumdošanā kļūst par valsts konstitucionālo tiesību avotiem.

Ir vērojama arī pretējā iedarbība. Valstu prakse savu jūras teritoriju delimitācijā ir radījusi vairākas jaunas jūras tiesību normas, kuras ir ieguvušas atzinību arī citās valstīs un kļuvušas par starptautisko jūras tiesību paražu normām, bet pēc to iekļaušanas starptautiskajās daudzpusējās jūras tiesību konvencijās — arī par konvencionālajām jūras tiesību normām. Šādā ceļā ir izveidojušies tādi jūras tiesību institūti kā taisnās bāzes līnijas, kontinentālais šelfs, ekskluzīvā ekonomiskā (zvejniecības) zona u. c.

Nacionālās jūras tiesības

Nacionālās jūras tiesības ir tas valstu nacionālo tiesību normu kopums, kurš regulē valsts jurisdikcijā esošo jūras ūdeņu tiesisko režīmu. Tās ir publisko tiesību normas, kuras nosaka valsts teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas platumu, kā arī regulē valsts fiskālo, sanitāro, imigrācijas un muitas kontroli valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos, kontroli pār šajos ūdeņos notiekošo jūras dzīvo un nedzīvo resursu ieguvī. Tās ir ne tikai konstitucionālo un administratīvo tiesību normas, bet arī krimināltiesiskās normas, kuras paredz atbildību par šo normu pārkāpumiem.

Latvijas likumdošanā jūras tiesības regulē likums "Par valsts robežu"¹ un likums "Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu"², kā arī vairāki valdības pieņemtie normatīvie akti. Šajos likumos un normatīvajos aktos ietvertās jūras tiesību normas veido Latvijas jūras tiesību institūtu.

Kontroljautājumi

1. Kādi bija raksturīgākie antīkie starpvalstu līgumi?
2. Ar ko atšķiras starptautiskās publiskās tiesības no starptautiskajām privāttiesībām, kas tām kopīgs?
3. Ar ko starptautiskās tiesības atšķiras no valstu nacionālajām tiesībām?
4. Kāda ir starptautisko jūras tiesību pamatproblēma?
5. Kāda ir atšķirība starp starptautiskajām jūras tiesībām un kuģošanas tiesībām?
6. Kādus citu starptautisko tiesību nozaru kompetencē esošus jautājumus regulē starptautiskās jūras tiesības?
7. Kāda saistība pastāv starp starptautiskajām jūras tiesībām un valststiesībām?

Ieteicamā literatūra

- Fogels A., Grinbergs O. **Starptautiskās tiesības**. Rīga, Zvaigzne, 1981.
- Bojārs J. **Starptautiskās tiesības**. Rīga, Zvaigzne ABC, 1996.
- Brownlie J. **Principles of Public International Law**. Oxford, 1990.
- Akehurst M. **A Modern Introduction to International Law**. London, 1992.
- Carter B. E., Trimble P. R. **International Law**. Little, Brown and Company, London, 1991.

II Starptautisko jūras tiesību doktrinālās attīstības vēsture un kodifikācija

Jūras tiesību vēsturiskā attīstība

Starptautisko jūras tiesību attīstība nav nošķirama no kopējās starptautisko publisko tiesību attīstības vēstures, kuras aizsākumi vērojami līdz ar neatkarīgu valstu parādīšanos. Tad arī kļuva iespējamas patiesi starptautiskas starpvalstu attiecības, kā tās tiek interpretētas un saprastas šodien.

Filozofiskais pamats jūras tiesību vēsturiskajai attīstībai ir kompromisa meklēšana starp divām starptautisko jūras tiesību doktrīnām, kuras pazīstamas pēc to latīniskajiem nosaukumiem — *mare clausum* un *mare liberum*. *Mare clausum* doktrīna atspoguļo to valstu intereses, kas vēlas pakļaut savai jurisdikcijai pēc iespējas lielāku jūras daļu. Savukārt doktrīna *mare liberum* aizstāv tās valstis, kuras uzskata par nepieciešamu saglabāt kuģošanas brīvību pasaules jūrās pēc iespējas plašākā apjomā.

Šo doktrīnu izveidi un savstarpējās attīstības sākumu attiecina uz 17. gadsimtu. Šajā laikā jūras tiesības attīstījās, galvenokārt pamatojoties uz konkrētiem strīdiem, kuri tika iztirzāti juridiska rakstura traktātos. Tā nīderlandiešu jurists Hugo Grocijs³, kas bieži tiek dēvēts par moderno starptautisko tiesību tēvu, savu slaveno traktātu "*Mare Liberum*" sarakstīja, lai aizstāvētu holandiešu sabiedrības *Dutch East India Company* tiesības tirgoties Tālajos Austrumos, kaut gan Portugāle tolaik izvirzīja savas pretenzijas uz tirdzniecības monopolu. Šajā traktātā pirmo reizi formulēta ideja par brīvas kuģošanas tiesībām tajās pasaules jūras daļās, kuras nav tieši saistītas ar piekrastes valsti.

Paradoksāli, ka tieši Anglija — viena no lielākajām koloniālajām jūras lielvalstīm — sākotnēji neatbalstīja *mare liberum* doktrīnu. Tas notika tādēļ, ka pozīcija, kuru aizstāvēja šī doktrīna, bija pretēja Anglijas toreizējām interesēm, kas bija cieši saistītas ar zvejošanas tiesību aizsardzību tās piekrastes ūdeņos. Savas nostājas aizstāvēšanai Anglijas valdība izmantoja jurista Džona Seldena⁴ grāmatu "*Mare Clausum*". Šajā traktātā tika pamatotas Anglijas tiesības realizēt savu jurisdikciju attiecībā uz piekrastes ūdeņiem, lai iegūtu tur esošos dzīvos resursus. Jāatzīmē, ka tikai dažus gadus vēlāk, kad Anglija sāka attīstīt savas aizjūras kolonijas, tā pilnībā noliedza Seldena idejas un kļuva par visaktīvāko Grocija doktrīnas *mare liberum* atbalstītāju.

Šo un citu ideju apmaiņa ar grāmatu starpniecību lielā mērā sekmēja ar starptautiskajām jūras tiesībām saistīto dažādo uzskatu attīstību un precīzu formulēšanu. Tādējādi tika iedibinātas divas starptautisko jūras tiesību pamatkonceptijas, uz kurām tad arī balstījās turpmākā šo tiesību attīstība.

Kā jau tika minēts, jūras tiesības ir tiesisks režīms, kas cenšas balansēt starp divām diametrāli pretējām nostādnēm. No vienas puses, tā ir atsevišķu valstu vēlme paplašināt savu teritoriālo jurisdikciju attiecībā uz aizvien lielākām jūras daļām, bet, no otras puses — navigācijas un zvejošanas brīvības nodrošināšana pasaules ūdeņos, pieļaujot tikai atsevišķus ierobežojumus tieši piekrastes valsts krasta līnijas tuvumā.

Doktrīnas *mare liberum* attīstības rezultātā navigācijas brīvība atklātā jūrā izkristalizējās kā fundamentāls jūras tiesību pamatprincips un palika nemainīgs līdz šā gadsimta četrdesmitajiem gadiem. Paralēli šim fundamentālajam tiesību principam gadsimtu ritējumā attīstījās

vairākas jūras tiesību normas, kuras tika attiecinātas uz visai nelielu jūras daļu, kas bija tieši saistīta ar piekrastes valsts interesēm, proti, uz teritoriālo jūru⁵. Šajā jūras zonā piekrastes valsts bija tiesīga realizēt savu teritoriālo jurisdikciju jūras tiesību noteiktajās robežās. Ārpus teritoriālās jūras jebkuras valsts kuģis bija pakļauts tikai sava karoga valsts jurisdikcijai un baudīja pilnu navigācijas un zvejošanas brīvību.

Jūras tiesību destabilizācijas process sākās tad, kad tika atklāta iespēja iegūt naftu un tās produktus no jūras dzīlēm. Tajā laikā uzlabojās arī Eiropas un citu valstu tāljūras zvejas kuģu iespējas. Šie kuģi jūras dzīvo resursu iegūšanai aizvien intensīvāk sāka izmantot tos ūdeņus, kas atradās tieši aiz citu valstu, galvenokārt Latīņamerikas un Āfrikas valstu, teritoriālās jūras robežām.

Ekonomisko procesu rezultātā parādījās divas jūras tiesību attīstības tendences. Abas tika saistītas ar vienu ģeogrāfisko veidojumu — kontinentālo šelfu, bet mērķis, ko dažādas valstis vēlējās sasniegt, bija diametrāli pretējs.

Pirmā jūras tiesību attīstības tendence guva savu izpausmi Latīņamerikā un bija saistīta ar dzīvo resursu aizsardzību ārpus teritoriālās jūras robežām. Šajā laikā zinātnieki nāca klajā ar tēzi, ka kontinentālais šelfs ir sauszemes teritorijas dabisks pagarinājums jūrā un līdz ar to piekrastes valstij ir zināmas tiesības uz šelfu. Secinājums, ko, pamatojoties uz zinātnieku uzskatiem, izdarīja Argentīna, bija vienkāršs: ja Argentīnai kā piekrastes valstij ir zināmas tiesības uz kontinentālo šelfu, tad tai ir arī tiesības kontrolēt ūdeņus, kas atrodas virs tā.

Turklāt Latīņamerikas zinātnieki uzskatīja, ka kontinentālā šelfa kā ģeogrāfiska veidojuma radītais režīms ir labvēlīgs zivju augšanai un attīstībai. Tāpēc kontinentālais šelfs kļuva Latīņamerikas valstīm īpaši nozīmīgs, jo tas deva iespēju izvirzīt prasību par daudz plašāku ūdens teritoriju kontroli, pamatojot to ar mērķi aizsargāt zivju resursus pret Eiropas un Ziemeļamerikas tāljūras zvejas kuģu darbību Latīņamerikas ūdeņos.

Otra ar kontinentālo šelfu saistītā jūras tiesību attīstības tendence vislielāko atbalstu ieguva Amerikas Savienotajās Valstīs. Kā jau tika minēts, tās mērķis bija pilnīgi pretējs, proti, Amerika uzskatīja, ka zvejas kontrole nedrīkst iziet ārpus piekrastes valsts teritoriālās jūras robežas, bet vienlaikus pieļāva piekrastes valsts kontroli pār tās kontinentālo šelfu un tajā esošajiem resursiem.

1945. gadā, pēc Otrā pasaules kara, ASV prezidenta Trumena rīcībā nonāca informācija par to, ka Amerikas piekrastes tuvumā ir atrasta nafta, kuru tīri tehniski ir iespējams iegūt, taču tā atrodas ārpus triju jūras jūdžu robežām, tāpēc šo resursu apgūšana saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un līdzšinējo Amerikas pozīciju bija neiespējama. Tā kā Amerikai nafta bija vitāli nepieciešama, prezidentam vajadzēja rast tādu risinājumu, kas ļautu iegūt šo naftu un vienlaikus saglabāt savu pozīciju zvejas kontroles jautājumos. Turklāt Amerikai bija svarīgi neskart navigācijas brīvības principa attīstību, jo tas nodrošināja šīs valsts karakuģu brīvu kustību ārpus citu valstu teritoriālās jūras.

Bija pilnīgi skaidrs, ka citas valstis nekavējoties sekos ASV paraugam, ja tā paplašinās savu jurisdikciju, bet tas savukārt ierobežotu pašu ASV tiesības un brīvības citās pasaules okeāna daļās. Sevišķi satraukti par šādu iespējamo notikumu attīstības gaitu bija ASV Jūras spēki. Ja piekrastes valstis iegūtu paplašinātu kontroli pār savu kontinentālo šelfu un ūdeņiem virs tā, daļa no kuģu navigācijai ļoti svarīgiem starptautiskajiem jūras šaurumiem būtu pakļauta piekrastes valstu jurisdikcijai, kas līdz ar to ierobežotu karakuģu netraucētu un brīvu kustību šajos šaurumos. Karakuģi šādā situācijā saglabātu tikai miermīlīgas caurbraukšanas tiesības un zaudētu gadsimtos ierasto kuģošanas brīvību.

Arī zvejas industrijas pārstāvji bija neapmierināti ar iespēju zaudēt zvejošanas brīvību.

Vienīgi gāzes un naftas industrijas pārstāvji mudināja prezidentu Trumenu paplašināt ASV kontroli pār Amerikas krastiem piegulošo kontinentālo šelfu.

1945. gadā ASV prezidents Trumens izdeva divas deklarācijas, no kurām viena attiecās uz kontinentālo šelfu un tajā esošajiem resursiem, bet otra — uz zvejas kontroli atklātā jūrā. Šīs divas deklarācijas skaidri parādīja, ka pastāv akūta nepieciešamība mainīt jūras tiesību normas attiecībā uz jūras dzīvo un nedzīvo resursu izpēti, ieguvu un aizsardzību.

Pirmā deklarācija noteica, ka dabiskie resursi, kas atrodas jūras krastam piegulošajā kontinentālajā šelfā, ir pakļauti piekrastes valsts kontrolei un jurisdikcijai. Šī deklarācija neparedzēja ASV suverēnas tiesības uz tās krastam piegulošo kontinentālo šelfu, bet gan noteica ASV īpašās tiesības kontrolēt kontinentālajā šelfā esošos dabiskos resursus. Deklarācijā bija teikts:

“Savienoto Valstu valdība uzskata, ka dabiskie jūras dibena un kontinentālā šelfa dzīvu resursi, kas atrodas zem atklātās jūras ūdeņiem un piegul Savienoto Valstu krasta līnijai, pieder Savienotajām Valstīm un pakļaujas to jurisdikcijai un kontrolei.”⁶

Otrā deklarācija paredzēja zvejas aizsardzības zonas noteikšanu ārpus triju jūras jūdžu teritoriālās jūras robežām. Tās mērķis bija sadarbības izveidošana starp ASV un tām valstīm, ar kurām ASV bija kopīgas zvejas intereses. Šī deklarācija tā arī nekad netika realizēta dzīvē, jo izrādījās, ka zvejas industrijas lobījs ir pārāk spēcīgs. ASV nekādā ziņā nevēlējās zaudēt savas tiesības zvejojot ārpus citu valstu teritoriālās jūras robežām, bet tas neapšaubāmi notiktu, ja ASV izvērstu savu kontroli pār dzīvo resursu ieguvu savai teritoriālajai jūrai piegulošajos ūdeņos.

Abās deklarācijās bija skaidri norādīts, ka nekas tajās nedrīkst tikt interpretēts tādējādi, lai ierobežotu navigācijas brīvību ūdeņos, kas atrodas virs kontinentālā šelfa. Šie ūdeņi saglabāja atklātās jūras statusu.

Tradicionāli tiek uzskatīts, ka tieši Trumena deklarācijas aizsāka jūras tiesību destabilizācijas procesu un darbojās kā katalizators divu jaunu jūras zonu — kontinentālā šelfa un īpašās ekonomiskās zonas — tiesisko režīmu tapšanas procesā.

Valstis, kuras stingri ievēroja ASV izstrādāto pozīciju, veidoja to valstu bloku, kas attīstīja kontinentālā šelfa tiesisko režīmu. Šīs valstis izvirzīja prasības, kas bija līdzīgas ASV deklarācijā par kontinentālā šelfa resursiem izvirzītajām prasībām, un tajās bija skaidri norādīts, ka piekrastes valsts tiesības izmantot kontinentālā šelfa resursus nekādā veidā neietekmē atklātās jūras brīvības, to skaitā kuģošanas un zvejošanas brīvību.

Otra valstu grupa, pamatojoties uz ASV deklarāciju, izvirzīja prasības, kas atspoguļoja to, par ko ASV zvejas industrijas lobijam bija vislielākās bailes, proti, minētās valstis dažādos veidos mēģināja aizsargāt zvejas resursus, kuri atradās tieši aiz šo valstu teritoriālo jūru robežām. Šīs valstis nosacīti varētu iedalīt divās apakšgrupās.

Pirmās ir valstis, kurām nebija ģeogrāfiska kontinentālā šelfa. Šīm valstīm nebija iespēju iegūt naftu, toties bija akūta nepieciešamība aizsargāt zivju resursus. 1947. gadā Čīles prezidents ar savu deklarāciju noteica 200 jūras jūdzes platu jūras zonu. Čīles iniciatīva guva atsaucību šajā reģionā, un drīz vien līdzīgas prasības izvirzīja arī Ekvadora un Peru. Šajās prasībās tika saglabāta navigācijas brīvība visu valstu kuģiem, bet zvejošanas tiesības tika ierobežotas un pakļautas piekrastes valsts kontrolei. 1948. gadā arī Kostarika pievienojās šai valstu grupai.

Otru apakšgrupu veidoja tās Latīņamerikas valstis, kurām bija kontinentālais šelfs, bet tās bija vairāk ieinteresētas virs kontinentālā šelfa esošo ūdeņu un tā dzīvo resursu aizsardzībā. 1945. gadā Meksika un 1948. gadā Argentīna izsludināja likumu, ar kuru noteica, ka šo valstu

kontinentālais šelfs un ūdeņi virs tā tiek pakļauti piekrastes valsts kontrolei. Salvadora līdzīgu likumu izdeva 1950. gadā, bet Hondurasā — 1951. gadā.

Var saskatīt divas pamatšķirības, kas izkristalizējās starp to valstu izdotajiem normatīvajiem aktiem, kuru mērķis bija aizsargāt dzīvos resursus virs kontinentālā šelfa esošajos ūdeņos, un prezidenta Trumena deklarāciju par kontinentālo šelfu:

- 1) Trumena deklarācija neietekmēja virs kontinentālā šelfa esošo ūdeņu tiesisko režīmu, un tie saglabāja atklātās jūras statusu. Bet Latīņamerikas valstis savos likumos šos ūdeņos pakļāva vai nu pilnīgai, vai daļējai piekrastes valsts kontrolei;
- 2) Latīņamerikas valstis attiecināja jauno tiesisko režīmu vienādā mērā kā uz dzīvajiem, tā uz nedzīvajiem resursiem, kuri atrodas ārpus teritoriālās jūras robežām (šī pieeja vēlāk guva atspoguļojumu 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas normās, kuras regulē ekskluzīvās ekonomiskās zonas režīmu). Savukārt ASV radīja atšķirīgus tiesiskos režīmus — kontinentālajā šelfā esošajiem nedzīvajiem resursiem tika piemērots viens režīms, bet dzīvajiem resursiem, kas atrodas virs šelfa esošajos ūdeņos, — otrs (šī pieeja tika ņemta vērā 1958. gada Ženēvas jūras tiesību konvencijās).

Kā viena, tā otra jūras tiesību attīstības tendence atspoguļojās valstu vienpusējos normatīvajos aktos, kas bija pretrunā ar spēkā esošajām starptautiskajām jūras paražu tiesību normām un destabilizēja līdzšinējo kārtību pasaules jūrās — trīs jūras jūdzes plata teritoriālā jūra, kurā piekrastes valsts ar zināmiem ierobežojumiem realizē savu teritoriālo jurisdikciju, bet aiz tās robežām atklātā jūra, kurā visu valstu kuģi bauda navigācijas, zvejošanas un citas brīvības.

Jūras tiesību destabilizācijas process un no tā izrietošā tiesību attīstība atbalsojās arī Eiropā. Pirmā savu iniciatīvu parādīja Islande, kuras ekonomika gandrīz pilnībā bija atkarīga no zvejniecības. Augsti attīstīto kaimiņvalstu zvejas flotes apdraudēja Islandes zvejnieku vēsturiskās zvejas tiesības ūdeņos, kas atradās aiz Islandes teritoriālās jūras robežām. Tieši Islandes prasība paplašināt tās kontroli pār zvejas resursiem līdz pat 12 jūras jūdzēm izraisīja nopietnas bažas pārējās Ziemeļjūras valstīs, jo īpaši Apvienotajā Karalistē⁷. Situācija normalizējās, kad Islande piekrita atlikt strīda izskatīšanu līdz tam laikam, kad tiks pieņemtas jūras tiesību konvencijas, ko tajā laikā gatavoja Starptautisko tiesību komisija.⁸

Arī Anglijas un Norvēģijas zvejniecības lietā,⁹ kas jūras tiesībās pazīstama tāpēc, ka ar šīs lietas spriedumu tika iedibināti pamatprincipi taisno bāzes līniju vilkšanai, Starptautiskā tiesa¹⁰ norādīja, ka Norvēģijai ir tiesības uz paplašinātu zvejas kontroli ūdeņos, kas atrodas ārpus tās teritoriālās jūras. Tiesa šajā lietā noraidīja Apvienotās Karalistes pozīciju, kas faktiski bija mēģinājums noliegt to, ka Norvēģija ir tiesīga kontrolēt citu valstu zvejas kuģu darbību ūdeņos, kas atrodas ārpus Norvēģijas teritoriālās jūras.

Jau 1924. gadā Tautu Savienība izveidoja ekspertu komiteju, kuras uzdevums bija kodificēt mierlaiku jūras tiesības. Minētā komiteja sagatavoja konvencijas projektu, un tas tika iesniegts pieņemšanai konferencē, kas sanāca 1930. gadā Hāgā. Diemžēl Hāgas konference bija neveiksmīga, un konvencija par jūras tiesībām tā arī netika pieņemta.

Tāpēc tikai šā gadsimta piecdesmitos gadus var uzskatīt par moderno jūras tiesību kodifikācijas un starptautisko normu izstrādāšanas sākumposmu. Valstu prakses straujā attīstība un tās diametrāli pretējie virzieni pieprasīja prakses apkopojumu, līdzīgu tiesību normu un konvenciju un jaunu normu radīšanu tādā veidā, lai tās būtu pieņemamas pasaules jūrniecības sabiedrībai.

Starptautisko tiesību komisija, kuras uzdevums bija izstrādāt konvencijas projektu, kas regulētu atklātās jūras un teritoriālās jūras tiesiskos režīmus, tika izveidota 1948. gadā, iekļaujot

tajā 34 ievērojamus juristus, kurus bija izraudzījušās atsevišķu valstu valdības. 1956. gadā pēc Apvienoto Nāciju Ģenerālās asamblejas pieprasījuma komisija sagatavoja ziņojumu, kas atspoguļoja visus starptautiskajām jūras tiesībām aktuālos aspektus un arī kalpoja par pamatu pirmajai Apvienoto Nāciju diplomātiskajai konferencei jūras tiesībās¹¹. Konference tika saukta 1958. gada aprīlī Ženēvā.

Konference pieņēma četras konvencijas, kas pazīstamas ar saīsināto nosaukumu — Ženēvas jūras tiesību konvencijas¹²:

- 1) Konvencija par teritoriālo jūru un tai piegulošo zonu;
- 2) Konvencija par atklāto jūru;
- 3) Konvencija par zvejniecību un atklātās jūras dzīvo resursu aizsardzību;
- 4) Konvencija par kontinentālo šelfu.

Konferencē neizdevās izlemt divus būtiskus jautājumus, kas bija par iemeslu turpmākajai jūras tiesību destabilizētai attīstībai:

- 1) netika noteikts teritoriālās jūras platumš;
- 2) netika noteikts zvejas zonas platumš, kurā piekrastes valstij būtu tiesības kontrolēt zvejniecību.

Tradicionālās jūras valstis vēlējās saglabāt trīs jūras jūdzes platu teritoriālo jūru, bet jauno neatkarīgo valstu spiediens palielināt teritoriālās jūras platumu izrādījās tik spēcīgs, ka konference nespēja pieņemt nekādu lēmumu šajā jautājumā, jo neviens no ieteiktajiem priekšlikumiem nesaņēma pietiekami lielu atbalstu.

Nozīmīgs konferences sasniegums bija tiesību normu kodifikācija, kas regulēja teritoriālās jūras un atklātās jūras tiesisko režīmu. Tāpat šī konference ir nozīmīga ar to, ka pirmo reizi starptautiskā mērogā tika atzīta jauna — kontinentālā šelfa tiesiskā režīma izveidošana, vienlaikus nosakot, ka ūdeņi virs tā saglabā atklātās jūras statusu. Zvejniecības konvencija, kas deva tiesības veikt vienpusējas darbības dzīvo resursu aizsardzībai atklātā jūrā, diemžēl tā arī joprojām nav ieviesta dzīvē.

Konference vēlreiz pierādīja dilemmas — *mare clausum* un *mare liberum* — noteicošo lomu jūras tiesību attīstībā. Lai arī šī konference nespēja izlemt teritoriālās jūras platumu un zvejas tiesību aizsardzības jautājumus, tā apstiprināja, ka pastāv akūta nepieciešamība rast kompromisu zvejniecības jautājumos, lai aizsargātu to valstu intereses, kuru ekonomika ir lielā mērā atkarīga no zvejniecības, un tajā pašā laikā nepamatoti neierobežotu citu valstu navigācijas un zvejošanas brīvības. Konferences rezultātā radās priekšlikums nodibināt tā saukto "6+6 jūras zonu", kurā sešas jūras jūdzes būtu teritoriālā jūra, bet sešas — zvejas zona.

Iepriekš pieminētais Islandes un Apvienotās Karalistes strīds par Karalistes zvejas tiesībām lika konferencei meklēt un rast kompromisu — Anglija atzina, ka Islandei ir tiesības noteikt 12 jūras jūdzes platu zvejas aizsardzības zonu, savukārt Islande deva tiesības Apvienotās Karalistes zvejas flotei zināmu laiku zvejot ūdeņos, kas atrodas sešas jūras jūdzes aiz krasta līnijas.

Konferences radītais apjukums bija ļoti izdevīgs Latīņamerikas valstīm, kuras turpināja nostiprināt savu pozīciju zivju resursu aizsardzības jautājumos. Arī arābu valstis izmantoja situāciju un laikā no 1958. gada līdz 1960. gadam noteica 12 jūras jūdzes platu teritoriālo jūru.

1960. gadā tika saukta otrā Apvienoto Nāciju diplomātiskā konference jūras tiesībās. Tās mērķis bija atrisināt jautājumus, ar kuriem pirmā konference nekādi nespēja tikt galā. ASV un Kanāda izteica priekšlikumu noteikt sešas jūras jūdzes platu teritoriālo jūru un sešas jūras jūdzes platu zvejas zonu. Savukārt Latīņamerikas valstis ierosināja atzīt piekrastes valstu pirmtiesības uz zveju atklātā jūrā, kas pieguļ šīs valsts teritoriālajai jūrai, ar nosacījumu, ka tiek zinātniski pierādīta minētās valsts ekonomiskā atkarība no zvejniecības.

Konference piedzīvoja neveiksmi, jo priekšlikuma "6+6" pieņemšanai pietrūka vienas balsis. Šī neveiksme nozīmēja to, ka valstis, kuras bija neapmierinātas ar līdzšinējiem jūras tiesību principiem, tika pamudinātas izvirzīt aizvien nopietnākas pretenzijas attiecībā uz zvejas kontroli ārpus triju jūras jūdžu robežām. Arī citas Latīņamerikas valstis, kuras līdz šim no-gaidīja konferences rezultātus, sešdesmitajos gados izdeva likumus, ar kuriem noteica savu kontroli pār lielām ūdeņu teritorijām.

Tikai trešā Apvienoto Nāciju diplomātiskā konference jūras tiesībās¹³ bija veiksmīga, un tās noslēgumā tika pieņemta ANO Jūras tiesību konvenciju. Šī konvencija aptver visus mūsdienu jūras tiesību aspektus un tiek uzskatīta par jūras tiesību konstitūciju. Ceļš uz šo konvenciju nebija viegls, tas aizsākās jau 1967. gadā, kad Apvienoto Nāciju Ģenerālā asambleja nodibināja Jūras dziļu komiteju, kuras uzdevums bija izpētīt tos tiesiskos jautājumus, kas ir saistīti ar jūras dziļēm ārpus piekrastes valstu jurisdikcijas. Ierosinājumu izskatīt šos jautājumus izteica Maltas pārstāvis Dr. Arvids Pardo. Šā ierosinājuma pamatā bija fakts, ka 1958. gada Ženēvas konvencijas nekādā veidā neregulēja to jūras dziļu izpēti un izmantošanu, kuras atrodas ārpus piekrastes valsts kontinentālā šelfa.

Komitejas darbības rezultātā valstis nonāca pie secinājuma, ka 1958. gada Ženēvas konvencijas nedod pietiekamu pamatu dažādu jūras zonu tiesiskā režīma regulēšanai, kā arī neatrisina vairākas būtiskas problēmas kā, piemēram, zvejniecība un vides aizsardzība. Valstis atzina, ka dažādie jūras tiesību jautājumi savstarpēji ir ļoti cieši saistīti, tāpēc ir nepieciešams pilnībā pārskatīt visus jūras tiesību aspektus un izstrādāt vienu visaptverošu tiesību aktu, kas ietvertu visu būtisko jūras tiesību reglamentēšanu.

1970. gadā Apvienoto Nāciju organizācija pieņēma 2570 rezolūciju, nolemjot sasaukt trešo Apvienoto Nāciju konferenci jūras tiesību jautājumos, lai izstrādātu visaptverošu Jūras tiesību konvenciju.

Laika posms līdz konferences pirmajai sesijai bija ļoti nozīmīgs Latīņamerikas, Āzijas un Āfrikas valstīm, kuras aizvien aktīvāk iesaistījās jūras tiesību izstrādāšanas procesā. 1971. gada Montevideo deklarācija par jūras tiesībām atzina piekrastes valstu tiesības noteikt 200 jūras jūdzes platu jūras zonu, kurā piekrastes valstis ir tiesīgas realizēt zvejas kontroli. Tai sekoja Karību deklarācija, kas noteica 12 jūras jūdzes platu teritoriālo jūru un 200 jūras jūdzes platu "matriarhālo jūru". Tādējādi septiņdesmito gadu sākumā Latīņamerikas valstis centās izkristalizēt savu nostāju jūras tiesību jautājumos, lai to varētu sekmīgi aizstāvēt Apvienotajās Nācijās.

Arī Rietumāfrikas valstis, līdzīgi Latīņamerikas valstīm, gadu gaitā aizvien vairāk cieta no tāljūras zvejas kuģu darbības. Tehnoloģijas attīstības rezultātā zvejas kuģiem vairs nebija nepieciešams iegriezties Āfrikas valstu ostās, un līdz ar to šīs valstis zaudēja jebkādu iespēju kontrolēt šo zvejas kuģu darbību. Šāda situācijas attīstība izraisīja aizvien pieaugošu neapmierinātību, kā rezultātā 1971. gadā tika sasaukta Āzijas — Āfrikas Tiesību konsultatīvā komiteja, kurā Kenija pirmo reizi izvirzīja ekskluzīvās ekonomiskās zonas koncepciju, kas bija ļoti tuva Latīņamerikas "matriarhālās jūras" koncepcijai.

Šajā laikā valstis bija nonākušas pie vienota atzinuma, ka ir nepieciešams noteikt ārpus teritoriālās jūras robežām tādu jūras zonu, kurā piekrastes valstis būtu tiesīgas kontrolēt dabisko dzīvo un nedzīvo resursu izpēti un ieguvu, vienlaikus saglabājoties navigācijas brīvībai. Tādējādi piekrastes valstīm būtu ierobežotas tiesības realizēt savu jurisdikciju, taču vienīgi attiecībā uz resursiem, nevis pašu teritoriju. Visplašāk tika atbalstīts priekšlikums, ka šīs zonas iespējamais platums varētu būt 200 jūras jūdzes.

Konferences pirmā sesija tika sasaukta Ņujorkā 1972. gadā, un tā apsprieda tikai

organizatoriskus jautājumus. Pirmā darba sesija notika 1974. gadā Karakasā. Tajā piedalījās ap 2000 delegātu no apmēram 140 delegācijām. Darba kārtībā bija iekļauts vairāk nekā 100 apspriežamu un lemjamu jautājumu.

Trešās konferences darbība lielā mērā atšķīrās no iepriekšējo konferenču darbības, jo tās rīcībā nebija Starptautisko tiesību komitejas sagatavota projekta, ko varētu apspriest un akceptēt. Šā iemesla dēļ konferences darbs tika organizēts trijās komitejās, kuru uzdevums bija izstrādāt normatīva akta projektu katrai savā atbildības jomā:

- 1) Pirmā komiteja bija atbildīga par jautājumiem, kas saistīti ar jūras dzilēm;
- 2) Otrā komiteja bija atbildīga par tradicionālajiem jūras tiesību jautājumiem;
- 3) Trešā komiteja bija atbildīga par vides aizsardzības, zinātniskās izpētes un citiem līdzīgiem jautājumiem.

Trešā Apvienoto Nāciju diplomātiskā konference jūras tiesību jautājumos strādāja vairākus mēnešus katru gadu, līdz 1982. gadā sekmīgi pabeidza savu darbu un pieņēma konvenciju. 1994. gadā, kad to ratificēja 60. valsts, konvencija stājās spēkā. Liela daļa konvencijas teksta ir jūras paražu tiesību normu kodifikācija, kas ir saistoša visām pasaules valstīm. Līdz ar to ir pamats apgalvot, ka minētā konvencija ir dokuments, kas guvis vispārēju atzīšanu un faktiski tiek piemērots visā pasaulē.

Jūras tiesību kodifikācija

Tiesību normu kodifikācijai bija ievērojama loma jūras tiesību attīstībā. Kodifikācijas mērķis ir apkopot spēkā esošās paražu tiesību normas un izstrādāt precīzu un stabilu nostādni par to, kas ir likums katrā konkrētajā sabiedrisko attiecību jomā. Kopumā tiesību normu kodifikācija stimulē tiesību attīstības un stabilizācijas procesu, veicinot likumu respektēšanu. Valstis iegūst stingrus priekšrakstus, kuriem tās seko un kurus ievēro arī citas valstis.

Tradicionāli tiek uzskatīts, ka tiesību normu kodifikācija veicina tiesību attīstību. Tomēr šodien, novērtējot, cik ilgs laiks bija nepieciešams, lai, piemēram, kodificētu jūras tiesību normas¹⁴, rodas pamatots jautājums, vai kodifikācija vēl joprojām ir optimālākais tiesību normu attīstības ceļš. Starptautisko tiesību normu kodifikācijai nepieciešamās valstu vienprātības panākšana nav viegls uzdevums, īpaši ņemot vērā to, ka valstu skaits ir ievērojami pieaudzis.

Šādos apstākļos atkal palielinās paražu tiesību normu nozīme, jo laiks vairs nav tik izšķirošs faktors, kāds tas kādreiz bija, lai konstatētu, vai ir radusies jauna paražu tiesību norma. Pateicoties telekomunikāciju sniegtajām iespējām, vairs nav nepieciešams ilgs laiks, lai pārliecinātos par kādas valsts nostāju vienā vai otrā jautājumā.

Svarīgākais jautājums, uz kuru valstīm ir jāatbild, pirms tiek uzsākta laikietilpīgā un sarežģītā starptautisko tiesību normu kodifikācija, ir šāds: vai šī kodifikācija vispār ir nepieciešama, un vai tā ir iespējama? Atbildība, ko valsts uzņemas, atbalstot starptautisko tiesību normu kodifikāciju, ir milzīga, jo neveiksmes gadījumā tiesību attīstība iegūst nestabilu un grūti prognozējamu raksturu.

Jūras tiesību kodifikācijas mēģinājumi aizsākās 19. gadsimta otrajā pusē. Tajā laikā uzskatīja, ka ir nepieciešams kodificēt tiesību normas divās jomās:

- 1) jūras kara tiesību normas;
- 2) tiesību normas, kas regulē kuģu sadursmju novēršanu.

Kodifikācijas procesa turpmākajā attīstības gaitā īpaša uzmanība tika pievērsta teritoriālās

jūras tiesiskajam režīmam. Parādījās arī pirmās pazīmes, kas liecināja, ka tradicionālais teritoriālās jūras platums — trīs jūras jūdzes — tiek apstrīdēts.

1907. gada Hāgas miera konferencē šie jautājumi pirmo reizi tika nodoti starpvalstu apspriešanai, tad arī pirmo reizi izskanēja ierosinājums izstrādāt konvenciju, kas regulētu jūras tiesību jautājumus, bet tālāku attīstību šis priekšlikums tomēr neguva.

Tautu Savienība atgriezās pie šā jautājuma, uzskatot par nepieciešamu virzīt tālāk jūras tiesību kodifikāciju. Vairākas tiesību asociācijas, pamatojoties uz Tautu Savienības parādīto interesi un atbalstu, izstrādāja dažādus konvencijas projektus. Tomēr šo asociāciju ziņojumos tika norādīts, ka nav iespējams panākt veiksmīgu kodifikāciju, jo jūras tiesībām pietrūkst tam nepieciešamās normu stabilitātes un valstu prakses vienotības.

Viens no 1930. gada Hāgas konferences mērķiem bija kodificēt paražu tiesību normas, kas regulēja teritoriālās jūras tiesisko režīmu. Konference nodibināja komiteju, kuras uzdevums bija sagatavot konvencijas projektu, pamatojoties uz dažādu valstu valdību iesniegtajām atbildēm uz jautājumiem, kas saistīti ar jūras tiesībām. Tā bija juridiska pieeja jautājuma risināšanai, kas balstījās uz valstu prakses apkopšanu.

Politisku iemeslu dēļ konference beidzās ar neveiksmi, jo tajā laikā to valstu skaits, kuras spētu vienoties par kopīgu pieeju jautājumos attiecībā uz teritoriālo jūru, nebija pietiekami liels. Konferences nodibinātā komiteja ziņoja Tautu Savienībai, ka, apkopojot valstu praksi, nav iespējams panākt vienprātību attiecībā uz teritoriālās jūras tiesisko režīmu un tās platumu. Komiteja tika atlaista. Turpmākajos gados mērķi — kodificēt jūras tiesības — nebija iespējams īstenot sakarā ar kara izraisīto krīzi, un tikai pēc Otrā pasaules kara sabiedrība atgriezās pie jūras tiesību kodifikācijas jautājumiem.

Viens no pirmajiem ANO Ģenerālās Asamblejas nodibinātās Starptautisko tiesību komitejas uzdevumiem bija esošo jūras tiesību normu kodifikācija un jaunu tiesību normu radīšana, ja spēkā esošās paražu tiesības ir nepietiekamas, lai regulētu kādu jautājumu, vai arī tās neregulē to vispār. Komiteja strādāja piecus gadus un šā darba rezultātā radīja dokumenta projektu, kura sagatavošanai pilnībā izmantoja savu mandātu, — tika gan kodificētas jau esošās paražu tiesību normas, gan radītas jaunas tiesību normas. Teksts bija veidots tā, lai kopumā atspoguļotu jūras tiesību attīstības virzienus, nenošķirot pantus, kuri bija vienkārša normu kodifikācija, no pantiem, kuros bija ietvertas arī jaunradītas normas.

Pirmajai ANO jūras tiesību konferencei iesniegtais teksts bija vienots dokuments, kas puda Komitejas locekļu pārliecību, ka ir nepieciešams izstrādāt un pieņemt vienotu konvenciju par jūras tiesībām. Diemžēl konference strādāja, sadalījusies četrās darba grupās, un līdz ar to parādījās četri patstāvīgi dokumentu projekti, kas katrs regulēja atsevišķu jūras tiesību jautājumu grupu.

Visvairāk no teksta sadalīšanas četrās daļās cieta zvejniecība. 1958. gada Konvencijas par atklāto jūru 1. pants nosaka, ka atklātā jūrā pastāv zvejošanas brīvība. Šai brīvībai saskaņā ar Starptautisko tiesību komitejas lēmumu bija jābūt sabalansētai ar piekrastes valsts tiesībām realizēt dzīvo resursu aizsardzību tajā atklātās jūras daļā, kas tieši pieguļ teritoriālajai jūrai. Komitejas izstrādātās normas, kas regulēja minētos jautājumus, bija iekļautas Konvencijā par zvejniecību un atklātās jūras dzīvo resursu aizsardzību. Konvencijas teksta sadalīšanas rezultātā zvejošanas brīvība tika noteikta ar vienu konvenciju, bet resursu aizsardzība — ar citu, un līdz ar to konvencija par zvejniecību zaudēja savu jēgu un tā arī nekad netika ieviesta dzīvē.

Konferences pieņemtās konvencijas atstāja neatrisinātus divus svarīgus jautājumus:

1) netika nodalītas tās tiesību normas, kas bija paražu tiesību normu kodifikācija, un

līdz ar to saistošas visām valstīm neatkarīgi no tā, vai attiecīgā valsts ir vai nav pievienojusies konvencijai, no jaunradītajām tiesību normām, kurām ir tikai līgumiskas normas spēks un kuras ir saistošas tikai konvencijas dalībvalstīm;

- 2) ņemot vērā to, ka sagatavotais projekts bija vienots dokuments, kurā ietvertās normas bija savstarpēji saistītas un sabalansētas, dokumenta sadalīšana četrās daļās izjauca komitejas izstrādāto kompromisu starp doktrīnu *mare clausum* un doktrīnu *mare liberum* tajos gadījumos, kad valsts nekļuva par visu četru konvenciju dalībvalsti.

Abi neatrisinātie jautājumi radīja problēmas valstu savstarpējās attiecībās. Pirmkārt, fakts, ka dažādas valstis pievienojās dažādām konvencijām, radīja grūtības, nosakot, uz kādiem tiesību principiem jābalstās šo valstu savstarpējām attiecībām. Otrkārt, neskaidrības attiecībā uz konvencijā iestrādāto tiesību normu statusu, proti, vai tās ir paražu tiesību normu kodifikācija vai arī jaunradītās tiesību normas, izraisīja ilgstošus strīdus, kad vajadzēja atrisināt atsevišķus jautājumus, piemēram, jautājumu par kontinentālā šelfa delimitāciju.

Kad tika delimitētas Dānijas, Vācijas un Nīderlandes jūras robežas, Starptautiskā tiesa Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietā¹⁵, pēc ilgstoša tiesas procesa savā spriedumā atzina, ka Konvencijas par kontinentālo šelfu 1., 2. un 3. pants, kas nosaka kontinentālā šelfa tiesisko režīmu, ir starptautisko paražu tiesību normu kodifikācija, bet tās 6. pantam par kontinentālā šelfa delimitāciju ir tikai jaunradītas līgumiskas tiesību normas statuss.

Arī spriedums visai skajajā Anglijas un Norvēģijas zvejniecības lietā¹⁶ atspoguļo tās problēmas, kas radās, kad zvejošanas brīvības tiesības un dzīvo resursu aizsardzības reglamentēšana tika ietvertas divās atsevišķās konvencijās. Valstis, kurām piederēja tālējūras zvejas kuģi, atteicās ratificēt Konvenciju par zvejniecību, līdz ar to faktiski tika liegta iespēja veikt vienpusējas darbības dzīvo resursu aizsardzībai.

Kodifikācijas vēsture parāda, ka Starptautisko tiesību komiteja savu darbu bija uzsākusi pareizā virzienā, izstrādājot vienotu dokumentu, kas regulē visus jūras tiesību jautājumus. Diemžēl komitejas projekts tika sadalīts četrās konvencijās, un valstu prakse attiecībā uz pievienošanu šīm konvencijām stipri atšķīrās no komitejas plānotā un vēlāmā rezultāta, jo tikai dažas valstis pievienojās visām četrām 1958. gada Ženēvas jūras tiesību konvencijām. Lielākā daļa valstu atzina tikai atsevišķas konvencijas.

Kaut arī 1958. gada Ženēvas konvencijas neaptvēra visus jūras tiesību jautājumus, tomēr nevar noliegt to lielo ieguldījumu jūras tiesību normu kodifikācijā. Katrs šo konvenciju pants tika pieņemts ar konferences delegātu divu trešdaļu balsu vairākumu, līdz ar to ir pamats apgalvot, ka ikviens no tiem atspoguļo valstu praksi pietiekami plašā un aptverošā mērogā.

Tomēr faktu, ka 1958. gada konvencijas pietiekami plaši atspoguļo pasaules valstu praksi, sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados sāka apstrīdēt jaunās neatkarīgās valstis, kuras bieži vien nostājās pret šajās konvencijās ietvertajām normām tikai tāpēc, ka tām līdz šim bija liegta iespēja izteikt savu viedokli par šo konvenciju saturu. Tāpēc šīs valstis uzskatīja, ka tām ir tiesības apstrīdēt Ženēvas konvenciju atbilstību jūras tiesību vispārējās attīstības modernajām tendencēm.

1974. gadā arī Starptautiskā tiesa zvejniecības jurisdikcijas lietā¹⁷ atzina, ka starptautiskās jūras tiesības resursu aizsardzības jautājumos ir ļoti strauji attīstījušās un spēkā esošās konvencijas vairs neatspoguļo pastāvošo valstu praksi, tāpēc ir nepieciešams izstrādāt jaunu starptautisku dokumentu, kas ietvertu šīs tendences.

Šāda konvencija tika radīta 1982. gadā, kad, kā jau minēts, trešā ANO diplomātiskā konference jūras tiesību jautājumos pieņēma Jūras tiesību konvenciju. Tā uzskatāma par

svarīgāko dokumentu, kas aptver mūsdienu starptautiskās jūras tiesību normas. Ņemot vērā šīs konvencijas ietekmi uz jūras tiesību attīstību mūsdienās, katrā ziņā ir svarīgi izanalizēt šīs konvencijas normu statusu, lai noskaidrotu, ciktāl tā atpoguļo paražu tiesību normas, kāda ir tās loma jūras tiesību kodifikācijā un kāds ir tās ieguldījums jaunu tiesību normu izveidē.

Tā kā konference, kuras rezultātā tapa minētā konvencija, strādāja gandrīz 10 gadus, mums ir iespēja izsekot tam, kā katra no konvencijā ietvertajām tiesību normām ir attīstījusies šo gadu laikā. Īpaši svarīgi tas ir tāpēc, ka šajā laika posmā notika intensīva jūras tiesību analīze, unifikācija un normu izstrādāšana. Ja kāda no tiesību normām, kas iekļauta konvencijā, bija palikusi nemainīga piecus sešus gadus, var droši teikt, ka konvencijas teksts atpoguļo valstu praksi tādā mērā, ka radītā norma uzskatāma par paražu tiesību normas kodifikāciju. Tā, piemēram, norma, kas noteica, ka teritoriālās jūras platums ir 12 jūras jūdzes, parādījās konferences darba pirmajos gados un palika negrozīta līdz konferences pēdējai sesijai. Citas normas savukārt tika mainītas un grozītas līdz pat pēdējam brīdim¹⁸.

Konferences uzdevums bija milzīgs, un sākumā šķita, ka tas ir nepaveicams. Konferences delegātiem bija jāpanāk vienprātība katrā jautājumā, un tas, nenoliedzami, bija ļoti laikietilpīgs un nogurdinošs darbs, taču tā mērķis bija šādu pūliņu vērts — konferencei bija jāatrod līdzsvars gadsimtiem ilgi pastāvējušajā dilemmā starp doktrīnām *mare clausum* un *mare liberum*.

Pirmo reizi diplomātisko konferenču vēsturē lēmumu pieņemšanai tika izmantota tā sauktā konsensusa jeb vienprātības procedūra, kas nozīmēja, ka katrs no konferencei iesniegtajiem jautājumiem tika izskatīts un izlemts bez balsošanas — lēmuma pamatā būs "džentlmeņu vienošanās". Līdz pat pēdējai sesijai konferencē netika izmantota balsošana. Vienīgā reize bija tā, kad tika lemts jautājums par konvencijas galīgā teksta pieņemšanu, — tad pēc ASV ierosinājuma konferences delegāti pirmo un arī pēdējo reizi balsoja.

Šajā konferencē pirmo reizi parādījās vēl kāds neierasts procedūras noteikums — tika izmantoti tā sauktie sarunu teksti — darba dokumenti, kuriem bija liela nozīme vienprātības sasniegšanā un valstu viedokļu saskaņošanā. Šie dokumenti pēc sava rakstura bija neformāli un ļāva valstīm brīvi izteikt savu viedokli par dažādiem jautājumiem, nebaidoties, ka teksts varētu kļūt saistošs un traucēt turpmākās sarunas līdz lēmuma pieņemšanai. Šī pieeja lielā mērā atšķīrās no tās, kas tika izmantota 1958. gadā, kad Starptautisko tiesību komiteja bija sagatavojusi juridisku dokumentu, kurš pastāvēja pats par sevi un kuru varēja noraidīt tikai ar balsu vairākumu.

Konferences mērķis bija gūt pēc iespējas plašāku atbalstu izstrādātajam tekstam, izmantojot tā saukto kompleksās vienošanās metodi. Šī metode nepieļauj iespēju valstij rezervēt tiesības nepiemērot kādu no konvencijas normām savai teritorijai; valstij ir jāizvēlas: vai nu akceptēt visu konvencijas tekstu, vai arī to noraidīt pilnībā. Šīs metodes izmantošanas rezultāts bija tas, ka tradicionālās jūras valstis, kuras līdz šim konsekventi aizstāvēja *mare liberum* jeb kuģošanas brīvības doktrīnu, atzina pasaules sabiedrības tiesības un akceptēja 12 jūras jūdzes lielu teritoriālās jūras platumu un piekrastes valsts tiesības uz 200 jūras jūdžu lielu ekskluzīvo ekonomisko zonu.

Pirmais "sarunu teksts" parādījās 1974. gadā. To bija izstrādājusi konferences otrā komiteja. Tas atpoguļoja tradicionālās jūras tiesību normas un kopumā guva vispārēju atbalstu. 1975. gadā visas komitejas iesniedza savus neformālos tekstus, kuriem tika pievienots dokuments, kas reglamentēja starpvalstu strīdu neregulēšanas jautājumus. Tā rezultātā radās Atsevišķie neformālie sarunu teksti¹⁹, kuros bija iekļautas jūras tiesību modernās attīstības tendences un kuri kļuva par pamatu turpmākajām diskusijām.

Katra komiteja pārskatīja šos tekstus, un 1976. gadā parādījās Pārskatītie neformālie atsevišķie sarunu teksti²⁰, kas turpmāko sarunu laikā tika apkopoti vienotā dokumentā, kā rezultātā radās Vienotais neformālais sarunu teksts²¹, kas pēc savas uzbūves bija līdzīgs pašreizējam konvencijas tekstam. Šis teksts tika izskatīts trīs reizes un visu darba laiku saglabāja savu neformālo raksturu.

Izsekojot normu attīstībai katrā no šiem tekstiem, ir iespējams noteikt katras normas statusu un to atbalstu, ko tās guva konferences darba laikā. Ja kāda no normām parādījās jau pirmajā Atsevišķajā neformālajā sarunu tekstā un turpmākās izskatīšanas gaitā satura ziņā palika nemainīga, var apgalvot, ka norma ir vai nu jau esošas paražu tiesību normas kodifikācija, vai arī tā ir saņēmusi pietiekami lielu atbalstu, lai varētu uzskatīt, ka norma ir ieguvusi paražu tiesību normas statusu.

1981. gadā konferencē tika pieņemts lēmums, kas noteica, ka Vienotā neformālā sarunu teksta ceturtnā redakcija ir saņēmusi tādu atbalstu no konferences dalībvalstīm, lai tai varētu piešķirt konvencijas projekta statusu. 1982. gadā konferences priekšsēdētājs pieņēma lēmumu, ka šajā sesijā ir jāpieņem lēmums par konvencijas apstiprināšanu, jo visas iespējas saņiegt vienprātību dažos līdz pēdējam brīdim vēl neizlemtos jautājumos bija izsmeltas. Konvencija tika pieņemta ar balstu vairākumu²² 1982. gada 30. aprīlī. Tā, konferences darba rezultātā tika radīta viena no visaptverošākajām konvencijām cilvēces vēsturē, kuru pamatoti var uzskatīt par jūras tiesību konstitūciju.

Konferences laikā izstrādātie neformālie teksti ne tikai palīdzēja panākt konvencijas radīšanai nepieciešamo vienprātību un atviegloja sarunas. Tiem ir daudz lielāka vērtība. Pirmkārt, tie atspoguļoja valstu praksi dažādos jūras tiesību jautājumos, piemēram, tādos kā ekskluzīvās ekonomiskās zonas izveidošana, teritoriālās jūras platums un citi. Otrkārt, valstis, kurām vēl nebija izveidojusies sava tiesību prakse kādā no jūras tiesību aspektiem, izmantoja neformālos tekstus kā modeļus, uz kuriem varēja balstīt savus iekšējos likumdošanas aktus un savstarpējās divpusējās un daudzpusējās attiecības. Ārpus konferences ietvariem šie teksti darbojās kā katalizators jaunas valstu prakses radīšanai un esošās unifikācijai. Septiņdesmitajos gados vairākas valstis, piemēram, Indija un Francija, izdeva savus nacionālos likumdošanas aktus, ar kuriem noteica ekskluzīvo ekonomisko zonu, pilnībā balstoties uz neformālajā tekstā iestrādātajām normām.

Tādējādi normas, kas regulē ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, ieguva paražu tiesību statusu vēl pirms 1982. gada konvencijas pieņemšanas. Tātad šīs normas bija saņēmušas vispārēju akceptu, saglabājot nemainīgu saturu visās neformālo tekstu redakcijās vairākus gadus ilgā laika periodā.

1982. gada konvencijas nozīme jūras tiesību kodifikācijas procesā ir neapšaubāma. Šī konvencija aptver visas modernās jūras tiesību normas, kas regulē jūras izmantošanu miermīlīgos mērķos. Ietverot šīs normas vienotā tekstā, ir izdevies izvairīties no tām neskaidrībām un problēmām, ko radīja 1958. gada projekta teksta saskaldīšana četrās konvencijās. Dažādo valstu intereses ir izdevies sabalansēt vienotā dokumentā, un tādēļ, lai arī katra no tām ir no kaut kā mazliet atteikusies, visas kopumā ir ieguvējas.

Kā piemēru šim līdzsvaram, ko ir panākusi konvencija, var minēt starptautisko jūras šaurumu tiesiskā režīma izveidošanu. No vienas puses, piekrastes valstis ir tiesīgas noteikt savu teritoriālo jūru līdz 12 jūras jūdzēm, kas nozīmē atklātās jūras navigācijas brīvības stingru ierobežošanu. No otras puses, lai līdzsvarotu šo brīvības ierobežojumu, tika radītas tā sauktās tranzīta tiesības, kuras bauda visu valstu kuģi, kas izmanto starptautiskajai kuģošanai paredzētos jūras šaurumus, un kuras pieļauj gandrīz brīvu šo kuģu pārvietošanos šajos šaurumos.

Šīs nodaļas noslēgumā jāpiemin, ka Latvija, lai gan vēl nav pievienojusies 1982. gada Jūras tiesību konvencijai, tās normas ir iekļāvusi vairākos savos iekšējos tiesību aktos. Tā, piemēram, ir noteikts, ka Latvijas Republikas teritoriālās jūras platums ir 12 jūras jūdzes.²³ Latvija ir pieņēmusi likumu,²⁴ ar kuru tā noteikusi savu ekskluzīvo ekonomisko zonu atbilstoši 1982. gada konvencijas prasībām. Šis likums regulē gan ekonomiskās zonas, gan kontinentālā šelfa tiesisko režīmu, precīzi ievērojot minētās konvencijas normas. Arī jūras robežas delimitācijas jautājumos Latvija pilnībā balstījās uz Jūras tiesību konvenciju, tāpēc var izdarīt secinājumu, ka Latvijas likumdošanas akti un līdzšinējā prakse jūras tiesību jautājumos ir pilnīgi pietiekama, lai kļūtu par šīs konvencijas dalībvalsti un veiksmīgi īstenotu to dzīvē.

Kontroljautājumi

1. Kāds ir filozofiskais pamats jūras tiesību attīstībai?
2. Kādas ir jūras tiesību pamatdoktrīnas un kas tiek uzskatīti par šo doktrīnu aizsācējiem?
3. Kad sākās jūras tiesību destabilizācijas process un kādas ir šā procesa attīstības tendences?
4. Kurš dokuments tiek uzskatīts par kontinentālā šelfa tiesiskā režīma izveidošanas pamatu? Kā tas ietekmēja režīma veidošanās procesu?
5. Kādas ir pirmās starptautiskās konvencijas jūras tiesību jautājumos? Kā to pieņemšana ietekmēja jūras tiesību attīstību?
6. Kas izraisīja nepieciešamību sasaukt trešo diplomātisko konferenci jūras tiesību jautājumos?
7. Kāda ir tiesību normu kodifikācijas nozīme jūras tiesību jomā?
8. Kā norisēja jūras tiesību kodifikācija 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā?
9. Kā jūras tiesību kodifikāciju ietekmēja Ženēvas jūras tiesību konvenciju pieņemšana?
10. Kā darbojās trešā diplomātiskā konference jūras tiesību jautājumos? Kā šīs konferences darbs ietekmēja jūras tiesību kodifikāciju?

Ieteicamā literatūra

Brownlie I. Principles of Public International Law, 4th ed. Claredon Press, Oxford, 1990.

Churchill R. R. and Lowe A. V. The Law of the Sea, 2nd ed. Manchester University Press, 1988.

Bowett D. Law of the Sea. Manchester, 1967.

Colombos C. J. The International Law of the Sea, 6th ed. London, 1967.

Basic Documents in International Law, edited by I. Brownlie, 3rd ed. Claredon Press, Oxford, 1983.

Summaries of Judgments, Advisory Opinions and Orders of the International Court of Justice, 1948 — 1991. United Nations, New York, 1992—1995.

III Jūras tiesību avoti un subjekti

Jūras tiesību avoti

Jūras tiesību normu un avotu jēdziens

Jautājums par tiesību avotiem ir svarīgs jebkurai tiesību nozarei, jo no tā iespējami precīzas izpratnes ir atkarīga attiecīgo tiesību subjektu tiesību un pienākumu loka tālāka noskaidrošana.

Jūras tiesību avoti ietver šīs starptautisko tiesību nozares *normas* — *juridiski obligātus, saistošus jūras tiesību subjektu uzvedības noteikumus*. Par tiesību avotiem sauc tiesību normu ārējo formu, kādā izpaužas konkrētās tiesību nozares normas un principi. Tiesību normas, atšķirībā no, piemēram, morāles vai reliģijas normām, kuras arī ietver noteiktus cilvēku uzvedības noteikumus, ir juridiski obligātas, t. i., par to neievērošanu vainīgajai personai draud ne tikai sabiedrības nosodījums — kā par morāles normu pārkāpšanu, bet var arī iestāties tiesiskā atbildība. Morāles normu ievērošanu sabiedrībā nodrošina pati sabiedrība, vērsot savu nosodījumu pret šo normu pārkāpējiem, turpretī tiesību normu ievērošanu nodrošina valsts, ja pārkāpta nacionālo tiesību norma, vai starptautisko tiesību subjekti, ja starptautisko tiesību normas pārkāpumu izdarījis kāds no starptautisko tiesību subjektiem. Vēl viena būtiska atšķirība starp nacionālo tiesību normām un starptautisko tiesību, protams, arī starptautisko jūras tiesību normām ir tajā apstākli, ka nacionālo tiesību normas parasti nosaka valsts, kas arī nodrošina šo normu ievērošanu vai soda par to pārkāpšanu, bet šo normu pamatsubjekti ir fiziskās vai juridiskās personas. Turpretī starptautisko tiesību normas nosaka paši šo tiesību subjekti, kuri paši arī rūpējas par starptautisko tiesību normu ievērošanu.

Jūras tiesību normas, pamatojoties uz atšķirībām to saistošajā spēkā, var iedalīt divos pamatveidos — *dispozitīvajās* un *imperatīvajās* normās. Pie *dispozitīvajām* normām pieder *normas, kuras nosaka subjekta uzvedības iespējamās robežas, atstājot subjekta kompetencē konkrētā uzvedības modeļa izvēli šo robežu ietvaros*. Piemēram, saskaņā ar ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 3. pantu valsts teritoriālās jūras platums ir noteikts līdz 12 jūras jūdzēm, t. i., katra valsts šajās robežās ir tiesīga noteikt savas teritoriālās jūras platumu, gan, protams, ņemot vērā arī citu valstu tiesības. Savukārt *imperatīvajās normās nosaka subjektu uzvedības obligātus noteikumus, atkāpšanās no kuriem tiktu uzskatīta par tiesību pārkāpumu*. Pie šādām normām vispirms ir jāpieskaita *jus cogens* normas, kuras ne tikai neatstāj valstīm nekādu rīcības izvēles brīvību, bet kurām ir arī jāatbilst visām pārējām starptautisko tiesību normām, to skaitā jūras tiesību normām. Tā, piemēram, viena no nozīmīgākajām *jus cogens* normām ir valstu suverenā līdztiesība, kura nozīmē, ka katra valsts ir suverēns veidojums un visas valstis ir tiesībās vienlīdzīgas, valsts tiesības var ierobežot, vienīgi piemērojot sankcijas par smagu starptautisko tiesību pārkāpumu. Šī norma nepieļauj nekādas variācijas, vēl vairāk — jebkura cita starptautisko tiesību norma, kas ir pretrunā ar valstu suverēno līdztiesību, nav spēkā no normas pieņemšanas brīža. Jūras tiesībās kā imperatīvas normas piemēru var minēt ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 17. pantu, kurā noteikts, ka visu valstu kuģiem ir miermīlīgas caurbraukšanas tiesības caur piekrastes valsts teritoriālo jūru. Arī šī norma nenosaka

nekādas robežas, kurās subjekti varētu variēt tās piemērošanu. Normā ir iekļautas konkrētas tiesības kuģiem šķērsot piekrastes valsts teritoriālo jūru, kas savukārt rada arī piekrastes valsts pienākumu neradīt šķēršļus kuģu miermīlīgajai caurbraukšanai. Šī prasība arī imperatīvi paredzēta konvencijas 24. pantā.

Atkarībā no normu subjektu loka tās vēl var iedalīt *vispārējās* un *partikulārās*. *Partikulārās jūras tiesību normas regulē attiecības starp diviem vai nedaudziem jūras tiesību subjektiem, savukārt vispārējās jūras tiesību normas attiecas uz visiem jūras tiesību subjektiem vai vismaz to vairākumu*. Piemēram, Latvijas un Igaunijas līgums par jūras robežu delimitāciju regulē abu valstu savstarpējās attiecības, un tajā ir noteiktas partikulārās normas, bet ANO 1982. gada Jūras tiesību konvenciju ir ratificējušas pāri par simt valstīm, tātad valstu vairums. Tas nozīmē, ka šī konvencija ietver vispārējās jūras tiesību normas.

ANO Starptautiskās tiesas Statūti

ANO Starptautiskā tiesa ir vienīgā mūsdienu pastāvīgā universālā starptautiskā valstu domstarpību risināšanas institūcija. Saskaņā ar Starptautiskās tiesas Statūtiem tā izskata strīdus starp Apvienoto Nāciju Organizācijas dalībvalstīm vai valstīm, kuras ir pievienojušās Tiesas Statūtiem, kā arī var dot savus konsultatīvos atzinumus par starptautisko tiesību normu interpretāciju. Strīdu izskatīšanā Starptautiskā tiesa visumā vadās no starptautisko tiesību normām, kuras regulē strīdā iesaistīto valstu attiecības. Starptautiskās tiesas Statūtu 38. pants nosaka tos avotus, kuros atrodamas Tiesas piemērojamās starptautisko tiesību normas:

“1. Tiesa, kuras pienākums ir risināt tai nodotos strīdus, pamatojoties uz starptautiskajām tiesībām, piemēro:

- a) starptautiskās konvencijas — kā vispārējās, tā arī speciālās — kurās ietverti strīdā iesaistīto valstu noteikti atzīti noteikumi;
- b) starptautiskās paražas — kā vispārējās prakses pierādījumus, ja tā atzīta kā tiesību norma;
- c) civilizēto nāciju vispāratzītos tiesību principus;
- d) saskaņā ar 59. pantā paredzēto atrunu tiesu lēmumus un dažādu nāciju viskvalificētāko publisko tiesību speciālistu doktrīnas — kā tiesību normu noteikšanas palīdzēkli.

2. Šis nosacījums neierobežo tiesas tiesības atrisināt lietu *ex aequo et bono*, ja puses tam piekrīt”.

Starptautiskās tiesas Statūtu 59. pants, uz kuru atsaucas 38. 1. panta d) punkts, skan šādi:

“Tiesas lēmumi ir obligāti tikai lietā dalību ņemošajām pusēm un tikai konkrētajā lietā”.

Citētās normas formāli attiecas tikai uz Tiesas darbību, taču ir pieņemts uzskatīt, ka tajās ir uzskaitīti starptautisko tiesību galvenie avoti. Vēl 38. pants nosaka arī starptautisko tiesību avotu savstarpējo hierarhiju, jo uzskaitījumu uzsāk ar nozīmīgāko avotu veidu — starptautiskajiem nolīgumiem, bet turpina ar pakārtotiem avotiem. Starptautisko tiesību teorijā gan pastāv viedoklis, ka 38. panta iedibinātā avotu hierarhija nav absolūta un atsevišķos gadījumos paražu norma vai civilizēto nāciju vispāratzīts tiesību princips var ieņemt nozīmīgāku vietu nekā starptautisks nolīgums.

Starptautiskie nolīgumi

Starptautiskās tiesas Statūtu 38. pants atsaucas uz starptautiskajām konvencijām, taču ar šo normu jāsaprot visu veidu un nosaukuma starptautiskie nolīgumi. Starptautiskie nolīgumi, kā tos definē 1969. gada Vīnes konvencijas par starptautiskajām līgumtiesībām 2. pants, ir "starpvalstu starptautiska rakstura vienošanās, kuru reglamentē starptautiskās tiesības, neatkarīgi no tā, vai šī vienošanās ir ietverta vienā vai vairākos starptautiski saistītos dokumentos, kā arī neatkarīgi no tās konkrētā nolūka". Par starptautisku nolīgumu uzskatāma jebkura starptautisko tiesību subjektu rakstveida vai mutvārdu vienošanās, kurā ietvertas nolīguma pušu tiesības un pienākumi. Tieši konkrētu tiesību un pienākumu esamība ļauj atšķirt starptautisko nolīgumu no juridiski nesaistoša akta. Praksē sastopami tādi starptautisko nolīgumu nosaukumi kā līgums, nolīgums, konvencija, pakts, statūti, harta, akts, deklarācija, protokols, notu apmaiņa, u. c. Nākamais būtiskais nosacījums ir nolīguma subjekti un objekts, nolīgumam jābūt noslēgtam starp starptautisko tiesību subjektiem un tam jāregulē publiski tiesiskas attiecības.

Starptautiskos nolīgumus pēc to pušu skaita var klasificēt — divpusējos un daudzpusējos; pēc nolīguma objekta — piemēram, pēc Latvijas Republikas likuma "Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem" — starpvalstu līgumus iedala miera līgumos, līgumos par starpvalstu attiecību pamatiem, līgumos par Latvijas bruņotajiem spēkiem un to dislokāciju, par Latvijas valsts robežām, par līdzdalību muitas ūnijās, brīvās tirdzniecības zonās un ekonomiskajās, militārajās un politiskajās savienībās, par ārvalstu bruņoto spēku atrašanos un to statusu Latvijas teritorijā. Nolīgumus klasificē pēc to darbības ģeogrāfiskā izplatījuma — reģionālajos un globālajos.

Starptautiskās paražas

Starptautiskās tiesas Statūtu 38. pants paražas definē kā "vispārējās prakses pierādījums, ja tā atzīta kā tiesību norma", t. i., starptautiskās paražu tiesību normas ir starptautisko tiesību subjektu savstarpējo attiecību prakse, kas ir atzīta par juridiski saistošu. Saistošais paražas raksturs atšķir to no paraduma, prakses, kurai nav juridiski saistoša rakstura un kura pārkāpums nerada starptautiski tiesisko atbildību. Piemēram, ārvalstu kuģu tiesības šķērsot piekrastes valsts teritoriālo jūru — miermīlīgās caurbraukšanas tiesības, bez šaubām, ir starptautisko jūras tiesību paražu norma, kura izveidojusies un nostiprinājusies daudzu gadsimtu gaitā. Pat tādā gadījumā, ja kāda valsts nav pievienojusies ne 1958. gada Ženēvas konvencijai par teritoriālo jūru un pieguļošo zonu, ne 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijai, tai šī norma ir saistoša kā paražu tiesība, ja vien valsts nav nepārprotami paudusi savu noraidošo attieksmi pret šo paražu. Paražu normu pārkāpums būs arī starptautisko tiesību pārkāpums. Turpretī paradumu varētu raksturot ar jūras ceremoniālu, kura neievērošana nav uzskatāma par starptautisko tiesību pārkāpumu, bet kvalificējama kā starptautiskās pieklājības *comitas gentium* normu neievērošana, par kuru nevar saukt pie starptautiski tiesiskās atbildības.

Paražu tiesību normas ir konstatējamas visdažādākajos materiālajos avotos, kuri atspoguļo starptautisko tiesību subjektu attiecību praksi. Pie šādiem avotiem tradicionāli pieskaitāma diplomātiskā sarakste un politiskie paziņojumi, kurus parlamentos, starptautiskajās konferencēs vai organizācijās un citur sniedz valstu vai starptautisko organizāciju pārstāvji, šo personu paziņojumi presei, kā arī valstu izpildvaras lēmumi un prakse, valstu jurisdikcijas

institūciju nolēmumi. Piemēram, 1994. — 1996. gadā, kad risinājās strīds starp Latviju un Igauniju par jūras robežu delimitāciju, abu valstu pārstāvji ne reizi vien paziņoja, ka savu pozīciju sarunās pamatos ar ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā iekļautajiem jūras tiesību principiem, kaut arī ne viena, ne otra valsts nebija pievienojusies konvencijai. Šie paziņojumi liecināja, ka abas valstis konvencijā iekļautos jūras tiesību principus uzskatīja sev par saistošiem kā paražu normas. Latvijas Republikas 1993. gada likuma "Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu" 6. pantā paredzēts, ka: "**Latvijas Republikai, izmantojot savas tiesības un pildot savus pienākumus ekonomiskajā zonā, jāņem vērā citu valstu tiesības un pienākumi, kuri paredzēti Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvencijā par jūras tiesībām.**" Šī norāde paredz konvencijas normu piemērošanu Latvijā, kaut arī pašu konvenciju Saeima vēl nebija ratificēta. Arī pārējais šā likuma 6. panta saturs faktiski uzskatāms par attieclgo konvencijas normu ekstraktu. Tādējādi likumdevējs ir paredzējis, ka Latvija attiecības ar citām valstīm Latvijas ekonomiskajā zonā praksē balstīs uz ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas normām, akceptējot tās kā paražu tiesības.

Tāču ne jau jebkura starpvalstu attiecību prakse izpausme ir atzīstama par paražu tiesību normu. Ir jāpierāda, ka attiecīgajai praksei ir juridiski saistošais raksturs, proti, ka tā ir paražu tiesība. Šā iemesla dēļ ir jānoskaidro pazīmes, kas ļautu paražu atšķirt no paraduma. Starptautisko tiesību doktrīna par šādām pazīmēm atzīst prakses pastāvēšanas ilglaicīgumu, tās pastāvību un vienveidību, vispārējo raksturu un pārliecību par prakses tiesiskumu un nepieciešamību — *opinio juris et necessatis*.

Prakses ilgstoša pastāvēšana ir viens no priekšnosacījumiem, lai šī starpvalstu attiecību prakse varētu nostabilizēties un iegūt vienveidīgu un vispārēju raksturu, lai to starptautisko attiecību subjekti, kuru attiecībās konkrētā prakse ir izveidojusies un pastāv, varētu apliecināt savu attieksmi pret pastāvošo attiecību praksi, to pieņemt vai noraidīt. Visbeidzot, lai rastos pārliecība, ka konkrētā attiecību prakse ir tiesiska, t. i., nav pretrunā ar starptautisko tiesību vispārējiem principiem, un ka tieši šī norma ir nepieciešama konkrēto attiecību noregulējumam, ka šī prakse ir tiesiska un nepieciešama. Un, otrādi, ja starpvalstu attiecību prakse nebūs pastāvīga un vienveidīga, nebūs nostabilizējusies attiecībās starp visiem iesaistītajiem subjektiem, tad ne tikai neveidosies pārliecība par šādas prakses nepieciešamību, bet tās vietā, iespējams, radīsies vairāki savstarpēji atšķirīgi prakses varianti.

Starptautisko tiesību principi

No XIX gs. arbitražu un mīrtiesu prakses Tautu Savienības Pastāvīgās starptautiskās tiesas un pēc tam faktiski nemainīgā redakcijā arī ANO Starptautiskās tiesas Statūtu 38. pantā ir pārņemts formulējums "Civilizēto nāciju vispārpieņemtie tiesību principi", kurus var uzskatīt par nozīmes ziņā trešo starptautisko tiesību avotu, lai gan tas netiek pieskaitīts panta (d) punktā minētajiem palīgavotiem.

Šā jēdziena interpretācija ir divējāda. Pirmkārt, ar civilizēto nāciju vispārpieņemtajiem tiesību principiem var saprast tiesību principus, kuri nav iekļauti nevienā starptautisko tiesību dokumentā, bet kuri ir atrodami faktiski visu attīstīto tiesību sistēmu normās un tiek piemēroti šajās tiesību sistēmās tiesvedības procesā. Kā piemērus var minēt tiesnešu objektivitātes principu — neviens nevar būt par tiesnesi pats savā lietā, *res judicata* — jau vienreiz izskatītu lietu tiesas neskata no jauna, procesā iesaistītajām pusēm ir pienākums atturēties no darbībām, kas varētu ietekmēt iespējamā tiesas sprieduma izpildi. Korfu kanāla lietā²⁵ ANO

Starptautiskā tiesa izmantoja netiešos pierādījumus, norādot, ka to izmantošanu pieļauj visas tiesību sistēmas. Tātad viens no jēdziena "civilizēto nāciju vispārpieņemtie tiesību principi" aspektiem ir tiesvedības vispārējās normas, kuras savā praksē piemēro Starptautiskā tiesa, aizgūstot tās no nacionālajām tiesību sistēmām.

Otrs šā jēdziena aspekts ir tā sauktie starptautisko tiesību principi jeb *jus cogens* normas. Šie principi, kuri pēc savas būtības varētu atbilst paražu tiesību raksturam, ir imperatīvas starptautisko tiesību pamatnormas. *Jus cogens* normas varētu salīdzināt ar starptautisko tiesību konstitucionālajām normām, kuras ir juridiski prevalējošas attiecībā pret jebkurām citām starptautisko tiesību normām. Liela daļa *jus cogens* normu ir iekļautas starptautiskos dokumentos, piemēram, ANO Statūtos un ANO Ģenerālās asamblejas 1970. gada deklarācijā par starptautisko tiesību pamatprincipiem. Kā šo normu piemērus var minēt valstu līdztiesības principu, valstu teritoriālās integritātes principu, nāciju pašnoteikšanās tiesības un atklātās jūras brīvības principu.

Tiesu lēmumi

Tiesu lēmumus nevar uzskatīt par starptautisko tiesību formāliem avotiem, kā tas ir kopējo (*common*) tiesību valstīs, kur nacionālo tiesu lēmumi līdztekus valsts likumdošanas aktiem ieņem tiesību avota vietu. Nav iedomājams, ka tiesas spriedums kādā lietā, pat tādā, kas saistīts ar strīdu starp divām valstīm, kļūst saistošs citām suverēnām valstīm. To nosaka arī ANO Starptautiskās tiesas Statūtu 59. pants. Vēl jo mazāk par starptautisko tiesību avotu varētu uzskatīt citu tiesu lēmumus.

Starptautiskās tiesas Statūtu 38. panta (d) punkts tiesu lēmumus un tiesību speciālistu doktrīnas definē kā tiesību normu konstatēšanas palīg līdzekļi, faktiski atvēlot tiem starptautisko tiesību palīgavota, autoritatīva starptautisko tiesību normu pierādījuma lomu. Taču arī kā palīgavots tiesu lēmumi jūtami ietekmē starptautiskās tiesības.

Starptautiskās tiesas Statūtu 38. pants nenosaka, kuru tiesu lēmumi ir atzīstami par starptautisko tiesību palīgavotu, un tieši tas ļauj domāt, ka par tādiem var kalpot jebkuru tiesu lēmumi — kā starptautisko tiesu, piemēram, ANO Starptautiskās tiesas²⁶ vai bijušās Tautu Savienības Pastāvīgā starptautiskā tiesa²⁷, gan nacionālo tiesu lēmumi, gan institucionālās tiesas, gan starptautiskās vai nacionālās arbitrāžas un šķīrējtiesas lēmumi. Kā starptautisko tiesību konstatēšanas palīg līdzeklis šo tiesu lēmumi varētu kalpot tad, ja tiesas lēmumā ir kompetenti analizēta starptautisko tiesību norma. Šāda kompetenta normu analīze vienā tiesas lēmumā ļauj nākamreiz, piemērojot to pašu normu, vairs par jaunu neanalizēt tās juridisko dabu, bet gan atsaukties uz iepriekšējā spriedumā veikto juridisko analīzi. Taču tiesu lēmumiem nav tiesību avota rakstura starptautiskajās tiesībās, tāpēc tiesa var konstatēt, ka jau pastāvošas starptautisko tiesību normas juridiskais raksturs ir mainījies, piemēram, konstatēt, ka konvencionāla norma ir ieguvusi paražu tiesību normas raksturu.

ANO Starptautiskā tiesa un Tautu Savienības Pastāvīgā starptautiskā tiesa savos lēmumos nav visai bieži atsaukusies uz iepriekšējiem tiesu vai arbitrāžu lēmumiem, lai gan ir centušās ievērot zināmu pēctecību savos lēmumos. Daudz biežāk tiesu lēmumi ir izmantoti Starptautiskās tiesas tiesnešu atsevišķajos viedokļos, kurus tiesnesis var pievienot Tiesas lēmumam, ja nepiekrīt tiesnešu vairākuma viedoklim, un Starptautiskajā tiesā izteiktajai pušu argumentācijai.

Jūras tiesību jomā par nozīmīgākajiem ir atzīstami šādi ANO Starptautiskās tiesas lēmumi:

- 1) Korfu kanāla lietā 1949. gadā Lielbritānijas strīdā ar Albāniju;
- 2) Zvejniecības lietā 1951. gadā Lielbritānijas strīdā ar Norvēģiju;
- 3) Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietā 1969. gadā Vācijas Federatīvās Republikas, Dānijas un Nīderlandes strīdā un
- 4) Zvejniecības jurisdikcijas lietā 1974. gadā Lielbritānijas strīdā ar Islandi.

ANO Starptautiskās tiesas praksē kopumā ļoti nozīmīgu vietu ir ieņēmušas tieši ar jūras tiesībām saistītās lietas, galvenokārt lietas par jūras teritoriju delimitāciju starp valstīm.

Tiesību doktrīnas

Tiesību speciālistu doktrīnu juridiskā daba starptautiskajās tiesībās ir tāda pati kā tiesu lēmumiem. Tās izmantojamas kā tiesību normu konstatēšanas palīgīdzeklis. Tiesību speciālisti savos pētījumos ir veikuši darbu, kas ir līdzīgs tiesu tiesnešu darbam, proti, ir analizējuši starptautisko tiesību normas un līdzīgi kā Starptautiskās tiesas tiesneši ir devuši savu ieguldījumu starptautisko tiesību, arī jūras tiesību, attīstībā. Izcili starptautisko jūras tiesību speciālisti noteikti ir franču jurists P. Židels, kas jūras tiesībās lika pamatus pieguļošās zonas doktrīnai, un angļu jurists C. J. Kolomboss. Kā analogiskas nozīmes avots ir jāmin arī ANO Starptautisko tiesību komitejas sagatavotie starptautisko konvenciju projekti un atsevišķu valstu jūras tiesību ekspertu atzinumi, ko viņi ir devuši savām valdībām.

Gan jāatzīst, ka dažkārt tiesību speciālistu darbos starptautiskās jūras tiesības ir traktētas no nacionālajām pozīcijām, kas neveicina autora darba doktrinālo nozīmi, lai gan atsevišķos gadījumos var atspoguļot kādas valsts nostāju konkrētā jūras tiesību jautājumā.

Jūras tiesību subjekti

Tā kā starptautiskās jūras tiesības ir starptautisko tiesību nozare, runājot par jūras tiesību subjektiem, ir jāaplūko starptautisko tiesību subjekti vispār.

Starptautiskās tiesas Zaudējumu atlīdzības lietā²⁸ ir šāda definīcija: "Starptautisko tiesību subjekti ir veidojumi, kas ir spējīgi uzņemties starptautiski tiesiskas saistības un tiesības un aizstāvēt savas tiesības, izvirzot starptautiskas prasības." Šī definīcija nav izsmeljoša, tāpēc par galvenajiem kritērijiem, nosakot starptautisko tiesībsubjektību, t. i., spēju būt par starptautisko tiesību subjektu, būtu jāuzskata:

- 1) spēja izvirzīt starptautiskas prasības par starptautisko tiesību pārkāpumiem;
- 2) spēja slēgt spēkā esošus starptautiskus līgumus;
- 3) spēja baudīt privilēģijas un imunitāti attiecībā uz nacionālo jurisdikciju.

Līdztekus valstīm, ievērojot atsevišķus papildu nosacījumus, ar šādām spējām un imunitātēm ir apveltītas tikai starptautiskās organizācijas.

Valstis

Ir diezgan daudz dažādu valsts politisku, juridisku un filozofisku definīciju. Viena no visizplatītākajām pauž viedokli, ka valsts ir noteiktā teritorijā dzīvojošu iedzīvotāju sabiedriski politiska apvienība savu interešu realizācijai, kurai ir raksturīgas šādas pazīmes:

- 1) precīzi norobežota, noteikta un pastāvīga teritorija;
- 2) noteikts iedzīvotāju kopums;
- 3) suverēna valdība, kura realizē efektīvu kontroli pār šo teritoriju un dibina starptautiskus sakarus ar citām valstīm.

Pat ja viena no šīm pazīmēm zūd vai izmainās, valsts bieži vien turpina pastāvēt, piemēram, daudzām valstīm nav precīzi noteiktas teritorijas, jo tās nevar vienoties par robežām ar kaimiņvalstīm. Arī tādā situācijā, kad valdība ir zaudējusi kontroli pār savu teritoriju, piemēram, okupācijas gadījumā, valsts formāli vēl turpina pastāvēt, jo tiek uzskatīts, ka iedzīvotāji neatzīst okupācijas varu un aktīvi vai pasīvi tai pretojas.

Valsts teritorija, uz kuru izplatās šis valsts jurisdikcija, sastāv no sauszemes teritorijas un teritoriālās jūras, gaisa telpas virs tām un zemes dziļēm zem tām. Valsts jurisdikcijai ir pakļautas arī attiecīgās valsts diplomātiskās pārstāvniecības citu valstu teritorijā un šajā valstī reģistrētie jūras un gaisa kuģi.

Ierobežotai valsts jurisdikcijai ir pakļautas atsevišķas teritorijas ārpus attiecīgās valsts robežām: pieguļošās zonas, ekskluzīvās ekonomiskās zonas, kontinentālais šelfs, teritorijas, kuras valsts nomā no citām valstīm un kondomināti.²⁹

Valstīm tiek pielīdzināti arī atsevišķi politiski veidojumi, piemēram, brīvpilsētas. Tā, piemēram, Tautu Savienība saskaņā ar Versaļas miera līguma 100. —108. pantu uzskatīja Dancigu par starptautisko tiesību subjektu, kam piemita spēja slēgt starptautiskus līgumus. Līdzīgs tiesiskais statuss bija arī Rietumberlīnei līdz Vācijas apvienošanai.

Runājot par teritorijām, tās var iedalīt divās pamatkategorijās: teritorijas, uz kurām attiecas kādas valsts jurisdikcija, un teritorijas, uz kurām neattiecas nevienas valsts jurisdikcija. Pie pēdējām pieder *res comunis*, kopējā teritorija, uz kuru neviena valsts nav tiesīga attiecināt savu jurisdikciju un kuru nedrīkst piesavināties, piemēram, atklātā jūra un kosmosa telpa, un *res nullius*, teritorija, kuru vēl neviena valsts nav pakļāvusi savai jurisdikcijai, piemēram, vēl neatklātas salas.

Starptautiskās organizācijas

XIX gadsimtā starptautiskajās attiecībās notika būtisks progress, jo valstu divpusējo attiecību praksi papildināja citas sadarbības formas. Vīnes kongresa sasaukšana 1815. gadā ievadīja starptautisko konferenču ēru, bet, nodibinot tādas administratīvās institūcijas kā Donavas komisija un Vispasaules telegrāfa savienība, tika likti pamati starptautiskajām organizācijām.

Starptautiskās organizācijas dibina valstis, noslēdzot attiecīgu vienošanos. Šādā starptautiskā nolīgumā tiek paredzēta ne tikai starptautiskās organizācijas nodibināšana, bet arī tās mērķi, uzdevumi un pilnvaras, ar kurām valstis apvelta šo organizāciju tās uzdevumu realizācijai, organizācijas struktūra un citi ar organizācijas darbu saistīti jautājumi. Šādus līgumus parasti sauc par attiecīgās organizācijas statūtiem.

ANO Starptautiskā tiesa Zaudējumu atlīdzības lietā attiecībā uz Apvienoto Nāciju Organizāciju konstatēja: "*.. Pēc Starptautiskās tiesas domām, Apvienoto Nāciju Organizācija tika radīta tāpēc, lai pildītu tādas funkcijas un baudītu tādas tiesības (un tā patiesi pilda tādas funkcijas un bauda tādas tiesības), kuras var izskaidrot tikai atzīstot, ka tā lielā mērā ir apveltīta ar starptautisko tiesībsubjektību un spēju veikt tiesiskas darbības starptautiskā līmenī.*"

Tāpēc Starptautiskā tiesa nonāca pie slēdziena, ka Apvienoto Nāciju Organizācija ir starptautisko tiesību subjekts. "Tas nepavisam nenozīmē, ka šī organizācija tiek pielīdzināta

valstij, par kādu to nekādā ziņā nevar uzskatīt, un netiek apgalvots, ka tā ir apveltīta ar tādu pašu tiesībsubjektību, tiesībām un pienākumiem kā valsts. Un vēl jo vairāk tā nav nekāda "supervalsts", lai arī kāda būtu šī jēdziena izpratne... Šis slēdziens nozīmē., ka tā var nostiprināt savas tiesības, izvirzot starptautiski tiesiskas prasības".³⁰

Lai arī šajā Starptautiskās tiesas lēmumā runāts tikai par Apvienoto Nāciju Organizāciju, taču tās starptautiskās tiesībsubjektības raksturojums ir tikpat lielā mērā attiecināms uz jebkuru citu starptautisko organizāciju.

Jūras tiesību jomā vislielākā nozīme ir Apvienoto Nāciju Tirdzniecības un attīstības konferencei (UNCTAD)³¹ un Starptautiskajai Jūras organizācijai (IMO)³².

UNCTAD

Apvienoto Nāciju Tirdzniecības un attīstības konference tika nodibināta 1964. gadā ar ANO Ģenerālās asamblejas rezolūciju kā pastāvīga ANO institūcija. UNCTAD galvenie mērķi ir šādi:

- 1) izstrādāt starptautiskās tirdzniecības un attīstības politiku, principus un juridiskās normas;
- 2) attīstīt ekonomisko kooperāciju starp valstīm, galvenokārt starp jaunattīstības valstīm;
- 3) sniegt palīdzību jaunattīstības valstīm, to interešu realizēšanai pieņemot starptautiskus lēmumus.

UNCTAD darbā piedalās vairums ANO dalībvalstu, novērotāja statuss ir piešķirts daudzām starptautiskajām un nevalstiskajām organizācijām.

Nozīmīgs konferences darbs ir saistīts ar jūras tiesībām, tās pūliņi ir iemiesojušies 1986. gada Konvencijā par kuģu reģistrāciju, Konvencijā par multimodālo preču transportēšanu, Konvencijā par jūrniecības prasījuma tiesībām un kuģu hipotēkām un Konvencijā par preču pārvadājumu pa jūru (Hamburgas noteikumi).

Konference sanāk reizi četros gados valstu ministru līmenī, bet sesiju starplaikā darbojas Tirdzniecības un attīstības valde, kuras sastāvā ir septiņas pastāvīgās komitejas, to skaitā Kuģošanas komiteja.

IMO

Sākot ar pagājušā gadsimta otro pusi, atsevišķas starpvaldību un nevalstiskās organizācijas sāka izstrādāt starptautiskas konvencijas jūras tiesībās. Taču pakāpeniski izkristalizējās nepieciešamība pēc pastāvīgas specializētas starptautiskas organizācijas, kura nodarbotos tieši ar starptautiskās jūrniecības jautājumu risināšanu.

1948. gada 6. martā Apvienoto Nāciju jūrniecības konference Ženēvā pieņēma konvenciju, ar kuru tika nodibināta Starpvaldību konsultatīvā jūras organizācija. Konvencija stājās spēkā 1958. gadā, kad to bija ratificējusi 21 valsts. Laika gaitā kļuva skaidrs, ka organizācijas efektīvam darbam traucē tās konsultatīvais raksturs, kas neļāva tai pieņemt dalībvalstīm saistošus lēmumus. Tāpēc kopš 1982. gada 22. maija no organizācijas nosaukuma ir izslēgts vārds "konsultatīvā" un tās nosaukums ir Starptautiskā jūras organizācija.

Organizācijas galvenie mērķi ir šādi:

- 1) radīt mehānismu valstu sadarbībai visu veidu kuģniecību regulējošu normu izstrādāšanai;
- 2) veicināt jebkuru nevajadzīgu kuģošanas ierobežojumu izskaušanu;
- 3) sagatavot apstiprināšanai organizācijā jebkuru lēmumu, kas saistīts ar kuģošanu un jūras vides aizsardzību.

Šo mērķu sasniegšanai IMO pieņem rekomendējoša rakstura normatīvus kuģošanas jomā, sagatavo starptautiskās konvencijas un sniedz iespējamo palīdzību dalībvalstīm kuģošanas starptautisko standartu ieviešanā.

IMO galvenā institūcija ir Asambleja, kuras sastāvā ir visu dalībvalstu pārstāvji un kura sanāk reizi divos gados. Tās uzdevums ir apstiprināt organizācijas izstrādātās rekomendācijas, lemt par organizācijas budžetu, ievēlēt Padomes locekļus un ģenerāls sekretāru. Asambleja ir IMO galvenā lēmēj institūcija.

IMO galvenā izpildinstitūcija ir Padome, kuras sastāvā ir 32 Asamblejas ievēlēti locekļi un kura sanāk divas reizes gadā.

Galvenais IMO darbs noris piecās komitejās un desmit apakškomitejās, to skaitā Juridiskajā komitejā.

IMO devusi ieguldījumu jūras tiesību attīstībā, izstrādājot tādas konvencijas kā 1974. gada Konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS 74), 1972. gada Konvencija par starptautiskajiem noteikumiem jūras piesārņojuma novēršanai (COLREG), 1973./78. gada Starptautiskā konvencija piesārņojuma no kuģiem novēršanai (MARPOL), 1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu, 1976. gada Londonas konvencija par atbildības ierobežošanu jūras prasībās un daudzas citas.

Kopš 1993. gada Latvija ir IMO dalībvalsts.

Tautas un nācijas

Ierobežota tiesībsubjektība starptautiskajās tiesībās ir arī tautām un nācijām, kuras cīnās par sava valstiskuma nodibināšanu. Praksē nācijas, kuras cīnās par sava valstiskuma nodibināšanu, var slēgt starptautiskus līgumus, piedalīties starptautisko organizāciju un konferenču darbā novērotāja statusā, to pārstāvji var baudīt zināmas imunitātes un privilēģijas. Lai realizētu šo ierobežoto tiesībsubjektību, šādai nācijai ir nepieciešama pārstāvības institūcija, parasti tā ir nacionālās atbrīvošanās kustība, piemēram, kā Palestīnas atbrīvošanas organizācija palestīniešu tautai. Taču šādām tautu organizācijām, bez šaubām, nepiemīt pilna starptautiskā tiesībsubjektība, tās nevar uzskatīt par valstīm un starptautiskajām organizācijām līdzvērtīgiem subjektiem. Šādas nacionālās atbrīvošanās kustības piedalījās, piemēram, ANO III jūras tiesību konferences darbā un parakstīja tās nobeiguma aktu kā novērotāji.

Citi veidojumi un personas, kurām ir starptautiskā tiesībsubjektība

Vēl veselai virknei veidojumu ir ierobežota starptautiskā tiesībsubjektība, kas ļauj tiem uzņemt zināmus pienākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, tikt apveltītiem ar tiesībām vai nest starptautiski tiesisko atbildību.

Karojošās puses

Militāru konfliktu gadījumos zināmi pienākumi saskaņā ar starptautiskajām tiesībām gulstas arī uz karojošajām pusēm pat tajos gadījumos, kad karojošā puse nav starptautisko tiesību subjekts, piemēram, pilsoņu kara laikā. Karojošo pušu pienākums ir ievērot kara paražas un starptautisko humanitāro tiesību normas attiecībā uz ievainotajiem, slimajiem, karagūstekņiem un civiliedzīvotājiem. Uz karadarbību jūrā ir attiecināma 1949. gada Ženēvas konvencija par jūras kara spēku sastāvā esošo ievainoto, slimo un kuģu katastrofās cietušo personu stāvokļa uzlabošanu.

Valstiskie veidojumi

Valstiskajiem veidojumiem, kuri vēl nav sasnieguši suverēnas valsts attīstības pakāpi, tāpat kā nacionālās atbrīvošanās kustībām atsevišķos gadījumos ir ierobežota starptautiskā tiesībsubjektība. Kā piemēru var minēt valstis veidošanās stadijā, kuras vēl nav starptautiski atzītas kā starptautisko tiesību subjekti, tomēr var slēgt starptautiskus līgumus ar citām valstīm. Šāds statuss, piemēram, bija Latvijas Republikai no 1918. gada līdz 1921. gadam, t. i., neatkarības cīņu un valsts veidošanas laikā.

Fiziskās personas

Atsevišķos gadījumos saskaņā ar starptautiskajām tiesībām zināmas tiesības un pienākumi, kā arī starptautiski tiesiskā atbildība par starptautisko noziegumu izdarīšanu ir arī fiziskajām personām. Piemēram, Nirnbergas tribunālā fašistiskās Vācijas vadītāji par Otrā pasaules kara laikā izdarītajiem noziegumiem pret mieru un cilvēcību tika tiesāti, pamatojoties uz starptautisko tiesību normām. 1950. gada Romas konvencija par cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzību paredz iespēju konvencijas dalībvalsts fiziskajai personai iesniegt Eiropas cilvēktiesību tiesā prasību par tās cilvēktiesību aizskārumu, tādējādi faktiski izvirzot starptautiski tiesisku prasību pret valsti, kura ir starptautisko tiesību subjekts. Šie, protams, ir izņēmuma gadījumi, jo parasti fiziskajām personām nav starptautiskās tiesībsubjektības.

Kontroljautājumi

1. Kas ir tiesību norma?
2. Kā un pēc kādām pazīmēm iedala tiesību normas?
3. Kādi ir starptautisko tiesību avoti un palīgavoti?
4. Kas ir uzskatāms par starptautisku nolīgumu?
5. Kā veidojas starptautisko paražu tiesību normas?
6. Raksturojiet jēdzienu *jus cogens*.
7. Kāpēc tiesu lēmumi un tiesību speciālistu doktrīnas tiek uzskatīti par starptautisko tiesību palīgavotiem?
8. Kādas ir starptautisko tiesību subjektu pazīmes?
9. Uz kādām teritorijām izplatās pilna valsts jurisdikcija, bet uz kādām — ierobežota?

10. Kāda ir atšķirība starp *res comunis* un *res nullius*?
11. Kā tiek dibinātas starptautiskās organizācijas?
12. Kas ir UNCTAD, kādi ir tās galvenie darbības mērķi un ieguldījums jūras tiesību attīstībā?
13. Kas ir IMO, kādi ir tās galvenie darbības mērķi un ieguldījums jūras tiesību attīstībā?
14. Raksturojiet citu ar starptautisko tiesībsubjektību apveltīto veidojumu un personu starptautisko tiesībsubjektību.

Uzdevums

Valstu A un B prezidenti sarunā "pie kafijas tases" nolēma pieprasīt, lai valsts C atsakās no tiesībām uz savu kontinentālo šelfu par labu valstīm A un B, kuras tad nodibinātu šā kontinentālā šelfa kopīgu pārvaldi un kopīgi to izmantotu savās interesēs. Abi prezidenti nolēma, ka tādā gadījumā, ja valsts C labprātīgi nepieņems šo priekšlikumu, viņi apvienos savu valstu bruņotos spēkus, lai izdarītu militāru spiedienu uz valsti C.

Kad valsts C atteicās izpildīt A un B prasības, valsts A pieprasīja, lai B izpilda savu solījumu apvienot bruņotos spēkus un izdarīt militāru spiedienu uz C. B atteicās pildīt iepriekš doto solījumu.

Vai A un B vienošanās ir starptautisks līgums? Ja jā, vai tas ir spēkā un vai B tas ir jāpilda?

Ieteicamā literatūra

- Fogels A., Grinbergs O. *Starptautiskās tiesības*. Rīga, Zvaigzne, 1981.
- Bojārs J. *Starptautiskās tiesības*. Rīga, Zvaigzne ABC, 1996.
- Brownlie J. *Principles of Public International Law*, 4th ed. Claredon Press, Oxford, 1990.
- Shaw M. N. *International Law*. Cambridge University Press, 1995.
- Harris D. J. *Cases and Materials on International Law*. Sweet&Maxwell, London, 1991.
- Bishop W. W. *International Law*. Little, Brown and Company, Toronto, 1971.
- Starke J. G. *Introduction to International Law*. Butterworths, London, 1989.

IV Jūras teritorijas iekšējie ūdeņi

Jūras ūdeņu klasifikācija

Starptautisko attiecību un starptautisko tiesību pamatā ir neatkarīgu valstu kopējas sistēmas izveidošana, attiecību veidošanās šīs sistēmas ietvaros.

Viena no neatkarīgas suverēnas valsts pazīmēm ir tās teritorija, uz kuru izplatās šīs valsts jurisdikcija. Bez tam, ir teritorijas, kuras nav pakļautas nevienas valsts jurisdikcijai. Šajās teritorijās attiecības starp valstīm regulē starptautisko tiesību normas.

Runājot par jūras teritorijām, ir jāatceras, ka saskaņā ar savu tiesisko stāvokli tās iedalāmas vairākās kategorijās:

- jūras teritorijas, kuras ir pakļautas kādas valsts jurisdikcijai un ir šīs valsts teritorija (iekšējie jūras ūdeņi, teritoriālā jūra);
- jūras teritorijas, uz kurām saskaņā ar starptautisko tiesību normām izplatās ierobežota valsts jurisdikcija (piegulošā zona, ekskluzīvā ekonomiskā zona);
- jūras teritorijas, kuras nav pakļautas nevienas valsts jurisdikcijai (atklātā jūra).

Teritoriālās jūras un iekšējo ūdeņu tiesiskais stāvoklis ir līdzīgs. Daļēji atšķiras tiesiskā bāze, uz kuras pamata veidojas šo ūdeņu tiesiskais statuss.

Iekšējo ūdeņu tiesiskais statuss pilnīgi pamatojas uz valsts suverenitātes principiem, savukārt teritoriālās jūras tiesiskā statusa pamatā arī ir valsts suverenitātes princips un valsts tiesību sistēmas bāze, bet tās tiesisko statusu ietekmē arī daudzas starptautisko tiesību normas. Šīs normas izstrādātas, ievērojot gan starptautiskās kuģošanas attīstības tendences, gan arī starptautu sadarbības attīstības tendences.

Atklātā jūra nav pakļauta nevienas valsts jurisdikcijai. Tajā pašā laikā visas valstis ir ieinteresētas atklātās jūras izmantošanā. Atklātās jūras izmantošanas procesus un tās tiesisko statusu regulē starptautisko tiesību normas. Turklāt atklātās jūras dažādu reģionu tiesisko statusu var regulēt dažādas starptautisko tiesību normas.

Tā 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā 89. pantā ir noteikts: "Nevienai valstij nav tiesību pretendēt uz kādas atklātās jūras daļas pakļaušanu savai suverenitātei."

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā ir jau redzams, ka jūras teritorijas tiesiskais stāvoklis nav tas pats, kas ir tās tiesiskais statuss. Konvencijas 49. pantā ir teikts: "Statuss, kas noteikts caurbraukšanai arhipelāga jūras koridoros, neskar arhipelāga ūdeņu tiesisko stāvokli..."

Praktiskajā darbā pastāvīgi jāņem vērā, ka, runājot par tiesisko stāvokli, tiek akcentēta jūras teritorijas pakļautība kādas valsts jurisdikcijai vai starptautisko tiesību normām, bet, runājot par tiesisko statusu, ir jāizvērtē to normu un noteikumu kopums, kas regulē darbību attiecīgajā teritorijā. Tā, piemēram, teritoriālajā jūrā, kas ir pakļauta piekrastes valsts jurisdikcijai, visas regulēšanas tiesības ir attiecīgajai piekrastes valstij. Tas tiek ņemts vērā arī tad, ja starptautiskās tirdzniecības un kuģošanas attīstības labā ir jāveido kādas starptautiskas tiesiskās normas, kuras regulē darbību piekrastes valsts jurisdikcijai pakļautajās jūras teritorijās.

Atklātajā jūrā neviena valsts nerealizē savu jurisdikciju un nav tiesīga izplatīt savu suverenitāti uz atklāto jūru. Katra valsts, izmantojot savas tiesības vai pildot savus pienākumus, ir spiesta rēķināties ar starptautisko tiesisko normu kopumu. Gadījumos, kad tiek skartas vairāku valstu intereses un jautājumu nevar atrisināt, balstoties uz esošajām starptautiskajām—tiesis-

kajām normām, nav pieļaujama kādas valsts vienpusēja rīcība, paplašinot savas tiesības. Jautājums risināms uz starpvalstu vienošanās pamata saskaņā ar ANO Statūtos deklarētajiem taisnīguma principiem.

Jūras teritoriju tiesiskā stāvokļa noteikšanai tika veltīta liela uzmanība, gatavojot 1982. gada ANO Jūras tiesību konvenciju. Šīs konvencijas normas regulē valstu darbību, izmantojot jūras dziļu resursus, attiecības starp valstīm, sadarbojoties teritoriālajā jūrā, piegulošajā zonā, kontinentālajā šelfā, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā utt.

Konvencijā ir noteikts dažādu jūras teritoriju tiesiskais stāvoklis. Šīs normas ir ietvertas:

- 2. pantā — teritoriālās jūras, virs teritoriālās jūras esošās gaisa telpas un jūras dibena un dziļu tiesiskais stāvoklis;
- 33. pantā — valstu tiesības veikt kontroli piegulošajā zonā;
- 34. pantā — starptautiskai kuģošanai izmantojamo jūras šaurumu tiesiskais stāvoklis;
- 49. pantā — arhipelāga ūdeņu, virs arhipelāga ūdeņiem esošās gaisa telpas un dziļu tiesiskais stāvoklis;
- 55. pantā — ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskais statuss;
- 78. pantā — ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņu un virs tiem esošās gaisa telpas tiesiskais stāvoklis;
- 89. pantā — aizliegums jebkurai valstij noteikt savu jurisdikciju atklātajā jūrā;
- 137. pantā — jūras Rajona un tā resursu tiesiskais stāvoklis.

Šīs tiesiskās klasifikācijas principu pamatjautājums ir — vai attiecīgie ūdeņi ietilpst piekrastes valsts teritorijā un ir pakļauti tās jurisdikcijai vai ne.

Iekšējie ūdeņi

Iekšējie ūdeņi ir daļa no valsts teritorijas. Šī teritorija ir pilnīgi pakļauta valsts suverenitātei un tās jurisdikcijai.

Pie iekšējiem ūdeņiem pieskaitāmi:

- tie jūras ostu ūdeņi, kurus norobežo taisnā līnija, kas savieno vistālāk jūrā izvirzīto ostas pretējās pusēs izvietoto hidrotehnisko vai citu būvju punktus;
- tie jūras līču ūdeņi, kurus norobežo taisnā līnija, kas savieno līča ieejas pretējo pušu vislielākā bēguma laikā atsegtos punktus, ar nosacījumu, ka šī līnija nepārsniedz 24 jūras jūdžu garumu (vienas jūras jūdzes garums — 1853 m). Pretējā gadījumā šāda līnija 24 jūras jūdžu garumā tiek novilkta līča iekšienē;
- vēsturiskie iekšējie ūdeņi;
- līču, šaurumu, jūru utt. ūdeņi, kuri atrodas krasta virzienā no bāzes līnijām, kas tiek novilkta dziļi robota krasta apstākļos vai starp salām, ja krasta tiešā tuvumā atrodas salu ķēde, un no šīm bāzes līnijām tiek mērīts teritoriālās jūras platums;
- to iekšējo jūru ūdeņi, kuru krasti pilnībā pieder valstij. Šo ūdeņu tiesisko stāvokli regulē nevis starptautisko tiesību normas, bet gan nacionālās likumdošanas akti.

1982. gada ANO konvencijā nav dots jēdziena "osta" skaidrojums. To varētu definēt kā "jūras daļu, kurā ienāk kuģi, lai veiktu kravas pārkraušanu vai pasažieru nomaiņu". Piekrastes valsts pienākums ir skaidri norādīt ostu un ostu reidu robežas. Šīm robežām ir jābūt norādītām oficiāli publicētajās kartēs. Kā viens no ostu tiesiskā režīma pamatprincipiem tiek minēts tas, ka vispārējā kārtībā ostas un reidi ir atvērti ārvalstu kuģiem.

1975. gada Amsterdamas sesijā Starptautisko tiesību institūts ieteica, lai "visas valstis, attiecīgi regulējot savu teritoriālo ūdeņu tiesisko režīmu, cenšas attīstīt starpvalstu sadarbību, atturoties no atteikuma dot ārvalstu kuģiem tiesības ienākt iekšējos ūdeņos, izņemot gadījumus, kad to nosaka būtiski apsvērumi",^{xxxiii}

Pretrunā šim ieteikumam tomēr tika atzīmēts, ka piekrastes valsts ir tiesīga atteikt ārvalsts kuģiem ienākšanas atļauju iekšējos ūdeņos, ja kuģis nav pakļauts bojāejas briesmām.

Praksē ar terminu "osta" saprot gan ostas, kuras paredzētas preču pārkraušanai, tirdzniecības darījumiem un pasažieru pārvadājumiem, gan arī zvejas ostas, kara ostas, patvēruma ostas, u.c.

Saskaņā ar 1982. gada ANO Konvencijas 11. pantu, nosakot teritoriālās jūras robežu, visvairāk jūrā izvirzītās pastāvīgas ostas būves, kuras ir ostas sistēmas sastāvdaļa, tiek uzskatītas par krasta daļu. Piekrastes iekārtas un mākslīgās salas netiek uzskatītas par pastāvīgām ostas būvēm.

Faktiski ar "visvairāk jūrā izvirzītajām pastāvīgajām ostas būvēm" būtu jāsaprot ostas akvatoriju aizsargājošie viļņlauži.

1982. gada ANO Konvencijas izpratnē ar terminu "licis" domāts skaidri apzīmēts krasta iedzilnājums, kas iesniedzas sauszemē. Šā jēdziena precizēšanai noteikti šādi kritēriji:

- maksimālais attālums starp dabīgajiem ieejas punktiem līcī nedrīkst pārsniegt 24 jūras jūdzes (ņemot divkāršu teritoriālās jūras platumu);
- krasta iedzilnājuma iekšējo ūdeņu laukumam jābūt ne mazākam kā pusapļa laukumam, kura diametrs ir līnija, kas šķērso ieeju šajā iedzilnājumā.

Izskatot jēdzienu "skaidri apzīmēts krasta iedzilnājums", loģiski būtu uzskatīt, ka ar šaurām caurtekām savienoto lagūnu, jomu, mazo līcīšu, sāļo ezeru u.c. ūdeņu laukumi ir iekļauti šā iedzilnājuma kopējā laukumā.

Vēsturisko līču ieejas platums nav limitēts, un to piederība piekrastes valstij parasti ir izveidojusies pietiekami ilgā laikā. Tiek ņemts vērā gan šo līču ģeogrāfiskais stāvoklis, gan ekonomiskā un aizsardzības nozīme, kāda tiem ir valstī vēsturiski ilgākā laika periodā. Pamatojoties uz vēsturiskām paražu tiesībām vai uz argumentiem par līča īpatnībām, piekrastes valsts var pretendēt uz daudz platāku piekrastes ūdeņu joslu, ja tā spēj pierādīt, ka ļoti ilgu laiku ir izplatījusi savu suverenitāti attiecībā uz šo līci un ka šo suverenitāti tieši vai netieši ir atzinušas lielākā daļa citu valstu.

Tātad vēsturiskā līča pamatošanai ir nepieciešams, lai vēsturiski ilgākā laika periodā būtu iesakņojušās paražas tiesības uz līča pārvaldīšanu, vai arī argumentācijai jābalstās uz līča īpatnībām.

Par vēsturiskiem tiek uzskatīti tādi līči kā:

- Kalifornijas līcis (Meksika);
- Konsepšenas, Šalo un Bristoles līči (Anglija);
- Kankaļas līcis (Francija);
- Pētera Lielā līcis (Krievija);
- Hudzona līcis (Kanāda);
- Delavērās, Česapīka, Santamonikas līči (ASV) u. c.

Ieejas platums šajos līčos ir ievērojami lielāks par 24 jūras jūdžēm. Tā, piemēram, ieeja Hudzona līcī ir 50 jūras jūdzes plata, Česapīka līcī — 65 jūras jūdzes, Bristoles līcī — 100 jūras jūdzes plata.

Pamatojoties uz šiem principiem, 1994. gadā pieņemtā Latvijas Republikas valsts robežas likuma 5. pantā ir noteikts:

“Latvijas Republikas iekšējie ūdeņi ir:

- 1) Latvijas Republikas ostu ūdeņi, ko norobežo taisna līnija, kas savieno konkrētās ostas pretējās pusēs izvietoto hidrotehnisko vai citu būvju punktus, kuri atrodas vistālāk uz jūras pusi;
- 2) Irbes jūras šaurumā un Rīgas jūras līcī — ūdeņi, ko norobežo līnija, kas savieno bāzes līniju, kura iet starp Loades raga klints dienvidu daļu un Ovišu raga vidu. Irbes un Rīgas jūras līcis ir Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas iekšējie ūdeņi. Valsts robežas līnijas konfigurāciju Rīgas jūras līča ūdeņos nosaka Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas starpvalstu līgums;
- 3) to upju, ezeru un citu ūdenstilpņu ūdeņi, kuru krasti pilnībā pieder Latvijas Republikai”.³⁴

Iekšējo jūras ūdeņu, kā valsts teritorijas daļas tiesisko statusu nosaka piekrastes valsts. Daļēji šo statusu regulē, piemērojot starptautisko tiesību normas. Tā, piemēram, 1958. gada Konvencija par teritoriālo jūru un pieguļošo zonu, kā arī 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 8. panta otrā daļa paredz: “...ja nosakot taisno bāzes līniju, iekšējos ūdeņos tiek iekļautas akvatorijas, kuras agrāk netika uzskatītas par tādām, šajos ūdeņos jāpiemēro miermīlīgas caurbraukšanas tiesības, kas paredzētas šajā Konvencijā.”

Tātad šajos ūdeņos piekrastes valstij ir jāņem vērā visas starptautisko tiesību normas, kuras regulē citu valstu kuģu miermīlīgu caurbraukšanu.

Tikai piekrastes valsts ir tiesīga izlemt, kuras ostas ir atvērtas brīvai starptautiskai kuģošanai un kuri iekšējie ūdeņi ir brīvi pieejami citu valstu kuģiem. Par visām starptautiskai kuģošanai atvērtajām ostām valstij ir jādara zināms oficiālā izdevumā. Latvijas Republikā tāds ir Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta izdotie “Paziņojumi jūrniekiem”. Piekrastes valsts, kas izsludinājusi savus iekšējos ūdeņus un ostas par atvērtām starptautiskai kuģošanai, ir tiesīga, ja nepieciešams, jebkurā laikā paziņot, ka šīs akvatorijas starptautiskai kuģošanai ir slēgtas. Bet, ja kāda osta ir izsludināta par atvērtu starptautiskai kuģošanai, šis princips ir vienādi jāievēro pret jebkura karoga kuģiem. Neviena karoga diskriminācija nav pieļaujama. Karoga diskriminācija var izraisīt arī atbildes reakciju (retorsiju).

Saskaņā ar starptautiskajām tiesību normām tirdzniecības kuģiem ienākšanai starptautiskai kuģošanai atvērtā ostā nav nepieciešama piekrastes valsts administrācijas atļauja vai iepriekšēja saskaņošana. Atsevišķos gadījumos uz savstarpējas vienošanās pamata var praktizēt iepriekšēju saskaņošanu. Šāda vienošanās tika noslēgta 1975. gadā starp PSRS un ASV.

Ārvalstu tirdzniecības kuģu ienākšana slēgtā piekrastes valsts ostā ir iespējama tikai ar kompetentas valsts institūcijas atļauju. Tiesības ienākt slēgtā ostā bez šādas atļaujas ir tikai tiem kuģiem, kuri cietuši avārijā vai kuriem draud bojāeja. Iemesls var būt laika apstākļu pasliktināšanās, avārija, nepietiekamas degvielas, ūdens vai pārtikas rezerves, nepieciešamība pēc neatliekamas ārsta palīdzības utt.

Parasti piekrastes valsts likumi aizliedz ārvalstu tirdzniecības kuģiem tās iekšējos ūdeņos nodarboties ar kuģu vilkšanas, loču un glābšanas darbiem, kravu pārvadājumiem starp vietējām ostām, piekrastes zveju un jūras dzīvnieku medībām, nodrošinot šīs tiesības saviem pilsoņiem un juridiskajām personām. Tiek ierobežotas arī tiesības izmantot kuģa radiostacijas.

Visas personas, kas atrodas uz kuģa, gan pasažieri, gan arī kuģa apkalpe, ir pilnīgi pakļautas tās valsts likumiem, kuras iekšējos ūdeņos ienācis kuģis.

Sevišķi rūpīgi katra piekrastes valsts izstrādā noteikumus attiecībā uz ārvalstu karakuģu ienākšanu tās iekšējos ūdeņos. Lielākā daļa pasaules valstu savā likumdošanas praksē paredz

atļaujas izsniegšanu valdības noteiktajā kārtībā. 1994. gadā pieņemtajā Latvijas Republikas valsts robežas likuma¹⁰. pantā ir noteikts:

“(2) Ārvalstu karakuģi iebrauc Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Ārvalstu zemūdenes Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos drīkst atrasties tikai virs ūdens un ar paceltu valsts piederību apliecināšu karogu.

(3) Ārvalstu kuģu un citu peldošo līdzekļu iebrašana un uzturēšanās Latvijas Republikas teritoriālajos un iekšējos ūdeņos, reidos un ostās notiek saskaņā ar Ministru kabineta lēmumus un starptautiskajos līgumos noteikto kārtību.”³⁵ Tie karakuģi, kuri atrodas piekrastes valsts iekšējos ūdeņos, ar šīs valsts piekrišanu ir imūni pret tās jurisdikciju. Tajā pašā laikā tiem ir jāievēro šīs valsts likumi un noteikumi, kā arī attiecīgo starptautisko tiesību normas un principi (tādi kā neiejaukšanās princips, valsts suverenitātes ievērošana, bruņotā spēka draudu nepieļaujamība utt.).

Pēdējos gados daudzas valstis īpašu uzmanību pievērš kārtībai, kādā to iekšējos ūdeņos un ostās drīkst ienākt kuģi un karakuģi ar kodolenerģētiskām iekārtām un karakuģi, uz kuriem atrodas kodolieroči. Aizliegumu ienākt savos ūdeņos karakuģiem ar kodolieročiem uz borta ir izziņojusi Šrilankas valdība. Arī Jaunzelandes parlaments 1986. gadā pieņēma likumu, kas aizliedz šādiem kuģiem ienākt Jaunzelandes ostās. Ziemeļeiropas valstis veic priekšdarbus, lai pasludinātu, ka Baltijas reģions ir “no kodolieročiem brīva zona”. Kuģu ienākšana iekšējos ūdeņos ir saistīta gan ar šo kuģu tehnisko progresu, gan ar nepieciešamību nodrošināt vides aizsardzību un kuģošanas drošību.

Vairāku valstu likumi paredz, ka atsevišķu kategoriju ārvalstu tirdzniecības kuģu ienākšana starptautiskai kuģošanai atvērtā ostā ir jāregulē ar īpašiem noteikumiem. Pie šādiem kuģiem pieder tirdzniecības kuģi ar kodolenerģētiskām iekārtām. Kārtība, kādā šādu ārvalstu kuģi ienāk piekrastes valsts ostā, kā arī kārtība, kādā notiek miermīlīga caurbraukšana, šķērsojot teritoriālos ūdeņus, tiek noteikta saskaņā ar 1974. gada Starptautiskās konvencijas par cilvēka dzīvības aizsardzību jūrā (SOLAS—74) VIII nodaļas normām. Ārvalstu kuģi ar kodolenerģētiskajām iekārtām drīkst ienākt piekrastes valsts ostā tikai tad, ja attiecīgās valsts valdībai ir savlaicīgi iesniegta informācija par drošību. Ja piekrastes valsts pieņem lēmumu par to, ka šāda kuģa ienākšana tās ostā apdraud drošību uz kuģu ceļiem, apdraud jūras vidi utt., tā ir tiesīga aizliegt šim kuģim ienākt savās ostās.

Ienākot ostā, kuģim, kas ir nodrošināts ar kodolenerģētiskajām iekārtām, jāuzrāda apliecība par drošību, kas apliecina, ka kuģis atbilst visām 1974. gada Konvencijas SOLAS—74 VIII nodaļas prasībām un iepriekš iesniegtajai informācijai par drošību.

Glābjoties no vētras, piespiedu kārtā utt. ārvalstu kuģi ir tiesīgi ienākt gan starptautiskai kuģošanai atvērtajās, gan slēgtajās ostās. Viens no starptautisko tiesību doktrīnas viedokļiem atzīst, ka atteikums dot atļauju ienākt ostā kuģim ar bojājumiem kodolenerģētiskajā iekārtā ir tiesiski pareizs lēmums, ja piekrastes valsts uzskata, ka tās pilsoņu dzīvības un veselības apdraudējums ir lielāks nekā briesmas, kas draud šim kuģim. MARPOL 1973/1978. gada Konvencija atļauj dalībvalstij nedot ārvalsts kuģim atļauju ienākt tās ostā, pamatojoties uz to, ka kuģis neatbilst šīs konvencijas noteikumiem (5. panta trešā daļa).

Zviedrijā, Dānijā, Somijā, Marokā un citās valstīs ir noteikta īpaša kārtība, kādā ostās drīkst ienākt ne tikai kuģi ar kodolenerģētiskajām iekārtām, bet arī citu kategoriju kuģi. Atļaujas izsniegšanas kārtība ir noteikta ārvalstu nekomerciāla dienesta kuģiem, tādiem kā loču kuģi, maitas kuģi, glābšanas kuģi, hidrogrāfijas kuģi, zinātniskās pētniecības kuģi, mācību kuģi, sanitārā un karantīnas dienesta kuģi utt. Tā, piemēram, saskaņā ar noteikumiem, kurus pieņēmusi Zviedrija 1973. gadā par mācību un ražošanas kuģu ienākšanu Zviedrijas ostās, lai

tur veiktu pārkraušanas darbus, jādūdz atļauja, izmantojot diplomātiskos kanālus, 48 stundas pirms plānotās ienākšanas. Zviedrijas Ārlietu ministrijai adresētā vēstulē jānorāda laiks, kāds ir nepieciešams, lai no kuģa izkrautu un tajā iekrautu kravu, kā arī laiks, kādu nepieciešams pavadīt ostā.

Saskaņā ar 1981. gadā pieņemtajiem noteikumiem lūgums par zinātniskās pētniecības un citu nekomerciālu kuģu ienākšanu Marokas ostās ir jāiesniedz ne vēlāk kā 45 diennaktis pirms plānotās ienākšanas. Somijas ostās šāda atļauja kopš 1980. gada ir jāpieprasa ne vēlāk kā 14 diennaktis pirms plānotās ienākšanas ostā.

Tomēr visi šie ierobežojumi nav attiecināmi uz šo pašu kategoriju kuģiem, ja tiem draud bojāeja. Avāriju un citos līdzīgos gadījumos šiem kuģiem ir atļauts brīvi ienākt jebkurā ostā. Tā, piemēram, Dānijas 1976. gada likumā ir tieši norādīts, ka tiem kuģiem, kuriem draud bojāeja atklātā jūrā, nav nepieciešamas nekādas atļaujas ienākšanai Dānijas ostās. Šādā gadījumā kuģiem ir jāpaceļ trauksmes signāls saskaņā ar starptautisko signāllkarogu kodu un jācenšas paziņot par ienākšanu ostā ar Dānijas Jūras spēku krasta radiostaciju palīdzību.

Kā jau tika atzīmēts, zināmos apstākļos ienākšanu ostā var aizliegt arī tad, ja kuģim draud bojāeja.

Šādi aizliegumi ir pretrunā ar starptautiskās kuģošanas attīstības interesēm. Ievērojot nacionālās intereses, bet ierobežojot pētniecisko un hidrogrāfisko kuģu brīvu praksi, pirmām kārtām tiek skartas Pasaules Okeāna izpētes iespējas, bet tas ir pretrunā ar 1982. gada ANO konvencijas 255. pantu, kurā runāts par iespējām sniegt palīdzību, veidojot normas, noteikumus un nosakot procedūras, kas atvieglotu iespējas strādāt ostās jūras izpētes kuģiem. Ierobežojošās normas ir veidotas, pamatojoties uz starpvalstu attiecībām ar kaimiņiem un cenšoties nodrošināt nacionālo drošību.

Jāatzīmē, ka tiesiskais statuss, kas noteikts attiecībā uz iekšējiem ūdeņiem, reglamentē ne tikai piekrastes valsts tiesības pakļaut ārvalsts kuģi savai jurisdīkcijai, bet arī ārvalsts kuģa tiesības un pienākumus laikā, kad tas atrodas piekrastes valsts iekšējos ūdeņos.

Analizējot iekšējo ūdeņu tiesiskā statusa attīstības tendences, ir jāpievērš uzmanība tam, kā mainās administratīvais režīms ostās. Ievērojot valsts suverenitāti, piekrastes valsts savos likumdošanas aktos paredz muitas pārstāvju tiesības pārbaudīt ostā ienākošos kuģus. Nacionālās likumdošanas akti nosaka, kā veicama muitas kontrole, kuģa pārmeklēšana utt. Tajā pašā laikā, lai attīstītu starpvalstu sadarbību, šī tiesisko attiecību sfēra līdz ar to, ka tika pieņemta 1965. gada Konvencija par atvieglojumiem starptautiskajā kuģošanā, daļēji ir kļuvusi par starptautisko tiesību regulācijas objektu. Valstis ir noteikušas vienotu kārtību, kādā reģistrējama kuģu ienākšana ostās, un tas atvieglo reģistrācijas procedūru, saīsina kuģa dīkstāves laiku ostā utt., tādējādi veicinot starptautisko kuģošanu.

1965. gada konvencija reglamentē arī sanitārās kontroles režīma nosacījumus attiecībā uz karantīnas noteikšanu. Atšķirībā no muitas kontroles režīma sanitārās kontroles režīms jau ļoti sen ir ne tikai valsts, bet arī starptautisko tiesību regulācijas objekts. Sanitārās drošības normas balstās uz 1969. gada Starptautiskās veselības aizsardzības organizācijas 22. asamblejas pieņemtajiem Starptautiskajiem sanitārajiem noteikumiem.

Daudzi kuģu īpašnieki, sevišķi tas attiecas uz tā sauktajiem lēta karoga kuģu īpašniekiem, taupības nolūkos pārkāpj starptautiskos standartus un normas, kas attiecas uz kuģa jūras spēju. Šāds stāvoklis rada draudus jūras videi, un tādēļ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 219. pantā paredzētas ostas administrācijas tiesības veikt administratīvas darbības, lai aizturētu tāda kuģa iziešanu jūrā. Attiecīgo remontdarbu veikšanai kuģiem var tikt dota atļauja pārgājienam līdz tuvākajai ostai, kur atrodas kuģu remonta rūpnīca.

Paredzot iespēju, ka piekrastes valstis var pieņemt likumus un noteikumus, kuri vērsti uz kuģošanas drošības pastiprināšanu, jūras vides aizsardzību utt., 1982. gada ANO konvencijas 21. pantā ir noteikts, ka šie likumi un noteikumi nevar attiekties uz ārvalstu kuģu "projektēšanu, konstrukciju, apkalpes komplektēšanu vai aprikojumu, ja vien šeit nav jāpiemēro vispārpieņemtas starptautiskās normas un standarti".

Šis princips ir visai būtisks, jo paredz attiecīgo problēmu risinājumu uz starptautiskas sadarbības pamata, nevis vienpusēji pieņemot lēmumus.

Ir nobriedusi nepieciešamība kodificēt arī tās normas, kuras regulē kuģu kontroli ostās. Ir laiks to veikt plašākā mērogā, risinot jautājumu par šo normu unifikāciju, jo šobrīd praktizētā vienādā pieeja pamatojas tikai uz reģionālu vienošanos, ko 1982. gadā noslēdza četrpadsmit Eiropas valstis, tā sauktais Parīzes memorands.

Tāpat var izdarīt secinājumu, ka dažādu piekrastes valstu iekšējo jūras ūdeņu tiesiskajam statusam attiecībā uz ārvalstu kuģiem ir kopīgas pazīmes. Tas liecina par to, ka šīs valstis uz starptautisko tiesību normu pamata ierobežo savu jurisdikciju. Arī prakse rāda, ka piekrastes valstis pašas cenšas ierobežot savu jurisdikciju attiecībā uz ārvalstu kuģiem. Ja darbības uz ārvalsts kuģa neaizskar piekrastes valsts intereses, ja šīs darbības neiziet ārpus kuģa, ja nav kuģa kapteiņa vai konsula attiecīga lūguma, piekrastes valsts atsakās no savām jurisdikcijas tiesībām. Daudzu valstu ilggadējas vienveidīgas prakses rezultātā šī norma ir kļuvusi par starptautisko tiesību normu. Valsts suverenitāte nav interpretējama kā šīs valsts neierobežotas tiesības liegt ārvalstu kuģiem iespējas izmantot ostas. Tas nozīmētu, ka piekrastes valsts neveic savus pienākumus sekmēt starpvalstu sadarbību, kuģošanu un tirdzniecību, ko faktiski paredz starptautiskās tiesības.

Kopējos principus, kuri tiek izmantoti, lai regulētu iekšējo ūdeņu tiesisko statusu, var formulēt šādi:

1. Miera laikā tirdzniecības ostām ir jābūt atvērtām starptautiskai kuģošanai. Ārvalsts kuģa brīva ienākšana ostā paredz tiesības veikt izkraušanas un iekraušanas darbus, pasažieru uzņemšanu un izsēdināšanu.
2. Neviena osta nevar būt slēgta ārvalstu kuģiem, kuri meklē patvērumu no vētras vai spiesti ienākt ostā, lai glābtos no bojāejas.
3. Kara ostas var būt slēgtas ienākšanai visiem ārvalstu karakuģiem vai tirdzniecības kuģiem, ja tas ir saistīts ar nacionālās drošības aizsardzības interesēm.
4. Ārvalstu karakuģu ienākšanu piekrastes valsts tirdzniecības ostā var pakļaut ierobežojumiem gan kuģu skaita, gan vizītes termiņa ziņā.
5. Katra piekrastes valsts ir tiesīga ar nacionālās likumdošanas aktu palīdzību regulēt kuģošanu savos iekšējos ūdeņos. Šādā veidā var saprātīgi regulēt ārvalstu kuģu ienākšanu, ievērojot nosacījumu, ka netiek ierobežota starpvalstu tirdzniecība un nenotiek nekāda diskriminācija pret kādas valsts karogu par labu citam karogam.

Kontroljautājumi

1. Kādās divās galvenajās kategorijās var iedalīt jūras teritorijas, pamatojoties uz to tiesisko stāvokli?
2. Jūras teritoriju veidi.
3. Kādi ūdeņi pieder pie valsts iekšējiem ūdeņiem?

V Teritoriālā jūra un piegulošā zona

Teritoriālās jūras jēdziens

Par teritoriālo jūru sauc jūras ūdeņu joslu gar piekrastes valsts krastu vai gar tās iekšējiem ūdeņiem. Šīs jūras ūdeņu joslas platumu saskaņā ar starptautisko tiesību normām var sniegties līdz 12 jūras jūdžu platumam un tā ir pakļauta piekrastes valsts jurisdikcijai. Teritoriālās jūras platumu nosaka piekrastes valsts ar saviem likumdošanas aktiem.

Teritoriālās jūras jēdziens ir izveidojies un nostiprinājies jūras tiesībās kā valstu likumsakarīgi centieni nostiprināt savu jurisdikciju pār krastam pieguļošo jūru, lai aizsargātu valsts drošības un ekonomiskās intereses. Šis process ir risinājies daudzu gadsimtu gaitā, bet sevišķi saasinājās XIX gadsimta otrajā pusē. Šajā laikā kuģu būvē notika zinātniski tehniskā revolūcija, ko izraisīja jūras pārvadājumu apjoma pieaugums. Lai mazinātu starpvalstu konfliktu iespēju, bija nepieciešams unificēt starptautisko tiesību normas, lai vienveidīgi regulētu teritoriālo jūru tiesisko stāvokli.

Liela nozīme šajā procesā bija 1958. gada Ženēvas jūras tiesību konferencei. Tajā tika izstrādāta un pieņemta konvencija par teritoriālo jūru un piegulošo zonu, kurā pirmo reizi bija noteikta teritoriālās jūras tiesiskā stāvokļa juridiskā bāze. Par loģiski pamatotu nākamo soli kļuva 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija.

Konvencijā bija noteikts arī teritoriālās jūras platuma limits: "Katrai valstij ir tiesības noteikt savas teritoriālās jūras platumu līdz 12 jūras jūdzēm, kuras tiek mērītas no bāzes līnijām, kas noteiktas saskaņā ar šo Konvenciju".

Kaut arī teritoriālie ūdeņi ir pakļauti piekrastes valsts jurisdikcijai, to tiesiskais stāvoklis atšķiras no citu šīs valsts teritoriju tiesiskā stāvokļa. Vēsturiski šie ūdeņi tika izmantoti starptautiskai kuģošanai, un bija nepieciešams nodrošināt ārvalstu kuģu atrašanos teritoriālajos ūdeņos. To varēja izdarīt, nosakot vienveidīgu starptautiski tiesisku regulējumu. Tāpēc piekrastes valsts suverenitāte tiek ierobežota ar ārvalstu kuģu miemilīgas caurbraukšanas tiesībām.

Faktiski tas ir interešu konflikts starp valsts suverenitātes principiem un atklātās jūras izmantošanas paplašināšanas principiem, starptautiskās kuģošanas un tirdzniecības paplašināšanas principiem.

Attiecībā uz jūras tiesībām cilvēces vēsturiskās attīstības gaitā vienmēr ir bijis sāpīgi risināt trīs politiski tiesiskus jautājumus:

- cik platai ir jābūt teritoriālajai jūrai un — attiecīgi — cik tālu jūrā izplatās piekrastes valsts suverenitāte;
- kā šī suverenitāte iespaido citu valstu intereses un tiesības, starpvalstu sadarbību;
- kā teritoriālajos ūdeņos realizējamas ārvalstu kuģu miemilīgas caurbraukšanas tiesības.

Vēsturiski tieši valsts aizsardzības intereses bija tās, kas lika piekrastes valstīm uzsākt politisku cīņu par suverenitātes nostiprināšanu jūras joslā gar krastu.

Lietotie termini

Bāzes līnija, vislielākā bēguma līnija

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 4. pantā ir teikts, ka "normāla bāzes līnija teritoriālās jūras platuma mērīšanai ir oficiāli atzītās piekrastes valsts kartēs norādītā vislielākā bēguma līnija gar krastu". Vislielākās bēguma līnijas novilkšana uz jūras kartēm saistīta ar to, kas tiek pieņemts par "nulles dziļumu" uz šīm kartēm. Ārvalstu jūras likumdošanas aktu analīze parādīja, ka nav vienota standarta "nulles dziļuma" definēšanai: Lielbritānijā un Itālijā par "nulles dziļumu" pieņemts vidējais sizīgijas³⁶ bēguma ūdeņu līmenis; Francijā, Brazīlijā un Spānijā — viszemākais sizīgijas bēguma ūdeņu līmenis; ASV, Zviedrijā un Nīderlandē — vidējais visu bēguma ūdeņu līmenis; Krievijā bezpaušuma jūrās — vidējais daudzgadīgais līmenis, bet jūrās, kur ir paušuma un bēguma parādības, — viszemākais teorētiskais līmenis. Jāpiekrit starptautiskajiem ekspertiem, kuru pētījumi veltīti šim jautājumam, ka valstis var pieņemt par "nulles dziļumu" līnijas, kuras ir pietuvinātas vislielākajam bēgumam.

Taisnā bāzes līnija

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija neatšifrē jēdzienu "taisnā bāzes līnija", taču dažu valstu (Nīderlandes, Lielbritānijas, Dānijas) nacionālajā praksē var sastapt šā jēdziena precizējumu. ANO Bāzes līniju tehnisko ekspertu grupa uzskata, ka "taisnās bāzes līnijas, kuras savieno raksturīgos vai atsevišķos punktus uz vislielākā bēguma līnijas, parasti pazīstamas kā taisno līniju pagriezienu punkti..."

Saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvenciju, publicējot taisno bāzes līniju pagriezienu punktu koordinātes, jāuzrāda "sākotnējie ģeodēziskie dati". Analizējot ārvalstu jūras likumdošanas aktus, jāatzīmē, ka pilnīgi pietiek norādīt koordināšu sistēmu, kas izmantota šiem pagriezienu punktiem.

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā nekas nav teikts par taisno bāzes līniju nogriežņu maksimālo garumu. Šāda kritērija trūkums ir radījis daudzas pretenzijas pret valstīm, kuras izmanto pārāk garas taisnās bāzes līnijas teritoriālās jūras robežu delimitācijai.

Starptautiskās tiesas lēmumiem, kas tika pieņemti 1951. gadā attiecībā uz Anglijas un Norvēģijas strīdu tā sauktajā zvejniecības lietā,³⁷ ir svarīga nozīme kā starptautisko tiesību avotam.

Tomēr, lai noteiktu taisnās bāzes līnijas maksimālā garuma kritērijus, pašu garāko taisno bāzes līniju, kura tika izskatīta šajā lietā, nevar atzīt par maksimālo garumu citās sistēmās, tā kā, pirmkārt, ar 1935. gada Dekrētu norobežotajiem ūdeņiem, uz kuriem pretendēja Norvēģija, vairāk ir vēsturisks raksturs un, otrkārt, tiesas lēmums tika pieņemts daudz agrāk, nekā parakstīta 1982. gada konvencija, kura pirmoreiz noteica leģitīmo teritoriālās jūras platuma limitu — 12 jūras jūdzes.

Ņemot vērā visu iepriekš minēto, 24 jūdzes — teritoriālās jūras divkārs platums — ir pats optimālākais taisnās bāzes līnijas limits. Vismaz kā loģisks risinājums tas izraisa vismazāk strīdu. Bāzes līnijas maksimālā garuma pārsniegšana varētu notikt divos gadījumos:

- ja tā ierobežo vēsturiskos ūdeņus;
- ja garākas taisnās bāzes līnijas novilkšana saistīta ar to, lai nepieļautu "atsevišķus noslēgtus iecirkņus vai komplikētas konfigurācijas neteritoriālo ūdeņu iecirkņus", uz ko ir norādījusi ANO bāzes līniju tehnisko ekspertu grupa.

Dziļi robota un likumota piekraste

Viens no nepieciešamajiem noteikumiem taisno bāzes līniju metodes piemērošanā, saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 7. pantu, ir "dziļi robotas un likumotas piekrastes" esamība, bet konvencijā nav norādīti nekādi kritēriji, lai noteiktu "dziļi robotu" un "likumotu" piekrasti.

Šie divi jēdzieni pilnībā nākuši no Starptautiskās tiesas 1951. gadā pieņemtā lēmuma Anglijas un Norvēģijas strīdā par zvejniecību. Minēto jēdzienu izskaidrojumam veltīti vairāku ārzemju zinātnieku darbi, kā arī ekspertu pētījumi (ANO Bāzes līniju tehnisko ekspertu grupas, ASV Valsts departamenta ekspertu u. c. pētījumi).

Cenšoties ierobežot pārāk plašu skaidrojumu "dziļi robota un likumota piekraste", ANO Tehnisko ekspertu grupa ierosināja par galvenajiem noteikumiem taisno bāzes līniju piemērošanā tādām piekrastēm uzskatīt šādus kritērijus:

- attiecīgās metodes piemērošana nedrīkst kalpot nepamatotai jūras teritorijas paplašināšanai;
- tādai piekrastei ir "jābūt vismaz dažiem ielikumiem, kuri katrs atsevišķi atbilstu līča juridiskajam kritērijam".

ASV Valsts departamenta ekspertu pētījumi balstījās galvenokārt uz Starptautiskās tiesas 1951. gada lēmumu un taisno bāzes līniju sistēmu, kura noteikta ar Norvēģijas dekrētu 1935. gadā. Tomēr Norvēģijas piekrastei, kā ne vienreiz vien atgādināja tiesa, izstrādājot savu lēmumu, ir "unikāla ģeogrāfiskā konfigurācija, un tā ir sevišķa, vienreizēja parādība". Laikam gan tikai Čiles piekrastei un dažiem Kanādas, Dānijas un Krievijas piekrastes rajoniem ir līdzīga konfigurācija. Turklāt ekspertu piedāvātās ģeometriskās metodes piekrastes iedziļinājumu noteikšanai diez vai izplatīsies savas sarežģītības dēļ.

Pamatā, ņemot vērā ANO Tehnisko ekspertu grupas domas, par dziļi robotu piekrasti var uzskatīt tādu piekrasti, kurai ir vismaz trīs ievērojami iedziļinājumi attiecīgajā vietā, no kuriem katrs atbilst prasībām, kādas ir izvirzītas juridiski atzītam līcim. Par attiecīgo vietu uzskatāms piekrastes rajons, kas norobežots ar maksimāli pieļaujamo 24 jūras jūdžu taisno bāzes līniju.

Jēdziens "likumots" jāuzskata par "dziļi robotas piekrastes" neapstrīdamu atribūtu, tā kā jebkura iedziļinājuma (fjorda, jomas, līča) esamība ir saistīta ar piekrastes līnijas virziena maiņu.

Iespējams, ka tālākai jēdziena "dziļi robota un likumota piekraste" precizēšanai radiesies nepieciešamība noteikt tāda jūras ūdeņu minimālā laukuma robežas, kuru var atzīt juridiski par līci saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 10. pantu.

Sala, klintis

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 121. pants ar vārdu "sala" apzīmē "dabīgas izcelsmes sauszemes platību, kurai visapkārt ir ūdens un kura atrodas virs ūdens līmeņa pašuma laikā". No tiesiskā viedokļa šo jēdzienu var attiecināt uz daudziem tādiem ģeomorfoloģiskiem veidojumiem kā saliņas, klintis, akmeņi, rīfi utt. No šā jēdziena pareiza skaidrojuma ir atkarīga iespēja pareizi atrisināt daudzas delimitācijas problēmas. ANO trešajā jūras tiesību konferencē tika izteikts daudz pretrunīgu uzskatu par šā jautājuma būtību, un tas neļāva konkretizēt jēdzienu "sala", kas iestrādāts 1958. gada Ženēvas konvencijas 10. pantā. Vienīgais, ko izdevās panākt, izstrādājot jaunu konvenciju, ir ieviest jaunu jēdzienu "klintis", ar ko saprot sauszemes platību, "kura neder cilvēka dzīvības uzturēšanai vai pastāvīgas saimnieciskas

darbības veikšanai". Saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 121. pantu "kļintim... nav ne atsevišķās ekonomiskās zonas, ne kontinentālā šelfa".

Piekrastes valstu nacionālā prakse rāda, ka salu, akmeņu, rifu un citu ģeomorfoloģisko veidojumu starptautiski tiesiskais režīms ir analogisks "kļintij", 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 121. pantā noteiktajam režīmam. Vienīgā problēma ir tā, ka nav vienvēidīga skaidrojuma jēdzienam "sala", "saliņa". Tādi kritēriji kā salas lielums, tuvums piekrastei vai attālums no tās, konfigurācija, ģeoloģiskā vai ģeomorfoloģiskā struktūra nav juridiski kritēriji. Tomēr par viskonstruktīvāko uzskatāms priekšlikums, kuru ANO trešajā jūras tiesību konferencē izvirzīja vairākas valstis. Tās ieteica uzskatīt par "saliņu" dabīgu paaugstinājumu vai vienkārši jūras dibena izcilni, kas nav mazāks par vienu kvadrātkilometru.

Salu ķēde

Jēdziens "salu ķēde" ir saistīts ar taisno bāzes līniju metodes piemērošanu. Tomēr 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija nekonkretizē šo jēdzienu. Pamatojoties uz valstu praksi šīs metodes piemērošanā un zinātnieku domām, ar "salu ķēdi" jāsaprot ne mazāk kā divas blakus esošas salas. Par maksimāli pieļaujamo attālumu starp salām "salu ķēdē" jāuzskata 24 jūras jūdzes, jo šis attālums ir saistīts ar maksimāli pieļaujamo taisnās bāzes līnijas garumu, turklāt to atbalsta eksperti bāzes līniju noteikšanas jomā (piemēram, ASV Valsts departamenta eksperti) un daži starptautisko un jūras tiesību speciālisti.

Tiešais tuvums

Attiecībā uz salu ķēdi termins "tiešais tuvums" pirmoreiz iekļauts 1958. gada Ženēvas konvencijā, tomēr savu skaidrojumu, 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas izstrādāšanas un pieņemšanas gaitā tas tā arī neguva. Dažu valstu likumdošanas akti izmanto šo jēdzienu, bet tiesisku skaidrojumu tomēr nepiedāvā, praksē piemērojot taisno bāzes līniju sistēmu salu ķēdēm, kuras atrodas dažādā attālumā no kontinenta, piemēram, no 11 līdz 14 jūras jūdzēm (Sudāna, Portugāle) līdz 40 — 58 jūras jūdzēm (Austrālija, Kuba). Taču minēto taisno bāzes līniju novilkšanas praksi salu ķēdēm valstis piemēroja līdz 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas spēkā stāšanās brīdīm, kad šī konvencija noteica pieļaujamo teritoriālo ūdeņu platuma robežu — 12 jūras jūdzes, tāpēc ir jāpiekrīt ANO Bāzes līnijas tehnisko ekspertu grupas domām, ka, ņemot vērā vispāreju atzīšanu, kādu guvusi 12 jūras jūdžu noteikšana par teritoriālo ūdeņu platuma robežu, par tālāko attālumu, kuru varētu ietilpināt jēdzienā "tiešais tuvums", jāatzīst 24 jūras jūdzes.

Gar krastu

Runājot par "salu ķēdi", 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija nesniedz jēdziena "gar krastu" skaidrojumu. Tomēr jāuzskata, ka šis jēdziens nozīmē virzienu sakaru starp salām un kontinentu. Šā jēdziena skaidrojums sastopams dažu zinātnieku — starptautisko jūras tiesību speciālistu darbos.

Ņemot vērā piekrastes valstu veiktās analīzes taisno bāzes līniju piemērošanā, var piekrist

ANO Bāzes līniju tehnisko ekspertu grupas un ASV Valsts departamenta ekspertu domām, ka par pieļaujamo leņķi starp salu ķēdes virzienu un vispārējo krasta virzienu uzskatāms 20 grādu leņķis.

Analizējot jēdzienu "vispārējais krasta virziens", var piekrist ASV Valsts departamenta ekspertiem, ka šai līnijai ir jābūt aptuveni paralēlai attiecīgās krasta līnijas virzienam un ka katram vispārējā krasta virziena līnijas galapunktam jāatrodas uz kontinenta. Būtu lietderīgi par "vispārējo krasta līniju" pieņemt līniju, kura novilkta no galapunktiem, kas atrodas uz kontinenta, un kuras atstatums ir aptuveni līdzīgs salu ķēdes nomaskētajam garumam, un kura mērāma starp šīs ķēdes malējām salām.

Krasta maskējums

Šo jēdzienu attiecībā uz salu ķēdi starptautisko tiesību eksperti ieviesa laikā, kad ANO Starptautiskā tiesa izstrādāja lēmumu Anglijas un Norvēģijas zvejniecības strīdā. Taisnās bāzes līnijas, kas tika noteiktas ar Norvēģijas 1935. gada dekrētu un piemērotas salu ķēdei, vidēji nomaskēja 2/3 krasta līnijas garuma. Daudzās vietās kontinents no jūras bija pilnībā aizsegts ar nepārtrauktu salu ķēdi. Taču, atzīstot, ka Norvēģijas situācijai praktiski nekur pasaulē nav analogu, citās valstīs to ir grūti piemērot kā standartu. Tāpēc, pat pamatojoties uz Norvēģijas situāciju (2/3), būtu lietderīgi kā efektīvas maskēšanas kritēriju izvēlēties mazāku skaitli. Dažu ekspertu piedāvātais apmērs — 50% var būt pieņemams kompromiss starp nepieciešamās salu masas attiecību pret krasta līniju un nevēlēšanos apgrūtināt piekrastes valstis ar nepamatotiem ierobežojumiem.

Īpašās ekonomiskās intereses

"Īpašo ekonomisko interešu" esamību attiecīgajā rajonā 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija noteic kā pietiekamu pamatu taisno bāzes līniju novilkšanai. Taču konvencijā nav doti nekādi kritēriji šā jēdziena precizēšanai. Ar "īpašām ekonomiskajām interesēm" ANO Starptautiskā tiesa lēmumā, kas pieņemts Anglijas un Norvēģijas strīda lietā par zvejniecību, domātas "noteiktas ekonomiskās intereses, kuras ir saistītas ar šo rajonu un kuru realitāti un nozīmīgumu apstiprina ekspluatācijas nozīmīgums".

Analizējot valstu praksi taisno bāzes līniju noteikšanā, var izdarīt slēdzienu par to, ka ar valsts "īpašajām ekonomiskajām interesēm" jāsaprot intereses, kas saistītas tikai ar šā rajona dabīgās vides ekspluatāciju, t. i., kā dzīvo, tā arī nedzīvo resursu izlūkošanu, ieguvu un saglabāšanu jūras ūdeņos, jūras dzīlēs, kā arī ar mērķi vadīt šo resursu attīstību.

Līči

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā jēdziena "līcis" noteikšanai izvirzīti vairāki kritēriji:
- maksimālais attālums starp dabīgajiem ieejas punktiem līcī nedrīkst pārsniegt 24 jūras jūdzes;
 - šāda iedziļinājuma iekšējo ūdeņu laukumam jābūt ne mazākam kā pusapļa laukumam, kura diametrs ir līnija, kas šķērso ieeju šajā iedziļinājumā.

Minētā konvencija paredz, ka ar terminu "licis" jāsaprot "skaidri apzīmēts krasta iedziļinājums, kas iesniedz sauszemē..." Šā konvencijas panta piemērošanas prakse piekrastes valstīs ir parādījusi, ka var saskatīt vēl vismaz divus šā panta elementus, kuriem vajadzīga īpaša interpretācija:

- "skaidri apzīmēts krasta iedziļinājums" un
- "dabīgās ieejas punkti licī".

Interpretējot jēdzienu "skaidri apzīmēts krasta iedziļinājums", loģiski var uzskatīt, ka lagūnu, jomu, mazo līču un to sāļo ezeru, kurus savieno šauras caurtekas ar šiem iedziļinājumiem, ūdeņu laukumus vajadzētu iekļaut šā iedziļinājuma kopējā ūdens laukumā. ANO Bāzes līniju tehnisko ekspertu grupa principā ir tādās pašās domās, vienīgi ar piebildi "ja arī lielākā bēguma atzīmes gadījumā šis iekšējais licis tik un tā ir daļa no šā iedziļinājuma".

Attiecībā uz otru elementu tiek izteikti visai dažādi uzskati, kuri dod pamatu plašākiem skaidrojumiem. Tā ANO Tehnisko ekspertu grupa atzīmē, ka "dažiem līčiem būs daudz punktu, dažiem tikai viens, bet citiem var būt tik gludas ieejas, ka tām nav neviena ievērojama punkta". Parasti "dabīgie ieejas punkti licī" ir zemesragi, taču valstu praksē visai bieži kā dabīgās ieejas punkti licī tiek izmantotas klintis un saliņas, kuras ir izvirzītas jūrā tālāk par līča ieejām. Būtu pareizi uzskatīt, ka par dabīgās ieejas punktu licī nevar būt saliņa, klintis vai akmens, uz kuriem neattiecas jēdziens "sala". Ja par dabīgās ieejas punktu licī tiek pieņemta sala, kura atrodas analogiskā stāvoklī, šai salai katrā ziņā jābūt savienotai, izmantojot taisnās bāzes līniju ar kontinentu, tādējādi noslēdzot kopējo taisno bāzes līniju sistēmu.

Ostas

1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā nav dots jēdziena "osta" skaidrojums. Izziņas avotos termins "ostas" tiek traktēts gan kā ostas, kuras paredzētas tirdzniecības mērķiem un pasažieru pārvadāšanai, gan arī kā zvejas ostas, patvērumostas un kara ostas, jūras karabāzes.

Saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 11. pantu, nosakot teritoriālās jūras robežu, vistālāk jūrā izvirzītās pastāvīgās ostu būves, kuras ir ostas sastāvdaļas, uzskatāmas par krasta daļu. Valstu likumdošanas prakses analīze parādīja, ka konvencijas 11. pantu var piemērot ostām, kuras izvietotas atklātās jūras akvatorijās, taču lielākā daļa ostu atrodas līčos, jomās, upju grīvās vai vietās, kas aizsargātas no jūras ar salu ķēdi. Šādos gadījumos jūras teritorijas delimitācija notiek, pamatojoties uz šīs konvencijas 7. un 10. pantu. 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 11. pants noteic, ka "piekrastes iekārtas un mākslīgās salas netiek uzskatītas par pastāvīgām ostas būvēm". Šajā pantā ar minētajām "vistālāk jūrā izvirzītajām pastāvīgajām ostu būvēm" jāsaprot ostas jūras akvatoriju aizsargājošie viļņlauži.

Upju ietekas (grīvas)

1958. gada Ženēvas konvencijas 13. pantā un 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 9. pantā teikts: "Ja upe ietek tieši jūrā, par bāzes līniju tiek uzskatīta taisnā līnija, kas novilkta šķērsām upes ietekai starp punktiem, kas atbilst vislielākajam bēgumam." Skaidrojot šo pantu, ANO Tehnisko ekspertu grupa secināja, ka tas attiecināms tikai uz upēm, "kuras ietek tieši jūrā". Autentiskais franču teksts atšķiras no angļu teksta un, tulkojot burtiski, skan šādi: "ja upe ietek jūrā, neizveidojot estuāru."

Pamatojoties uz valstu likumdošanas prakses analīzi, var secināt, ka 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 9. pants attiecināms tikai uz jūrā "tieši" ietekošajām upēm un nav piemērojams tajos gadījumos, ja upe ietek jūrā, izveidojot estuāru, vai ja tajā vietā ir lagūna, kuru skar paisuma un bēguma parādības.

Reidi

Ar jēdzienu "reids" ANO Jūras tiesību konvencija saprot vietu, kura kalpo "kuģu iekraušanai, izkraušanai un noenkurošanai." Lasot konvencijas atziņu par to, ka "reidi,... kuri pilnīgi vai daļēji izvietoti aiz teritoriālās jūras ārējās robežas, tiek iekļauti teritoriālajā jūrā", var secināt, ka reida esamība neietekmē taisnās bāzes līnijas metodes izmantošanu, bet attiecas tikai uz teritoriālās jūras ārējo robežu, turklāt šāda reida esamība pieļauj šajā vietā pārsniegt maksimālo teritoriālās jūras 12 jūras jūdžu platumu.

Teritoriālās jūras robežas

Viens no ANO trešās Jūras tiesību konferences sasniegumiem bija tas, ka ANO Jūras tiesību konvencijā tika iekļauta (panākot saskaņu starp daudzām dalībvalstīm) sadaļa par teritoriālās jūras robežu. Tika noteikts teritoriālās jūras platuma limits — līdz 12 jūras jūdzēm.

Par atskaites līniju, no kuras sāk aprēķināt teritoriālās jūras platumu, izmanto taisno bāzes līniju vai lielākā bēguma līniju. Tur, kur krasts ir izrobots, tā tuvumā ir salas vai krastam ir sarežģīta konfigurācija, tiek izmantotas taisnās bāzes līnijas. "Pie apzūstošiem sēkļiem taisnās bāzes līnijas tiek novilkta tikai tajos gadījumos, ja uz tiem ir uzceltas bākas vai citas hidrotehniskās būves, kuras vienmēr ir virs ūdens..."

Tiek paredzēta iespēja atsevišķos gadījumos, izmantojot taisnās bāzes līnijas, ņemt vērā "...īpašas ekonomiskās intereses, kuru realitāte un nozīmīgums ir skaidri pierādīts ilgākā vēsturiskā periodā..."

Konvencijā paredzēta arī dažādu metožu apvienošana.

Parasti vislielākie strīdi notika starp kaimiņvalstīm vai valstīm, kuras izvietotas pāri jūrai viena otrai pretī. Šādā situācijā konvencija paredz: "Ja divi valstu krasti atrodas viens pretī otram vai blakus viens otram, tad ne vienai, ne otrai valstij nav tiesību, ja vien starp tām nav noslēgta vienošanās par ko citu, paplašināt savu teritoriālo jūru pāri viduslīnijai, kas novilkta tā, lai katrs tās punkts atrastos vienādā attālumā no tuvākajiem bāzes līniju punktiem, no kuriem katra valsts sāk teritoriālās jūras platuma mērīšanu. Tomēr iepriekšminētos noteikumus nepiemēro, ja vēsturiski izveidojušās tiesību bāzes vai citu sevišķu apstākļu dēļ ir nepieciešams divu valstu teritoriālo jūru norobežot citādi, nekā norādīts šajā konvencijā."

Faktiski, nosakot robežu, priekšroka tiek dota valstu līgumam, kā pamatā ir kopējs viedoklis, kuru veidojot valstis drīkst izmantot jebkuru tām pieņemamu metodi.

Daļa valstu uzskata par nepieciešamu iztikt ar triju jūdžu platu teritoriālās jūras joslu gar krastu, tādējādi paužot savu atbalstu atklātās jūras koncepcijai. Lielākā daļa pasaules valstu ir noteikušas šo platumu no trim līdz divpadsmit jūras jūdzēm, piemērojot nacionālās likumdošanas aktos starptautisko tiesību normas.

Valsts suverenitāte teritoriālajos ūdeņos

Saskaņā ar ANO Jūras tiesību konvenciju "...teritoriālie ūdeņi ir piekrastes valsts teritorijas neatdalāma daļa un ir pakļauti tās suverēnai varai". Piekrastes valsts īsteno savu suverenitāti, ievērojot šīs konvencijas un starptautisko tiesību normas. Un šī "...suverenitāte izplatās arī uz gaisa telpu virs teritoriālās jūras, uz jūras dibenu un dzīlēm".

Teritoriālās jūras tiesisko statusu piekrastes valsts nosaka, ievērojot starptautisko tiesību normas un saskaņojot tās ar savu jurisdikciju. Šis piekrastes valsts noteiktais tiesiskais statuss reglamentē kārtību, kādā tiek realizētas piekrastes valsts tiesības un pienākumi, kā arī to valstu tiesības un pienākumi, kuru kuģi veic atļautās darbības teritoriālajā jūrā.

Tajā pašā laikā piekrastes valsts nav tiesīga pieņemt tādus likumus, kuri attiecas uz kuģa projektēšanu, konstrukcijām, iekārtām un apkalpes komplektēšanu, ja to neregulē vispārpieņemtās starptautiskās normas un standarti.

Nosakot ar saviem likumiem teritoriālās jūras tiesisko statusu, piekrastes valsts tiesības un pienākums ir:

- nodrošināt kuģošanas drošību;
- veikt navigācijas zīmju aizsardzību;
- veikt kabeļu un cauruļvadu aizsardzību;
- veikt vides aizsardzību;
- sekot jūras dzīvo resursu saglabāšanai;
- sekot zvejniecības noteikumu ievērošanai;
- veikt jūras zinātnisko izpēti;
- nepieļaut muitas, fiskālo, imigrācijas un sanitāro noteikumu pārkāpšanu.

Pēdējā laikā piekrastes valstis lielu uzmanību velta dabīgo izrakteņu ieguvei teritoriālajos ūdeņos. Tāpat kā zvejniecību, arī šo saimniecisko darbību ar piekrastes valsts atļauju drīkst veikt ārvalstu fiziskās un juridiskās personas. Šāda saimnieciskā darbība parasti ir saistīta ar kuģošanas drošības un jūras vides apdraudējumu. Pamatojoties uz ANO konvenciju, piekrastes valsts pieņem nepieciešamos likumus un izstrādā noteikumus, lai kontrolētu piesārņojuma iespējas un tās novērstu, veicot kontroli pār visiem ārvalstu kuģiem, arī tiem, kuri veic miermīlīgu caurbraukšanu pa teritoriālajiem ūdeņiem.

Ja ārvalsts kuģis, veicot saimniecisko darbību vai miermīlīgu caurbraukšanu teritoriālajā jūrā, ir pārkāpis piekrastes valsts likumu vai noteikumus, vispārpieņemtās starptautiskās normas vai standartus, piekrastes valsts ir tiesīga veikt inspektoru pārbaudi ar pārkāpumiem saistītajos jautājumos. Piekrastes valsts var ierosināt tiesas izmeklēšanu, aizturot kuģi saskaņā ar saviem likumiem un konvencijas normām, ja šī valsts var sniegt pamatotus pierādījumus.

Lai kaitīgās vielas un citus atkritumus apglabātu teritoriālajā jūrā, ir nepieciešama piekrastes valsts neapšaubāmi izteikta piekrišana. Ja piekrastes valsts šādu piekrišanu ir devusi, tai ir tiesības regulēt visus ar šo darbību saistītos jautājumus un veikt kontroli.

Lai nodrošinātu kuģošanas drošību savos ūdeņos, piekrastes valsts ir tiesīga noteikt t. s. jūrasceļu koridorus. Prasība izmantot šos koridorus pirmām kārtām var būt vērstas pret bīstamo kravu (nafta, ķīmiskās, indīgās kravas, radioaktīvie materiāli) pārvadātājiem, kā arī pret kuģiem ar kodolenerģētiskiem dzinējiem.

Izziņotajiem koridoriem un zonām, kuras atdala dažādos virzienus, jābūt norādītām oficiālajās jūras kartēs.

Piekrastes valsts ir tā, kas izstrādā noteikumus, pamatojoties uz kuriem tiek likti kabeļi un cauruļvadi tās teritoriālajā jūrā. Nodrošinot savu suverenitāti teritoriālajā jūrā, piekrastes

valsts uzņemas arī atbildību. Piekrastes valstij ir pienākums likvidēt apstākļus, kuri apdraud kuģošanas drošību tās ūdeņos, bet, ja nav iespējams vispār likvidēt bīstamos apstākļus, par tiem ir jāsniedz informācija "Paziņojumos jūrniekiem", kā arī tie ir dabā jāapzīmē ar navigācijas tehniskajiem līdzekļiem (uguņiem, zīmēm).

Ja piekrastes valsts ir tiesiski vajājusi ārvalsts kuģi, kas pārkāpis likumu, šis valsts pienākums ir arī nodrošināt šā kuģa pārstāvim procesuālās garantijas, tiesības iesniegt pretraspību tiesā utt.

Tas viss liecina par to, ka, izplatot savu suverenitāti teritoriālajā jūrā, pakļaujot to savai jurisdikcijai, piekrastes valsts izmanto ne tikai savu iekšējo tiesisko bāzi, bet piemēro arī starptautisko tiesību normas. Un teritoriālo jūru tiesiskais statuss, kaut arī tā ir neatdalāma attiecīgās valsts teritorija, tiek regulēts ar starptautisko tiesību palīdzību.

Jāatzīmē, ka 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija ir ļoti veiksmīgi sabalansējusi piekrastes valstu intereses ar starptautiskās kuģošanas attīstības interesēm, atrodot šobrīd visveiksmīgāko risinājumu.

Piekrastes valsts jurisdikcijas īstenošana teritoriālajos ūdeņos uz ārvalsts kuģa

Kriminālā jurisdikcija

Ir vispārpieņemts, ka uz kuģa ir spēkā tās valsts jurisdikcija, kuras valsts karogu tas nes. Taču gadījumos, kad:

- nozieguma sekas izplatās uz piekrastes valsts teritoriju;
- noziegums traucē mieru un kārtību valsts teritorijā;
- kapteinis vai kuģa karoga valsts pārstāvis ir oficiāli griezies pēc palīdzības pie vietējās varas pārstāvjiem;
- ir nepieciešams pārtraukt narkotiku un citu psihotropo vielu tirdzniecību, piekrastes valsts ir tiesīga veikt nepieciešamās izmeklēšanas darbības un arestus uz kuģa.

Visas šīs darbības ir veicamas, iepriekš brīdinot kuģa karoga valsts diplomātisko pārstāvi un dodot viņam iespēju sazināties ar kuģi.

Ja kuģis atrodas teritoriālajos ūdeņos, bet noziegums izdarīts ārpus tiem, piekrastes valstij nav tiesību iejaukties.³⁸

Izņēmumi paredzēti tikai tādos gadījumos, ja:

- tiek pārkāpti piekrastes valsts likumi un noteikumi, kas regulē zvejniecību ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā;
- tiek pārkāpti piekrastes valsts likumi un noteikumi, kā arī starptautiskie standarti un normas, kas aizsargā jūras vidi.

Civiltiesiskā jurisdikcija

Civiltiesisko jurisdikciju piekrastes valsts var realizēt uz ārvalstu kuģiem, kuri stāv tās teritoriālajos ūdeņos vai caurbrauc tos, izejot no iekšējiem ūdeņiem, gadījumos, kad civillietu var ierosināt par saistībām, kuras kuģis ir uzņēmies vai kuras attiecībā uz kuģi ir radušās, tam atrodoties piekrastes valsts ūdeņos.³⁹

Lai sekmētu kuģošanas attīstību, piekrastes valstis pašas cenšas ierobežot savu jurisdikciju uz ārvalstu kuģiem. Jebkuras darbības tiek saskaņotas ar kuģa karoga valsts diplomātiskajiem pārstāvjiem. Ja noziegumu uz kuģa izdarījis piekrastes valsts pilsonis, tad jebkurā gadījumā tiek realizēta piekrastes valsts jurisdikcija.

Vietējās varas pārstāvji var arestēt un nogādāt uz kuģa noziedznieku, kas ir aizbēdzis no tā. Ārvalstu kuģiem nav tiesību dot patvērumu noziedzniekiem, kuru tiesisko vajāšanu veic piekrastes valsts pilnvaroti pārstāvji.

Zvejniecības regulēšana

Pamatojoties uz valsts suverenitāti, katra piekrastes valsts pati nosaka kārtību, kādā veicama zvejniecība tās ūdeņos. Pēc pastāvošās prakses var noteikt trīs valstu grupas, atkarībā no valsts politikas, ko tās īsteno zvejniecības jomā:

- valstis, kuras nostiprina zvejošanas tiesības tikai saviem pilsoņiem (piemēram, Anglija, Francija, Krievija, Spānija, Vācija);
- valstis, kuras nostiprina zvejošanas priekšrocības saviem pilsoņiem, neliedzot ārvalstu zvejniekiem iespēju zvejot savos ūdeņos (Norvēģija, Itālija);
- valstis, kuras garantē brīvu zveju savos ūdeņos (Grieķija, Portugāle).

Iespējas zvejot to valstu zvejniekiem, kurām nav savas izejas uz jūru, tiek nodrošinātas ar starpvalstu līgumiem.

Jūras vides aizsardzības regulēšana

Jūras transports būtiski iespaido to piesārņojuma daudzumu, kuru saņem jūras vide. Parasti piesārņošana notiek gan ar sadzīves atkritumiem, gan nekondīcijas kravu pārpalikumiem, balasta ūdeņiem utt. Ļoti būtiskas ir arī tankkuģu avārijas, pārvadājot naftas produktus. Piekrastes valstīm saskaņā ar 1982. gada ANO Jūras tiesību konvenciju ir pietiekami lielas iespējas veikt jūras vides aizsardzību savos ūdeņos. Konvencija ņem vērā gan piekrastes valsts tiesības uz sava krasta aizsardzību, gan iespējas kontrolēt ārvalstu kuģu atbilstību starptautiskajiem noteikumiem.

Piegulošā zona

Ar piegulošo zonu starptautiskajās tiesībās saprot jūras joslu gar teritoriālo jūru, kur piekrastes valsts ir tiesīga daļēji izplatīt savu jurisdikciju, lai nodrošinātu muitas, imigrācijas, fiskālo un sanitāro noteikumu izpildi savā teritorijā, ieskaitot teritoriālo jūru. Uz šo jūras daļu piekrastes valsts nav tiesīga izplatīt savu jurisdikciju, bet tikai izmanto tās iespējas un pilnvaras, kuras saskan ar starptautisko tiesību normām. Visas valstis atklātajā jūrā bauda visas tiesības un brīvības, ievērojot tos izņēmumus, kurus nosaka ANO konvencija. Piegulošās zonas platumu mēra no tām pašām bāzes līnijām, no kurām tiek izdarīta teritoriālās jūras platumu mērīšana, 24 jūras jūdžu platumā.⁴⁰

Piegulošā zona kā teritorija, kurā daļēji tiek piemērota piekrastes valsts jurisdikcija, izveidojās vēstures gaitā, attīstoties tirdzniecības sakariem un starptautiskajai kuģošanai, kad radās

nepieciešamība pēc papildu pasākumiem, lai aizsargātu valsts nacionālās intereses. Sava nozīme bija arī tam, ka ilgu laika periodu valstīm bija dažāds teritoriālās jūras platums. Jāatzīmē, ka galvenie iniciatori attiecībā uz šādu piegulošo zonu izveidi bija tieši tās valstis, kuras iestājās par visšaurāko teritoriālās jūras limitu — 3 jūras jūdzes.

Šai kontrolei, kuru piekrastes valsts veic piegulošajā zonā, ir divējāda nozīme.

Pirmkārt, tās uzdevums ir nodrošināt valsts imigrācijas, fiskālo, muitas un sanitāro noteikumu ievērošanu valsts teritorijā un ūdeņos. Šī kontrole notiek inspekciju veidā, nepiemērojot sankcijas, jo kuģis vēl tikai iet uz teritoriālajiem ūdeņiem un nekādus pārkāpumus nav izdarījis.

Otrkārt, tās uzdevums ir veikt soda sankcijas pret kuģiem, kuri ir izgājuši no šīs valsts teritoriālajiem ūdeņiem un jau ir izdarījuši kādu pārkāpumu. Šādā gadījumā kuģi var arī aizturēt vai novirzīt uz kādu no piekrastes valsts ostām.

Jautājums par piegulošo zonu delimitāciju 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā nav izskatīts, tāpēc ikvienai valstij, pieņemot lēmumus, sava darbība ir jāsaskaņo ar kaimiņvalstīm, starptautisko tiesību normām un vispārpieņemto praksi.

Kontroljautājumi

1. Ostu tiesiskais statuss.
2. Kādi priekšnoteikumi tiek izvirzīti ārvalstu karakuģu ienākšanai piekrastes valsts ūdeņos, kāds ir šo kuģu tiesiskais režīms?
3. Kādi ir iekšējo ūdeņu tiesiskā statusa galvenie principi?
4. Kas ir teritoriālā jūra?
5. Kāda ir atšķirība starp bāzes līniju un taisno bāzes līniju?
6. Ko izmanto par taisno bāzes līniju atskaites punktiem?
7. Kāda nozīme tiesību attīstībā bija 1951. gadā pieņemtajiem ANO Starptautiskās tiesas lēmumiem Lielbritānijas un Norvēģijas zvejniecības lietā?
8. Kā izpaužas valsts suverenitāte tās teritoriālajos ūdeņos?
9. Raksturojiet piekrastes valsts kriminālo jurisdikciju attiecībā uz ārvalsts kuģi tā miermīlīgas caurbraukšanas laikā.
10. Raksturojiet piekrastes valsts civilo jurisdikciju attiecībā uz ārvalsts kuģi tā miermīlīgas caurbraukšanas laikā.
11. Kas ir piegulošā zona, kāds ir tās tiesiskais statuss?

Uzdevums

Kuģniecībai A piederošais kuģis reisā no valsts B uz valsti C šķērso valsts D teritoriālos ūdeņus. A ir palikusi parādā valsts E kuģu remontētājam F par šim kuģim veikto remontu. F griežas valsts D tiesā ar lūgumu uzlikt arestu kuģim, lai nodrošinātu prasību pret A. Vai valsts D tiesa var realizēt savu civilo jurisdikciju šajā gadījumā uz A kuģi un uzlikt tam arestu? Vai situācija mainītos, ja analogu lūgumu izteiktu valsts D kuģu remontētāji? Komentējiet šajā sakarā 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 28. pantu.

Ieteicamā literatūra

1. *Vītiņš V. Jūras tiesības.* Kr. Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.
2. *Fogels A., Grinbergs O. Starptautiskās tiesības.* Rīga, Zvaigzne, 1981.
3. *Bojārs J. Starptautiskās tiesības.* Rīga, Zvaigzne ABC, 1996.
4. *Churchill R. R., Lowe A. V. The Law of the Sea.* Manchester University Press, 1988.
5. *Carter B. E., Trimble P. R. International Law.* Little, Brown and Company, London, 1991.
6. **United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary. Volume II.** Martinus Nijhoff Publishers, London

VI Arhipelāgi, arhipelāga valstis un arhipelāga ūdeņi

Definīcija

Ar terminu "arhipelāgs" saprot salu grupu, kas ietver salu daļas, tās savstarpēji savienojšos ūdeņus un citus dabas veidojumus, kuri ir tā saistīti, ka salas un ūdeņi veido vienotu ģeogrāfisku, ekonomisku un politisku veselumu vai par tādu izveidojas vēsturiski laika gaitā.

Tā kā arhipelāgi ir vienots ģeogrāfisks, ekonomisks un politisks veidojums, tad arhipelāga ūdeņos kuģošanas tiesiskais režīms atšķiras no kuģošanas citos ūdeņos.

Arhipelāgu kuģošanas speciālā režīma attīstība

Kā zināms, katra sala var veidot teritoriālo jūru un vairākas salas var veidot arī visas pārējās jūras zonas. Arhipelāga gadījumā pamatoti rodas jautājums par to, kāds likums nosaka kuģošanas režīmu arhipelāga ūdeņos vai kādu speciālo režīmu var piemērot šādiem vienotiem veidojumiem. Sarunas par šiem jautājumiem risinājās vairākus gadus, taču pie kopēja lēmuma ilgi neizdevās nonākt. Ne 1930. gada Hāgas konference, ne Starptautiskā tiesību komiteja nevarēja sagatavot projektu, kas noteiktu arhipelāga kuģošanas speciālo režīmu. To neizdevās izdarīt arī 1958. gadā pirmajā Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferencē. Taču šajā konferencē izdevās noteikt, ka ir viens arhipelāga veids, kuru nosauca par "krasta arhipelāgu". Konvencijas "Par teritoriālo jūru" 4. pantā tika noteikts, ka ap salām var novilkt taisnu bāzes līniju. Izmantojot šo noteikumu, kļuva iespējams novilkt taisnu bāzes līniju apkārt krasta arhipelāga tālākajiem punktiem un apkārt "saitei" uz cietzemes krastu. Tādā veidā šādu taisnās bāzes līniju noteica Norvēģija, par ko vēlāk nācās diskutēt ar Lielbritāniju. Diskusijas rezultātā 1951. gadā Starptautiskajā tiesā tika izskatīta lieta, kura ir plaši pazīstama ar nosaukumu Anglijas un Norvēģijas zvejniecības lieta (*Anglo — Norwegian Fisheries case*) un kuras izskatīšanas rezultātā tiesa paziņoja, ka Norvēģija var šādā veidā noteikt taisnās bāzes līnijas. Kopš tā laika taisnās bāzes līnijas šādi tika noteiktas arī citās valstīs. Piemēram, Lielbritānija šādi noteica taisnās bāzes līnijas ap Hebridu salu arhipelāgu un Vācijas Federatīvā Republika ap Frisianu salu arhipelāgu.

Daži konferences dalībnieki, piemēram, Indonēzija, Filipīnas, Dānija un Dienvidslāvija, nesekmīgi centās iebilst, ka taisnās bāzes līnijas noteikumi, pēc kuriem nosaka piekrastes arhipelāgus, jāizstrādā pēc "okeāna vidus" arhipelāga analogijas. Kā piemērs tika minēta situācija Tongā un Filipīnās. Šāda atšķirība starp "piekrastes" un "okeāna vidus" arhipelāgiem veidojās uz paražu tiesību pamata. Teorētiski tika saskatīti gan divi arhipelāgu veidi, gan noteikta atšķirība starp tiem. Tomēr praksē atpazīt šādu atšķirību dažreiz ir ļoti grūti, piemēram, Islandes taisnās bāzes līnijas sistēmas mērķis bija apjot krasta salas, tāpēc Islande iebilda pret šādas sistēmas izmantošanu, lai novilktu taisno bāzes līniju apkārt arhipelāga salām. Atšķirības ir grūti saskatāmas pat starp divām vispārējām arhipelāgu kategorijām. Tā kā arhipelāgi ģeogrāfiskajā ziņā ir ļoti atšķirīgi un dažādība ir saskatāma pat katrā no kategoriju grupām, ir neiedomājami grūti izstrādāt vienotus noteikumus par taisnās bāzes līnijas novilkšanu.

1958. gada konferencē arhipelāga speciālā režīma idejas galvenās izvirzītājas un šā viedokļa aizstāvjes bija Indonēzija un Filipīnas. Neilgi pirms konferences sākuma, attiecīgi 1955. un 1957. gadā, abas valstis paziņoja, ka viņi norobežos visas savas arhipelāga salas ar taisno bāzes līniju un pieprasīs, lai citu valstu kuģi, uzturoties šajos ūdeņos, ievēro iekšējo valsts ūdeņu noteikumus. Šāda prasība 1960. un 1961. gadā tika iekļauta arī vietējos likumos. Šāda prasība, pret kuru protestēja daudzas valstis, to skaitā arī Lielbritānija un Amerikas Savienotās Valstis, tika pirmām kārtām pamatota ar nepieciešamību nodrošināt valsts aizsardzību. Indonēzijas gadījumā tas bija pamats vienotības nostiprināšanai.

Jautājumā par arhipelāga speciālo kuģošanas režīmu daudzas jūras valstis pirmajā Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferencē nostājās principiālajā opozīcijā. Šīs valstis bija nobažījušies par šāda veida režīma ieviešanu, jo uzskatīja, ka šāda lēmuma pieņemšanas rezultātā tiks mainītas atklātas vai teritoriālās jūras zonas robežas un šīs zonas kļūs par arhipelāga valsts iekšējiem ūdeņiem. Ja arhipelāga speciālais kuģošanas režīms tiktu ieviests, jebkura ārvalsts zaudētu gan militāru, gan tirdzniecības kuģu kuģošanas tiesības. Īpaši tas attiecas uz tādiem arhipelāgiem kā Bahamas, Fidži, Indonēzija un Filipīnas, kur ir ieviestas svarīgas kuģošanas shēmas. Līdz pat trešajai Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferencē šīs jūras valstis konsekventi pieturējās pie tāda viedokļa, ka "okeāna vidus" arhipelāga salās noris parasta režīma kuģošana un starp daudzām arhipelāga salām ir spēkā atklātās jūras vai teritoriālās jūras kuģošanas sistēmas.

Kopš 1958. gada daudzas Karību jūras, Indijas un Klusā okeāna arhipelāga valstis ir ieguvušas neatkarību un tas veicināja atbalstu arhipelāga speciālā režīma noteikšanai, kā arī palielināja arhipelāga valstu interesi par kuģošanas speciālā režīma apstiprināšanu. Šo interesi galvenokārt pastiprināja vēlme stiprināt ekonomisko (zvejniecības un salu iekšējo kuģošanas ceļu kontrole), politisko (arhipelāgu viengabalainības pasludināšana), valsts drošību, novērst kontrabandu un nelegālo iebraukšanu un nepieļaut piesārņojumu. Jautājumu par arhipelāga speciālo režīmu trešajā Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferencē ierosināja apspriešanai arhipelāga valstu grupa (Fidži, Indonēzija, Mauritānija un Filipīnas), un rezultātā Jūras tiesību konvencijā tika iekļauta IV daļa par "okeāna vidus" arhipelāga speciālo režīmu. Tā kā konvencija neietver un nenodala divus jēdzienus — "krasta vai piekrastes arhipelāgi" un "okeāna vidus arhipelāgi", kā arī neatspoguļo atšķirību starp šiem diviem arhipelāgu veidiem, piekrastes arhipelāgu režīmu nosaka taisnās bāzes līnijas noteikumi.

Jūras tiesību konvencijas IV daļā paredzētais jaunais režīms, pirmkārt, pieļauj arhipelāgu taisnās bāzes līnijas. Tās pēc arhipelāga valsts vēlēšanās var novilkt apkārt vistālākajām arhipelāga salām. Otrkārt, tiek veidota jauna "arhipelāga ūdeņu" tiesiskā koncepcija tādos ūdeņos, kur tie ir dabīgi norobežoti. Šādos ūdeņos ar noteikumu ievērošanu var aizsargāt valsts intereses kuģošanā.

Arhipelāga un arhipelāga valstu definīcija

Jūras tiesību konvencijas 47. pantā ir noteikts, ka tikai arhipelāga valsts var noteikt arhipelāga taisnās bāzes līnijas apkārt arhipelāgiem. Tāpēc ir ļoti svarīgi noskaidrot, kas ir arhipelāga valsts. Konvencijas 46. pantā ir noteikts, ka arhipelāga valsts ir tāda valsts, kas ir izveidota uz viena arhipelāga vai vairākiem arhipelāgiem un var ietvert citas salas. Šajā pašā pantā arhipelāgs ir definēts kā salu grupa, kas ietver salu daļas, tās savienojošos ūdeņus un citus dabas veidojumus, kas ir tik cieši saistīti, ka salas, ūdeņi un citi dabas veidojumi kļūst

par vienotu ģeogrāfisku, ekonomisku un politisku veselumu vai par tādu ir uzskatāmi vēsturiski. Šajā definīcijā ir ietverti vairāki svarīgi punkti. Pirmkārt, arhipelāga valstu kategorijā neiekļauj cietzemes valstis, kurām ir nekrasta arhipelāgi. Pie tādām pieskaitāmas Dānija (ar Farēru salām), Ekvadora (ar Galapagu salām), Norvēģija (ar Špicbergenas salām) un Portugāle (ar Azoru salām). Tas nozīmē, ka apkārt dažiem arhipelāgiem taisno bāzes līniju nevar novilkt, arī tad, ja taisnās bāzes līnijas, kā tas daudzos gadījumos varētu likties, tiek nospraustas saskaņā ar Jūras tiesību konvenciju. Tāpēc varētu noteikt, ka daži šāda tipa arhipelāgi, piemēram, Farēru un Galapagu salas, ir veidoti kā taisnu līniju virkne, kuras kalpo kā bāzes līnijas. Šīs prasības lietderība paražu starptautiskajās tiesībās tiks aplūkota turpmāk šajā nodaļā.

Otrkārt, arhipelāga definīcija arhipelāga valstu sarakstā ietver valstis, kuras parasti pašas sevi neuzskata par arhipelāga valstīm. Pie tādām pieskaitāmas, piemēram, Japāna, Jaunzēlande vai Lielbritānija. Kamēr nav skaidrība, vai šādām valstīm ir tiesības sevi neuzskatīt par arhipelāga valsti, Jūras tiesību konvencijas 47. pants noteic, ka arhipelāga valstis var novilkt arhipelāga taisnās bāzes līnijas. Jebkurā gadījumā vairums šo netradicionālo arhipelāga valstu faktiski nav spējīgas atzīmēt arhipelāga taisnās bāzes līnijas, tādēļ par šādu līniju veidošanas noteikumiem tiks runāts nākošajā šīs nodaļas paragrāfā.

Pat tad, ja mēs izslēdzam no šā saraksta valstis, kuras pašas sevi neuzskata par arhipelāga valstīm (piemēram, Japāna un Lielbritānija), vēl paliek ap 25 — 35 valstīm, kuras var pieskaitīt pie arhipelāga valstīm. Tā kā arhipelāga definīcija ir pārāk plaša un neprecīza (piemēram, nekas nenosaka salu skaitu vai to apmēru un to aptuveno attiecību vienai pret otru), ir grūti pareizi un precīzi reglamentēt taisnās bāzes līnijas novilkšanu apkārt salu arhipelāgam, tādēļ bija nepieciešams skaidrāks un saprotamāks formulējums. Šai nolūkā vajadzēja atņemt arhipelāga valstīm iespēju patvaļīgi noteikt arhipelāga taisnās bāzes līnijas.

Arhipelāga taisnās bāzes līnijas

Jūras tiesību konvencijas 47. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka arhipelāga valstis var novilkt arhipelāga taisnās bāzes līnijas, kas savieno jūrā vistālāk attālināto salu visvairāk izvirzītos punktus un arhipelāga nosēdušos rifus. No šīm līnijām mēra teritoriālās jūras, pieguļošās zonas, ekskluzīvās ekonomiskās zonas un kontinentālā šelfa platumu, un tas ir noteikts arī konvencijas 48. pantā. Arhipelāga bāzes līniju nospraušana ir saistīta ar vairākiem nosacījumiem. Divi no tiem ir ļoti precīzi un aprēķināmi matemātiski. Šie nosacījumi ir šādi:

1. Arhipelāga taisnās bāzes līnijas var nospraust ar noteikumu, ka šādas bāzes līnijas ietver galvenās salas un rajonus, kuros proporcija starp ūdens virsmas platību un sauszemes platību, ieskaitot molus, būtu ne lielāka kā 1:1, bet ne mazāka kā 1:9. Lai aprēķinātu ūdens virsmas un sauszemes platības proporciju, sauszemes rajonus var iekļaut ūdeņus, kas atrodas starp rifiem, aptver salas un atolus, ietverot to okeāna plato daļu ar krasu slīpumu, kuru noslēdz kaļķakmens salu ķēde un nosēdušies rifi, kas izvietoti pa plato perimetru, kā to nosaka konvencijas 47. panta septītā daļa. Maksimālā proporcija 1:1 no arhipelāga taisnās bāzes līnijas nospraušanas aizsargā arhipelāga valstis, kuras pārsvarā sastāv no vienas lielas salas vai dažām kopā sakļautām lielām salām, piemēram, Kubu, Islandi, Madagaskaru, Jaunzēlandi un Lielbritāniju. Bieži arhipelāga taisnā bāzes līnija tiek novilkta apkārt visai salas cietzemei vai daļai no tās un tad apkārt saitei ārpus salas. Šādā veidā arhipelāga taisnā bāzes līnija tika nosprausta Kubai un Islandei. Minimālā proporcija 1:9 aizsargā arhipelāga taisnās bāzes līnijas

gadījumos, kad tās nosaka apkārt ļoti attālām arhipelāga salām, vai arī tādos gadījumos, kad arhipelāga taisnās bāzes līnijas tiek noteiktas apkārt plaši izkaisītām arhipelāga mazām salīnām, piemēram, Kiribati un Tuvalu. Tomēr šos skaitļus galvenokārt piemēro arhipelāgu protestos — kā tas tika paredzēts konvencijā. Piemēram, zemes un ūdens proporcija Indonēzijai un Filipīnām attiecīgi ir 1:1x2 un 1:1x8.

2. Arhipelāga taisnajai bāzes līnijai, kā tas ir noteikts Jūras tiesību konvencijas 47. panta otrajā daļā, nevajadzētu pārsniegt 100 jūdzes, lēšot, ka līdz 3% no līnijām, kas ietver jebkuru arhipelāgu, var būt no 100 līdz 125 jūdzēm garas. Šādi skaitļi arhipelāga valstīm ir pietiekami un faktiski tie tika ievērojami mainīti konvencijas apspriešanas gaitā. Jāatzīmē, ka arhipelāga valsts izvēle netika balstīta ne uz kādiem ģeogrāfiskiem, ekoloģiskiem vai okeanogrāfiskiem faktoriem. Piemēram, interesants ir fakts, ka Indonēzijas sistēma ir veidota no 196 līnijām, no kurām piecas ir garumā no 100 līdz 125 jūdzēm, un pārējās ir īsākas par 100 jūdzēm, taču Filipīnu sistēma ir veidota no 80 līnijām, no kurām divas ir garumā no 100 līdz 125 jūdzēm, viena ir 140 jūdzes gara un pārējās līnijas ir īsākas par 100 jūdzēm.

3. Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 47. panta pirmo daļu arhipelāgos var iekļaut un ar arhipelāga taisnajām bāzes līnijām aptvert galvenās salas.

4. Novelkot arhipelāga taisnās bāzes līnijas, nav pieļaujamas būtiskas novirzes no arhipelāga vispārējās konfigurācijas, kā tas ir noteikts konvencijas 47. panta trešajā daļā. Daudzu arhipelāgu konfigurāciju var apšaubīt, taču jebkurā gadījumā tās ir arhipelāga taisnās bāzes līnijas, kuras tiek novilkta apkārt salu grupas vistālāk izvirzītajiem punktiem, kas nosaka arhipelāga konfigurāciju.

5. Ievērojot Jūras tiesības konvencijas 47. panta ceturtās daļas noteikumus, arhipelāga taisnās bāzes līnijas tiek vilktas uz bēgumā redzamiem paaugstinājumiem un no tiem tikai tad, ja uz tiem ir uzbūvētas bākas vai līdzīgas būves, kuras vienmēr atrodas virs jūras līmeņa, vai ja bēguma gadījumā redzamais paaugstinājums pilnīgi vai daļēji ir izvietots attālumā, kas nepārsniedz teritoriālās jūras platumu no tuvākās salas.

6. Jūras tiesību konvencijas 47. panta piektajā daļā ir noteikts, ka taisno bāzes līniju sistēmu arhipelāga valstij nevajadzētu lietot, ja ar šo sistēmu tiek nošķirta citas valsts teritoriālā jūra no atklātās jūras vai tiek izslēgta ekskluzīvā ekonomiskā zona. Piemēram, Indonēzijas arhipelāga taisno bāzes līniju sistēma šādi ietekmē Singapūras teritoriālo jūru. Lai gan, neraugoties uz Indonēzijas sistēmu, nav vēl skaidrs, vai Singapūra ir spējīga izveidot ekskluzīvo ekonomisko zonu. Šajā gadījumā ir svarīgi ievērot konvencijas 47. panta piektajā daļā noteikto un neveicināt tādu apstākļu rašanos, kuri ar konvencijas noteikumiem ir nolikti.

7. Arhipelāga valsts var skaidri norādīt savu taisno bāzes līniju sistēmu uz kartes attiecīgā mērogā. Konvencijas 47. panta astotajā daļā ir noteikts, ka gadījumos, kad taisnās bāzes līnijas nav atzīmētas uz attiecīga mēroga kartēm, iespējams alternatīvs risinājums — var sniegt ģeogrāfisko koordināšu, punktu uzskaitījumu, norādot galvenos bāzes ģeodēziskos datus.

8. Arhipelāga valstij uzlikts par pienākumu, un šis nosacījums ir noteikts konvencijas 47. panta devītajā daļā, pienācīgā veidā publicēt savas kartes vai ģeogrāfisko koordināšu sarakstu un katras kartes vai saraksta norakstu nodot glabāšanā Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerālsēkretāram.

Arhipelāga valstij nav jāiekļauj visas salas vienā arhipelāga taisno bāzes līniju sistēmā. Saskaņā ar konvencijas 46. pantā doto arhipelāga valsts definīciju arhipelāga valsts var

sastāvēt no jebkura arhipelāgu daudzuma. Kā šādu valstu piemēru var minēt Zālamana salas vai Maurīciju. Dažos gadījumos arhipelāga taisnās bāzes līnijas var novilkt apkārt katram arhipelāgam, šādi izveidojot arhipelāga valsti, kā tas tika izdarīts Zālamana salu gadījumā. Protams, ir jāievēro visi iepriekšminētie noteikumi.

Arhipelāga ūdeņi

Arhipelāga ūdeņi ir tādi jūras ūdeņi, kas ir ietverti ar arhipelāga taisnajām bāzes līnijām. Ar arhipelāga taisnajām bāzes līnijām arhipelāga valsts var novilkt slēgtu līniju, atbilstoši taisnās līnijas nosacījumiem, šķērsojot salas upes grīvu, līci un ostas. Saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 50. pantu tādējādi norobežotie ūdeņi nebūs arhipelāga ūdeņi, bet gan iekšējie ūdeņi. Tā kā šis pants neko nenosaka attiecībā uz slēgtas līnijas novilkšanu apkārt atola koraļļu rifu plaisām un tā kā lagūnas, kuras atrodas dažu rifu iekšienē, un attiecīgie ūdeņi, šķiet, vairāk līdzinās arhipelāga ūdeņiem nekā iekšējiem ūdeņiem, tad tomēr zemes un ūdens proporcijas aprēķināšanas vajadzībām uz šādiem koraļļu rifiem ir attiecināms termins "zeme". Šādā gadījumā, ievērojot taisno bāzes līniju vienkāršo nosacījumu, attiecīgie ūdeņi tiek atzīti par iekšējiem ūdeņiem. Tas ir loģiski, ka šādi ūdeņi vienmēr tiek traktēti kā iekšējie ūdeņi un arhipelāga valstis pieļauj slēgtās līnijas apzīmēšanu apkārt rifu plaisām. Kā šādas prakses apstiprinājumu var minēt Fidži, kas šādi izveidoja savu arhipelāga taisno bāzes līniju sistēmu.

Arhipelāga ūdeņu koncepcija ir viena no jaunajām starptautisko tiesību koncepcijām. Bieži atklājās, ka šādā situācijā arhipelāga ūdeņus nevar pieskaitīt ne pie iekšējiem ūdeņiem, ne arī pie teritoriālās jūras. Tas radīja asas diskusijas un pretenziju virkni, tika arī meklētas analogijas.

Jebkurai arhipelāga valstij ir suverēnas tiesības uz tās arhipelāga ūdeņiem, ieskaitot gaisa telpu, jūras dzelmi, jūras dibenu, un tiem "dabas resursiem, kas atrodami tajā"⁴¹. Šādas suverēnas tiesības var izmantot arī kāda trešā valsts. Pirmkārt, arhipelāga valsts šādu trešās valsts suverēnu tiesību izmantošanu "var ietekmēt ar līgumiem"⁴². Šāda nosacījuma iekļaušana 1982. gada Jūras tiesību konvencijā tika pamatota ar mērķi novērst jebkuru iespējamo konfliktu un saglabāt arhipelāga valstu suverēnas tiesības. Otrkārt, arhipelāga valstis "...atzīst zvejas paražu tiesības un tieši piegulošo kaimiņvalstu citas tiesiskās darbības noteiktos rajonos arhipelāga ūdeņu robežās. Šādu tiesību un šādas darbības realizēšanas kārtība un noteikumi, ieskaitot to raksturu, apjomu un rajonus, kuros tā realizējas, pēc jebkuras ieinteresētās valsts lūguma tiek regulēta ar divpusējiem līgumiem starp tām. Tās tiesības nevar tikt nodotas trešajām valstīm vai to pilsoņiem, vai realizētas kopīgi ar tām."⁴³

Turklāt tādā gadījumā, kāds ir izveidojies attiecībā uz Indonēziju un Malaiziju, un kad daļa no arhipelāga valstu arhipelāga ūdeņiem "...atrodoties starp divām daļām, kuras tieši pieguļ kaimiņvalstij, esošās tiesības un visas citas likumsakarīgās intereses, kuras šīs pēdējās valstis tradicionāli realizē tādos ūdeņos un visas tiesības, kas paredzētas pēc vienošanās starp šīm valstīm, ir jā saglabā un jācieta."⁴⁴

Ieviešot 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 47. panta sesto daļu, Indonēzija un Malaizija, kuru labā un pēc kuru ieteikuma šāds noteikums tika iekļauts konvencijā, 1982. gada februārī parakstīja divpusējo līgumu. Ar šā līguma nosacījumiem tika garantētas tiesības veikt navigāciju un pārlidojumus starp Malaizijas rietumu un austrumu daļu. Līgumā ir noteiktas tiesības likt kabelus starp Malaizijas rietumu un austrumu daļu, kā arī noteikta

Indonēzijas ūdeņu caurbraukšanas kārtība. Īpaši nosacījumi līgumā attiecas uz malaiziešu zvejniekiem, kuriem ar šo līgumu tiek piešķirtas tiesības ar tradicionālajām metodēm zvejot Indonēzijas arhipelāga ūdeņos austrumos no Anambasas salas, kur malaiziešu zvejnieki ir zvejojuši zivis gadu desmitiem.

Trešais arhipelāga valstu nosacījums ir šāds:

“Arhipelāga valstis atzīst zemūdens kabelus, kurus ir likušas citas valstis un kuri iet caur to ūdeņiem, netuvojoties krastam. Arhipelāga valsts atļauj uzturēt tos darba kārtībā un nomainīt kabelus, saņemot pienācīgu informāciju par to atrašanās vietu un nodomiem veikt remontu vai nomaiņu.”⁴⁵

Lietderīgi atcerēties, ka šis nosacījums attiecas tikai uz zemūdens kabeliem un ne uz cauruļvadu līnijām, turklāt tikai uz eksistējošiem zemūdens kabeliem. Jautājumā par pastāvošajām cauruļvadu līnijām vispirms ir jānoskaidro, vai arhipelāga valsts var pieprasīt šo cauruļvadu līniju aizvākšanu. Ja valsts, kurai pieder šī cauruļvadu līnija, ir pievienojusies Jūras tiesību konvencijai, tad konvencijas 49. panta un 51. panta otrās daļas nosacījumi to pieļauj. Taču, ja valsts, kurai pieder cauruļvadu līnija, nav konvencijas dalībniece, tad tiesiskās attiecības starp arhipelāga valsti un cauruļvada līnijas īpašnieci valsti risina uz paražu starptautisko tiesību pamata. Ja cauruļvadi ielikti saskaņā ar ieražu tiesībām atklātajā jūrā, tad arhipelāga valstij nav tiesību traucēt cauruļvadu līniju darbību un citas valsts iegūtās tiesības uz to. Indonēzijas un Malaizijas līgums precīzi atkārtō 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 51. panta otrās daļas noteikumus, turklāt atļauj Malaizijai ielikt jaunus zemūdens kabelus Indonēzijas ūdeņos un uzliet Indonēzijai par pienākumu aizsargāt eksistējošo kabelu drošību, piemēram, ja ir nepieciešams, tad izveidot drošības zonas apkārt kabeliem.

Pēdējais un vissvarīgākais jautājums skar citas valsts navigācijas tiesības arhipelāga ūdeņos. 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 52. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka jebkuras valsts kuģiem arhipelāga ūdeņos ir tādas pašas miermīlīgās caurbraukšanas tiesības kā teritoriālajā jūrā. Šīs tiesības var tikt apturētas īslaicīgi, tikai īpašos rajonos un tikai valsts drošības nolūkā. Šo apturēšanu var veikt tikai pēc atbilstošas publikācijas. Turklāt ārvalstu kuģi un lidaparāti bauda daudz lielākas tiesības, ja kuģošana vai pārlidojums tiek veikts, ievērojot arhipelāga jūras vai gaisa koridoru kustības shēmas, kuras ir noteiktas un saskaņotas ar kompetentu starptautisko organizāciju. Šāds noteikums ir iekļauts 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 53. panta pirmajā, otrajā un devītajā daļā. Dažas līnijas un kustības shēmas, kuras ir aptuveni 50 jūras jūdzes platas un kuras šķērso arhipelāga un teritoriālos ūdeņus un ietver parastos caurbraukšanas ceļus, izmanto kā starptautiskos kuģošanas vai pārlidošanas ceļus arhipelāga ūdeņos vai virs tiem. Arhipelāga jūras līniju caurbraukšanas režīms ir tāds pats kā tranzīta braucieniem cauri jūras šaurumiem. Arhipelāga valstu un ārvalstu kuģu tiesības un pienākumi, šķērsojot arhipelāga jūras līnijas, ir tādas pašas kā jūras šauruma piekrastes valsts kuģiem un ārvalstu kuģiem tranzīta braucienos cauri jūras šaurumam, tādēļ konvencijas 54. pantā ir noteikts, ka noteikumi, kas reglamentē jūras šaurumu šķērsošanu, tādā pašā mērā attiecas arī uz arhipelāga caurbraukšanu pa jūras ceļiem. Tam ir viens negatīvs efekts: veids, kādā arhipelāga valsts nosaka jurisdikciju pār ārvalstu kuģu braucieniem arhipelāga ūdeņos. Piekrastes valsts var piemērot un iekļaut nacionālajos likumos 1982. gada Jūras tiesību konvencijas noteikumus par miermīlīgu caurbraukšanu un tranzīta kuģošanu (īpaši norādot uz kuģošanu arhipelāga ūdeņos). Konvencijas 220. panta noteikumi par piesārņojumiem dod iespēju piekrastes valstij attiecībā uz ārvalsts kuģi, kas pārkāpis valsts likumus un noteikumus vai piemērojamās starptautiskās normas un standartus, uzsākt kuģa inspekciju, kā arī tiesvedību līdz kuģa aizturēšanai. Konvencijas 233. pants dod tiesības aizturēt kuģi un

uzsākt tiesvedību, ja ārvalsts kuģis pieļauj piesārņojuma noplūdi jūras šaurumā. Taču nevienā no šiem pantiem nav teikts par pārkāpumiem, kas piesārņojuma gadījumā varētu notikt arhipelāga ūdeņos. Tas ir tāpēc, ka arhipelāga valstīm arhipelāga ūdeņos ir daudz mazākas izpildu jurisdikcijas tiesības attiecībā uz ārvalstu kuģošanas līdzekļiem piesārņojuma gadījumā, nekā nearhipelāga valstīm teritoriālajā jūrā vai jūras šaurumā. Protams, tā ir konvencijas nepilnība, tāpēc tuvākajā laikā konvencijas noteikumi ir jāpārskata un attiecīgi jālabo un jāpapildina.

Konvencijas 53. panta divpadsmitā daļa paredz: "Ja arhipelāga valsts nav noteikusi jūras vai gaisa koridorus, tad arhipelāga caurbraukšanas tiesības tiek realizētas pa parastajiem kuģu ceļiem, kurus izmanto starptautiskajā kuģošanā."⁴⁶

Šis noteikums ir ļoti svarīgs (pat neņemot vērā nelielo kļūdu, kas radusies, veidojot konvencijas noteikumus, jo šā panta divpadsmitās daļas sākumā ir pieminēti gaisa koridori, bet tālāk lidaparātiem nav minēti), jo citādi lidaparātiem nebūtu garantētu tiesību pārlidot arhipelāgus, jo lidaparātiem atšķirībā no kuģiem nav miermīlīgās caurbraukšanas tiesību.

Atgriežoties pie Malaizijas un Indonēzijas līguma noteikumiem, jāatzīmē, ka Indonēzija tajā noteica divus koridorus — pa divdesmit jūras jūdzēm platas (bet ne piecdesmit jūdzes platas, kā tas ir noteikts konvencijā) arhipelāga jūras līnijas starp Malaizijas rietumu un austrumu daļu, kas tika paredzētas Malaizijas izmantošanai. No otras puses, izmantojot šīs jūras līnijas, tikai Malaizijas karakuģiem ir dotas tiesības atrasties arhipelāga ūdeņos un Malaizijas lidaparātiem virs tiem, turklāt tik tālu, cik tālu tas neaizskar Indonēzijas valsts drošību. Bez tam Malaizijas lidaparāti, kas ir paredzēti tikai pasažieru pārvadājumiem, var arī turpmāk izmantot pastāvošās gaisa līnijas virs Indonēzijas arhipelāga ūdeņiem.

Jebkurām normatīvo aktu normām par ārvalstu tiesībām arhipelāga ūdeņos ir jānodrošina jūras valstu navigācijas un satiksmes intereses, tādēļ nebūtu pareizi, ja kādas ārvalsts tiesības arhipelāga ūdeņos būtu lielākas nekā tiesības arhipelāga valsts teritoriālajos ūdeņos, kuri atrodas arhipelāga ūdeņu jūras pusē.

Jaunākā valstu prakse arhipelāga ūdeņu jautājumos

Lai gan, sākot ar 1977. gadu, arhipelāga tiesiskais režīms visumā atbilst trešās Apvienoto Nāciju jūras Tiesību konferences (UNCLOS III) galvenajiem principiem, jaunākā valstu prakse bieži atšķiras no šiem principiem un neatbilst Jūras tiesību konvencijai. Turklāt ir iezīmējušies daži atšķirīgi novirzieni. Pirmkārt, daudzas arhipelāga valstis mēdz noteikt arhipelāga taisnās bāzes līnijas un saskaņā ar arhipelāga ūdeņu statusu, kas tiem noteikts kā norobežotiem ūdeņiem, to dara saskaņā ar konvencijas noteikumiem. Pie šādām valstīm pieder: Antigva un Barbuda, Fidži, Papua-Jaungvineja, Santome un Prinsipi, Zālamana salas, Trinidada un Tobago, Vanuatu. Otrkārt, tām ir jāpieskaita arī šādas trīs valstis: Kiribati, Sentvinsenta un Tuvalu. Tajās ir ieviesti likumi par arhipelāga režīmu, kuru noteikumi pilnībā atbilst Jūras tiesību konvencijas noteikumiem par arhipelāga ūdeņiem, bet kuros nav iekļauti noteikumi par arhipelāga taisno bāzes līniju noteikšanu. Daži zinātnieki uzskata, ka arhipelāga valstu Kiribatu un Tuvalu gadījumā nav iespējams noteikt taisnās bāzes līnijas, ievērojot konvencijas noteikto minimālo zemes un ūdens platības proporciju — 1:9, bet Kiribati un dažu citu arhipelāgu gadījumā, "...ņemot vērā 47. panta formulējumu un mēru sistēmu, kas pieņemti bez saistošas stāšanās spēkā tām arhipelāga valstīm, kuras pašas bija tik vāji iesaistījušās pārrunās, kad tika veidoti šie noteikumi."⁴⁷

Treškārt, dažās arhipelāga valstīs ir pieņemti likumi, kas vienā vai otrā gadījumā neatbilst konvencijas noteikumiem. Piemēram, Kaboverdē divas no četrdesmit kopējām bāzes līnijām ir vairāk nekā 125 jūras jūdzes garas, zemes un ūdens platības proporcija ir mazāka par 1:9; lai arī dota miermīlīgās caurbraukšanas un pārlidojuma brīvība noteiktās navigācijas līnijās cauri un pāri arhipelāga ūdeņiem, tā tomēr nav pielīdzināma arhipelāga jūras līniju kuģošanai un pārlidošanai. Komoru salu arhipelāga ūdeņos miermīlīgās caurbraukšanas tiesības ir dotas cauri arhipelāga ūdeņiem, bet likumos nav nevienas norādes par arhipelāga jūras līniju kuģošanu. Indonēzija saglabā savus oriģinālos likumdošanas aktus par arhipelāgiem un galveno uzsvāru liek uz to, ka ar taisnām bāzes līnijām norobežotie ūdeņi ir iekšējie ūdeņi, cauri kuriem ir atļauta miermīlīgā caurbraukšana, bet nav noteiktas arhipelāga jūras līniju kuģošanas tiesības. Maurīcija izveidojusi delimitētas jūras zonas, sākot ar taisnu bāzes līniju novilkšanu apkārt Čagosu arhipelāgam, turklāt šīs līnijas ir noteiktas ar likumu, taču jāatzīst, ka tās ir taisnās bāzes līnijas, bet nav arhipelāga taisnās bāzes līnijas, tāpēc nav reglamentēts ar šīm līnijām iekļauto ūdeņu tiesiskais statuss.

Atšķirīga situācija ir Filipīnās, kas ir saglabājuši savus oriģinālos arhipelāgu likumdošanas aktus. Saskaņā ar šiem likumdošanas aktiem, ūdeņi, kas noslēgti ar arhipelāga bāzes līnijām (vairāk nekā trīs procenti, kuri ir virs 100 jūras jūdžēm un viena ir vairāk kā 125 jūras jūdzes gara), ir iekšējie ūdeņi un šajos likumdošanas aktos nekas nav teikts par citas valsts navigācijas tiesībām šajos ūdeņos, jo saskaņā ar 1955. gada Filipīnu likumu — "note verbale"⁴⁸ — šajos ūdeņos ir miermīlīgās caurbraukšanas tiesības. Kad 1982. gadā Filipīnas ratificēja Jūras tiesību konvenciju, tās deklarēja:

"...konvencijas noteikumi par jūras līniju neanulē arhipelāga caurbraukšanu un nepasliktina Filipīnu drošību un ...konceptija par arhipelāga ūdeņiem ir līdzīga konceptijai par iekšējiem ūdeņiem, kas iekļauta Filipīnu Konstitūcijā, tā noteic, ka ārvalstu kuģu tranzīta kuģošanai starptautiskajā navigācijā izmantojams jūras šauruma ūdeņu savienojums ar ekskluzīvo ekonomisko zonu vai atklāto jūru.⁴⁹

Šo deklarāciju noprotēta Čehoslovākija, PSRS un Bulgārija, kuras protestu pamatoja ar konvencijas 310. pantu, kurā teikts, ka nav pieļaujamas atrunas, un norādīja, ka Filipīnas konvenciju noraida. No otras puses, neviena valsts neprotēta pret Filipīnu arhipelāga taisnās bāzes līniju garumu.

Ceturtkārt, dažas no arhipelāga valstīm jaunākajos jūras likumdošanas aktos nav grozījušas noteikumus par arhipelāga bāzes līnijām, bet var to izdarīt nākotnē. Pie tādām arhipelāga valstīm ir pieskaitāmas Seišelu salas un Tonga.

Nobeigumā par dažām arhipelāga valstīm, kuras neiekļūva to arhipelāga valstu skaitā, uz kurām varēja attiecināt definīciju par "okeāna vidus" arhipelāga norobežojošo taisno bāzes līniju novilkšanu. Šīs līnijas nevarēja būt arhipelāga taisnās bāzes līnijas tādā veidā, kādā tās tika paredzētas 1982. gada Jūras tiesību konvencijā. Par piemēru var minēt protestus, ko izteica dažas valstis, piemēram: Dānija attiecībā uz Farēru salām, Ekvadora attiecībā uz Galapagu salām, Spānija attiecībā uz Kanāriju salām un Austrālija attiecībā uz Houtmana Abrolhoza salām. No otras puses, dažas nearhipelāga valstis nesēn ieviešot jūras zonu likumdošanas aktus atteicās izmantot šo izdevīgo gadījumu, lai ieslēgtu "okeāna vidus" arhipelāgus ar noteiktām līnijām. Kā labs piemērs šajā ziņā varētu kalpot Amerikas Savienotās Valstis, attiecībā uz Mikronēziju un Jaunzēlande — attiecībā uz Kuka un Tokelau salām.

Jautājums ir tāds: cik lietderīgi ir šie daudzie protesti pēc tam, kad Jūras tiesību konvencija stājās spēkā. Tā kā jautājums par arhipelāga navigācijas tiesībām ir ļoti svarīgs, protams, būtiski ir tas, vai iesniegtais protests tiek atzīts. Ja protests tiek atzīts, tad arī valstis atzīst, ka

navigācijas tiesības arhipelāga ūdeņos saskan ar protestā norādīto. No otras puses, ja protests netiek pieņemts, tad ūdeņiem starp arhipelāga salām būs nevis arhipelāga ūdeņu statuss, bet gan teritoriālās vai atklātās jūras statuss un kuģošanas tiesības būs identiskas kā miermīlīgās caurbraukšanas tiesībām teritoriālās jūras gadījumā vai navigācijas brīvībai atklātās jūras gadījumā.

Kontroljautājumi

1. Kāda ir atšķirība starp terminiem "arhipelāgs", "arhipelāga valsts" un "arhipelāga ūdeņi"?
2. Kad tika noteikts pirmais arhipelāga veids, kuru nosauca par "krasta arhipelāgu"?
3. Kā tiek noteikta taisnās bāzes līnijas novilkšana?
4. Ko nozīmē ūdens virsmas platības un sauszemes platības proporcija, kad to izmanto, kad pielieto un kādā attiecībā tā pastāv?
5. Cik svarīgu nosacījumu 1982. gada Jūras tiesību konvencijā ir attiecībā uz arhipelāga bāzes līniju novilkšanu?

Uzdevums

Arhipelāga valsts X sastāv no 1525 salām, no kurām apdzīvotas ir 752 salas. Arhipelāga platība ir 299,7 km². 11 lielas salas aizņem 96% arhipelāga teritorijas. Arhipelāga kopējā taisnā bāzes līnija ir 18 tk. km, no tām viena ir 118 jūras jūdzes gara, un 2% no bāzes līnijām ir vairāk nekā 100 jūras jūdzes garas. Par noteiktajām arhipelāga taisnajām bāzes līnijām nav saņemts neviens jūras protests, taču valsts Y, iepazinusies ar arhipelāga valsts X likumdošanas aktiem par arhipelāgiem un konstatējusi, ka galvenais uzsvars tiek likts uz to, ka ar bāzes līnijām norobežotajiem ūdeņiem ir iekšējo ūdeņu statuss, cauri tiem ir noteikts miermīlīgās caurbraukšanas tiesības, bet nav paredzētas arhipelāga jūras līniju kuģošanas tiesības, iesniedz protestu un pieprasa noteikt arhipelāga jūras līniju kuģošanas tiesības.

Vai valstij Y bija tiesības izteikt šo protestu? Kas notiks ar protestu, ja protests tiks pieņemts; b) ja protests tiks noraidīts?

Ieteicamā literatūra

1. Andrew D. Archipelagos and the law of the sea, 2 Marine Policy 45 — 64 (1978)
2. ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija.
3. Archipelagic waters and exclusive economics zone Act. — 1986. 9 LOSB (1987)
4. Philippine note verbale of 7 March 1955 to the UN Secretary General, UN Doc. A/ 2934 (1955).
5. Prescott J. R. V. Straight and arhipelagic baselines in. G. Blake (ed.). Maritime Boundaries and Ocean Resources. London, 1987, pp. 38 —51.
6. Limits in the Seas, No. 38 (1974).

VII Kontinentālais šelfs

Ievads

Jūras dzīles, kas pieguļ krasta līnijai, parasti sastāv no trim atsevišķi nodalāmām daļām. Pirmā daļa ir tā jūras dibena daļa, kas nelielā slīpumā pakāpeniski padziļinās līdz apmēram 130 metriem. Šajā vietā slīpuma leņķis strauji palielinās. Līdz šai vietai atrodas patiesais jeb ģeogrāfiskais kontinentālais šelfs. Otrā daļa, kurai ir raksturīga strauja padziļināšanās līdz apmēram 1200 — 3500 metriem, ir pazīstama kā kontinentālā nogāze. Aiz kontinentālās nogāzes jūras dibena virsma padziļinās daudz lēnāk un tā sastāv lielākoties no nosēdumiem, kas noskaloti no kontinenta. Šī jūras dibena daļa ir pazīstama kā kontinentālais kāpums, kura aptuvenais dziļums ir starp 3500 un 5500 metriem. Kopumā šīs trīs daļas veido kontinentālo nomali, kas veido apmēram vienu piektdaļu no visām jūras dzīlēm.

Kontinentālajā nomalē, jo īpaši kontinentālajā šelfā, ir atrodami ļoti bagātīgi dabas resursi. Apmēram 90% no jūras dzīlēs esošajiem resursiem ir nafta un dabasgāze, kas arī tiek visintensīvāk pētīta un apgūta. Naftas un gāzes resursi, protams, tiek arī visplašāk izmantoti peļņas iegūšanai.

Šo resursu komerciāla ieguve no jūras dzīlēm aizsākās īsi pirms Otrā pasaules kara. Līdz 1984. gadam gāzes un naftas resursu ieguve no kontinentālā šelfa sasniedza jau aptuveni vienu ceturtdaļu no kopējā ieguves apjoma visā pasaulē. Tiek prognozēts, ka līdz ar tehnoloģijas attīstību un izpēti un ieguves darbu izmaksu samazināšanos šī proporcija varētu pieaugt un naftas un gāzes resursu ieguve varētu kļūt ekonomiski aizvien pievilcīgāka.

Nedrīkt aizmirst arī citus minerālus, ko iespējams iegūt no jūras dzīlēm. Zināmu industrijas interesi ir piesaistījuši tādi dabas resursi kā titāns, hroms un citi. Jūras dzīlēs ir arī cinks, zelts un sudrabs, tāpēc laika gaitā tās var kļūt par nozīmīgām šo resursu ieguves vietām. Jūras dzīļu resursu bagātība un daudzveidība padara šo reģionu par ekonomiski aizvien pievilcīgāku, un šo resursu iespējamā ieguve piesaista aizvien plašāku interesi.

Līdztekus minerālajiem resursiem jūras dzīlēs ir atrodami arī diezgan ievērojami zivju resursi, ko veido tā sauktās sēdošās sugas. Kā piemēru varētu nosaukt austeres, jūras vēžus un krabjus. Atsevišķos rajonos, piemēram, Klusajā okeānā to zveja dod diezgan ievērojamu ieguldījumu attiecīgo valstu ekonomikā.

Kontinentālā šelfa resursu bagātība un ekonomiskā labklājība, ko to ieguve dod iesaistītajām valstīm, rada nepieciešamību noteikt pietiekami precīzu kontinentālā šelfa tiesisko režīmu. Tāpēc šīs nodaļas ietvaros tiks mēģināts atspoguļot tās starptautisko tiesību normas, kas reglamentē kontinentālā šelfa tiesisko režīmu un valstu savstarpējās tiesiskās attiecības kontinentālā šelfa izmantošanā.

Kontinentālā šelfa tiesiskais statuss

Šā gadsimta sākumā, laika posmā līdz Hāgas 1930. gada konferencei, nostiprinājās uzskats, ka piekrastes valsts tiesības uz teritoriālo jūru piešķir tai arī īpašuma tiesības uz teritoriālajos ūdeņos esošajiem resursiem, arī uz jūras dzīļu resursiem. Jāatzīmē, ka pastāv vairākas

relatīvi senas pretenzijas attiecībā uz jūras dziļu resursu piederību piekrastes valstij. Piemēram, uz resursiem, kas iegūti, rokot tuneļus no krasta, tādās prasības jau sen izvirzīja Apvienotā Karaliste attiecībā uz tiem resursiem, kas atradās Kornvolas atradnēs.

20. gadsimtā jūras tiesību attīstības gaitā tika skaidri nodalīti tie resursi, kas atradās zem teritoriālās jūras un tika uzskatīti par piekrastes valsts īpašumu, no jūras dibena resursiem, kas atradās zem atklātās jūras un netika uzskatīti par piekrastes valsts īpašumu. Tomēr jūras dibena resursi zem atklātās jūras varēja kļūt par kādas valsts īpašumu, ja tā ilgstoši ieguva jūras dziļu resursus šajā reģionā. Atradņu apguve no krasta bija viens no veidiem, kas ļāva piekrastes valstij iegūt īpašuma tiesības uz tiem resursiem, kas atradās jūras dziļēs zem atklātās jūras. Šāda resursu regulāra ieguve un tiesības kontrolēt resursu ieguvu konkrētā rajonā, ja tās tika efektīvi izmantotas, varēja dot līdzīgas tiesības uz šādu konkrētu rajonu. Tāda savulaik bija diezgan izplatīta valstu prakse. Apvienotā Karaliste, piemēram, izvirzīja prasību par to, ka tai ir suverēnas tiesības uz pērļu zvejas vietām Ceilonas tuvumā, savukārt Francija uzskatīja, ka tai ir līdzīga rakstura tiesības uz piesūcekņu zvejas vietām aiz Tunisijas teritoriālās jūras. Šīs prasības tika plaši atzītas, jo nekādā veidā neietekmēja atklātās jūras tiesisko režīmu. Jūras dziļu zvejas resursu ieguve saglabāja atklātās jūras svarīgākās brīvības — navigācijas un zvejošanas brīvību.

Tomēr ir jāpiemin, ka atbalsts šādai valstu praksei nebija viennozīmīgs, jo vienlaikus pastāvēja uzskats, kas apstrīdēja valstu īpašuma tiesības uz atklātās jūras dziļu resursiem. Tā piekritēji norādīja, ka jūras dziļu resursi saskaņā ar starptautisko tiesību nostādnēm ir uzskatāmi par *res communis*⁵⁰, kas nevar tikt pakļauti valsts vienpusējām prasībām, nevis par *res nullius*⁵¹, uz kuriem valsts, kas tos efektīvi izmanto, var attiecināt prasību par suverēnu tiesību nodibināšanu. Neskatoties uz šiem argumentiem, valsts ekskluzīvās tiesības iegūt resursus kādā noteiktā jūras dibena daļā tika plaši atzītas, lai gan jautājums par īpašuma tiesību iegūšanu attiecībā uz pašu jūras dibenu tika apstrīdēts.

Jautājums par jūras dziļu īpašuma tiesībām un valstu jurisdikciju attiecībā uz tām tika iesniegts apspriešanai Hāgas konferencē, kura tomēr šo jautājumu neizskatīja.

Valstu interese par jūras dziļu resursiem nemitīgi pieauga, un, tā kā starptautiskā līmenī šis jautājums netika izskatīts, tas neizbēgami noveda pie valstu vienpusējām prasībām attiecībā uz jūras dziļu resursiem, kas pieklāvās attiecīgās valsts krasta līnijai. Pirmie soļi bija diezgan kautrīgi un piesardzīgi.

1942. gadā Apvienotā Karaliste Trinidadas vārdā un Venecuēla noslēdza līgumu par Parijas līča zemūdens daļu. Saskaņā ar šo līgumu jūras dibens aiz teritoriālās jūras robežām tika sadalīts divās daļās. Puses vienojās, ka attiecībā uz to daļu, kas piekrīt vienai no līgumslēdzējām pusēm, otra valsts neizvirzīs nekādas prasības un atzīs šīs pirmās valsts suverenitātes un kontroles tiesības, ko tā likumīgi ir ieguvusi. Lai arī šis līgums bija saistošs tikai divām līgumslēdzējām valstīm, tā patiesā ietekme tālu pārsniedza šo divu valstu intereses. Tā kā līcis bija sadalīts starp divām valstīm, kas aktīvi realizēja savas resursu ieguves tiesības, jebkura trešā valsts tādējādi zaudēja jebkādu iespēju iegūt īpašuma tiesības uz kādu no šā līča daļām vai resursiem tajā. Līdz ar to varētu uzskatīt, ka 1942. gada līguma rezultātā tika delimitēts kontinentālais šelfs, vēl pirms radās pati kontinentālā šelfa tiesiskā koncepcija.

Kā jau tas ir minēts šajā grāmatā, pastāv uzskats, ka ASV prezidenta Trumena 1945. gada deklarācija par kontinentālo šelfu pirmo reizi jūras tiesību vēsturē precīzi formulēja kontinentālā šelfa tiesisko ideju, nosakot, ka kontinentālā šelfa resursi pieder piekrastes valstij. Ņemot vērā Trumena deklarācijas ietekmi uz šīs jūras zonas tiesiskā režīma izveidošanos un turpmāko attīstību, ir vērts vēlreiz citēt slavenos prezidenta vārdus:

“...Savienoto Valstu valdība uzskata, ka dabiskie jūras dibena un kontinentālā šelfa dziļu

resursi, kas atrodas zem atklātās jūras ūdeņiem un pieguļ Savienoto Valstu krasta līnijai, pieder Savienotajām Valstīm un ir pakļauti to jurisdikcijai un kontrolei.”⁵²

Noliegt šā dokumenta vēsturisko nozīmi nav iespējams, jo Trumena deklarāciju citas valstis uztvēra kā “zaļo gaismu” līdzīgu prasību izvirzīšanai attiecībā uz krasta līnijai piegulošo jūras dibenu un jūras dziļu resursiem. Tomēr sākotnējā valstu prakse pēc Trumena deklarācijas bija ļoti atšķirīga. Atsevišķas valstis prasīja nodibināt jurisdikciju un kontroli pār kontinentālā šelfa resursiem, savukārt citas vēlējās iegūt ekskluzīvas tiesības uz pašu kontinentālo šelfu. Nedrīkst aizmirst arī Latīņamerikas valstu darbību šajā laika posmā. Tās izmantoja Amerikas Savienoto Valstu un citu valstu prasības, lai paplašinātu savu jurisdikciju ne tikai attiecībā uz kontinentālo šelfu, bet arī attiecībā uz ūdens teritorijām un pat gaisa telpu virs tām.

Šāda prakses daudzveidība un pretrunīgums bija par iemeslu tam, ka 1951. gadā tiesnesis lords Askvits savā arbitrāžas lēmumā *Petroleum Development Ltd v. Sheik of Abu Dhabi*⁵³ lietā atzina, ka kontinentālā šelfa doktrīna vēl nav ieguvusi pietiekami noteiktu statusu, lai varētu uzskatīt, ka tai ir starptautisko tiesību normas raksturs.

Turpmākajos gados aizvien vairāk valstu noteica, ka to krasta līnijai piegulošais jūras dibens un tajā esošie resursi pieder piekrastes valstij. Līdz piecdesmito gadu beigām apmēram 20 valstis gan pašas savā, gan atkarīgo teritoriju vārdā bija pasludinājušas, ka tās krastiem piegulošais kontinentālais šelfs ir attiecīgās valsts īpašums.

1958. gadā Ženēvā notika pirmā Apvienoto Nāciju organizācijas konference jūras tiesību jautājumos, kura pieņēma četras konvencijas, no kurām viena — Konvencija par kontinentālo šelfu⁵⁴ — regulē kontinentālā šelfa tiesisko režīmu. Konferencē laikā doma par to, ka piekrastes valstij ir piešķiramas zināmas tiesības uz tās šelfu, ieguva vispārēju atbalstu. Kontinentālā šelfa konvencijas 2. panta pirmā daļa nosaka:

“Piekrastes valsts īsteno suverēnas tiesības uz kontinentālo šelfu tā izpētes un tā dabas resursu izmantošanas nolūkā.”⁵⁵

2. panta otrā daļa paredz, ka piekrastes valstij piešķirtās tiesības ir ekskluzīvas. Tas nozīmē, ka neviena cita valsts nevar pretendēt uz piekrastes valstij piederošo kontinentālo šelfu vai bez tās atļaujas veikt šelfa resursu ieguvu.

Šis princips ļoti ātri ieguva plašu vispārēju un viennozīmīgu valstu atbalstu un jau 1969. gadā, tikai 18 gadus pēc arbitrāžas lēmuma *Petroleum Development Ltd v. Sheik of Abu Dhabi* lietā, Starptautiskā tiesa Ziemeļjūras kontinentālā šelfa⁵⁶ lietā atzina:

“Piekrastes valsts tiesības attiecībā uz to kontinentālā šelfa daļu, ko veido tās sauszemes teritorijas dabiskais pagarinājums jūrā un zem tās, pastāv *ipso facto* un *ab initio*, kas izriet no valsts sauszemes suverenitātes. Tās paplašinājums ir suverēnu tiesību realizācija jūras dibena izpētes un tās dabas resursu ieguves nolūkā. Īsi sakot, šajā gadījumā ir spēkā neatņemamas tiesības.”⁵⁷

Analizējot Starptautiskās tiesas doto kontinentālā šelfa definīciju, īpaša uzmanība jāpievērš terminam “suszemes dabiskais pagarinājums” un tiesas viedoklim, ka neatņemamās tiesības uz savu kontinentālo šelfu piekrastes valstij pieder *ab initio*⁵⁸ un *ipso facto*⁵⁹. Starptautiskās tiesas pieeja kontinentālajam šelfam kā sauszemes teritorijas dabiskam pagarinājumam, deva iespēju tiesai izvirzīt argumentu, ka līdz ar sauszemes teritorijas pagarināšanos aiz krasta līnijas jūrā paplašinās arī piekrastes valsts suverēnās tiesības, kuras tagad ir iespējams īstenot arī attiecībā uz to zemes daļu, kas atrodas zem ūdens. Līdz ar to piekrastes valstij nav jāpievērda savas suverēnās tiesības, kas iegūtas uz vēsturisko tiesību pamata vai efektīvi izmantojot kontinentāla šelfa resursus, šīs tiesības pieder piekrastes valstij pašas no sevis kā fakts, kas nav apstrīdams, t. i., piekrastes valstij kontinentālā šelfa resursi pieder *ipso facto*.

Starptautiskās tiesas viedoklis, ka kontinentālais šelfs piekrastes valstij pieder *ab initio*, t.i., kopš neatminamiem laikiem, ir diezgan diskutējams, jo to varētu vērtēt kā tiesas mēģinājumu pārrakstīt jūras tiesību attīstības vēsturi, piemēram, piešķirot kontinentālā šelfa doktrīnai starptautisko paražu tiesību statusu arī 1951. gada Abū Dabi lietā. Tomēr viens ir skaidrs — līdz ar 1958. gada Konvencijas par kontinentālo šelfu pieņemšanu var uzskatīt, ka kontinentāla šelfa doktrīna ir ieguvusi stabilu pozīciju starptautiskajās tiesībās un kopš tā brīža tās nozīme nav mazinājusies.

Lai gan kontinentālā šelfa doktrīnas nozīme nav mazinājusies, tās skaidrību un vienkāršību ir mazliet sarežģījusi ekskluzīvās ekonomiskās zonas doktrīnas parādīšanās jūras tiesību aprītē. Līdz ar 1982. gada Jūras tiesību konvencijas pieņemšanu, kas noteica ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, kontinentālais šelfs kā neatkarīga un pastāvīga tiesību doktrīna ar tai piemītošo *sui generis* raksturu, ir mazliet cietis. Kā to nosaka 1982. gada Jūras tiesību konvencija, ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskais režīms regulē arī jūras dibena un tās dziļēs esošo resursu tiesisko statusu. Konvencijas 56. panta 3. punkts nosaka:

“Tiesības, kas paredzētas šajā pantā attiecībā uz jūras dibenu un dziļēm, tiek realizētas saskaņā ar VI daļu.”⁶⁰

Konvencijas VI daļa regulē kontinentālā šelfa tiesisko režīmu. Kā var redzēt no šās normas redakcijas, ekskluzīvā ekonomiskā zona it kā “apēd” kontinentālo šelfu, tomēr saglabājot šo doktrīnu kā vienotu veselumu, neizšķīdinot to ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskajā režīmā.

Saskaņā ar 1982. gada Jūras tiesību konvenciju piekrastes valstij ir divējāds tiesiskais pamats nodibināt suverēnas tiesības pār savu kontinentālo šelfu. Vienu iespēju piešķir 1982. gada konvencijas produkts — ekskluzīvā ekonomiskā zona, otru — klasiskā kontinentālā šelfa koncepcija, ko iedibināja 1958. gada Konvencija par kontinentālo šelfu un vēlāk daļēji pārņēma 1982. gada konvencija un kas ir nostiprinājusies starptautiskajās paražu tiesībās. Pirmā koncepcija piemērojama tām valstīm, kas ir 1982. gada konvencijas dalībvalstis vai arī atzīst, ka ekskluzīvā ekonomiskā zona ir ieguvusi paražu tiesību statusu. Otra — klasiskā kontinentālā šelfa koncepcija, balstoties uz Starptautiskās tiesas atzinumu *Ziemeļjūras kontinentālā šelfa* spriedumā, ka paražu tiesību norma ir saistoša visām valstīm, kuras nav nepārprotami izteikušas savu nepieņemšanu šai normai.

Lai gan abas koncepcijas šķiet ļoti līdzīgas un bieži vien attiecas uz vienu un to pašu teritoriju, tās tomēr ir nošķiramas. Ekskluzīvās ekonomiskās zonas platums jebkurā gadījumā būs 200 jūras jūdzes, skaitot no bāzes līnijām, neatkarīgi no kontinentālā šelfa ģeogrāfiskās struktūras. Savukārt kontinentālā šelfa platums atbilstoši klasiskajai doktrīnai var atšķirties — tas var būt gan lielāks, gan mazāks atkarībā no kontinentālā šelfa dabiskajiem rādītājiem. Kā var redzēt no iepriekš teiktā, lai gan minētās doktrīnas lielākoties sasniedz vienu un to pašu rezultātu, to izejas pozīcija ir pilnīgi atšķirīga. Ekskluzīvās ekonomiskās zonas platuma noteikšana ir bāzēta uz arbitrāli izvēlētu, matemātiski viegli pielietojamu skaitli, kas pats par sevi nerada piekrastes valstij nekādas tiesības, bet klasiskā kontinentālā šelfa doktrīnas ietvaros tā platums tiek balstīts uz šelfa ģeogrāfiskajiem raksturojumiem, proti, šelfs ir uzskatāms par sauszemes teritorijas dabisku pagarinājumu jūrā, un tieši uz šāda pamata tiek atzītas piekrastes valsts tiesības.

Kontinentālā šelfa platums

Kontinentālā šelfa iekšējā robeža nekad nav apstrīdēta. Vēsturiski vienmēr ir uzskatīts, ka kontinentālais šelfs sākas tur, kur beidzas teritoriālā jūra, lai gan pašas teritoriālās jūras

platums kontinentālā šelfa doktrīnas veidošanas laikā nebija pilnīgi skaidri noteikts. Tomēr daudz grūtāk bija vienoties par kontinentālā šelfa ārējās malas noteikšanas definīciju. Trumena deklarācija nenoteica nekādus kritērijus kontinentālā šelfa platumam. Tajā nebija atsauces ne uz šelfa garumu jūdzēs, ne uz maksimālo pieļaujamo dziļumu, līdz kuram var stiepties piekrastes valsts kontinentālais šelfs. Atsaucoties uz kontinentālo šelfu kā uz piekrastes valsts sauszemes teritorijas pagarinājumu, kas tai dabiski piegul, šī deklarācija līdzīgi citām prasībām, kas tika izvirzītas attiecībā uz kontinentālo šelfu, neprecizējot tā attālumu, savas prasības attiecināja uz kontinentālo nomali. Tomēr šo prasību vispārīguma dēļ nav skaidrs, vai tas attiecas uz visu kontinentālo nomali vai tikai uz kontinentālo šelfu striktā ģeomorfoloģiskā izpratnē.

Kopš tika atņemtas grandiozās 19. gadsimta sākuma prasības attiecībā uz jurisdikciju pār atklātajām jūrām, kontinentālā šelfa prasības tiek uzskatītas par pirmajām mierlaika prasībām paplašināt piekrastes valsts jurisdikciju ievērojami tālāk, nekā paredzēja agrākās prasības, kas attiecās uz ūdens teritorijām tiešā piekrastes valsts krasta tuvumā. Tāpēc ir tikai dabiski, ka daudzu valstu valdības un ievērojamākie jūras tiesību eksperti uzskatīja, ka ir jāizstrādā kāda formula, kas ierobežotu piekrastes valsts jurisdikcijas paplašināšanos un noteiktu, kādā veidā kontinentālā šelfa režīms ietekmē un vai vispār ietekmē atklātās jūras brīvības.

Kontinentālā šelfa platuma problēma kļuva īpaši aktuāla līdz ar tehnoloģijas attīstību, kas deva iespēju izpētīt un apgūt šelfu aizvien lielākā dziļumā. Kad Starptautisko tiesību komiteja, izstrādājot konvencijas pirmo projektu pirmajai ANO jūras tiesību konferencei, ķērās pie tā panta redakcijas, kuram bija jānosaka kontinentālā šelfa platums, tā ierosināja kā kritēriju noteikt piekrastes valsts iespējas izpētīt un apgūt valstij piegulošās jūras dzīles. Vairāku valstu valdības uzskatīja, ka šāda definīcija ir pārāk nenoteikta, tāpēc Starptautiskā tiesību komiteja savā 1953. gada ziņojumā iekļāva daudz precīzāko 200 metru izobātas noteikumu, kas paredzēja, ka kontinentālā šelfa ārējo malu nosaka, balstoties uz dziļuma kritēriju. Tomēr darba gaitā komiteja atgriezās pie šelfa izmantojamības kritērija, ko ieviesa kontinentālā šelfa definīcijā kā alternatīvu 200 metru izobātas noteikumam. 1958. gada Ženēvas konference pieturējās pie pēdējā varianta, kas ir atspoguļots konvencijas 1. pantā.

Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietā Starptautiskā tiesa savā spriedumā atzina, ka Konvencijas par kontinentālo šelfu 1. pants, kas nosaka šelfa platuma kritērijus, ir ieguvis starptautiskās paražu tiesību normas statusu, un vienlaikus pati kontinentālo šelfu definējot kā sauszemes teritorijas dabisku pagarinājumu. Konvencijā ietverta definīciju ir pieņēmušas daudzas valstis, arī tās, kas nav konvencijas dalībvalstis, un iekļāvušas to savos likumdošanas aktos.

Lai gan konvencijā dotā definīcija ir ieguvusi tik plašu atbalstu, tā ietver vairākus neatbildētus un neskaidrus jautājumus. Pirmkārt, tiek uzskatīts, ka kontinentālā šelfa "izmantojamības" kritērija ieviešana (vai atstāšana) šelfa definīcijā padara to bīstami neprecīzu. Tehnoloģijas attīstība nenovēršami visu laiku virza kontinentālā šelfa ārējo malu uz priekšu, tādējādi veicinot nevēlamās lienošās jurisdikcijas metodes piemērošanu arī attiecībā uz kontinentālo šelfu. Otrkārt, nav skaidrs, kuras valsts iespējas izpētīt un izmantot kontinentālo šelfu ir ņemamas vērā kā noteicošais kritērijs. Vai tā būtu piekrastes valsts vai jebkura trešā valsts, vai visas valstis kopumā? Nav arī skaidrs, ko nozīmē pats termins "izmantojamība", kas var ietvert gan uz jūras dibena esošo resursu savākšanu, pielietojot tā saukto groza metodi, gan arī pastāvīgas naftas urbšanas platformas izveidošanu.

Pēc 1958. gada konvencijas pieņemšanas valstis pievērsa aizvien nopietnāku vērību jūras dziļu resursu ieguvei, un līdz ar to radās bailes, ka ar laiku, pateicoties tehnoloģijas attīstībai, uz pasaules vairs nebūs tādu jūras dziļu, kuras tādā vai citādā veidā nebūtu iespējams

izmantot. Šāda vispasaules okeāna dibena sadale starp valstīm radīja pamatotas bažas, ka reālu ieguvumu no jūras dziļu resursiem gūs tikai tās dažas valstis, kuru tehnoloģijas attīstības līmenis pieļauj plašu kontinentālā šelfa resursu apguvi. Šīs bažas bija par iemeslu okeāna dibena internacionalizācijai, lai tādējādi pasargātu jaunattīstības valstu intereses attiecībā uz dziļjūras dibena resursiem. Šo pūliņu rezultātā tapa 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 11. nodaļa "Rajons", kuras pamatideja ir izteikta konvencijas 136. pantā:

"Rajons un tā resursi ir cilvēces kopējais mantojums."

Rajonā esošie resursi saskaņā ar konvenciju pieder visai cilvēcei un ir iegūstami un sadalāmi tādējādi, lai ieguvējas būtu visas pasaules valstis.

Šāda jūras dziļu internacionalizācija prasīja daudz precīzāku kontinentālā šelfa platuma definīciju, kuru ilgu strīdu rezultātā izstrādāja trešā Apvienoto Nāciju organizācijas jūras tiesību konference. Ekskluzīvās ekonomiskās zonas doktrīnas parādīšanās automātiski noteica, ka viena no versijām varētu būt tāda, ka kontinentālā šelfa ārējā mala ir nosakāma 200 jūras jūdzes no bāzes līnijām. Šo pieeju atbalstīja tās valstis, kam kontinentālā nomale bija īsāka un kas tādējādi ieguva papildus teritorijas, uz kurām attiecināt savu jurisdikciju.

No otras puses, bija valstu grupa (ASV, PSRS, Apvienotā Karaliste), kuru ģeomorfoloģiskais kontinentālais šelfs pletās aiz 200 jūras jūdžu robežas un kuras nevēlējās atkāpties no savām prasībām. Kā kompromisu šīm prasībām konvencija savā 76. pantā piedāvā šādu formulu — jebkurai valstij neatkarīgi no tās kontinentālā šelfa ģeogrāfiskajiem raksturojumiem ir tiesības uz 200 jūras jūdzes platu kontinentālo šelfu, bet tās valstis, kuru kontinentālā nomale plešas aiz 200 jūras jūdžēm, atbilstoši kontinentālā šelfa uzbūvei drīkst šelfa ārējo malu pavirzīt uz priekšu, bet ne tālāk kā līdz 350 jūras jūdžēm.

Lai novērstu iespējamus strīdus par kontinentālā šelfa ārējās malas atrašanās vietu, saskaņā ar 1982. gada Jūras tiesību konvenciju piekrastes valstīm ir jāinformē Kontinentālā šelfa platuma komisija (konvencijas 2. pielikums) un ANO ģenerālsēkretārs par kontinentālā šelfa platumu, kā arī pienācīgā veidā ir jāpublicē minētā informācija.

Piekrastes valsts tiesības

Tā kā sākotnējās kontinentālā šelfa doktrīnas attīstības periodā šelfa tiesiskais režīms attiecās uz jūras dibenu zem atklātās jūras, bija viennozīmīgi skaidrs, ka piekrastes valsts tiesības uz šelfa izmantošanu ir stingri jāierobežo. Kopš ir ieviesta ekskluzīvā ekonomiskā zona, kur piekrastes valstij ir piešķirtas noteiktas tiesības attiecībā uz ūdens teritoriju virs kontinentālā šelfa, kontinentālā šelfa režīms ir jāskata atsevišķi attiecībā uz teritoriju, kas ietilpst 200 jūras jūdžēs, un ārpus tām esošo teritoriju, kur ir piemērojams kontinentālā šelfa un atklātās jūras režīms. Tāda pati situācija rodas gadījumos, kad valsts tieši nav proklamējusi ekskluzīvās ekonomiskās zonas nodibināšanu, kuras eksistence attiecībā pret konkrēto piekrastes valsti atšķirībā no kontinentālā šelfa, kas pastāv *ipso facto*, ir pilnīgi atkarīga no tā, vai piekrastes valsts to ir proklamējusi vai ne.

Kontinentālā šelfa doktrīna balstās uz pamatprincipu, ka piekrastes valstij ir suverēnas tiesības attiecībā uz šelfa izpēti un tā resursu ieguvu. Proti, tiek uzskatīts, ka pats šelfs kā tāds piekrastes valstij nepieder, bet piekrastes valstij ir ekskluzīvas tiesības uz šelfa dabas resursiem. Šīs tiesības attiecas uz naftu un gāzi un "sēdošajiem" dzīvajiem resursiem, piemēram, austerēm. Ekskluzīvās ekonomiskās zonas ieviešana nozīmēja zvejošanas brīvības likvidēšanu 200 jūras jūdžu zonā, kas līdz ar to izbeidza strīdus par to, vai krabji un vēži ir uzskatāmi par

“sēdošajām” sugām vai ne, un reizē arī strīdus par to, vai piekrastes valstij ir vai nav ekskluzīvas tiesības uz vēžu un krabju ieguvī⁶¹. Tomēr īpašuma tiesības uz resursiem, kuru izcelsme nav “dabiska”, piemēram, vrakiem, joprojām nav piešķirtas piekrastes valstij.

Kā jau tika minēts, piekrastes valstij ir ekskluzīvas tiesības uz kontinentālā šelfa resursu ieguvī. Šīs tiesības nav atkarīgas no piekrastes valsts iespējām resursus izmantot, un neviena cita valsts, ja vien nav saņēmusi tiešu atļauju, nav tiesīga pretendēt uz šelfā esošo resursu ieguvī. Tas nozīmē, ka piekrastes valsts ir tiesīga izdot tādus tiesību aktus, kādus tā uzskata par nepieciešamiem, lai regulētu kontinentālā šelfa resursu ieguves veidu un kārtību. Tomēr piekrastes valsts tiesības nav neierobežotas, jo virs šelfa esošajos ūdeņos ekskluzīvās ekonomiskās zonas režīms nosaka navigācijas brīvību trešās valsts kuģiem. 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 78. panta otrā daļa nosaka:

“Piekrastes valsts tiesību īstenošana attiecībā uz kontinentālo šelfu nedrīkst traucēt kugošanu vai aizskart citu valstu tiesības un brīvības, ko paredz šī konvencija, vai radīt jebkādas to īstenošanas traucējumus.”⁶²

Faktiski kontinentālā šelfa apguve tomēr zināmā mērā traucē navigācijas brīvības realizāciju. Traucējumi rodas sakarā ar mākslīgo salu un citu būvju un iekārtu celtniecību resursu ieguvei, jo konvencijas 60. pants atļauj ap mākslīgajām salām, citām būvēm un iekārtām noteikt 500 metru drošības zonu, kur piekrastes valsts realizē savu jurisdikciju. Konvencijas 6. daļa, kas regulē kontinentālā šelfa tiesisko režīmu, paredz, ka konvencijas 60. pants (iekļauts konvencijas 5. daļā “Ekskluzīvā ekonomiskā zona”) *mutatis mutandis*⁶³ tiek piemērots attiecībā uz kontinentālo šelfu. Mākslīgo salu, citu būvju un iekārtu tiesiskais režīms detalizēti ir izskatīts šīs grāmatas nodaļā “Ekskluzīvā ekonomiskā zona”.

Piekrastes valsts tiesības papildus ierobežo arī pienākums atļaut citām valstīm likt zemūdens kabeļus un cauruļvadus. Šī citu valstu brīvība, arī kā piekrastes valsts tiesības būvēt mākslīgās salas, citas būves un iekārtas, ir izskatīta šīs grāmatas nodaļā “Ekskluzīvā ekonomiskā zona”.

Nobeidzot piekrastes valsts tiesību analīzi 200 jūras jūdžu robežās, ir jāpiemin, ka 1982. gada konvencijas 85. pants un 1958. gada Konvencijas par kontinentālo šelfu 7. pants noteic, ka piekrastes valstij ir piešķirtas tiesības izmantot tās resursus, rokot tuneļus no piekrastes valsts sauszemes teritorijas.

Piekrastes valsts tiesības uz kontinentālo šelfu ārpus 200 jūras jūdzēm vairākos aspektos ir atšķirīgas. Lai gan piekrastes valsts pamatā saglabā tiesības izpētīt un iegūt kontinentālā šelfa resursus un būvēt nepieciešamās instalācijas, saglabājot citu valstu tiesības uz navigācijas brīvību, jautājums par zvejošanas brīvību tiek risināts atšķirīgi. Tā kā atklātās jūras tiesiskais režīms paredz, ka visas valstis bauda zvejošanas brīvību, jautājums par to, vai kāds organisms atbilst “sēdošās” sugas kritērijiem vai ne, atkal kļūst aktuāls.

Turklāt 1982. gada Jūras tiesību konvencija vēl papildus ierobežo piekrastes valsts brīvību apgūt tās resursus kontinentālajā šelfā ārpus 200 jūras jūdzēm. Šādā gadījumā piekrastes valstij pēc pirmajiem pieciem kontinentālā šelfa resursu apguves gadiem ir pienākums zināmu daļu no gūtajiem ienākumiem pārskaitīt Starptautiskajai jūras dibena pārvaldei. Sestajā gadā pēc darbu uzsākšanas piekrastes valstij ir jāpārskaita šai pārvaldei 1% no gūtajiem ienākumiem. Šie pārskaitījumi pakāpeniski pieaug, sasniedzot 7% par divpadsmito gadu un turpmākajiem gadiem.

Pārvaldei saņemtie līdzekļi, balstoties uz taisnīgas sadales principiem, saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas 82. pantu ir jāsadala starp konvencijas dalībvalstīm, īpaši ņemot vērā mazattīstīto valstu intereses un vajadzības. Jaunattīstības valstis ir atbrīvotas no pienākuma izdarīt

iepriekšminētās iemaksas. Šo konvencijas normu varētu novērtēt kā mēģinājumu izlīdzināt zaudējumus, kas atsevišķos gadījumos radušies, atļaujot kontinentālo šelfu paplašināt līdz 350 jūras jūdzēm un tādējādi samazinot tā rajona platību, kas ir visas cilvēces īpašums.

Latvijas pieredze un Latvijas kontinentālā šelfa tiesiskais režīms

Latvijā kontinentālā šelfa tiesisko režīmu nosaka 1958. gada Konvencija par kontinentālo šelfu, kurai Latvija pievienojās 1991. gadā⁶⁴, un 1993. gada 2. februāra likums "Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu".

Likuma 5. pants paredz, ka "kontinentālā šelfa dabas bagātības ir Latvijas Republikas īpašums."

Likums nosaka arī kārtību, kādā var veikt šelfa resursu izpēti un izstrādi. Atbilstoši vispārpieņemtajai kontinentālā šelfa definīcijai ir noteikts, ka Latvijas kontinentālā šelfa resursi neatņemami un *ipso facto* pieder Latvijas Republikai un ka Latvija realizē ekskluzīvas tiesības attiecībā uz šo resursu ieguvu, paredzot, ka ikvienai personai, kas vēlas iegūt tiesības uz resursu izpēti un ieguvu, ir jāsaņem speciāla atļauja. Tā tiek iegūta, noslēdzot īpašu licences līgumu attiecībā uz konkrētu kontinentālā šelfa rajonu (likuma 12. pants). To, kādus darbus fiziskās un juridiskās personas pēc atļaujas saņemšanas drīkst veikt Latvijas kontinentālajā šelfā, nosaka likuma 10. pants, kurš detalizētāk ir aplūkots šās grāmatas nodaļā "Ekskluzīvā ekonomiskā zona".

5. panta trešā daļā ir iekļauta 1982. gada Jūras tiesību konvencijā paredzētā formula, kas noteic, ka piekrastes valsts, izmantojot savas tiesības, nedrīkst ierobežot citu valstu tiesības. Tādējādi tiek aizsargātas trešo valstu likumīgās intereses un tiesības.

Kopumā minētais likums ar atsevišķiem izņēmumiem diezgan precīzi iekļauj Latvijas likumdošanas sistēmā ne tikai 1958. gada Konvencijas par kontinentālo šelfu normas, kas Latvijai ir saistošas kā konvencijas dalībvalstij, bet arī 1982. gada Jūras tiesību konvencijas normas, uz kurām likums atsaucas 5. pantā.

Attiecībā uz kontinentālā šelfa ārējo malu Latvijai nav jāsaskaras ar jautājumu par to, vai kontinentālā šelfa platums ir 200 jūras jūdzes un vai Latvija ir tiesīga to paplašināt līdz 350 jūras jūdzēm. Ņemot vērā Baltijas jūras izmērus, Latvijas kontinentālā šelfa ārējo malu nosaka, pamatojoties uz robežu līgumiem, kas Latvijai ir jānoslēdz ar Lietuvas Republiku, Igaunijas Republiku un Zviedrijas Karalisti.

Kontroljautājumi

1. Kā ģeogrāfiski veidojas tā jūras dibena daļa, kas tiesiski tiek uzskatīta par kontinentālo šelfu?
2. Kādas valstis deva vislielāko ieguldījumu kontinentālā šelfa koncepcijas attīstībā? Raksturojiet šo valstu ieguldījumu!
3. Uz kādiem resursu veidiem attiecas kontinentālā šelfa tiesiskais režīms?
4. Izanalizējiet kontinentālā šelfa definīciju un pastāstiet, kā tā radās!
5. Kā nosaka kontinentālā šelfa ārējo malu?
6. Kādas ir piekrastes valsts tiesības tās kontinentālajā šelfā?
7. Raksturojiet Latvijas likumdošanas aktus par kontinentālo šelfu!

Uzdevums

Latvijas Republikas Ārlietu ministrija ir saņēmusi notu no Trinidadas vēstniecības Londonā. Trinidadas valdība pieprasa, lai Latvijas Republikas valdība piešķir Trinidadas kompānijai "Oil and Gas" tiesības uz Latvijas kontinentālajā šelfā esošajiem resursiem, kurus Latvijas Republika, kā tas norādīts notā, pati nespēj apgūt.

Uzrakstiet Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas atbildes notas projektu!

Ieteicamā literatūra

Andrassy J. International Law and the Resources of the Sea. New York and London, 1970.

Auguste B. B. L. The Continental Shelf. The Practice and Policy of the Latin American States, with special reference to Chile, Ecuador and Peru. Geneva and Paris, 1960.

Churchill R. R. and Lowe A. V. The Law of the Sea, 2nd edition. Manchester University Press, 1988.

Daintith T. C. and Willoughby G. D. M. A Manual of United Kingdom Oil and Gas Law. London, 1984.

Slouka Z. J. International Custom and the Continental Shelf. The Hague, 1968.

VIII Ekskluzīvā ekonomiskā zona

Ekskluzīvās ekonomiskās zonas attīstība

Ekskluzīvās ekonomiskās zonas (turpmāk — ekonomiskā zona) attīstības aizsākumi ir meklējami nesenā pagātnē. Bet, pirms ieskatīties tās attīstības vēsturē, minēto zonu ir nepieciešams nedefinēt.

Par ekskluzīvo ekonomisko zonu tiek uzskatīta jūras zona, kas, sākot no bāzes līnijām, stiepjas 200 jūras jūdžu platumā. Šajā zonā piekrastes valstij ir zināmas tiesības attiecībā uz resursu ieguvu, citādu jūras izmantošanu un aizsardzību, bet jebkurai trešajai valstij ir piešķirtas dažādas brīvības, piemēram, navigācijas, pārlidojuma, zemūdens kabeļu un cauruļvadu likšanas un citas brīvības.

Ekonomiskās zonas attīstība aizsākās šā gadsimta 40. gados, kad dažādas piekrastes valstis sāka izvirzīt prasības par to teritoriālās jurisdikcijas paplašināšanu jūras virzienā ārpus teritoriālās jūras robežām. Īpaši akcentējama būtu Amerikas Savienoto Valstu prezidenta Trumena deklarācija par ASV kontinentālo šelfu un tā resursiem, kā arī dažādu Āfrikas un Latīņamerikas valstu deklarācijas par zvejas zonu, "patriarhālo" jūru un citu zonu nodibināšanu, kas paredzēja resursu kontroli plašās ūdens teritorijās. Tomēr vistiešāk šīs zonas rašanās ir saistīta ar Apvienoto Nāciju Organizācijas trešās diplomātiskās jūras tiesību konferences sagatavošanas procesu.

Ekonomiskās zonas koncepcija pirmo reizi tika izvirzīta 1971. gada janvārī, kad Āzijas un Āfrikas Tiesību konsultatīvās komitejas sēdē Kenija izteica savus priekšlikumus par jūras zonas izveidošanas principiem, kas nodrošinātu jūras dzīvo resursu aizsardzību. Šo pašu priekšlikumu 1972. gadā Kenija izvirzīja Apvienoto Nāciju Jūras dzīļu komitejā. Priekšlikumu aktīvi atbalstīja vairākas Āzijas un Āfrikas valstis. Apmēram tajā pašā laikā Latīņamerikas valstis aktīvi attīstīja diezgan līdzīgu koncepciju par "patriarhālās" jūras izveidošanu ārpus teritoriālās jūras robežām.

Šīs divas attīstības līnijas saplūda vienā līnijā ANO trešās jūras tiesību konferences darba laikā, kad jaunā koncepcija guva plašu jaunattīstības valstu atbalstu. Ideja piesaistīja arī dažu attīstīto valstu uzmanību, un tādas valstis kā Kanāda un Norvēģija atklāti izteica savu atbalstu šīs koncepcijas turpmākai attīstībai.

Varētu teikt, ka ekonomiskās zonas izveide atspoguļo jaunattīstības valstu vēlmi veicināt savu valstu ekonomisko attīstību, vienlaikus nodrošinot daudz lielāku kontroli pār resursiem šo valstu krastu tuvumā. Jo īpaši tas attiecas uz zivju resursu aizsardzību un to ieguves kontroli, jo šos resursus jaunattīstības valstu krastu tuvumā ļoti intensīvi izmantoja attīstīto valstu tāljūras zvejas flotes kuģi.

Tajā pašā laikā pastāv uzskats, ka ekonomiskās zonas izveidošana atspoguļo to līdzsvaru, kas tika panākts starp divām klaji pretējām prasību grupām. Vienu izvirzīja Latīņamerikas un citas jaunattīstības valstis, pieprasot paplašināt teritoriālās jūras platumu līdz pat 200 jūras jūdzēm, kur tiktu pilnībā ievērotas piekrastes valsts dzīvo resursu kontroles tiesības. Otra grupa bija saistīta ar tādām valstīm kā Amerikas Savienotās Valstis, Padomju Savienība un Japāna, kas diezgan negatīvi uzņēma jebkādus mēģinājumus paplašināt piekrastes valsts jurisdikciju tālāk par trim jūras jūdzēm. Tas, ka ekonomiskās zonas izveidošana tika novērtēta kā

kompromiss starp šīm divām galējībām, nodrošināja, ka šī zona ļoti ātri ieguva ANO trešās jūras tiesību konferences dalībvalstu lielākās daļas konceptuālu atbalstu.

Otrajā valstu grupā, kas vismaz sākumā šīs jaunās jūras zonas parādīšanos uztvēra diezgan negatīvi, bija tās valstis, kurām nav pašām sava jūras krasta vai tām ir citādi neizdevīgs ģeogrāfisks stāvoklis. To atturīgā attieksme ir izskaidrojama pavisam vienkārši — līdz ar ekonomiskās zonas parādīšanos, samazinājās atklātās jūras platība, kur visām valstīm ir nodrošināta zvejošanas brīvība.

Ja ekonomiskā zona 200 jūras jūdžu platumā tiktu izveidota viscaur pasaulē, tā aptvertu apmēram 36% no kopējās pasaules ūdeņu teritorijas. Lai arī tā ir relatīvi neliela ūdens teritorijas daļa, tā tomēr aptver apmēram 90% no komerciālai zivju resursu ieguvei izmantojamiem pasaules ūdeņiem un apmēram 87% no tās teritorijas, kas tiek izmantota jūras dzīļu naftas resursu ieguvei. Tāpat ir jāatzīmē, ka arī zinātniskā izpēte lielākoties noris tieši šo 200 jūras jūdžu teritorijā. Neapšaubāms ir arī tas fakts, ka faktiski visi lielākie pasaules kuģošanas ceļi iet tieši caur valstu ekonomiskajām zonām.

Nemot vērā šīs jūras zonas intensīvo izmantošanu, ANO trešās diplomātiskās jūras tiesību konferences laikā pieņemtās 1982. gada Jūras tiesību konvencijas normas, kas regulē ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, ir neapšaubāmi ļoti svarīgas, tāpēc tām šīs nodaļas ietvaros tiks pievērsta detalizēta uzmanība.

Jūras tiesību konvencijā normas par ekonomisko zonu ir ietvertas tās 5. nodaļā, kas tā arī nosaukta — "Ekskluzīvā ekonomiskā zona".

Tomēr, kā jau tas tika norādīts iepriekšējās nodaļās, ir par maz izskatīt tikai konvencionālās normas, jo jūras tiesību attīstība ir ļoti cieši saistīta ar valstu praksi un tās veidošanos. Apmēram 1976. gadā, konferences darbības laikā, ideja par ekonomiskās zonas izveidošanu bija ieguvusi tik stabilu konferences dalībnieku atbalstu, ka kopš tā laika valstis vienpusēji sāka nodibināt 200 jūras jūdžu platu ekonomisko zonu, pat negaidot, kamēr darbu pabeigs jūras tiesību konference vai stāsies spēkā Jūras tiesību konvencija. Vairākas valstis, pamatojoties uz konferencē akceptēto viedokli, pasludināja 200 jūras jūdžu platu zvejas zonas izveidošanu. Tāpēc šīs nodaļas ietvaros zināma uzmanība tiks pievērsta arī valstu prakses analīzei un novērtēšanai, protams, neaizmirstot izskatīt arī Latvijas Republikas statusu.

Ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskais statuss

ANO jūras tiesību konferences darba sākumā notika diezgan plašas diskusijas par ekonomiskās zonas precīzu tiesisko raksturu. Daudzas valstis uzskatīja, ka ekonomiskā zona ir jāveido kā nosacīta atklātās jūras daļa, lai tādējādi izsargātos no tā sauktās lienošās jurisdikcijas briesmām. Par lienošo jurisdikciju tika dēvēta 50. — 70. gados novērojamā piekrastes valstu tendence paplašināt savu teritoriālo jurisdikciju, tā pakļaujot savai kontrolei aizvien plašākas un plašākas jūras ūdeņu teritorijas un tajā esošos resursus.

Šāda nosacītās jeb daļējās atklātās jūras statusa piešķiršana nozīmētu, ka visas darbības, kuru regulēšanai piekrastes valstij nav tieši piešķirtu tiesību, tiek regulētas saskaņā ar tiesību normām, kas nosaka atklātās jūras tiesisko režīmu. Šāda pozīcija neguva īpaši plašu konferences dalībnieku atbalstu, un Jūras tiesību konvencijas 55. un 86. pants skaidri norāda, ka ekonomiskajai zonai nav piešķirts nosacītās jeb daļējās atklātās jūras statuss.

Tieši tāpat pēc iepazīšanās ar minēto pantu saturu ir skaidrs, ka konferences dalībnieki neatbalstīja arī nosacītās jeb daļējās teritoriālās jūras statusa piešķiršanu ekonomiskajai zonai.

Attiecīgs ierosinājums tika apspriests konferences darba gaitā. Šāda pieeja savukārt radītu prezumpciju, ka jebkuras darbības, kuru veikšanai trešajai valstij nav tieši piešķirtu tiesību, tiek regulētas saskaņā ar piekrastes valsts jurisdikciju. Minēto priekšlikumu ļoti aktīvi atbalstīja Latīņamerikas valstis, kas jau bija paguvušas vai gatavojās proklamēt 200 jūras jūdžu teritoriālo jūru. Tomēr, kā jau tas tika minēts, nepieciešamo atbalstu šis priekšlikums neieguva.

Pēc šeit minēto, kā arī citu priekšlikumu izskatīšanas konferences dalībnieki vienojās par to, ka ekonomiskā zona ir patstāvīgi funkcionējoša jūras zona, kuras tiesiskajam režīmam ir *sui generis*⁶⁵ raksturs. Tās ģeogrāfiskais izvietojums tika noteikts starp teritoriālo jūru un atklāto jūru.

Sui generis ekonomiskās zonas tiesiskajam statusam ir raksturīgi trīs pamatelementi:

- 1) tiesības un pienākumi, kas saskaņā ar Jūras tiesību konvencijas normām ir piešķirtas piekrastes valstij;
- 2) tiesības un pienākumi, kas saskaņā ar Jūras tiesību konvenciju ir piešķirtas pārējām valstīm;
- 3) konvencijā paredzēta formula, kas nosaka, kā regulējamās darbības, kas neiekļaujas nevienā no iepriekš pieminētajām kategorijām.

Nodaļas ietvaros tiks izskatīts katrs no šiem elementiem.

Pastāv uzskats, ka 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas normas, kas regulē piekrastes valsts tiesības noteikt ekonomisko zonu, kura pieguļ tās teritoriālajai jūrai un kuras platumums ir 200 jūras jūdzes no bāzes līnijām, ir ieguvušas starptautisko paražu tiesību normu statusu. Paražu tiesību normai nepieciešamās pazīmes — normas starptautiska un konstanta vispārēja izplatība un valstu pārliecība, ka normai piemīt likuma spēks, — ir viegli saskatīt tajos pantos, kas definē ekonomisko zonu⁶⁶, nosaka piekrastes valsts un citu valstu pamattiesības⁶⁷ un ekonomiskās zonas platumu⁶⁸. Minētā iemesla dēļ tiek uzskatīts, ka šiem konvencijas pantiem piemīt "tiesību normu radošs" raksturs, kas ir nepieciešams, lai konvencijas jaunradītās normas papildus savam līgumiskajam statusam iegūtu arī paražu tiesību normas statusu.

Vai šādu statusu ir ieguvuši arī citi konvencijas panti, kas regulē ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, tiek apšaubīts. Šādu šaubu iemesli tiks aplūkoti nodaļas gaitā, izskatot konkrētos konvencijas pantus.

Piekrastes valsts tiesības un pienākumi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā

Piekrastes valsts tiesības un pienākumi ir noteikti 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 56. pantā:

"(1) Piekrastes valstij ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā ir:

- a) suverēnas tiesības pētīt un iegūt, saglabāt un apsaimniekot dzīvus un nedzīvus resursus gan jūrā, gan jūras dibenā, gan tās dziļēs, izmantot tos, lai ražotu enerģiju ar ūdens straumju palīdzību, kā arī citādā veidā izpētīt un izmantot ekskluzīvo ekonomisko zonu ekonomikas vajadzībām;
- b) tiesības realizēt attiecīgajās konvencijas normās paredzēto jurisdikciju attiecībā uz:
 - I) mākslīgo salu, iekārtu un būvju veidošanu un izmantošanu;
 - II) jūras zinātnisko izpēti;

III) jūras vides aizsardzību un saglabāšanu.

c) citas tiesības un pienākumi, kas paredzēti šajā konvencijā.⁶⁹

Piekrastes valsts tiesības galvenokārt saistās ar ekonomiskajā zonā esošajiem resursiem un to izmantošanas un aizsardzības iespējām. Šīs tiesības var iedalīt sešās grupās.

1. Nedzīvie resursi. Piekrastes valstij ir "suverēnas tiesības pētīt un iegūt, saglabāt un apsaimniekot" nedzīvos dabas resursus, kas atrodas jūras dibenā un tā dziļēs, kā arī ūdeņos virs tā. Izņemot gadījumus, kad konvencijas normas regulē "saglabāšanu un apsaimniekošanu" un "virs jūras dibena esošos ūdeņus", piekrastes valstij ir piešķirtas tieši tādas pašas tiesības, kādas tai ir noteiktas attiecībā uz jūras dziļu resursiem saskaņā ar 1958. gada Ženēvas konvenciju par kontinentālo šelfu un starptautiskajām paražu tiesībām. Turklāt pati 1982. gada Jūras tiesību konvencija paredz, ka iepriekš minētās tiesības ir izmantojamas, ievērojot šīs konvencijas prasības attiecībā uz kontinentālo šelfu.⁷⁰

Ņemot vērā iepriekš teikto, tiek uzskatīts, ka vienīgais iemesls, kāpēc kontinentālā šelfa tiesiskais režīms netika sapludināts vienotā veselumā ar ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, ir daudzu trešās jūras tiesību konferences dalībvalstu vēlme saglabāt iespēju noteikt par 200 jūras jūdzēm platāku kontinentālo šelfu tajos gadījumos, kad to pieļauj kontinentālā šelfa ģeogrāfiskā struktūra. Šī vēlme ieguva diezgan plašu atbalstu un tāpēc tika atspoguļota 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 76. panta ceturtajā, piektajā un sestajā daļā, kas paredz piekrastes valstij noteikt kontinentālo šelfu līdz pat 350 jūras jūdzēm.

Atsaucē uz piekrastes valsts tiesībām "saglabāt un apsaimniekot" nedzīvos resursus šķiet drīzāk vērtējama kā redakcionālas dabas jautājums un kā tāds īpaši neietekmē piekrastes valsts tiesību saturu attiecībā uz nedzīvajiem resursiem.

Kopumā visa frāze "suverēnas tiesības izpētīt un iegūt, saglabāt un apsaimniekot" attiecas gan uz dzīvajiem, gan uz nedzīvajiem resursiem. Pastāv uzskats, ka frāzes daļa, kas attiecas uz saglabāšanu un apsaimniekošanu, galvenokārt, ja pat ne ekskluzīvi, attiecas uz dzīvajiem resursiem, jo konvencija nekādā veidā neregulē nedzīvo resursu saglabāšanu un apsaimniekošanu. Kontinentālajā šelfā esošo nedzīvo resursu izpēti un ieguves tiesības detalizētāk ir apskatītas šīs grāmatas nodaļā "Kontinentālais šelfs".

2. Dzīvie resursi. Jūras tiesību konvencijas 56. pants noteic, ka piekrastes valstij ir "suverēnas tiesības izpētīt un iegūt, saglabāt un apsaimniekot" dzīvos resursus, kas atrodas jūras dibenā, tā dziļēs un virs tā esošajos ūdeņos. Šīs tiesības, kuras ir saskaņotas ar vairākiem piekrastes valsts pienākumiem, detalizēti noteiktas konvencijas 61. — 73. pantā. Jāatzīmē, ka Jūras tiesību konvencija piešķir piekrastes valstij ievērojami plašākas tiesības, kuras ir iespējams realizēt daudz plašākā zonā, nekā tas tradicionāli bija noteikts starptautisko paražu tiesību normās, kas regulē ekskluzīvās zvejas zonas (turpmāk — zvejas zona) tiesisko režīmu.

Tiek uzskatīts, ka zvejas zonas koncepcijas rašanās iemesls ir Apvienoto Nāciju Organizācijas pirmās un otrās diplomātiskās jūras tiesību konferences nespēja vienoties par teritoriālās jūras platumu vai vismaz piešķirt piekrastes valstij noteiktas tiesības attiecībā uz dzīvo resursu ieguvu aiz teritoriālās jūras robežām. Šīs neveiksmes rezultātā vesela virkne valstu noteica 12 un vairāk jūras jūdzju platu zvejas zonu. Šīs piekrastes valstu tiesības tika atzītas arī vairākos divpusējos līgumos, 1964. gadā tika pieņemta pat Konvencija par zvejniecību, kas regulēja zvejniecības jautājumus Rietumeiropas reģionā.

Šīs koncepcijas izplatība un starptautiskā atzīšana deva Starptautiskajai tiesai pamatu 1974. gada Zvejniecības *jurisdikcijas lietā*⁷¹ pasludināt, ka normas, kas nosaka 12 jūras jūdzju zvejas zonu, ir ieguvušas starptautisko paražu tiesību statusu. Šīs zvejas zonas ietvaros piekrastes valstij tika piešķirtas ekskluzīvas vai prioritāras tiesības uz resursu ieguvu, vienlaikus

nosakot, ka to valstu kuģi, kas tradicionāli ir zvejojuši jaunizveidotās zonas teritorijā, noteiktu laiku saglabā iepriekš izmantotās zvejošanas tiesības.

Trešās jūras tiesību konferences sākumā iezīmējās trīs zvejniecības jautājuma turpmākās attīstības virzieni.

Pirmais virziens, ko atbalstīja daudzas jaunattīstības valstis, kurām vēlāk pievienojās arī tādas attīstītās valstis kā Austrālija, Kanāda, Jaunzēlande un Norvēģija, paredzēja plašu piekrastes valsts jurisdikciju attiecībā uz zvejniecību.

Otra virziena pamatā bija Amerikas Savienoto Valstu, sākotnēji arī Kanādas, priekšlikums regulēt zivju resursu apsaimniekošanas jautājumus, ņemot vērā dažādu sugu migrēšanu raksturojošos lielumus. Šī pieeja sadalīja zivju resursus četrās grupās: sēdošās, piekrastes, anadromās un pārējās sugas. Tiesības iegūt un apsaimniekot pirmo trīs grupu zivju sugas tiku piešķirtas piekrastes valstīm, bet ceturtās grupas izmantošanas kārtību noteiktu starptautiskas zvejniecības organizācijas.

Trešais virziens bija saistīts ar *status quo* saglabāšanu, neierobežojot citu valstu tiesības zvejojot tiešā piekrastes valsts tuvumā vai tieši aiz tās teritoriālās jūras robežām. Šo pieeju atbalstīja Padomju Savienība un Japāna, kurām piederēja milzīgas tāljūras zvejas flotes. Lai iegūtu atbalstu savam priekšlikumam par *status quo* saglabāšanu kopumā, minētās valstis kā izņēmumu paredzēja jaunattīstības valstu preferenciālās tiesības uz zivju resursiem to krasta tuvumā arī aiz teritoriālās jūras robežām.

Trešās konferences dalībvalstu vairākuma atbalstu ieguva pirmais virziens, lai gan jāatzīmē, ka resursu sadales princips ir ieguvis daļēju atspoguļojumu Jūras tiesību konvencijas normās. Konvencijas normas, kas tika izstrādātas, balstoties uz šo vairākuma atbalstu, vēl pirms to galīgās noformēšanas konvencijas tekstā 1982. gadā un vēl pirms konvencijas stāšanās spēkā 1994. gadā lielā mērā iespaidoja valstu praksi jautājumos par zivju resursu iegūvi un apsaimniekošanu ekonomiskās zonas ietvaros.

Jūras tiesību konvencijas 56. pantā noteiktās piekrastes valsts "suverēnās tiesības izpētīt un iegūt, saglabāt un apsaimniekot" dzīvus resursus ir sabalansētas ar pienākumiem, kas ir uzlikti piekrastes valstij gan tādēļ, lai nodrošinātu šo resursu patiesu aizsardzību, gan arī tādēļ, lai aizsargātu trešo valstu tiesības un intereses piekrastes valsts ekonomiskajā zonā.

Pirmkārt, piekrastes valstij ir jāveic saglabāšanas un apsaimniekošanas pasākumi, lai nodrošinātu, ka tās ekonomiskajā zonā esošie resursi pārmērīgas eksploatācijas rezultātā netiktu izsaimniekoti, nesamazinātos to daudzums vai tie netiktu citādi apdraudēti. Kā kritērijs saglabājamam vai atjaunojamam zivju resursu daudzumam ir noteikta nepieciešamība uzturēt tādu resursu daudzuma līmeni, kas nodrošina maksimāli noturīgu nozveju atbilstoši ekoloģiskajiem un ekonomiskajiem faktoriem, rēķinoties ar zivju rezervju savstarpējo atkarību un ņemot vērā gan reģionālos, gan starptautiskos nozvejas standartus un rekomendācijas⁷².

Otrkārt, ņemot vērā zivju resursu saglabāšanai izvirzītos kritērijus, piekrastes valstij ir jānosaka zivju resursu optimālās izmantošanas iespējas un, balstoties uz iegūtajiem rezultātiem, savā ekonomiskajā zonā jānosaka pieļaujama nozvejas daudzums katrai zivju sugai.

Šeit ir nepieciešams norādīt, ka konvencijas normas attiecībā uz piekrastes valsts pienākumu noteikt pieļaujamo nozvejas daudzumu ir ļoti vispārīgas un ļauj piekrastes valstij noteikt šo apjomu ļoti plašā spektrā, jo vienīgais nosacījums, ko izvirza konvencija, ir tāds, ka zivju resursus nedrīkst pakļaut pārmērīgai eksploatācijai. Šāds vispārīgums un nenoteiktība lielā mērā apdraud citu valstu tiesības uz dzīvajiem resursiem piekrastes valsts ekonomiskajā zonā tādā veidā, kā to paredz minētā konvencija.

Jūras tiesību konvencijas 62. panta 2. punktā teikts:

„..ja piekrastes valsts nespēj izķert visu pieļaujamo limitu, tad tā ... līgumiski piešķir citām valstīm noteiktus nozvejas limitus, kas palikuši pāri no pieļaujamā nozvejas limita, ... it sevišķi attiecībā uz jaunattīstības valstīm.”⁷³

Tā kā piekrastes valsts pienākumam noteikt pieļaujamo nozvejas daudzumu ir vispārīgs raksturs un kritēriji — nenoteikti, piekrastes valsts diezgan brīvi var operēt ar savu pienākumu piešķirt trešajām valstīm tiesības zvejojot tās ekonomiskajā zonā. Papildus jāpiemin, ka konvencijas normas, kas reglamentē starpvalstu strīdu noregulēšanu jūras tiesību jautājumos, tieši izslēdz no obligātās strīdu noregulēšanas kārtības (izņēmums ir obligātā izlīguma procedūra atsevišķos jautājumos) strīdus par piekrastes valsts apsaimniekošanas pienākumu veikšanu.

Kā jau iepriekš minēts, tiek apšaubīts, vai citiem konvencijas pantiem, kas nenosaka ekonomiskās zonas pašus pamatus, vispār piemīt tiesību normu radošs raksturs un vai tie ir ieguvuši starptautisko paražu tiesību normu statusu. Jāatzīmē, ka samērā nedaudzās valstis savos likumos atsaucas uz Jūras tiesību konvencijas 61. un 62. pantā (regulē dzīvo resursu saglabāšanas un izmantošanas nosacījumus) minētajiem piekrastes valsts pienākumiem. Lai arī pienākumu saturs ir kopumā atzīts, valstis neuzskata par vajadzīgu iekļaut attiecīgas normas savos likumos gan tādēļ, ka minētajiem pantiem administratīvs, nevis tiesisks raksturs, gan tādēļ, ka šo pantu redakcija ir visnotaļ vispārīga un nenoteikta. Šī nenoteiktība pati par sevi liedz konvencijas 61. un 62. pantam iegūt tiesību normu radošu raksturu. Papildus jāatzīmē, ka pantu redakcija minēto pienākumu saturu un apjomu ļauj dažādi interpretēt. Tāpēc faktiski nav iespējams noteikt, vai un kādā mērā valstis savā praksē ievēro Jūras tiesību konvencijas prasības par dzīvo resursu saglabāšanu un apsaimniekošanu.

3. Citi ekonomiskie resursi. Jūras tiesību konvencija piešķir piekrastes valstij tās ekonomiskajā zonā “suverēnas tiesības ... ražot enerģiju ar ūdens, straumju un vēja spēku, kā arī citādā veidā pētīt un izmantot ekskluzīvo ekonomisko zonu ekonomikas vajadzībām”. Šī norma piešķir piekrastes valstij pilnīgi jaunas, līdz konvencijas teksta izstrādāšanai neizmantotas tiesības un atspoguļo tehnoloģijas straujo attīstību. Normas redakcija atļauj piekrastes valstij šādas tehnoloģijas attīstību maksimāli izmantot savā labā. Enerģijas ražošana visbiežāk būs saistīta ar dažādu konstrukciju būvēšanu piekrastes valsts ekonomiskajā zonā, tāpēc šīs tiesības ir novērtējamas kontekstā ar piekrastes valsts tiesībām būvēt mākslīgās salas un būves un iekārtas.

4. Mākslīgo salu un būvju un iekārtu būve. Runājot par šīm un divām nākošajām piekrastes valsts tiesībām, konvencija atsaucas nevis uz piekrastes valsts “suverēnām tiesībām”, kā tas ir attiecībā uz iepriekšējām trim tiesībām, bet gan uz piekrastes valsts ierobežotu jurisdikciju. Jūras tiesību konvencijas 56. pants noteic, ka piekrastes valsts jurisdikcija ietver “mākslīgo salu, iekārtu un būvju veidošanu un izmantošanu”⁷⁴. Konvencijas 60. pants precīzē piekrastes valsts tiesības, nosakot, ka piekrastes valstij ir:

“ekskluzīvas tiesības veidot, kā arī atļaut veidot citām valstīm un regulēt veidošanu, ekspluatāciju un izmantošanu attiecībā uz:

a) mākslīgām salām;

b) iekārtām un būvēm, kas paredzētas 56. pantā noteiktajiem mērķiem, kā arī citiem ekonomiskiem mērķiem;

c) iekārtām un būvēm, kuras var traucēt piekrastes valsts tiesību realizāciju zonā.”⁷⁵

Piekrastes valstij ir ekskluzīva jurisdikcija attiecībā uz šādām mākslīgām salām, iekārtām un būvēm, un tā ir tiesīga noteikt ap šīm konstrukcijām drošības zonu to aizsardzībai. Drošības zonas platums saskaņā ar konvencijas 60. pantu nedrīkst pārsniegt 500 metrus.

Šķiet diezgan nepamatoti, ka konvencija atļauj būvēt mākslīgās salas jebkādiem

mērķiem, bet piekrastes valsts tiesības būvēt dažādas citāda rakstura konstrukcijas ir ierobežotas ar nepieciešamību tās būvēt ekonomiskiem mērķiem. Nav iespējams atrast praktisku vai loģisku izskaidrojumu šādam sadalījumam. Turklāt jāņem vērā, ka konvencija nedefinē ne "mākslīgo salu", ne "iekārtas un būves", kas šo sadalījumu padara gluži vienkārši lieku un samākslotu. Tieši otrādi, varētu domāt, ka mākslīgās salas, kurām vajadzētu pēc savas konstrukcijas būt lielākām un ar daudz patstāvīgāku raksturu, var radīt daudz vairāk traucējumu citām valstīm piešķirtās navigācijas brīvības izmantošanā.

Vienīgais, kā konvencija raksturo šos objektus, ir norāde, ka mākslīgajām salām, būvēm un iekārtām nav salu statuss, tām nav savas teritoriālās jūras un to atrašanās vieta neietekmē jūras robežu vai dažādo jūras zonas platumu noteikšanu.

Piekrastes valsts tiesības būvēt mākslīgās salas, citas būves un iekārtas ir saistītas ar vairākiem pienākumiem, kas piekrastes valstij ir jāņem vērā, būvējot un apkalpojot minētās konstrukcijas. Piekrastes valsts pienākums ir informēt pārējās valstis par šādu konstrukciju būvniecību, par to atrašanās vietu un visām izmaiņām, kas saistītas ar mākslīgo salu, citu būvju un iekārtu atrašanās vietu.

Ļoti būtisks ir piekrastes valsts pienākums novākt tās konstrukcijas, kas vairs netiek izmantotas, tādējādi pasargājot kuģošanu no pamestiem objektiem. Piekrastes valstij ar saviem likumiem ir jānodrošina, lai konstrukcijas vai instalācijas īpašnieks aizvāc izmantoto objektu, un, ja īpašnieks kādu iemeslu dēļ nespēj vai nevēlas to darīt, piekrastes valstij ir jāizstrādā mehānisms, kas nodrošinātu šo bīstamo objektu aizvākšanu⁷⁶.

Vēl viens pienākums, kas ir uzlikts piekrastes valstij un kas tieši atspoguļo citām valstīm piešķirtās tiesības piekrastes valsts ekonomiskajā zonā, ir konvencijas 60. panta 7. punktā ietvertais nosacījums:

"Mākslīgās salas, iekārtas, būves un drošības zonas nevar tikt veidotas, ja tas var radīt šķēršļus atzīto jūras ceļu izmantošanai, kuriem ir liela nozīme starptautiskajā kuģošanā."⁷⁷

Konvencijas normā ir iestrādāts mehānisms, kas precīzi un skaidri nodrošina citu valstu visvarīgākās brīvības aizsardzību piekrastes valsts ekonomiskās zonas ūdeņos. Šī norma kārtējo reizi liecina par to rūpību, ar kādu tika izstrādāta Jūras tiesību konvencija. Ja konvencijā ir paredzēta kādas tiesības piešķiršana kādai valstu grupai, ir iestrādāts arī attiecīgs mehānisms, kā nodrošināt šīs tiesības realizāciju, paredzot atbilstoša pienākuma uzlikšanu to valstu grupai, kuru intereses tieši skar šādas tiesības piešķiršana.

5. Zinātniskā izpēte. Konvencijas 56. pants noteic, ka atbilstoši konvencijas prasībām piekrastes valsts jurisdikcijā ir ietverta jūras zinātniskā izpēte. Konvencijas prasības ir formulētas tās 13. daļā. Tās 246. panta 1. punkts paredz, ka piekrastes valsts ir tiesīga regulēt, veikt pati vai pilnvarot citus veikt jūras zinātnisko izpēti tās ekonomiskajā zonā.

Konvencijas 13. daļa iedala zinātnisko izpēti divās grupās un atkarībā no tā, kurā grupā ietilpst konkrētais izpētes projekts, piekrastes valsts pienākums dot savu atļauju vai ne ir atšķirīgs.

Kā jau tika minēts, izšķir divas izpētes projektu grupas. Pie vienas grupas pieder izpēte, kuras mērķis ir iegūt tīri zinātniskus rezultātus, kas izmantojami visas cilvēces labā, lai uzlabotu vispārējās zināšanas par Planētas ūdeņiem. Otrā grupā ietilpst tie izpētes projekti, kuru mērķis ir iegūt informāciju, ko var izmantot turpmākai resursu ieguvei. Jūras tiesību konvencijas 246. pants noteic, ka tajos gadījumos, kad trešā valsts lūdz atļauju veikt izpēti, kas ietilpst pirmajā grupā, piekrastes valstij normālos apstākļos ir jādod šāda atļauja. Ja turpretī izpētes projekts ir iekļaujams otrajā grupā, piekrastes valsts ir tiesīga brīvi izlemt — piešķirt atļauju vai ne.

Konvencijas 13. daļa paredz diezgan detalizētu kārtību, kā trešajām valstīm ir jāpieprasa atļauja izpētes veikšanai un kādi pienākumi tai ir jāpilda projektu realizēšanas laikā. Jebkurā gadījumā var droši apgalvot, ka piekrastes valsts saglabā diezgan plašas iespējas kontrolēt zinātnisko izpēti, ko realizē trešās valstis tās ekonomiskajā zonā.

6. Piesārņojuma kontrole. Jau bieži pieminētais konvencijas 56. pants noteic, ka, ievērojot konvencijā ietvertās prasības, piekrastes valsts jurisdikcijā ir ietverta jūras vides aizsardzība un saglabāšana. Konvencijas prasības attiecībā uz jūras vides aizsardzību ir formulētas konvencijas 12. daļā. Tā tiek uzskatīta par vides aizsardzību un saglabāšanu regulējošo starptautisko jūras tiesību tā saucamo jumta likumu. Saskaņā ar konvencijas noteikumiem piekrastes valstij ir likumdošanas un likuma izpildes kontroles tiesības šādās jomās:

- 1) atkritumu izgāšana jūrā no kuģiem (konvencijas 210. panta 5. punkts un 216. pants). Minētos jautājumus starptautiskā mērogā regulē arī 1972. gada Londonas konvencija par tāda jūras piesārņojuma novēršanu, kas rodas, izgāžot atkritumus vai citas vielas;⁷⁸
- 2) cita veida piesārņojums no kuģiem (konvencijas 211. panta 5. un 6. punkts, 220. un 234. pants). Starptautiskā mērogā tas ir regulēts Starptautiskajā konvencijā par naftas piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL 73/78), bet reģionālā mērogā — Baltijas jūrā — 1992. gada Helsinku konvencijā par Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzību (Helcom 92)⁷⁹;
- 3) piesārņojums, kas rodas no jūras dziļu izmantošanas (konvencijas 208. un 214. pants).

Līdz šīs konvencijas pieņemšanai piekrastes valsts tiesības kontrolēt minēto konvenciju izpildi un citu tiesību aktu prasību ievērošanu attiecās tikai uz tās teritoriālo jūru. Ārpus tās piekrastes valsts bija tiesīga veikt noteikta rakstura pasākumus vides pasargāšanai no piesārņojuma tikai tādos gadījumos, kad bija notikusi avārija, kas izraisījusi jūras vides piesārņojumu, atbilstoši 1969. gada Starptautiskajai konvencijai par iejaukšanos, ja atklātā jūrā avārijas rezultātā radies naftas piesārņojums, un tās 1973. gada Protokolam.

7. Citas tiesības. Jūras tiesību konvencijas 56. panta "c" apakšpunktā ir teikts, ka piekrastes valstij var būt arī citas tiesības saskaņā ar konvencijas prasībām. Kā piemērus varētu minēt piekrastes valstij piešķirtās tiesības pieguļošajā zonā, kas līdz ar ekonomiskās zonas izveidošanos ir kļuvusi par tās daļu, un karstās vajāšanas tiesības.

Karstās vajāšanas tiesības ekonomiskajā zonā piekrastes valsts ir tiesīga realizēt, ja ārvalsts kuģis ir pārkāpis piekrastes valsts noteikto kārtību šajā zonā. Šīs tiesības ir izmantojamas saskaņā ar 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 7. daļas "Atklātā jūra" 111. pantu.

Citu valstu tiesības un pienākumi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā

Citu valstu tiesības un pienākumi piekrastes valsts ekonomiskajā zonā ir noteikti Jūras tiesību konvencijas 58. pantā. Saskaņā ar šo konvencijas pantu citām valstīm tiek piešķirtas trīs pamatbrīvības, kas izriet no nepieciešamības aizsargāt starptautiskās satiksmes attīstību. Šīs brīvības ir saglabājušās no atklātās jūras tiesiskā režīma un ir nodrošinātas ar atbilstoša pienākuma uzlikšanu piekrastes valstij neierobežot trešajām valstīm piešķirtās tiesības un brīvības:

"Piekrastes valstij, realizējot ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā savas tiesības un pienākumus, ir jārēķinās ar citu valstu tiesībām un pienākumiem."⁸⁰

1958. gada Ženēvas konvencija par atklāto jūru un 1982. gada Jūras tiesību konvencija nosaka četras pamatbrīvības, kas piemīt jebkurai valstij atklātās jūras ūdeņos. Ekonomiskajā zonā viena no tām — zvejošanas brīvība — ir pakļauta piekrastes valsts kontrolei, bet trīs pārējās, lai arī ierobežotā veidā, ir saglabājušās. Tās ir — kuģošanas brīvība, pārlidojuma brīvība un zemūdens kabeļu un cauruļvadu likšanas brīvība.

Konvencijas 58. pants, kas nosaka šo brīvību pastāvēšanu ekonomiskajā zonā, atsaucas uz konvencijas 87. pantu, kurā ir nosauktas atklātās jūras brīvības. Šāda atsauce, no vienas puses, ir mēģinājums izskaidrot, ka ekonomiskās zonas ieviešana nav pārāk nopietni ietekmējusi tās brīvības, kas pastāvēja atklātajā jūrā. No otras puses, šī atsauce padara panta uzbūvi mazliet samocītu, jo 87. pants līdztekus ekonomiskajā zonā atļautajām trim brīvībām paredz arī ceturto — zvejošanas brīvību, kas trešās jūras tiesību konferences laikā izraisīja viskarstākās diskusijas un kas ekonomiskajā zonā ir tieši pakļauta piekrastes valsts kontrolei. Turklāt šī atsauce mazliet sabojā jūras tiesību konferences izstrādāto koncepciju par ekonomisko zonu kā neatkarīgu, pašu par sevi pastāvošu jūras zonu, kuras tiesiskajam režīmam piemīt *sui generis* raksturs.

1. Kuģošanas brīvība. Konvencijas 58. pants noteic, ka citām valstīm ekonomiskajā zonā ir kuģošanas brīvība, kā arī citas ar šo brīvību saistītas tiesības, kas attiecas uz kuģošanu un kas atbilst konvencijas noteikumiem.

Šī brīvība nenozīmē pilnīgu patvaļu un ir pakļauta dažādiem ierobežojumiem. Pirmām kārtām šī brīvība ir izmantojama, pienācīgā veidā ievērojot citu valstu tiesības realizēt minētās brīvības.⁸¹ Konvencijas 58. pants skaidri deklarē, ka, realizējot šajā pantā paredzētās brīvības, ir jāievēro konvencijas 88. — 115. pantā noteiktie ierobežojumi. Šie panti regulē kuģošanu atklātajā jūrā un ir aplūkoti atbilstošā šīs grāmatas nodaļā.

Ir vēl divi ierobežojumi, kas nav tieši minēti konvencijas 58. pantā, bet kas izriet no konvencijas kopumā. Ārvalstu kuģu navigāciju ekonomiskajā zonā var ierobežot piekrastes valsts tiesības veikt piesārņojuma kontroli, kā arī piekrastes valsts izbūvētās mākslīgās salas un citas būves un iekārtas, kas, lai arī neatrodas uz starptautiski atzītiem kuģošanas ceļiem, tomēr var traucēt kuģošanu reģionā, kur atrodas šāda sala vai cita mākslīga konstrukcija.

Tomēr jāatzīst, ka konvencijā paredzētais kuģošanas brīvības saturs kopumā nodrošina starptautiskās satiksmes aizsardzību un ir pietiekams, lai nevajadzīgi neierobežotu starptautiskajā kuģošanā iesaistītos kuģus. Paliek atklāts viens jautājums — cik plašas tiesības vienas valsts ekonomiskajā zonā saglabā citas valsts karakuģi? Proti, vai ārvalsts karakuģis drīkst veikt militārus manevrus un ieroču izmēģināšanu? No vienas puses, militārus manevrus un, iespējams, arī ieroču pielietošanu varētu uzskatīt par darbībām, kas ir tieši saistītas ar karakuģu kuģošanu un tādējādi šīs darbības ietilptu 58. pantā dotajā definīcijā. Bet, no otras puses, var argumentēt, ka šīs darbības nav starptautiski tiesiskas, ņemot vērā to, ka konvencija pieprasa, lai ārvalstis ekonomiskajā zonā ievērotu piekrastes valstij saistošās šīs konvencijas prasības un citas starptautiskās tiesību normas. Tiek uzskatīts, ka pagātnē atklātās jūras izmantošana militāriem manevriem bija likumīga, tomēr pastāv šaubas, vai tas tā ir arī šodien, jo Jūras tiesību konvencijas 88. pantā ir ietverta prasība atklāto jūru izmantot tikai mierīgiem mērķiem.

2. Pārlidojuma brīvība. Jūras tiesību konvencijas 58. pants noteic, ka visām valstīm ir pārlidojuma brīvība un citas tiesības, kas ir tieši saistītas ar šo brīvību un atbilst konvencijas un citu starptautisko tiesību normu prasībām. Tāpat kā iepriekšējā brīvība tā ir pakļauta diviem tiešiem ierobežojumiem, proti, ārvalstīm ir jāņem vērā citu valstu tiesības realizēt šo pašu brīvību, kā arī jāievēro konvencijas 88. — 115. pants. Turklāt konvencija netieši ierobežo pārlī-

dojuma brīvību gadījumos, kad šāds pārlidojums veicams tiešā mākslīgo salu un citu būvju un iekārtu tuvumā. Piekrastes valsts ir arī tiesīga atbilstoši konvencijas 12. daļas nosacījumiem kontrolēt piesārņojumu, ko var izraisīt atkritumu izgāšana no gaisakuģiem. Skaidras nostājas nav jautājumā par kara lidmašīnu tiesību apjomu, izmantojot minēto brīvību.

Šeit ir jāpiemin kāda papildu problēma. Tā attiecas uz lidošanas noteikumiem, kas piemērojami gaisakuģiem, kad tie pārlido pāri ekonomiskajai zonai. Saskaņā ar 1944. gada Starptautiskās civilās aviācijas konvencijas 12. pantu gaisakuģim, pārlidojot atklāto jūru, ir jāievēro Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) lidošanas noteikumi. Pārlidojot valsts teritoriju vai tās teritoriālo jūru, gaisakuģim ir jāievēro attiecīgās valsts izstrādātie noteikumi, kas var atšķirties no ICAO prasībām. Šajā kontekstā rodas jautājums, kā raksturot ekonomisko zonu — kā atklāto jūru vai kā teritoriālo jūru. Jūras tiesību konvencija nedod tiešu atbildi uz šo jautājumu, lai gan varētu teikt, ka no konvencijas 58. panta, kurā ir atsauce uz atklātās jūras, nevis teritoriālās jūras tiesiskā režīma normām, izriet, ka tiesiskā režīma ziņā ekonomiskā zona šajā gadījumā būtu pielīdzināma atklātajai jūrai. Tomēr problēmas var rasties tajos gadījumos, kad piekrastes valsts ir izveidojusi lidostu uz mākslīgās salas, kas atrodas tās ekonomiskajā zonā, jo šajā gadījumā piekrastes valstij būtu tiesības regulēt lidošanu šajā reģionā.

3. Zemūdens kabeļu un cauruļvadu likšanas brīvība. Un visbeidzot, visām valstīm piekrastes valsts ekonomiskajā zonā ir zemūdens kabeļu un cauruļvadu likšanas brīvība. Šo brīvību, tieši tāpat kā divas iepriekš minētās brīvības, ierobežo nepieciešamība ievērot citu valstu intereses, kā arī prasība rīkoties saskaņā ar konvencijas 88. — 115. panta prasībām. Konvencijas 112. — 115. pants tieši attiecas uz zemūdens kabeļiem un cauruļvadiem, jo regulē jautājumus, kas saistīti ar zemūdens cauruļvadu un kabeļu bojāšanu vai salaušanu, ja to izdara kuģis vai cita cauruļvada vai kabeļa īpašnieks, kā arī nosaka zaudējumu atlīdzināšanas kārtību.

Konvencija papildus ierobežo zemūdens cauruļvadu likšanu, 79. pantā nosakot, ka valstij, kas vēlas likt cauruļvadu citas valsts ekonomiskajā zonā, ir jāsaņemas šī vada virziens ar piekrastes valsti un ir jāsaņem tās atļauja. Šī prasība neattiecas uz zemūdens kabeļiem. Konvencija noteic, ka piekrastes valsts ir tiesīga izdot noteikumus attiecībā uz tiem kabeļiem un cauruļvadiem, kas ietiet tās teritoriālajā jūrā vai kas ir uzbūvēti, lai izmantotu kontinentālā šelfa resursus vai lai nodrošinātu mākslīgo salu darbību. Tiek uzskatīts, ka 79. panta nosacījumi tik lielā mērā ierobežo šo brīvību, ka termina "brīvība" lietošana ir kļuvusi nepamatota.

Citas tiesības ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā

Jūras tiesību konvencija regulē faktiski visus populārākos jūras izmantošanas veidus, tomēr, ņemot vērā tehnoloģijas un zinātnes attīstību, var parādīties arī jauni ekonomiskās zonas izmantošanas veidi. Šādā gadījumā būs nepieciešams noskaidrot, kura valsts — piekrastes vai jebkura cita valsts — būs tiesīga realizēt šo ūdeņu izmantošanas veidu un kura valsts būs tiesīga izdot attiecīgus reglamentējošus noteikumus. Jau šobrīd var minēt vairākus piemērus, par kuriem konvencija nedod precīzu atbildi, — zemūdens noklausīšanas ierīču izvietošana, vēsturisku vraku izcelšana ārpus piekrastes valsts piegulošās zonas, jurisdikcija attiecībā uz bojām, kas izvietotas zinātniskās izpētes nolūkos.

Kā jau tika minēts, konvencija nedod precīzu atbildi. Taču, tā kā šādi piemēri var rasties vēl un vēl un nav iespējams prognozēt to attīstību, konvencija piedāvā vispārēju formulu, kā

atrisināt tās konflikta situācijas, kas varētu rasties, realizējot dažādos jūras izmantošanas veidus, kas nav tieši paredzēti konvencijā. Jūras tiesību konvencijas 59. pants nosaka:

“Gadījumos, kad Konvencija neparedz piekrastes valstij vai citām valstīm tiesības vai jurisdikciju ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un kad starp piekrastes valsts un jebkuras citas valsts vai valstu interesēm rodas konflikts, tas jāatrisina, pamatojoties uz taisnīgumu un visu ar lietu saistīto apstākļu noskaidrošanu un ievērojot aizskarto interešu svarīgumu katrai pusei, kā arī starptautiskajai sabiedrībai kopumā.”⁸²

No konvencijas 59. panta izriet, ka gadījumā, ja konvencija nepiešķir noteiktas tiesības un pienākumus kādai no valstu grupām, nepastāv prezumpcija nevienas valsts labā — katrs gadījums ir izskatāms un izšķirams patstāvīgi, balstoties uz konvencijas normās ietvertajām prasībām. Strīdu izskatīšanas kārtība ir noteikta konvencijas 15. daļā, kas noteic, ka starpvalstu strīdi vispirms ir izskatāmi, izmantojot diplomātiskos līdzekļus. Ja diplomātisko sarunu ceļā strīdu nav iespējams atrisināt, strīds jānodod kādā no tiesu institūcijām, kas ir minētas konvencijas 287. pantā, proti, Jūras tiesību starptautiskajam tribunālam, Starptautiskajai tiesai, arbitražai vai speciālajai arbitražai, kuru pieņemtais spriedums vai lēmums ir galīgs un saistošs strīdā iesaistītajām pusēm.

Valstu prakse

Līdz 1987. gadam apmēram 74 valstis vienpusēji, negaidot konvencijas pieņemšanu vai tās spēkā stāšanos, ir proklamējušas 200 jūras jūdzes platu ekonomisko zonu. Lielākā daļa šo prasību tika izvirzītas 70. gadu otrajā pusē, tātad līdz konvencijas pieņemšanai. Ģeogrāfiskajā ziņā valstis, kas noteica ekonomisko zonu, faktiski atradās dažādās pasaules vietās. To vidū ir gan jaunattīstības, gan attīstītās valstis.

Tomēr jāatzīmē, ka daļa valstu, piemēram, Kanāda, Apvienotā Karaliste, Japāna ir noteikušas nevis ekonomisko zonu, bet zvejas zonu. Šīs valstis bija visvairāk ieinteresētas kontrolēt ar zvejniecību saistītos jautājumus un uzskatīja, ka kopā ar kontinentālā šelfa tiesiskā režīma ietvaros piešķirtajām tiesībām to intereses ir pilnībā aizsargātas. Turklāt šīs valstis noteica zvejas zonu laikā, kad trešā jūras tiesību konference vēl nebija pilnībā atrisinājusi jautājumus par piekrastes valsts tiesībām attiecībā uz jūras vides aizsardzību un zinātnisko izpēti, un tādēļ, pieņemot pārāgru lēmumu, nevēlējās nevajadzīgi ietekmēt konferences darbu.

Lielākā daļa valstu savu ekonomisko zonu noteica atbilstoši Jūras tiesību konvencijas prasībām. To pašu varētu teikt par Latviju⁸³. 1993. gada 2. februāra likuma “Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu” 5. panta otrajā daļā ir izdarīta tieša atsauce uz “Apvienoto Nāciju Organizācijas Konvenciju par jūras tiesībām” — un tās prasībām, kas Latvijai jāievēro, realizējot savas tiesības tās ekonomiskajā zonā. Pats panta saturs pilnībā atbilst Jūras tiesību konvencijas 56. panta prasībām. Likuma 7. pants paredz Latvijas pienākumu noteikt ikgadējo pieļaujamo nozvejas apjomu, uzliekot par pienākumu valdībai izstrādāt dzīvo resursu izmantošanas un aizsardzības kārtību ekonomiskajā zonā (likuma 8. pants).

Likuma 10. pants nosaka juridisko un fizisko personu tiesības Latvijas ekonomiskajā zonā. Diezgan nesaprotami ir tas, ka šajā pantā nav atrodama atsauce uz kuģošanas un pārlidojuma brīvībām, kas citām valstīm tieši ir piešķirtas saskaņā ar konvencijas 58. pantu. Toties minētajām personām pēc attiecīgu atļauju saņemšanas ir tiesības veikt:

- 1) zinātnisko izpēti;
- 2) dabas resursu ieguvī;

- 3) iekārtu, ierīču un mākslīgo salu izveidošanu un ekspluatāciju;
- 4) zemūdens kabeļu un cauruļvadu likšanu;
- 5) spridzināšanas darbus.

Panta redakcija apstiprina iepriekš izteiktās šaubas par to, vai kabeļu un cauruļvadu likšanas brīvību tiešām var uzskatīt par citu valstu brīvību, ja jau tā ir pakļauta tik daudziem reglamentējošiem nosacījumiem. Šķiet, ka Latvijas likumdevējs nav uzskatījis par iespējamu to atzīt par brīvību un tādēļ ir iekļāvis to sarakstā kopā ar piekrastes valsts tiesībām, kuras uz atļaujas pamata ir piešķiramas citām valstīm.

Likuma 15. pants un turpmākie panti, kas regulē mākslīgo salu izveidošanas un ekspluatācijas noteikumus, ievēro konvencijas normu prasības. Tomēr jāatzīmē arī kāda diezgan kļūda pretruna, ko pieļauj minētais likums. To var atrast šā likuma 19. un 20. pantā, kas regulē zemūdens kabeļu un cauruļvadu tiesisko režīmu. 19. pants paredz atļaujas saņemšanu jebkāda veida darbiem, kas saistīti ar kabeļiem un cauruļvadiem, savukārt 20. pants — to, ka minētie objekti atrodas Latvijas jurisdikcijā. Kā jau tika minēts iepriekš, konvencija neparedz piekrastes valsts jurisdikciju pār tās ekonomiskajā zonā esošajiem kabeļiem un cauruļvadiem, bet atļauja ir prasāma tikai tādēļ, lai saskaņotu cauruļvadu virzienu, bet nekādā gadījumā tādēļ, lai piekrastes valsts ekonomiskajā zonā izvietotu kabeļus. Likumā vajadzēja paredzēt prasības attiecībā uz cauruļvadu un kabeļu izmantošanu un apkalpošanu, ja tie ir izlikti kontinentālā šelfa resursu ieguvei vai mākslīgo salu darbības nodrošināšanai, vai arī uzticēt valdībai minēto prasību izstrādi.

Likuma panti, kas regulē vides aizsardzību, zinātnisko izpēti un piekrastes valsts tiesības sodīt tos ārvalstu kuģus, kas ir pārkāpuši Latvijas tiesību aktu prasības, kopumā atbilst konvencijas prasībām un nodrošina tās normu ieviešanu reālajā dzīvē.

Nobeigums

Lai gan aktīvākās ekonomiskās zonas nodibināšanas pieprasītājas un arī tās pamatprincipu izstrādātājas ir bijušas jaunattīstības valstis, diemžēl ir jāatzīst, ka ekonomiskās zonas izveidošana lielā mērā ir bijusi izdevīga attīstītajām valstīm, kas ir ieguvējas gan teritorijas, gan resursu ziņā (sk. tabulu, kur minētas piecas lielākās valstis ekonomiskās zonas platības ziņā). Tāpat ekonomisko zonu ieviešana neradīja pilnīgu tālējūras zvejas flotes sabrukumu, kā tas bija sākotnēji paredzēts. Dažas valstis, piemēram, Portugāle un Rumānija, cieta, bet citas, piemēram, Japāna, pat palielināja savas tālējūras nozvejas apjomus. Vairākas valstis, kuras ievērojami samazināja tālējūras nozvejas apjomus, bija spējīgas strauji palielināt vietējo nozveju sakarā ar ekonomisko zonu milzīgo teritoriālo apjomu, piemēram, Amerikas Savienotās Valstis, Kanāda, Islande, Meksika un citas.

Lai arī ne visas jaunattīstības valstis ieguva cerētos labumus no ekonomiskās zonas ieviešanas, tā tomēr ir uzskatāma par lielu politisku un psiholoģisku uzvaru, ko pirmo reizi jūras tiesību attīstības vēsturē izcīnīja tieši jaunattīstības valstis, kuru balss pirms tam bija diezgan klusa un vārga.

nr.	valsts	200 jūras jūdžu zona (platība jūras kvadrātjūdzēs)	Naftas ieguve 1986. gadā (tk. barelu dienā)	Gāzes ieguve 1986. gadā (milj. kubikpēdu dienā)	Esošā vai plānotā nozveja (PN) milj. tonnu
1.	ASV	2 831 400	1 257,0	12 781,0	2,8 (85)
2.	Francija (+aizjūras teritorijas)	2 083 400	—	—	nav datu
3.	Indonēzija	1 577 300	391,9	663,7	2,2 (PN)
4.	Jaunzēlande	1 409 500	14,0	369,0	0,6 (PN)
5.	Austrālija	1 310 900	384,1	1 448,6	1,5 (PN)

Kontroljautājumi

1. Definējiet ekskluzīvo ekonomisko zonu!
2. Raksturojiet ekskluzīvās ekonomiskās zonas attīstības vēsturi!
3. Kāda ir ANO trešās diplomātiskās jūras tiesību konferences ietekme uz ekskluzīvās ekonomiskās zonas attīstību?
4. Raksturojiet ekskluzīvās ekonomiskās zonas un ekskluzīvās zvejas zonas atšķirības!
5. Kādas ir piekrastes valsts pamattiesības tās ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā?
Raksturojiet katru no tām!
6. Kādas ir citu valstu pamatbrīvības piekrastes valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā?
Raksturojiet katru no tām!
7. Raksturojiet Latvijas tiesību aktu atbilstību starptautisko tiesību normām jautājumā par ekskluzīvo ekonomisko zonu!

Uzdevums

Mozambikas karakuģis "Karstā Āfrika" ir iebraucis Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, kur sakarā ar kuģa dzinēja bojājumiem ir spiests apstāties. Vēlāk atklājas, ka pilnībā ir sabojājusies arī kuģa sakaru sistēma. Lai pievērstu sev uzmanību, karakuģis "Karstā Āfrika" vairākas reizes izšauj no lielgabala, cenšoties atdarināt SOS signālu. Turpat netālu atrodas Brazīlijas zvejas kuģis "Rio", kas saņēmis atļauju reņģu zvejai, bet ir izmetis tīklus lašu ķeršanai. Domājot, ka lielgabala šāvieni tiek raidīti uz "Rio", lai brīdinātu par pārkāpuma izdarīšanu, kuģis "Rio", neievelkot tīklus, strauji dodas uz Igaunijas ekskluzīvās ekonomiskās zonas pusi. To visu novēro virs Latvijas ekonomiskajiem ūdeņiem lidojošā Kenijas kara lidmašīna, kas Baltijas jūras reģionu ir izvēlējusies jaunās novērošanas tehnoloģijas izmēģināšanai un novēro iespējamās naftas atradnes šajā reģionā.

Kenijas kara lidmašīna par notikušo paziņo Latvijas Jūras spēkiem, bet, nesagaidījuši Jūras spēku ierašanos, aizlido prom.

Lūdzu komentēt Latvijas varas institūciju iespējamo rīcību sakarā ar radušos situāciju!

Ieteicamā literatūra

Churchill R. R. and Lowe A. V. **The Law of the Sea, 2nd edition.** Manchester University Press, 1988.

Attard D. **The Exclusive Economic Zone in International Law.** Oxford, 1987.

Extavour W. C. **The Exclusive Economic Zone.** Geneva, 1979.

Smith R. W. **Exclusive Economic Zone Claims. An Analysis and Primary Documents.** Dordecht, 1986.

UN, **The Law of the Sea, National Legislation on the Exclusive Economic Zone and the Exclusive Fishery Zone.** New York, 1986.

IX Atklātā jūra

Atklātās jūras jēdziens

Kā norādīts iepriekšējās nodaļās, valsts teritoriālā jurisdikcija izplatās ne tikai uz tās sauszemes teritoriju, bet arī uz valsts piekrastei piegulošu jūras teritoriju — teritoriālo jūru un, protams, iekšējiem jūras ūdeņiem, kuri arī ietilpst valsts teritorijas sastāvā. Taču šī teritorija nedrīkst pārsniegt 12 jūras jūdžu platumu no taisnajām izejas līnijām. 1958. gadā pieņemta Ženēvas konvencija par atklāto jūru definēja, ka ūdeņi, kuri neietilpst nevienas valsts iekšējo jūras ūdeņu un teritoriālās jūras sastāvā, ir atklātā jūra. Sasaucot ANO III jūras tiesību konferences jau no paša konferences sākuma netika piedāvāts jaunās konvencijas projektā iekļaut 1958. gada konvencijas normu. Atklātās jūras definīcija konferences norises gaitā attīstījās līdz ar ekskluzīvās ekonomiskās zonas koncepciju. Jau 1974. gadā UNCLOS otrajā sesijā Salvadora piedāvāja šādu atklātās jūras definīciju: "Ar jēdzienu "atklātā jūra" jāsaprot visas tās jūras daļas, kuras nav iekļautas valsts iekšējos ūdeņos, teritoriālajā jūrā vai ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā." Šis piedāvājums konferences gaitā turpināja attīstīties, bet pati pamattendence palika nemainīga — atklātā jūra ir jūras teritorija, kura atrodas ne tikai aiz tās jūras teritorijas daļas, kur ir spēkā pilnīga piekrastes valsts suverenitāte, bet arī aiz jūras teritorijām, kur ir spēkā ierobežota piekrastes valsts jurisdikcija. Šis attīstības rezultātā 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 86. pantā atklātā jūra ir definēta kā jūras daļa, kura neietilpst ne ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, ne kādas valsts teritoriālajos vai iekšējos ūdeņos, ne arhipelāga valsts arhipelāga ūdeņos. Gadījumā, ja piekrastes valsts nav noteikusi savu ekskluzīvo ekonomisko zonu, atklātā jūra sākas uzreiz aiz teritoriālās jūras ārējās robežas. To pašu var attiecināt arī uz gadījumiem, ja piekrastes valsts ekskluzīvās ekonomiskās zonas vietā ir noteikusi "zvejniecības zonu" vai "ekonomisko zonu".⁸⁴ Par problēmas risinājuma izejas punktu var kalpot piekrastes valsts attiecīgā nacionālā likuma analīze. Ja šajā likumā ir ietvertas normas, kuras atbilst ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskā statusa regulējumam, var pieņemt, ka valsts tādējādi akceptē atbilstošās starptautisko paražu tiesību normas, vienīgi piešķirot attiecīgajai jūras teritorijai atšķirīgu nosaukumu. Šajā gadījumā atklātā jūra sākas aiz valsts noteiktās zonas robežas⁸⁵, turpretī tad, ja valsts noteiktās zonas tiesiskais statuss atšķiras no ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā noteiktā ekskluzīvās ekonomiskās zonas statusa, atklātā jūra skaitāma jau no piekrastes valsts teritoriālās jūras ārējās robežas.

Atklātās jūras tiesiskais statuss

Par atklātās jūras tiesiskā statusa pamatprincipu liecina jau pats šīs jūras teritorijas nosaukums. Tas tiek saistīts nevis ar ģeogrāfiska atklājuma faktu, bet gan ar principu, ka šī jūras teritorija nav pakļauta un nevar tikt pakļauta nevienas valsts jurisdikcijai, bet ir atklāta visu pasaules valstu izmantošanai. Taču apstākļi, ka atklātajā jūrā neizplatās nevienas valsts jurisdikcija, nenozīmē, ka tajā nedarbotos vispār nekādas tiesību normas, ka tās tiesiskais statuss netiktu regulēts.

Atklātās jūras atvērtība jebkuras valsts izmantošanai ir stabili pastāvoša starptautisko tiesību paražu norma, kura tika iekļauta gan 1958. gada Ženēvas konvencijā par atklāto jūru,

gan 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā. Taču vēl salīdzinoši nesenā pagātnē dažas valstis centās izplatīt savu suverenitāti uz atsevišķām jūrām vai pat okeāniem. Pretenzijas uz jūras teritoriju piesavināšanos savu apogeju sasniedza drīz pēc XV gs. beigu un XVI gs. sākuma lielajiem ģeogrāfiskajiem atklājumiem. To rezultātā saasinājās attiecības starp Spāniju un Portugāli — abas valstis gandrīz nonāca līdz karam. Saskaņā ar pāvesta Aleksandra VI 1493. gada bullu un abu valstu 1494. gada un 1529. gada līgumiem tika sadalītas jaunatklātās zemes un tās apskalojošie Atlantijas, Klusais un Indijas okeāni. XVI gs. šīm valstīm radās spēcīgs pretinieks — Anglija, bet XVII gs. arī Holande, kura bija kļuvusi par spēcīgu jūras valsti. XV gs. Zviedrija un Dānija izvirzīja pretenzijas uz Baltijas jūru un Norvēģu jūru. Taču pamatā tās nebija teritoriālas pretenzijas uz īpašuma tiesībām, bet gan attiecās uz tiesību ierobežošanu citu valstu kuģiem šķērsot šīs jūras, izpaudās centieni licencēt citu valstu zvejnieku darbu un tika izvirzīta prasība, lai ārvalstu karakuģi salutē piekrastes valsts kuģiem. Doktrinālais strīds starp *mare clausum* un *mare liberum* piekritējiem ir aprakstīts šīs grāmatas nodaļā par starptautisko jūras tiesību doktrinālās attīstības vēsturi un kodifikāciju.

Atziņa, ka neviena valsts nav tiesīga piesavināties atklātās jūras teritorijas, galīgi nostiprinājās tikai XIX gs. pirmajā pusē, lai gan turpinājās mēģinājumi pakļaut atsevišķu valstu jurisdikcijai lielākas jūras teritorijas, galvenokārt tie attiecās uz vēsturiskajiem līčiem un arhipelāgu ūdeņiem. Konkrētas valsts jurisdikcijas neesamība atklātajā jūrā tika kritizēta arī vēlāk, īpaši saistībā ar tādām problēmām kā jūras piesārņošana un zivju resursu pārmērīga izmantošana. Norma, ka neviena valsts nav tiesīga pakļaut atklāto jūru savai jurisdikcijai un suverenitātei, ir pamatā vienai no atklātās jūras brīvībām, kas nosaka, ka atklātā jūra ir atvērta jebkuras valsts izmantošanai tiesiskiem mērķiem, kā arī to, ka neviena valsts nav tiesīga izplatīt savu jurisdikciju uz citu valstu kuģiem atklātajā jūrā. Šie bija vieni no iemesliem, kuri bija pamatā ekskluzīvās ekonomiskās zonas doktrīnas radīšanai.

Atklātās jūras brīvības

1958. gada Ženēvas konvencijas par atklāto jūru 2. pants noteic, ka jebkurai valstij, neatkarīgi no tā, vai tai ir vai nav izeja uz jūru, ir tiesības brīvi izmantot atklāto jūru, baudot tādas brīvības kā navigācijas, zvejošanas, zemūdens kabelvadu un cauruļvadu likšanas un pārlidojuma brīvība. Ņemot vērā to, ka konvencijas tekstā pirms šo brīvību uzskaitījuma iekļauti vārdi "tādas kā", jāpieņem, ka brīvību uzskaitījums nav izsmeļošs, bet gan dots tikai atklātās jūras pamatbrīvības. Konvencijas pieņemšanas brīdī jau bija skaidrs, ka pie atklātās jūras brīvībām varētu tikt pieskaitīta arī jūras zinātniskās izpētes brīvība. Turklāt minētais 1958. gada konvencijas pants nosaka, ka šīs brīvības atbilst "starptautisko tiesību vispārējiem principiem" un ka šiem principiem ir jāatbilst arī iespējamām citām atklātās jūras brīvībām. Šāds normas formulējums ļauj atklātās jūras brīvības pieskaitīt pie starptautisko jūras tiesību principiem. Minētās brīvības nav ekskluzīvas, t. i., valstis tās nevar baudīt neierobežoti. Jau pieminētais konvencijas pants noteic, ka šīs brīvības bauda visas valstis, saprātīgi ievērojot arī citu valstu intereses atklātās jūras izmantošanā. Tas nozīmē, ka tad, ja vienas brīvības izmantošana kļūst par šķērslī citās brīvības izmantošanai, ir jāizsver katras puses intereses un attiecīgie apstākļi, lai izšķirtos par prioritāro brīvību konkrētajos apstākļos. Piemēram, zvejas tīklu izvietošana intensīvas navigācijas rajonā nebūtu pieļaujama. Šādos gadījumos priekšroka parasti tiek dota tam jūras izmantošanas veidam, tai atklātās jūras brīvībai, kura konkrētajā rajonā ir vēsturiski iedibinājusies, nevis jaunajam jūras izmantošanas veidam. Piemēram, kuģošanas sabiedrība

vēlas mainīt parasto savu kuģu maršrutu un nospraust to caur rajonu, kurš vēsturiski jau ilgu laiku tiek izmantots zvejošanai. Šāda jauna maršruta nospraušana, traucējot jau pieņemto jūras izmantošanas veidu, nebūs pieņemama, ja, protams, kuģošanas maršruta izmaiņa nebūs saistīta ar citiem, pamatā nepārvaramiem apstākļiem, piemēram, karadarbību citā jūras rajonā. Domstarpības šādos gadījumos ir jāatrisina saskaņā ar ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā paredzēto procedūru⁸⁶.

ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā atklātās jūras brīvību saraksts pamatā ir plašāks. Konvencijas 87. pants papildus minētajām brīvībām paredz vēl **tiesības veidot mākslīgās salas un citas konstrukcijas, kā arī zinātnisko pētījumu brīvību**. Taču būtiskākā 1982. gada konvencijas atšķirība no 1958. gada konvencijas ir tā, ka 1982. gada konvencija ne tikai paredz, ka brīvības izmantojamas, "pienācīgā kārtā ievērojot citu valstu ieinteresētību", bet ietver sevī arī normas, kuras regulē konkrētās jūras brīvības izmantošanu attiecībā uz zemūdens kabelvadu un cauruļvadu likšanu, mākslīgo salu un konstrukciju veidošanu⁸⁷ un jūras zinātnisko izpēti⁸⁸. Piemēram, piekrastes valsts var regulēt zemūdeņu novērošanai paredzētu nekomerciāla rakstura mākslīgo salu veidošanu savā kontinentālajā šelfā. Lai gan konvencijas 60. pants attiecas uz ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesisko režīmu, taču arī uz to saskaņā ar konvencijas 58. pantu attiecas atklātās jūras brīvības tiktāl, ciktāl tās nav pretrunā ar ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesisko režīmu. Arī jūras zinātniskās izpētes tiesības ir ierobežotas, jo ir jāreķinās ar Starptautiskās jūras dibena institūcijas prasībām. Savukārt zvejošanas brīvību ierobežo arī pienākums vienoties ar citām valstīm par nozvejai atvēlētajām zivju sugām un nozvejas limitiem. Apstākļi, ka gan 1958. gada Konvencija par atklāto jūru, gan 1982. gada konvencija ietver sevī neizsmeļošu jūras brīvību sarakstu, kuras ir ierobežotas ar pienākumu "pienācīgā kārtā" ievērot arī citu valstu tiesības un citas jūras tiesību normas, pieļauj domstarpību rašanos par attiecīgo normu piemērošanu. Tas nozīmē, ka jebkurš jūras izmantošanas veids, kamēr tas nav vērsts uz kādas atklātās jūras daļas piesavināšanos vai nesaprātīgi neierobežo citu valstu tiesības izmantot atklāto jūru, ir uzskatāms par atklātās jūras brīvību, ja vien tas nav pretrunā ar kādu starptautisko tiesību normu. Piemēram, karakuģu manevri kādā jūras daļā ir pieļaujami, ja par tiem karakuģu karoga valsts savlaicīgi paziņo, izziņojot arī manevru dēļ kuģošanai slēgtā apvidus koordinātes. Turpretī kodolieroču izmēģinājumi atmosfērā un zem ūdens ir aizliegti ar 1963. gada līgumu par kodolieroču izmēģinājumu aizliegumu atmosfērā, kosmosā un zem ūdens⁸⁹, un šāda veida darbība nevar tikt uzskatīta par atklātās jūras brīvību.

Jurisdikcija atklātajā jūrā

Jebkurš kuģis atklātajā jūrā ir pakļauts savas karoga valsts, t. i., valsts, kura piešķirusi tam tiesības kuģot zem sava karoga, ekskluzīvajai jurisdikcijai. Tas nozīmē ne tikai to, ka karoga valstij ir tiesības realizēt savu jurisdikciju uz kuģa, bet ietver arī vairākus pienākumus, kuri karoga valstij ir jāveic. Saskaņā ar ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 94. pantu karoga valstij ir jārealizē savu kuģu efektīva administratīvā, tehniskā un sociālā kontrole, jānodrošina to kuģošanas drošība, veicot nepieciešamos pasākumus attiecībā uz kuģu tehnisko drošību, to apkalpju komplektēšanu un sakaru nodrošināšanu, jāveic to kuģu reģistrācija, kuri peld zem šīs valsts karoga. Kā otru būtiskāko karoga valsts pienākumu var minēt konvencijas 98. pantā paredzēto normu, kas noteic, ka karoga valstij ir jāuzliek par pienākumu savu kuģu kapteiņiem sniegt palīdzību ikvienai personai, kurai jūrā draud bojāeja. Konvencijas 113. un

114. pants uzliek valstīm par pienākumu paredzēt savā likumdošanā iespēju gūt kompensāciju par zemūdens kabelvada vai cauruļvada bojājumu, ko izdarījis zem tās karoga peldošs kuģis, kā arī paredzēt atbildību par bojājumu, kuru tās jurisdikcijā esošs zemūdens kabelvada vai cauruļvada īpašnieks izdarījis citam kabelvadam vai cauruļvadam.

1927. gadā Tautu Savienības Pastāvīgā starptautiskā⁹⁰ tiesa izskatīja *Lotus*⁹¹ lietu un nolēma, ka gadījumā, ja atklātajā jūrā notiek sadursme starp divu valstu kuģiem, vainīgās personas pie atbildības var saukt katra sadursmē iesaistītā kuģa karoga valsts atbilstoši savai jurisdikcijai. Vēlāk šis spriedums tika daudz kritizēts, līdz 1952. gadā Briselē tika pieņemta Konvencija par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz kriminālatbildību. Šīs konvencijas normas tika pārņemtas arī 1958. gada konvencijā par atklāto jūru un ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā. 1982. gada konvencijas 97. pants paredz, ka pēc sadursmes vai cita negadījuma tikai kuģa karoga valsts vai pie atbildības saucamās personas pilsonības valsts ir tiesīga saukt vainīgās personas pie kriminālās vai administratīvās atbildības. Iespēja saukt pie atbildības savus pilsoņus paredzēta tāpēc, ka neatkarīgi no pārkāpuma izdarīšanas vietas jebkura valsts ir tiesīga realizēt jurisdikciju attiecībā uz saviem pilsoņiem, tomēr šo faktiski savstarpēji konkurējošo jurisdikciju konflikta gadījumā prioritāte dodama kuģa karoga valsts jurisdikcijai, kā tas izriet no konvencijas 94. panta satura.

Kuģa karoga valsts jurisdikcija ir ekskluzīva, bet ne absolūta. Šai jurisdikcijai ir paredzēti vairāki izņēmumi, kuru gadījumā ne tikai kuģa karoga valsts, bet arī citas valstis ir tiesīgas realizēt savu jurisdikciju uz ārvalsts kuģa atklātajā jūrā. Pie šādiem izņēmumiem ir pieskaitāmi pirātisma, neatļautas raidīšanas, vergu un narkotiku pārvadāšanas, jūras piesārņošanas gadījumi, kā arī vajāšana pa karstām pēdām un jurisdikcija attiecībā uz kuģiem bez valstspiederības.

Pirātisms

Pirmais izņēmums ir ne tikai izņēmuma tiesības, bet arī jebkuras valsts pienākums cīnīties pret pirātismu. Pirātisms nav izzudis līdz ar burinieku ēras norietu, atsevišķos pasaules reģionos tas pastāv vēl joprojām kā visai bīstams drauds kuģotājiem. Pie Latīņamerikas vai Āzijas krastiem samērā bieži tiek aplaupīti kuģi, to apkalpe, dažkārt šo pirātisko uzbrukumu rezultātā pazūd arī pirātu uzbrukuma objekts.

Ciņā pret pirātismu bija ieinteresētas Eiropas valstis laikā, kad jūras flote bija vienīgā sarkaru iespēju nodrošinātāja ar šo valstu aizjūras kolonijām. Mūsdienās starptautiskās tiesības pirātismu pieskaita pie starptautiskiem noziegumiem. ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 101. pantā pirātisms definēts kā jebkurš prettiesisks vardarbības, aizturēšanas vai lau-pīšanas akts, kuru personas veic savtīgos nolūkos atklātajā jūrā vai vietā, kura nav pakļauta nevienas valsts jurisdikcijai, pret jebkuru lidaparātu vai kuģi, kā arī piedalīšanās vai atbalsts šādiem uzbrukumiem. Attiecīgi kuģis vai gaisa kuģis, kurš tiek izmantots pirātisma aktiem un atrodas šādu personu kontrolē, saskaņā ar konvencijas 103. pantu atzīstams par pirātu kuģi, bet saskaņā ar 102. pantu par tādu atzīstams arī kara kuģis, ja tā apkalpe ir sadumpojusies un pārņēmusi savā kontrolē šo kuģi vai lidaparātu. Pirātu sagrābtais kuģis saglabā savu valstspiederību, ja šis valsts likumdošanas akti neparedz ko citu⁹².

ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 110. pants atļauj karakuģiem pārbaudīt jebkuru kuģi, par kuru ir pamatotas aizdomas, ka tas nodarbojas ar pirātismu. Ja aizdomas ir bijušas nepamatotas, aizturētajam kuģim ir jāatbild visi zaudējumi, kādi šādas pārbaudes

rezultātā radušies. Savukārt pirātu kuģi saskaņā ar konvencijas 105. pantu drīkst aizturēt. Pirātu kuģa aizturēšanu ir tiesīgs izdarīt karakuģis vai jebkurš attiecīgi pilnvarots valsts dienestā esošs kuģis. Uz pirātu kuģa aizturētos pirātus var saukt pie atbildības aizturētājas valsts jurisdikcijā saskaņā ar šīs valsts likumdošanas aktiem.

Neatļauta raidīšana

Otrs jurisdikcijas izņēmums atklātajā jūrā attiecas uz neatļautu raidīšanu. Šī problēma radās sešdesmitajos gados, kad vairāki kuģi noenkurojās Ziemeļjūrā un uzsāka komerciālas pārraidēs bez uztvērējvalstu atļaujas. Tā kā šīs "pirātu" raidstacijas bija izvietotas uz ārvalstu kuģiem atklātajā jūrā, piekrastes valstis nevarēja realizēt savu jurisdikciju attiecībā uz šiem raidījumiem. 1965. gadā vairākas Eiropas valstis noslēdza līgumu par šādas ārpus nacionālajām teritorijām realizētas raidīšanas novēršanu. Līgums paredzēja, ka valstis ir tiesīgas saukt pie atbildības savus pilsoņus, kuri nodarbojas ar neatļauto raidīšanu vai to sekmē, kā arī jebkuras citas valsts pilsoni, kurš veic šādus raidījumus no līgumslēdzējas valsts kuģa. Ar šo līgumu, nepārkāpjot karoga valsts jurisdikcijas principu, tika pārtraukta neatļautā raidīšana. 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijā ir sperts nākamais solis — saskaņā ar šīs konvencijas 109. pantu valstīm, kuru teritorijā tiek uztverti neatļautie raidījumi vai tiek traucēti šo valstu radoraidījumi, tiek atļauts realizēt savu jurisdikciju, konkurējot ar pilsonības valsts vai karoga valsts jurisdikciju.

Pirātisma un neatļautas raidīšanas gadījumā valsts, kura nav karoga valsts, drīkst realizēt savu jurisdikciju attiecībā uz kuģi atklātajā jūrā. Vairākos citos gadījumos valstis drīkst īstenot savu jurisdikciju uz kuģiem atklātajā jūrā, taču bez tiesībām noteikt tiem saistošas normas. Šādi gadījumi ir apskatīti tālāk.

Vergu un narkotiku pārvadāšana

Lai gan verdzība kā sabiedriska valsts iekārta pieder tālai pagātnei, tomēr atklātākā vai slēptākā formā šī parādība atsevišķās pasaules valstīs ir sastopama arī mūsdienās. Tāpat kā pirātisms, vergu tirdzniecība ir atzīta par starptautisku noziegumu. Kā galvenie starptautiskie dokumenti šajā jomā jāmin 1926. gada Tautu Savienības Konvencija par verdzību un tās 1953. gada protokols.

Ja pastāv pamatotas aizdomas, ka kuģis nodarbojas ar vergu pārvadāšanu, to drīkst apmeklēt un pārbaudīt, lai pārlicinātos par šādu aizdomu patiesumu. Taču, atšķirībā no pirātisma gadījumiem, vienīgi kuģa karoga valsts ir tiesīga aizturēt šādu kuģi un personas, kuras atrodas uz tā. Citas valstis ir tiesīgas vienīgi ziņot kuģa karoga valstij par vergu pārvadāšanas faktu, un tās pienākums ir saskaņā ar konvencijas 99. pantu veikt efektīvus pasākumus, lai nepieļautu vergu pārvadāšanu.

Tikai atsevišķas normas attiecas uz narkotisko un psihotropo vielu tirdzniecības ierobežošanu. Lai gan pastāv pienākums valstīm sadarboties narkotisko un psihotropo vielu nelikumīgās tirdzniecības ierobežošanas jomā, tomēr viss, ko valsts var darīt, ja šai valstij ir pamatotas aizdomas, ka uz tajā reģistrēta kuģa tiek nelikumīgi pārvadātas narkotikas, ir lūgt citas valstis sniegt palīdzību šādas kravas aizturēšanā, ja kuģis iegriežas citas valsts ostā. Attiecīgi saskaņā ar konvencijas 108. pantu jebkurai valstij, kura ir saņēmusi šādu lūgumu, ir pienākums to izpildīt.

Kuģi bez valstspiederības

Ir pieņemts uzskatīt, ka jebkurš kuģis ir tās valsts teritorija, kurā tas reģistrēts. Uz šāda kuģa atklātajā jūrā darbojas tikai šā kuģa karoga valsts jurisdikcija, un tikai kuģa karoga valsts var šo kuģi atklātajā jūrā apstādināt, pārbaudīt kuģa dokumentus (kuģa reģistrācijas apliecību, kuģa karoga apliecību) un veikt kuģa apskati. Šādas tiesības ir piešķirtas kuģa karoga valsts karakuģiem vai attiecīgi pilnvarotiem valdības dienestā esošiem kuģiem. Saskaņā ar konvencijas 110. pantu apturētajam un pārbaudītajam kuģim ir tiesības saņemt savu zaudējumu kompensāciju, ja šāda aizturēšana atklātajā jūrā ir bijusi nepamatota un tās rezultātā kuģim radušies zaudējumi.

Citādā situācijā ir kuģi, kuri nav reģistrēti nevienā valstī un nekuģo zem kādas valsts karoga. Tas, ka kuģim nav valstspiederības, nebūt nenozīmē, ka jebkura valsts jebkurā brīdī būtu tiesīga realizēt attiecībā uz to savu jurisdikciju kā uz nevienam nepiederošu un okupācijai atklātu teritoriju. Taču šāds kuģis arī nebauda nevienas valsts aizsardzību. Par kuģiem bez noteiktas valstspiederības tiek uzskatīti arī tie kuģi, kuri pēc izvēles kuģo zem divu vai vairāku valstu karoga, jo šāda situācija ir pieļaujama tikai starptautiskajos nolīgumos paredzētajos gadījumos.

Vajāšana pa karstām pēdām

Tiesības vajāt pa karstām pēdām ir radušās kā starptautiskās paražu tiesības un atļauj piekrastes valsts karakuģim vai militārajam lidaparātam vajāt ārvalsts kuģi un to aizturēt atklātajā jūrā, ja šis kuģis vai lidaparāts ir pārkāpis piekrastes valsts likumus tās iekšējos vai teritoriālajos ūdeņos. Šī vajāšana drīkst sākties tad, kad vajājamais kuģis vai vismaz viena no tā laivām atrodas piekrastes valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos, t. i., iekšējos vai teritoriālajos ūdeņos vai piegulošajā zonā, ja vajāšana ir saistīta ar piekrastes valsts muitas, imigrācijas vai sanitāro noteikumu pārkāpumu. Pirms vajāšanas uzsākšanas ar skaņas vai vizuālo signālu palīdzību ir jāliek vajājamajam kuģim apstāties, turklāt signālus raidošajam kuģim vai lidaparātam šajā brīdī arī ir jāatrodas piekrastes valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Ja vainīgais kuģis nepakļaujas, var uzsākt tā vajāšanu. Vajāšanai ir jābūt nepārprotamai — ar nolūku vainīgo kuģi aizturēt — un nepārtrauktai, t. i., vajāšanai jāturpinās bez pārtraukuma līdz tam brīdim, kad kuģis tiek aizturēts vai tas iebruc citas valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos. Nav nepieciešams, lai tas pats karakuģis, kurš vajāšanu uzsācis, to arī nepārtraukti realizētu, tā vietā var stāties cits kuģis vai lidaparāts, taču vajātāju nomainas dēļ vajāšanas procesā nedrīkst rasties pārtraukums, pretējā gadījumā to atkal uzsākt piekrastes valsts nebūs tiesīga, ja vainīgais kuģis būs pametis piekrastes valsts jurisdikcijā esošos ūdeņus. Iebraucot citas valsts jurisdikcijā esošajos ūdeņos, vainīgais kuģis nonāk šīs valsts teritorijā, kurā vajājošie karakuģi vai lidaparāti savu darbību turpināt vairs nevar. Vajātājs var lietot jebkurus pieņemamus līdzekļus, lai vajājamo kuģi aizturētu, pat ja tas var izraisīt vajājamā kuģa bojāeju. Ja vajāšana ir nepamatota, piekrastes valstij nākas atlīdzināt vajājamā kuģa zaudējumus, kā tas ir paredzēts konvencijas 111. pantā. Atšķirībā no 1958. gada Ženēvas konvencijas par atklāto jūru 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija piešķir piekrastes valstij tiesības uzsākt vainīgā kuģa vajāšanu arī no ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņiem, kuri atrodas virs piekrastes valsts kontinentālā šelfa, vai arhipelāga ūdeņiem, ja kuģa pārkāpums ir saistīts ar šo ūdeņu tiesiskā režīma pārkāpumu.

Vajāšanas tiesības saglabājas arī tādā gadījumā, ja vainīgais kuģis pārkāpuma izdarīšanas brīdī pats ir atradies ārpus piekrastes valsts jurisdikcijā esošajiem ūdeņiem, bet pārkāpumu šajos ūdeņos izdarījusi šā kuģa laiva.

Izņēmuma gadījumi

Starptautiskajā praksē ir bijuši vairāki gadījumi, kad valstis atklātajā jūrā ir aizturējušas citu valstu kuģus un tos pārmeklējušas, aizbildinoties ar tiesībām uz paš aizsardzību, piemēram, gadījumā, ja valsts ir iesaistīta karadarbībā un tai ir aizdomas, ka aizturētais kuģis veic militāra rakstura piegādi tās pretiniekiem. Šāda nostāja ir apstrīdama, jo tiesības uz paš aizsardzību saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu 51. pantu valstis drīkst izmantot tiešas agresijas gadījumā, nevis lai veiktu neierobežota skaita "aizdomīgu" kuģu pārbaudi. Vienīgais pieļaujama variants saskaņā ar ANO Statūtu 41. pantu varētu būt jūras blokāde, par kuras nodibināšanu lemj ANO Drošības padome gadījumos, ja kāda valsts apdraud mieru vai izdara agresiju. Šāda pret agresorvalsti vērsta jūras blokāde var izpausties kā to kuģu aizturēšana, kuri dodas uz agresorvalsts ostām, taču ne to kuģu aizturēšana, par kuriem ir aizdomas, ka tie veic piegādes agresorvalstij caur trešo valstu ostām.

Tiesības saskaņā ar citiem nolīgumiem

Ir vairāki piemēri tam, ka valstis, noslēdzot savstarpēju līgumu, pašas ierobežo savas ekskluzīvās jurisdikcijas tiesības attiecībā uz saviem kuģiem. Saskaņā ar šādiem līgumiem viena valsts var apņemties kontrolēt citas valsts kuģus, piemēram, attiecībā uz kontrabandas preču pārvadāšanu. Taču šādi gadījumi var būt tikai izņēmums no vispārējā principa par valsts ekskluzīvo jurisdikciju pār saviem kuģiem.

Kontroljautājumi

1. Kas ir atklātā jūra saskaņā ar a) 1958. gada Ženēvas konvenciju par atklāto jūru; b) 1982. gada ANO Jūras tiesību konvenciju?
2. Kāds ir atklātās jūras tiesiskā statusa galvenais princips?
3. Vai atklāto jūru labāk raksturo jēdziens *res nullius* vai *res communis*?
4. Kādas ir atklātās jūras brīvības?
5. Ko nozīmē vārdi, ka kuģa karoga valsts jurisdikcija ir ekskluzīva, bet ne absolūta?
6. Valstu tiesības un pienākumi pirātisma gadījumā.
7. Valstu tiesības un pienākumi neatļautas raidīšanas gadījumā.
8. Raksturojiet starptautisko sadarbību vergu, narkotisko un psihotropo vielu nelegālas pārvadāšanas ierobežošanai.
9. Raksturojiet kuģu bez valstspiederības tiesisko statusu.
10. Raksturojiet vajāšanas pa karstām pēdām procesu.
11. Kādos iepriekš neminētos gadījumos valstis drīkst realizēt savu jurisdikciju attiecībā uz ārvalsts kuģiem atklātajā jūrā?

Uzdevums

X valstī reģistrēts zvejas kuģis bez atļaujas zvejo Latvijas ekonomiskajā zonā. Šo darbību pamana Latvijas robežsardzības spēku helikopters un ziņo par to savai vadībai. Latvijas Jūras spēku kuģim tiek uzdots aizturēt šo kuģi un nogādāt Jūras spēku bāzē. Taču zvejas kuģis, pamanijis, ka tiek novērots no gaisa, steigšus uzņem kursu, lai izietu no Latvijas ekonomiskās zonas un ieietu Lietuvas ekonomiskajā zonā, un brīdī, kad Latvijas Jūras spēku kuģis sasniedz to redzamības distancē, ir jau atstājis Latvijas ekonomiskās zonas robežas. Jūras spēku kuģis vairākkārt izšauj, liekot zvejas kuģim apstāties, bet, kad tas nepaklausa, uzsāk zvejas kuģa vajāšanu. Tikai pēc tam, kad brīdinājuma šāvienus ir izdarījis arī Latvijas Robežsardzes helikopters, zvejnieki pakļaujas rīkojumam apstāties.

Nogādāti Jūras spēku bāzē, zvejnieki noliedz viņiem izvirzītās apsūdzības un prasa zaudējumu atlīdzību sakarā ar, viņuprāt, nepamatoto aizturēšanu, noliedzot Latvijas ekonomiskās zonas pastāvēšanas starptautisko leģitimitāciju un viņu kuģa vajāšanas tiesiskumu.

Kam ir taisnība šajā situācijā?

Ieteicamā literatūra

1. *Vītiņš V. Jūras tiesības.* Kr. Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.
2. *Bojārs J. Starptautiskās tiesības.* Zvaigzne ABC, Rīga, 1996.
3. *Churchill R. R., Lowe A. V. The Law of the Sea, 2nd edition.* Manchester University Press, 1988.
4. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. A Commentary., Vol. II.* Martinus Nijhoff Publishers.
5. *Brownlie J. Principles of Public International Law.* Oxford, 1990.

X Starptautiskajā kuģošanā izmantojamie jūras šaurumi un kanāli

Definīcija

Termins "jūras šaurums" nav definēts nevienā no Apvienoto Nāciju Jūras tiesību konvencijām. Šāds termins tiek lietots tā parastajā nozīmē un apzīmē dabīgi ierobežotu ūdens pārēju. Ūdeņu tiesisko stāvokli labāk par jebkuru "jūras šauruma" definīciju, kuru var noteikt piekrastes un karoga valsts tiesībās, reglamentē jūras šaurumu lietošana starptautiskajā kuģošanā.

Jūras šaurumu tiesiskā režīma būtību nosaka 1982. gada Jūras tiesību konvencija, savukārt 1958. gada Konvencijā par teritoriālo jūru ir iekļauti nosacījumi par jūras šaurumiem, kurus aplūkosim atsevišķi.

Jūras šaurumi paražu tiesībās un 1958. gada Konvencijā par teritoriālo jūru

Jūras tiesībās jūras šaurumiem, kas savieno divas jūras, ir ļoti svarīga nozīme. Izšķir divu veidu jūras šaurumus:

- 1) šaurumi, kas savieno divas atklātās jūras daļas;
- 2) šaurumi, kas savieno slēgtu jūru ar atklātu jūru.

Jūras šaurumi bieži ir bijuši starptautisku strīdu objekti un pat karu cēloņi, jo katra valsts ir ieinteresēta iegūt noteicošo lomu jūras šaurumā, kas savieno jūras. Pirmā konvencija šajā jomā tika noslēgta 1841. gadā Londonā. Tā bija konvencija par Bosfora un Dardaneļu jūras šaurumiem. 1856. gadā Parīzē un 1878. gadā Berlīnē tajā tika izdarīti papildinājumi un grozījumi. Saskaņā ar šo konvenciju abi jūras šaurumi nonāca Turcijas virskundzībā. Turcijai tika uzlikts par pienākumu brīvi laist cauri jūras šaurumiem visu valstu tirdzniecības kuģus gan miera, gan kara laikā. Tomēr karakuģu kuģošana gan miera, gan kara laikā bija atkarīga no Turcijas labās gribas. 1923. gada 14. jūlijā tika noslēgts jūras šauruma līgums, kas bija Lozanas miera līguma pielikums. Tajā tika noteikts, ka ierobežojumi skar tikai tādu karakuģu daudzumu, kāds var vienlaikus šķērsot jūras šaurumus.

Vēlāk jūras šaurumu šķērsošanas tiesības atsevišķu normu veidā tika iekļautas 1958. gada Konvencijā par teritoriālo jūru, kurā jūras šaurumu ūdeņi definēti kā teritoriālā vai atklātā jūra. Iepriekšminētās konvencijas nosacījumi noteica: ja jūras šaurumi ir atklātā jūrā, tad ārvalstu kuģi tajos izmanto pilnīgu navigācijas brīvību, ir brīvi no piekrastes valsts jurisdikcijas vai kontroles, tāpat kā jebkurā citā atklātās jūras daļā. Ja jūras šaurumi atrodas vienas vai vairāku valstu teritoriālajos ūdeņos, tad ārvalstu kuģi var izmantot tikai miermīlīgas caurbraukšanas tiesības. Šī likuma norma tika noteikta 1958. gada Konvencijas par teritoriālo jūru 16. (4) pantā. Šis tiesības piekrastes valsts ir tiesīga īslaicīgi pārtraukt, ja tas ir nepieciešams attiecīgās piekrastes valsts interešu aizsardzībai. Ja tiek kavēta jūras šaurumu šķērsošana tādās vietās, kur ir atklātā jūra, piemēram, Gibraltāra vai Malakas jūras šaurumā, tādējādi tiek traucēta atklātās jūras navigācijas brīvība. Ievērojot starptautisko tiesību likumu rašanos, tika noteikts, ka

jūras šaurumu miermīlīgu caurbraukšanu nevar pārtraukt, ja jūras šaurumi tiek izmantoti starptautiskajā navigācijā starp vienas un tās pašas atklātās jūras daļām vai starp divām dažādām atklātās jūras daļām. Šādu normu jau 1949. gadā atzina Starptautiskā tiesa, izskatot Korfu kanāla (*Corfu Channel case*) lietu un vēlāk šī norma tika iestrādāta arī 1958. gada Konvencijas par teritoriālo jūru 16. (4) pantā.

Korfu kanāla (*Corfu Channel case*) gadījumā Lielbritānija apstrīdēja savas tiesības kuģot cauri tādiem jūras šaurumiem, kuriem ir starptautiska nozīme. Šajā nolūkā Lielbritānija deva rīkojumu saviem karakuģiem šķērsot Korfu kanālu, neievērojot nosacījumu, ka ir jāsaņem Albānijas valsts piekrišana un atļauja. Rezultātā Albānija iesniedza Starptautiskajā tiesā pretenziju par valsts suverenitātes pārkāpšanu un, ievērojot kanāla statusu, pamatoja šo pretenziju ar to, ka Korfu kanāls nekad nav lietots starptautiskajā navigācijā, bet gan izmantots vai nu kā alternatīvs ceļš starp Adrijas jūru un Egejas jūru, vai tikai vietējās satiksmes kuģošanā. Šādu Albānijas argumentu Starptautiskā tiesa noraidīja, savā lēmumā norādot, ka par izšķirošo kritēriju tika uzskatīts savienojums starp divām atklātās jūras daļām, un arī apstiprināja faktu, ka šis jūras šaurums ir lietots starptautiskajā kuģošanā. Šāda fakta apstiprināšana bija daudz svarīgāka par jūras šauruma ģeogrāfisko stāvokli. Starptautiskās tiesas lēmumā tika norādīts arī, ka šim šaurumam ir speciāla nozīme gan attiecībā uz Grieķiju, gan attiecībā uz kuģošanu no Korfu ostas un uz to. Šajā lēmumā minētas arī Grieķijas un Albānijas savstarpējās attiecības un noteikts, ka šīs attiecības nedrīkst kļūt par iemeslu tam, lai aizkavētu kuģošanu un līdz ar to radītu priekšnoteikumu speciāla režīma ieviešanai karakuģiem šajā jūras šaurumā, pamatojot to ar valsts drošību. Piemēram, citas piekrastes valstis tādā veidā ierobežo to karakuģu skaitu, kuri vienlaikus var doties cauri jūras šaurumiem, vai arī nosaka noteiktu diennakts laiku, kad karakuģi drīkst braukt tiem cauri, vai arī kā citādi nosaka speciālu režīmu, taču tas nedod valstij tiesības pilnīgi ierobežot karakuģu braukšanu vai pieprasīt kuģošanas aizliegumu.

Šāds gadījums ir ieradumu (*common*) tiesību priekšmets — karakuģiem (protams, arī tirdzniecības kuģiem) ir tiesības miermīlīgi braukt cauri jūras šaurumiem, bet piekrastes valstij savukārt nav tiesību tos aizkavēt. Taču daži juristi apgalvo, ka paražu tiesības šajā ziņā paver plašākas iespējas nekā neierobežota miermīlīgās kuģošanas brīvība. Miermīlīgo caurbraukšanu, ko var attiecināt tikai uz kuģiem, viņi nepamatoti pieskaita tranzīta tiesībām pakļautajai kuģošanai un attiecina arī uz ārvalstu lidmašīnu pārlidojumiem. Šo viedokli viņi pamato ar piemēru, ka Gibraltāra jūras šaurumā lidmašīnu pārlidojumi un armijas manevri notika bez jebkādiem piekrastes valstu protestiem. 1979. gada Ēģiptes un Izraēlas Miera līgumā noteikts, ka jebkuras valsts pilsoņiem ir tiesības netraucēti un neaizkavēti kuģot cauri Tirēnu jūras šaurumam un Akabas (*Aqaba*) straumei un pārlidot tos. Turpretī 1971. gada Indonēzijas, Malaiijas un Singapūras kopīgajā paziņojumā ir izteikts viedoklis, ka Malakas jūras šaurumā tikai dažām piekrastes valstīm ir netraucētas miermīlīgās kuģošanas tiesības. Šāda viedokļu atšķirība izskaidrojama ar to, ka dažas valstis neatzīst piekrastes valsts proklamēto teritoriālās jūras paplašinājumu. Tādējādi kuģošana notiek it kā bijušajā atklātajā jūrā. Piemēram, Amerikas Savienotās Valstis uzskata, ka Gibraltāra jūras šaurumā, kura platākā vieta mērāma tikai ar astoņām jūdzēm, kuģošana notiek atklātā jūrā, lai gan Spānija pasludinājusi sešu jūdzju teritoriālo jūru un Maroka teritoriālos ūdeņus paplašinājusi no trim uz divpadsmit jūdzēm, jo Amerikas Savienotās Valstis joprojām teritoriālo jūru atzīst tikai iepriekš abu valstu pasludinātajā triju jūdzju platumā. Šādu viedokļu atšķirību dēļ 1958. gadā notika pirmais mēģinājums noteikt ar likumu jūras šaurumu šķērsošanu. 1958. gada Konvencijas par teritoriālo jūru 16. (4) pantā noteikts, ka nedrīkst traucēt ārvalstu kuģu miermīlīgo caurbraukšanu jūras

šaurumos, kas tiek izmantoti starptautiskajā navigācijā starp atklātās jūras vienu daļu un atklātās jūras otru daļu vai ārvalsts teritoriālo jūru.

Pieņemot Apvienoto Nāciju Starptautiskās tiesību komitejas priekšlikumu, ka jūras šaurumi izmantojami tikai starptautiskajā navigācijā, 1958. gada konference iekļāva Konvencijā par teritoriālo jūru Korfu kanāla lietā pieņemto tiesas lēmumu, taču nevis tikai tādā veidā kā ieteica Starptautiskā tiesību komiteja, bet gan papildinot ar noteikumu, ka jūras šaurumi var savienot ne tikai divas atklātās jūras daļas, bet arī atklāto jūru ar citas valsts teritoriālo jūru. Tas ir skaidri saprotams, ka ar Konvencijas par teritoriālo jūru 16. (4) pantu sākotnēji bija paredzēts nodrošināt tiesības, izbraucot cauri Tirēnu jūras šaurumam, piekļūt Izraēlas ostai Eilatai, kas atrodas pašā Akabas jūras līča galā. Tā kā Tirēnu jūras šaurums atradās pilnīgā arābu valstu kontrolē un arābu valstis lai gan šo pantu negribīgi akceptēja, tomēr Konvenciju par teritoriālo jūru neparakstīja, tādējādi nodoms nenasiedza savu mērķi. Neskatoties uz to, Austrumu valstis paziņoja, ka Tirēnu jūras šaurumā ir starptautiskās kuģošanas ūdensceļi, kuros nevienai valstij nav tiesību aizkavēt brīvu un miermīlīgu braukšanu pa jūru. Tas parāda, ka paražu tiesībās un Konvencijas par teritoriālo jūru 16. (4) pantā ir ietvertas vienādas saistības. Mazliet vēlāk, 1967. gadā, Apvienoto Nāciju Drošības padome pieņēma Rezolūciju Nr. 242, kurā tika apstiprināta nepieciešamība garantēt brīvu starptautisko kuģošanu Vidusjūrā.

Jūras šaurumu režīms 1982. gada Jūras tiesību konvencijā

Daudzas valstis laikposmā starp Apvienoto Nāciju pirmo Jūras tiesību konferenci (UNCLOS I) un Apvienoto Nāciju trešo Jūras tiesību konferenci (UNCLOS III) iesniedza vairākas prasības, kuru rezultātā tika paplašināta piekrastes valstu jurisdikcija, kā arī teritoriālā jūrā un ekonomiskā zonā aptverot arī arhipelāga ūdeņus. Neskatoties uz to, ka šādas prasības neietekmē starptautiskās kuģošanas tiesības jūras šaurumos, tas tomēr ir signāls, kas rāda, ka piekrastes valstis izvirza pretenzijas pret ārvalstu kuģiem, kuri šķērso jūras šaurumus. Piekrastes valstis pamato šādas pretenzijas ar savas valsts drošības, vides vai ekonomisko interešu aizsardzību. No otras puses, vairums piekrastes valstu uzskata, ka valsts ekonomiskā labklājība un drošība — daļēji starpvalstu attiecību paplašināšanās un ar kodolieročiem apgādātu zemūdeņu izmantošanu un vajāšanas sakarā — garantē starptautisko kuģošanu jūras šaurumos. Piemēram, Doveras, Gibraltāra, Ormuzas, Bābel-Mandeba un Malakas jūras šaurumā. Kā kompromisa variants tika pieņemts lēmums ieviest divus jaunus jēdzienus:

- 1) starptautisko jūras šaurumu *tranzīta caurbraukšana*, par kuru tika runāts jau iepriekš;
- 2) *arhipelāgu jūras ceļu caurbraukšana*, šķērsojot arhipelāga ūdeņus.

Abas jūras šaurumu kategorijas pieļauj vājāku piekrastes kontroli pār garām braucošiem kuģiem nekā miermīlīgas kuģošanas caurbraukšanas gadījumā, bet toties paredz mazāku navigācijas brīvību nekā atklātās jūras šaurumu ūdeņos. Jūras tiesību konvencijas III daļā ir iekļauti starptautiskajā kuģošanā izmantojamo jūras šaurumu noteikumi. Savukārt 34. pants nosaka starptautiskajā kuģošanā izmantojamo jūras šaurumu ūdeņu tiesisko statusu. Konvencijas 37. pantā ir noteikts, ka tranzīta kuģošanas režīms attiecas uz jūras šaurumiem, kuri tiek izmantoti starptautiskajā kuģošanā starp atklātās jūras vienu daļu vai ekskluzīvo ekonomisko zonu un otru atklātās jūras daļu vai ekskluzīvo ekonomisko zonu. Pirmkārt, no šīs definīcijas ir izslēgti gadījumi, kad jūras šaurums atrodas atklātajā jūrā vai ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, kur navigācijas un hidrogrāfiskais raksturojums ir līdzīgs. Piemēram, šāda situācija ir

Floridas jūras šaurumā starp Ameriku un Kubu, un tā reglamentēta Jūras tiesību konvencijas 36. pantā. Otrkārt — gadījumi, kad jūras šaurumi ir izveidojušies pie salām. Tad jūras šaurumi robežojas ar salu no vienas puses un cietzemi no otras puses un navigācijas un hidrogrāfiskā raksturojuma ziņā līdzīgā situācija rodas, kuģojot cauri ekskluzīvajai ekonomiskajai zonai vai cauri atklātajai jūrai. Šie gadījumi ir noteikti Jūras tiesību konvencijas 38. (1) pantā. Kā piemēru var minēt Korfu kanālu.

Vienā no šiem ārkārtējiem gadījumiem, kuri attiecas tikai uz tiem jūras šaurumiem, kas ir vairāk nekā 24 jūdzes plati, ir spēkā ekonomiskās zonas vai atklātas jūras brīva izmantošana navigācijā un tiesības miermīlīgi braukt cauri teritoriālās jūras zonai, kas pieguļ jūras šauruma otrā pusē. Citos gadījumos ir spēkā nepārtraucamās tiesības miermīlīgi braukt starp salu un cietzemi, ja jūras šaurums savienots ar atklātās jūras zonu vai ekskluzīvā ekonomiskā zona savienota ar kādas trešās valsts teritoriālo jūru. Šādi gadījumi ir noteikti Jūras tiesību konvencijas 45. pantā. Kā piemēru šeit var minēt Tirēnu jūras šaurumu. Visus citus starptautiski kuģojamos jūras šaurumus, ja par tiem nav noslēgti speciāli līgumi, kā, piemēram, Montrē (Montreux) konvencija, kas regulē kuģošanu Dardaneļu un Bosfora jūras šaurumā, Jūras tiesību konvencija atļauj izmantot tranzīta kuģošanai.

Tranzīta brauciena režīms ir divu modifikāciju objekts. Pirmkārt, Irāka izteica viedokli, ka šis režīms attiecas arī uz braucieniem starp salām, kuras atrodas starptautisko kuģojamo jūras šaurumu tuvumā, ja Starptautiskā jūras organizācija ir noteikusi kuģošanas līnijas šo salu tuvumā, kā tas ir, piemēram, Ormuza jūras šauruma tuvumā. Otrkārt, Grieķija paziņoja, ka tajos gadījumos, kad salu kopa veido iespējami daudzus jūras šaurumus, piemēram, Egejas jūrā, piekrastes valsts var noteikt tos jūras šaurumus, kuros darbojas tranzīta brauciena tiesības. Šajos gadījumos valstis vēl lielākā mērā var noteikt tranzīta braucienus nekā arhipelāga ūdeņos.

Tranzīta brauciens ir navigācijas brīvības un pārlidošanas tiesību realizācija tikai attiecībā uz nepārtrauktu un ātru jūras šauruma šķērsošanu tranzītā starp atklātās jūras divām daļām vai starp divām ekonomiskajām zonām vai arī attiecībā uz iebraukšanu tās valsts ostā vai izbraukšanu no tās valsts ostas, kura robežojas ar jūras šaurumu. Šis noteikums ir iekļauts Jūras tiesību konvencijas 38. (2) pantā. Lai gan konvencijā nav precizēti termina "miermīlīgs brauciens" kritēriji, tomēr tās Jūras tiesību konvencijas 39. (1) "b" punktā ir noteikts, ka ārvalstu kuģiem un lidmašīnām ir pienākums atturēties no draudiem lietot varu vai no vardarbības lietošanas pret valsti, kuras teritorija robežojas ar jūras šaurumu un ir aizliegts iesaistīties citādās darbībās, kuras būtu pretrunā ar Apvienoto Nāciju organizācijas Statūtu starptautisko tiesību principiem. Turklāt, Jūras tiesību konvencijas 39. (1) "c" pants nosaka, ka ārvalsts kuģa pienākums ir atturēties no jebkuras aktivitātes, kas nav nepārtraukts un ātrs tranzīta brauciens, ja vien kuģa aizkavēšanās nav radījusi neparedzēti apstākļi vai jūras briesmas. Konvencijā ir arī norādīts, ka jebkura aktivitāte, kas nav tranzīta brauciena tiesību realizācija, tiek attiecināta uz terminu "citādi noderīgi piesardzības soļi" (konvencijas 38. (3) pants). Tātad jebkura aktivitāte, kas apdraud piekrastes valsti, dod tai tiesības apturēt kuģi vai lidmašīnu uz miermīlīgā tranzīta brauciena vispārējā režīma pamata. Piemēram, daudzu karakuģu pārvietošanās pa jūras šaurumu piekrastes valstij un kļūt par iemeslu karakuģu pārvietošanās aizkavēšanai. Taču karakuģu pārvietošanās nebūt nerada draudus piekrastes valstij, jo kuģi neveic nekādas aktīvas darbības, kas varētu liecināt par šādiem draudiem, tādēļ šis gadījums uzskatāms par starptautiskō tiesību pārkāpumu un risināms diplomātiskā ceļā, bet piekrastes valstij nav tiesību šo braucienus aizkavēt. Jūras tiesību konvencijas 44. pantā ir arī noteikts, ka tranzīta braucienus nevar aizkavēt valsts noslēpuma saglabāšanas nolūkos vai kādu citu

iemeslu dēļ. Protams, ārkārtējos gadījumos piekrastes valsts darbību var attaisnot, pamatojoties uz paš aizsardzības tiesībām.

Tomēr tranzīta braucienus veicošajiem kuģiem ir jāievēro vispārpieņemtie starptautiskie noteikumi, procedūras un prakse jautājumos, kas saistīti ar drošību uz jūras un piesārņojuma novēršanu. Šāds noteikums ir ietverts Jūras tiesību konvencijas 39. (2) pantā. Piemēram, šādi standarti ir paredzēti cilvēku aizsardzībai uz jūras un piesārņojuma konvencijās, un tie ir saistoši jebkuras valsts kuģiem, kas pārvietojas pa jūras šaurumiem, lai gan kuģa karoga valsts nav pievienojusies šīm konvencijām. Šādā veidā piekrastes valsti var pasargāt no garāmbraucošo kuģu un pāri lidujošo lidmašīnu radīta nepamatota apgrūtinājuma, lai gan piekrastes valsts šajā jautājumā var izdot likumus par garāmbraucošajiem kuģiem, taču tie var balstīties tikai uz starptautiski apstiprinātajiem standartiem. Jūras tiesību konvencijā šie jautājumi aplūkoti 42. (1) pantā. Tomēr jāteic, ka tirdzniecības kuģu piespiedu aizkavēšanas noteikumi lielākoties ir atšķirīgi un dažreiz pat pretrunīgi. Tādā pašā veidā piekrastes valstis nosaka jūras kuģošanas līnijas un jūras šaurumu kuģošanas speciālās shēmas, kas ir jāapstiprina kompetentai organizācijai, šajā gadījumā Starptautiskajai jūras organizācijai, kā tas ir noteikts Jūras tiesību konvencijas 41. pantā. Veidojot savus likumus, jebkuras piekrastes valstij ir pienākums pakļauties starptautiskajiem drošības un piesārņojuma pieļaujamības standartiem. Šo standartu ietveršana piekrastes likumos palīdz, ja nepieciešams, pieprasīt no ārvalstu kuģiem standartu precīzu un tiešu ievērošanu un izpildīšanu. Citos gadījumos var iesniegt pa diplomātiskajiem kanāliem starptautiskas pretenzijas par līguma noteikumu pārkāpšanu, bet starptautiskajās konvencijās ir noteikumi par pienākumiem pret valsts karogu un to ievērošanu. Turklāt tiek uzlikts īpašs pienākums kuģošanas laikā atturēties no pētījumiem un mērījumiem jūras šaurumā, iekams valsts, kuras teritorija robežojas ar jūras šaurumu, nav devusi piekrišanu šādai darbībai.

Neatkarīgi no starptautisko drošības vai piesārņojuma standartu iekļaušanas vietējos likumos, piekrastes valsts ir tiesīga: pieprasīt, lai kuģi, kas brauc cauri jūras šaurumam un nodarbojas ar zvejošanu, uzņem vai noceļ jebkuras preces vai cilvēkus; uzlikt soda naudu vai aizturēt konkrētu personu, ja pārkāpti attiecīgās valsts muitas, finansu, imigrācijas vai sanitārie noteikumi. Tas ir paredzēts Jūras tiesību konvencijas 42. (1) pantā. Šajos gadījumos nav paredzēti starptautiskie standarti, bet Jūras tiesību konvencijas 42. (2) pantā ir noteikts, ka jebkuri šādi noteikumi vai likumi nedrīkst radīt kādu ārvalstu kuģu diskrimināciju vai pasliktināt ārvalstu kuģu tranzīta kuģošanas tiesības. Konvencijā nekas nav teikts par šādu likumu noteikumu izpildīšanu gadījumos, kad daži kuģi pārkāpj noteikumus. Saskaņā ar konvencijas 34. pantu, kas attiecas uz pamatnoteikumiem par teritoriālo jūru, piekrastes valsts kontrolē tikai vispārējo kārtību teritoriālajā jūrā, sargā savu drošību vai sniedz palīdzību gadījumos, kad tiek saņemts signāls par palīdzības nepieciešamību. Jūras piesārņojuma gadījumos piekrastes valsts ir tiesīga izmantot visus iespējamus teritoriālā režīma tiesiskos līdzekļus.

Tranzīta kuģošanas tiesības attiecas uz jebkuriem tirdzniecības kuģiem un karakuģiem. Zemūdenēm, apkopojot paražu praksi, atļauts pa jūras šaurumiem pārvietoties virsūdens stāvoklī, un saskaņā ar Jūras konvencijā 39. (1)"c" panta nosacījumu, braucienam ir jābūt nepārtrauktam un ātram. Lielākā daļa jūras valstu ir apstiprinājušas šādus noteikumus un tāda ir arī trešās Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferences nospraustā vadlīnija. Konference uzsvēra, ka ir svarīgi risināt zemūdeņu tranzīta kuģošanas jautājumus, un noteica, ka zemūdenes var šķērsot teritoriālo jūru, iznirstot virs ūdens un rādot valsts reģistrācijas karogu. Šie noteikumi par tranzīta pārlidojumiem virs jūras attiecināmi arī uz lidmašīnām, uz kurām neattiecas teritoriālās jūras miermīlīgās pārlidošanas tiesības.

Jūras šaurumu tiesiskais režīms pēc 1982. gada Jūras tiesību konvencijas pieņemšanas

Kad trešā Apvienoto Nāciju jūras tiesību konference (UNCLOS III) darbu bija beigusi, dažas lielākās jūras valstis, piemēram, Amerikas Savienotās Valstis un Lielbritānija, kā arī tās valstis, kuras neparakstīja Jūras tiesību konvenciju, apstrīdēja šo konvenciju divos jautājumos. Šīs valstis noliedza pirmkārt to, ka Jūras tiesību konvencija dod tiesības tranzīta kuģošanai; otrkārt to, ka konvencijā ietvertās tiesības ir daļa no starptautiskajām paražu tiesībām. Šāda viedokļa atbalstam tika izvirzīti vairāki argumenti. Pirmkārt, tika apgalvots, ka šīs kuģošanas tiesības, kuras ir līdzīgas kuģošanai tranzītā, pastāvēja kā paražu tiesības jau pirms tika izstrādāta Jūras tiesību konvencija. Liela daļa no trešās Apvienoto Nāciju jūras tiesību konferences dalībniekiem, arī Amerikas Savienoto Valstu pārstāvji, vērtēja kuģošanu tranzītā kā starptautisko tiesību jaunu koncepciju. Otrkārt, viņi uzskatīja, ka konvencijas nosacījumi regulē tikai to valstu kuģu kuģošanas tiesības, kuras ir konvencijas dalībnieces, vai attiecas tikai uz tām valstīm, kuru tiesību pieredzē ir šāda kuģošanas prakse vai tādai vajadzētu būt. Trešais arguments, kas izskanēja šajā konferencē un tika iekļauts konvencijas 38. (1) pantā, bija šāds: visi kuģi un lidmašīnas izmanto tranzīta kuģošanas un pārlidošanas tiesības, bet to valstu kuģi un lidmašīnas, kuras nav konvencijas dalībnieces, var izmantot tikai kuģošanas un pārlidošanas tiesības, ja rodas nepieciešamība doties uz kādu no piekrastes ostām. Šāds arguments ir stipri apšaubāms, jo nevar piekrist tam, ka konvencijas sagatavotāji būtu speciāli paredzējuši kādas trešās valsts tiesības. Šādas tiesības vabūt ir paredzētas kādā citā konvencijā, piemēram, trešās valsts tiesības var noteikt ar līgumu, kā tas paredzēts Vīnes līgumtiesību konvencijas 36. (1) pantā, taču šādu iespēju nevar attiecināt arī uz Jūras tiesību konvenciju.

Kuģi cauri jūras šaurumiem ir kuģojuši vienmēr un turpina to darīt, tādēļ šādu tiesību atbilstība kuģošanai tranzītā ir paredzēta konvencijā. Jāpiezīmē, ka šāda prakse ir divējāda. Tā kā runa ir arī par zemūdenēm, tad vienmēr būs grūti izšķirt, vai uz konkrēto gadījumu ir attiecināma miermīlīgās caurbraukšanas kuģošana vai kuģošana tranzītā. Kad zemūdenes, braucot tranzītā cauri jūras šaurumiem, ienirst zem ūdens, jūras šauruma piekrastes valstis bieži vien pat nezina par zemūdeņu klātbūtni. Dažos gadījumos — īpaši tad, kad ir problēmas ar kuģa valsts karogu, — ir pieļaujams, ka jūras šauruma piekrastes valsts piekrit zemūdenš braukšanai pa jūras šaurumu un atzīst šādu braucienu par tranzīta kuģošanu. Dažas jūras šaurumu piekrastes valstis piešķir citu valstu kuģiem nepārprotamas tiesības šķērsot jūras šaurumus tranzītā. Piemēram, 1987. gada Likumā par teritoriālo jūru, ar kuru tika noteikta Lielbritānijas teritoriālā jūra divpadsmit jūdžu platumā, atceļot atklātās jūras koridoru jūras šaurumos, piemēram, Dovera jūras šaurumā, Lielbritānija pasludināja, ka ir jāsaņem piekrišana arī no otras valsts, kura robežojas ar šo jūras šaurumu, lai iegūtu jūras šauruma šķērsošanas tiesības, kuras ir līdzvērtīgas kuģošanai tranzītā.

Speciālie režīmi

Jūras tiesību konvencijas nosacījumi par tranzīta kuģošanu neatceļ tās spēkā esošās konvencijas, kas īpaši regulē kuģošanu atsevišķos jūras šaurumos. Šis nosacījums ir īpaši uzsvērts Jūras tiesību konvencijas 35. "c" pantā. Piemēram, 1881. gada Argentīnas un Čīles līgums paredz, ka Magelāna jūras šaurums ir neitrāls uz visiem laikiem un brīvs kuģošanai visiem

kuģiem, neatkarīgi no nācījas karoga, taču līgums nenosaka, šīs "brīvās kuģošanas" tiesību būtību. Arī 1904. gada Anglijas un Francijas deklarācija, kas nosaka brīvās kuģošanas tiesības Gibraltāra jūras šaurumā, ir saistīta tikai ar piekrastes kuģošanu, bet nereglamentē kuģošanas režīmu. Tikai Jūras tiesību konvencija sniedz skaidrojumu tādām terminam, kā "neaizkavētas, netraucētas miermīlīgās caurbraukšanas tiesības". Taču jāņem vērā, ka Jūras tiesību konvencija neatceļ nevienu speciāla jūras šauruma režīma likuma vai līguma nosacījumu, bet tikai nosaka vispārīgos noteikumus.

Daudz sarežģītāk ir ar tādiem līgumiem kā 1857. gada Kopenhāgenas līgums. Šā līguma 35. "c" pants skar kuģošanu Baltijas jūrā. Līgumā ir noteikts, ka nevienu kuģi Zundā un Beltos, ne ar kādu ieganstu nedrīkst nedz aizkavēt, nedz likt tam jebkādus citādus šķēršļus.

Somijas un Zviedrijas valdības līdzīgi ir noteikušas, ka Ālandu salu jūras šaurumi ir pakļauti iepriekšminētajam Kopenhāgenas līguma 35. "c" panta noteikumam. Šajā gadījumā var tikt piemērota arī 1921. gada Ālandu salu neitralitātes un nenocietināšanās konvencija, kurā ierobežots to karakuģu skaits, kas var vienlaikus atrasties salu teritoriālajā jūrā, kā arī 1940. gada starp Somiju un Padomju Savienību noslēgto vienošanos par salu demilitarizāciju.

1936. gada Montrē starptautiskā konvencija ir daudz detalizētāka. Tā attiecas uz Turcijas piederošo Bosfora un Dardaneļu jūras šaurumu. Šī konvencija, par kuras pamatu tika pieņemti 1774. gada Krievijas un Turcijas līguma noteikumi, visiem tirdzniecības kuģiem miera laikā deva "pilnīgu tranzīta kuģošanas un navigācijas brīvību", bet gaišajās diennakts stundās karakuģiem, par kuriem Turcijas valdībai iesniegts paziņojums — "tranzīta kuģošanas brīvība". Taču jāņem vērā, ka noteikumi, kas skāra karakuģu pārvietošanos jūras šaurumā, ir stingri reglamentēti. Konkrēti: pa jūras šaurumu vienlaikus drīkst pārvietoties karakuģi, kuru tonnāža ir mazāka par 10000 tonnām, un ne vairāk kā deviņi kuģi, kuru kopējā tonnāža nepārsniedz 15000 tonnu. Protams, pastāv atruna, ka Melnās jūras piekrastes valstīm ir plašākas tiesības un tās var izvest cauri jūras šaurumam vienlaikus jebkuras tonnāžas kuģus un atsevišķos gadījumos, pat zemūdenes. Šie noteikumi palika spēkā arī tad, kad stājās spēkā Jūras tiesību konvencija. Taču ir jāatceras, ka Jūras tiesību konvencijas noteikumi attieksies uz Turcijas jūras šaurumiem pēc tam, kad Montrē konvencijas noteikumi vairs nerisinās šos jautājumus.

Montrē konvencijas ierobežojošo noteikumu piemērošanā rodas arī grūtības. Šajā konvencijā nav ietvertas aviācijas bāzes kuģu caurbraukšanas tiesības, bet 1976. gadā Padomju Sociālistisko Republiku Savienība nosūtīja karakuģi *Kijev* braucienā cauri jūras šaurumiem. *Kijev* ir apgādāts ar daudziem lidaparātiem, helikopteriem un ap 250 metru garu skrejceļiņu. Padomju Savienība gan apgalvoja, ka tas ir nevis lidaparātu bāzes kuģis, bet gan "pretzemūdeņu kreiseris", — angļu *Invincible* klases kuģu līdzinieks. Jāņem vērā arī tas, ka konvencija noteic, ka uz karakuģiem var būt vienīgi tik gari skrejceļiņi, lai nepastāvētu iespēja darboties jūrā, un tiem ir jākalpo vienīgi lidaparātu transportēšanas nolūkam. Tāpēc bija grūti iebilst, ka *Kijev* nav paredzēta vienīgi lidaparātu pārvadāšanai, turklāt tika taču norādīts, ka *Kijev* funkcionē tikai kā "pretzemūdeņu kreiseris". Karakuģim tika dota atļauja Turcijas jūras šaurumu caurbraukšanai. Šis gadījums norāda, ka Montrē konvenciju ir nepieciešams pārskatīt, un var kalpot kā praktisks signāls konvencijas ierobežojumu atcelšanai.

Nobeigums

Aplūkojot šajā nodaļā jautājumus, kas saistīti ar jūras šaurumu tiesisko stāvokli, tika noskaidrots, ka Jūras tiesību konvencijas III nodaļa starptautiskajā kuģošanā nosaka piecus dažādus jūras šaurumu tiesiskos režīmus:

- 1) jūras šaurumi, kuri savieno atklātās jūras/EEZ vienu daļu ar atklātās jūras/EEZ otru daļu (37. pants regulē tranzīta kuģošanu);
- 2) jūras šaurumi, kuri savieno atklātās jūras/EEZ daļu un citas valsts teritoriālo jūru (45. (1) "a" pants regulē neaizkavējamu miermīlīgu caurbraukšanu);
- 3) jūras šaurumi, kuri savieno atklātās jūras/EEZ vienu daļu un atklātās jūras/EEZ otru daļu, ja jūras šaurumus veido tās valsts salas, kuras robežojas ar jūras šaurumu un kontinentālo daļu, un ja salas jūras pusē no navigācijas un hidrogrāfisko apstākļu viedokļa pastāv alternatīvs kuģošanas ceļš cauri atklātajai jūrai/EEZ (38. (1) pants regulē neaizkavējamu miermīlīgu caurbraukšanu);
- 4) jūras šaurumi, kurus regulē citas starptautiskās konvencijas vai to konvenciju daļas (35. "c" pants);
- 5) jūras šaurumi, kuri veidojas arhipelāga ūdeņos, arhipelāgu jūras ceļu kuģošanai (53. (4) pants).

Kontroljautājumi

1. Kas nosaka, ka tiek veikta jūras šaurumu tranzīta šķērsošana?
2. Kas ir neaizkavējama, miermīlīgā caurbraukšana, kāpēc Jūras tiesību konvencijā tiek lietots šāds termins?
3. Kādus jūras šaurumu kuģošanas tiesību režīmus izšķir Jūras tiesību konvencijas III nodaļā?
4. Kādi speciālie nosacījumi tiek izvirzīti ārvalstu karakuģiem, pirms tie uzsāk jūras šauruma šķērsošanu?
5. Kādus noteikumus un nosacījumus tranzīta šķērsošanai var izvirzīt valsts, kura robežojas ar jūras šaurumiem?
6. Kas jādara valstij, kura robežojas ar jūras šaurumu, ja drošai kuģošanai nepieciešams noteikt jūras koridorus un kustības sadalījuma shēmas?
7. Kādi pienākumi ir jāuzņemas valstij, kura robežojas ar jūras šaurumu?

Uzdevums

Valsts A robežojas ar jūras šaurumu B. Valsts C zvejas kuģis veic jūras šauruma B tranzīta šķērsošanu. Valsts A ir pievienojusies 1982. gada Jūras tiesību konvencijai un saskaņā ar to ir pieņēmusi speciālus noteikumus, kas regulē jūras šauruma tranzīta šķērsošanu, un pienācīgā kārtā tos ir publicējusi. Valsts C minētajai konvencijai nav pievienojusies. Valsts C zvejas kuģis jūras šauruma šķērsošanas laikā neveic zveju, taču valsts A krasta apsardze ievēro, ka uz zvejas kuģa atrodas zvejas rīki, kas ir sagatavoti zvejai. Valsts A krasta apsardze pieprasa zvejas rīku novākšanu. Vai valsts A bija tiesīga izvirzīt šādu prasību valsts C zvejas kuģim? Ja uzskatāt, ka bija tiesīga, tad kāpēc?

Ieteicamā literatūra

1. *Anand R. P. Transit passage and overflight in international straits*, 26 IJIL. 1986.
2. *Brown E. D. Passage through the Territorial Sea, Straits Used for International Navigation, and Arhipelagos*. London, 1974.
3. *Limits in the Seas, No. 112*. — United States Responses to Excessive National Maritime Claims, Office of Ocean Affairs Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 1992.
4. *The Law of the Sea. Official text of the United Nations Convention on the Law of the Sea with Annexes and Index*. United Nations, New York, 1983.

XI Jūras resursu izmantošanas tiesiskais regulējums. Jūras zinātniskā izpēte

Ievads

Aplūkojot ekskluzīvās ekonomiskās zonas un kontinentālā šelfa tiesisko režīmu, kļūst skaidrs, ka šo jūras teritoriju galvenais uzdevums ir aizsargāt piekrastes valstu ekonomiskās intereses attiecībā uz šajās teritorijās esošajiem dzīvajiem un nedzīvajiem jūras resursiem. Taču dažādi resursi ir atrodamī ne tikai tiešā piekrastes tuvumā, bet arī atklātajā jūrā. Īpašu interesi izraisa atklātās jūras dibenā un dziļēs atrodamie minerālresursi, piemēram, rūda ar augstu metāla koncentrācijas procentu. Šobrīd derīgo izrakteņu ieguve galvenokārt koncentrēta atsevišķu noteiktu zemeslodes reģionu valstu rokās. Šis apstāklis, kā arī tas, ka sauszemē un tiešā piekrastes tuvumā esošie derīgo izrakteņu krājumi ir ierobežoti, liek nopietni apsvērt iespēju iegūt resursus no atklātās jūras dibena un dziļēm. Lai gan šāda ieguve ir saistīta ar lielām izmaksām, kuru galvenais cēlonis ir nepieciešamība veikt darbus pat vairāku tūkstošu metru dziļumā, tomēr mūsdienās jau ir izveidojušās vairākas sabiedrību apvienības — konsorģiji, kuri veic priekšdarbus derīgo izrakteņu ieguvei atklātajā jūrā.

Reāla tehniska iespēja iegūt dabas resursus lielā dziļumā radās tikai mūsu gadsimta sešdesmito gadu beigās un septiņdesmito gadu sākumā. Šis laiks sakrita ar tā sauktās jaunās ekonomiskās kārtības doktrīnas rašanos, un tās pamatuzdevums bija veicināt jaunattīstības valstu ekonomisko attīstību, piemēram, piešķirot tām atvieglojumus jaunu tehnoloģiju iegūšanā, starptautiskajā tirdzniecībā u. tml. Tā rezultātā trešās pasaules valstis sāka pretendēt ne tikai uz vienlīdzīgām iespējām izmantot jūras dibenā esošos resursus, bet arī uz zināmu ieguvuma sadali, jo ieguves tehnoloģija ir koncentrēta ekonomiski attīstītāko valstu rokās.

1958. gada Ženēvas jūras tiesību konferencē vēl netika skarts jautājums par atklātās jūras dibenā esošajiem resursiem, jo tajā laikā tehniski vēl nebija iespējams tos iegūt, tāpēc uz šiem resursiem tika attiecināts atklātās jūras brīvības princips.

Septiņdesmitajos gados atsevišķas Rietumvalstu sabiedrības izvirzīja jautājumu par ekskluzīvām tiesībām nodarboties ar šādu resursu iegūvi, prasot arī savu valstu diplomātisko protekciju šajā jomā. Šādai nostādnei nepiekrita jaunattīstības valstis; tās ierosināja dziļjūras resursus izmantot visas cilvēces interesēs un panāca, ka 1968. gadā tika pieņemta ANO Ģenerālās asamblejas 2574. rezolūcija, kurā bija noteikts, ka nevar atzīt nekādu atklātās jūras dibena resursu vai to daļas piesavināšanos, neatkarīgi no tā, kas to dara, — valstis vai fiziskās vai juridiskās personas. 1970. gadā ar ANO Ģenerālās asamblejas 2749. rezolūciju papildus tika noteikts, ka jūras dibens, kas atrodas ārpus valstu jurisdikcijas, un tā resursi ir visas cilvēces kopējs mantojums. Pret abām šīm rezolūcijām nostājās attīstīto valstu grupa.

Viedokļu atšķirība starp jaunattīstības valstīm un ekonomiski attīstītajām valstīm šajā jautājumā turpināja pastāvēt arī ANO III jūras tiesību konferences laikā, turklāt atsevišķs viedoklis bija tām valstīm, kurām nav izejas uz jūru, un valstīm, kurām nav bagāta kontinentālā šelfa. Konferences darba rezultāts šajā jautājumā parādījās ANO 1982. gada Jūras tiesību

konvencijas XI nodaļā un vairākos konvencijas pielikumos, kas vistuvāk atspoguļo jaunattīstības valstu viedokli.

Jūras dibena rajons

ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 1. pants jēdzienu "rajons" definē kā "jūras un okeāna dibenu un dzīles ārpus valsts jurisdikcijas robežām". Konvencijas izpratnē tā ir jūras teritorija, kas neietilpst nevienas valsts iekšējos, teritoriālajos ūdeņos, piegulošajā zonā, ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un kontinentālajā šelfā.

Saskaņā ar konvencijas 136. pantu rajons ir pasludināts par cilvēces kopējo mantojumu, t. i., to nevar iegūt kāda valsts, bet jebkuras tiesības rajonā izmantojamas saskaņā ar konvencijas noteikumiem, kas faktiski nozīmē — vienīgi ar Starptautiskās jūras dibena institūcijas piekrišanu. Jebkuras darbības rajonā ir jāveic visas cilvēces labā, ņemot vērā jaunattīstības valstu intereses un to tautu intereses, kuras vēl nav ieguvušas pilnīgu neatkarību vai kādu citu pašpārvaldes statusu, kā noteikts konvencijas 140. pantā.

Rajona izmantošanas pamatprincipi deklarēti konvencijas 138. —149. pantā un ietver tādus principus kā izmantošanas tiesiskums, t. i., izmantošana tikai un vienīgi saskaņā ar konvencijā noteikto kārtību, izmantošana tikai miermīlīgiem nolūkos, jūras zinātniskās izpētes veikšana miermīlīgos mērķos un cilvēces labklājībai, tehnoloģijas nodošana jaunattīstības valstīm, jūras vides aizsardzība, cilvēka dzīvības aizsardzība, darbību saskaņošana, jaunattīstības valstu līdzdalības sekmēšana un atklāto arheoloģisko un vēsturisko objektu izmantošana visas cilvēces interesēs.

Starptautiskā jūras dibena institūcija

Starptautiskā jūras dibena institūcija ir organizācija, kurā konvencijas dalībvalstis organizē un kontrolē visu resursu orientēto jūras dibena izmantošanu, kuri atrodas ārpus valstu jurisdikcijas robežām, ko nosaka konvencijas 157. pants. Tas nozīmē, ka šī Institūcija nedarbojas ar citiem jūras dibena izmantošanas veidiem, piemēram, neskar kabelvadu un cauruļvadu likšanas brīvību. Pēc savas būtības Institūcija ir starptautiska organizācija, turklāt tai ir ne tikai publiski tiesiskās funkcijas, bet arī samērā plaši un nozīmīgi civiltiesiski uzdevumi un atbilstošas tiesības. Tās mītne vieta ir Jamaika, taču Institūcija pēc saviem ieskatiem var dibināt arī reģionālas struktūrvienības. Institūcijas trīs galvenās struktūrvienības ir Asambleja, divdesmit sešu valstu Padome un Sekretariāts. Padomes vadībā darbojas divas struktūrvienības: Ekonomiskās plānošanas komisija un Juridiskā un tehniskā komisija, kā arī Uzņēmums, kuram ir sava valde, ģenerālsēkretārs un savi štati. Visas konvencijas dalībvalstis *ipso facto* ir arī Institūcijas biedri. Institūcijas darbību dalībvalstis sākumā finansē līdzīgi kā ANO, bet pēc tam, kad Uzņēmuma darbība sāks nest peļņu, Institūcijas darbība tiks finansēta no tās.

Asambleja vada Institūcijas darbu; tās sastāvā ir visu dalībvalstu pārstāvji. Asamblejai par savu darbu atskaitās visas pārējās Institūcijas struktūrvienības, tā nosaka vispārējo politiku attiecībā uz jebkuru jautājumu savas kompetences ietvaros, ievēlē Padomi un Institūcijas ģenerālsēkretāru, Uzņēmuma valdi un ģenerālsēkretāru, apstiprina Institūcijas budžetu un noteikumus par Rajona resursu ieguvē gūto finansiālo un citu ekonomisko labumu sadali, kā

arī noteikumus par pašu resursu ieguvu un Institūcijas iekšējo pārvaldi, nosaka kompensācijas sistēmu tām sauszemē resursus iegūstošajām jaunattīstības valstīm, kuru ekonomika cieš zaudējumus sakarā ar resursu ieguvu jūrā, kā arī ir apveltīta ar citām konvencijas 160. pantā noteiktajām pilnvarām un funkcijām.

Izņemot vēlēšanu un budžeta apstiprināšanas jautājumus, Asamblejas lēmumiem ir rekomendējošs raksturs, tos procedūras jautājumos pieņem ar vienkāršu balsu vairākumu, bet pārējos jautājumos — ar divu trešdaļu balsu vairākumu. Lai kāds valstu bloks neuzspiestu savu gribu visai Asamblejai, tās priekšsēdētājam gadījumos, kad jautājums tiek skatīts pirmo reizi, tā skatīšana jāatliek vismaz uz piecām kalendāra nedēļām, kuru laikā valstis var atrast pieņemamu kompromisu, bet, ja to lūdz ne mazāk kā viena ceturtdaļa dalībvalstu, Asambleja var nodot izskatāmo jautājumu Strīdu izšķiršanas kamerai jūras dziļu jautājumos un Starptautiskajam jūras tiesību tribunālam, lai saņemtu konsultatīvu atzinumu par izskatāmā jautājuma atbilstību konvencijai.

Asambleja parasti sanāk uz kārtējām ikgadējām sesijām, tā var sasaukt arī ārkārtas sesijas.

Padome ir atbildīga par konvencijā noteiktā Rajona režīma un Asamblejas lēmumu piemērošanu un izpildīšanu. Padomi veido trīsdesmit seši locekļi, kuri tiek ievēlēti, ņemot vērā pasaules reģionu proporciju minerālresursu ieguvē un noteiktus politiskus nosacījumus, piemēram, četri locekļi tiek ievēlēti no to valstu vidus, kuras pēdējo piecu gadu laikā ieguvušas vai eksportējušas 2% no pasaulē iegūtajiem dabas resursiem, kādi tiek ievēlēti arī Rajonā, turklāt vismaz viena no šīm četrām valstīm pārstāv Austrumeiropas, t. i., bijušās sociālistiskā bloka valstis, bet astoņi locekļi tiek ievēlēti saskaņā ar taisnīgu sadalījumu starp pasaules ģeogrāfiskajiem reģioniem, t. i., pa vienam loceklim no Āfrikas, Āzijas, Austrumeiropas (ekssocialistiskā bloka valstis), Dienvidamerikas, Rietumeiropas, utt., kā arī Padomē jābūt pārstāvētām valstīm, kurām nav izejas uz jūru, un ekonomiski mazattīstītām valstīm. Valstis par Padomes locekļiem tiek ievēlētas uz četriem gadiem un mainās rotācijas kārtībā, turklāt Austrumeiropas reģionam Padomē ir rezervētas vismaz trīs vietas. Kļūstot par Institūcijas dalībvalsti, Latvija vidēji reizi divdesmit gados var rēķināties ar ievēlēšanu Padomē.

Padome ir nozīmīga politiska institūcija, kuras uzdevumos ietilpst kā Rajona resursu ieguves pārraudzīšana, tā arī ieguves saskaņošana ar pasaules valstu interesēm. Šā iemesla dēļ nozīmīgākajos jautājumos Padome lēmumu drīkst pieņemt tikai uz vienprātības (konsensusa) pamata, un tas nozīmē, ka nevienam Padomes loceklim nevar būt būtisku iebildumu lemjamā jautājumā, — praktiski tas nozīmē Padomes locekļu veto tiesības. Pie nozīmīgākajiem jautājumiem tiek pieskaitīti tādi jautājumi kā Ekonomiskās plānošanas komisijas rekomendāciju apstiprināšana, jaunattīstības valstu ekonomiku aizsargājošu pasākumu veikšana, rekomendācijas Asamblejai attiecībā uz Rajonā gūto labumu sadali. Pārējos jautājumos Padome drīkst pieņemt lēmumus vai nu ar trīs ceturtdaļu, vai divu trešdaļu balsu vairākumu.

Komisijas. Padomei ir pakļautas divas komisijas — Ekonomiskās plānošanas komisija un Juridiskā un tehniskā komisija. Ekonomiskās plānošanas komisija izstrādā Padomei ieteikumus dažādos ekonomiskos jautājumos, arī par Rajonā iegūstamo resursu apjomu un cenām, par jaunattīstības valstu ekonomiku aizsargājošiem faktoriem, par kompensācijām jaunattīstības valstīm. Juridiskā un tehniskā komisija izstrādā ne tikai ieteikumus attiecībā uz resursu ieguves pieteikumu apstiprināšanu, apkārtējās vides aizsardzību, prasību celšanu Strīdu izšķiršanas kamerā jūras dziļu jautājumos, bet arī pārrauga Rajonā veicamos darbus.

Uzņēmums ir atsevišķa Institūcijas struktūrvienība, kuras darbības lokā ir tādi jautājumi kā Rajona izpēte, apguve, resursu ieguve un realizācija. Uzņēmuma darbība ir vērsta uz Asamblejas un Padomes lēmumu izpildi, tas ir Asamblejas un Padomes komercinstitūcija.

Uzņēmums iegādājas nepieciešamo ieguves tehnoloģiju no tās operatoriem vai veido ar tiem kopuzņēmumus, kuru peļņu Institūcija sadala kā cilvēces kopējā mantojuma daļu. Uzņēmuma darbība sākumā tiek finansēta no aizņēmumiem — puse nāk no dalībvalstīm līdzīgi kā dalības maksa ANO, bet otra aizņēmumu daļa tiek gūta pasaules finansu tirgū. Līdz ar peļņas gūšanu no tās tiks finansēta turpmākā Uzņēmuma darbība.

Resursu ieguve

Resursu izpētes un izmantošanas pamatprincipi ir noteikti konvencijas III pielikumā. Resursu ieguvi Rajonā paralēli var veikt gan komercuzņēmumi, gan Uzņēmums.

Jebkura resursu ieguve sākas ar resursu izpēti. Attiecībā uz to konvencijā nav dots detalizēts regulējums, vienīgā prasība ir informēt Institūciju par pētījumiem.

Pats ieguves process tiek regulēts daudz detalizētāk. Pirmā prasība ir Institūcijas piekrišana ieguves veikšanai. Ieguves uzsākšanas pretendents jābūt konvencijas dalībvalsts uzņēmēj sabiedrībai (komercuzņēmumam); tas nozīmē, ka pretendents jāatrodas efektīvā dalībvalsts vai tās personas kontrolē un jāatbilst Institūcijas izvirzītajiem finansiālajiem un tehniskajiem kritērijiem. Pretendentam ir jāņem vērā veikt resursu ieguvi saskaņā ar konvencijas prasībām, ievērojot Institūcijas noteikumus, un, kas nav mazsvarīgi, — jāievēro tehnoloģijas nodošanas noteikumi.

Komercuzņēmuma pienākums ir nodot tā ieguves tehnoloģiju Uzņēmumam ar saprātīgiem komercnoteikumiem, ja Uzņēmumam nav iespējas iegūt analogu tehnoloģiju tam pieejamā tirgū ar saprātīgiem noteikumiem. Ja tehnoloģijas lietotājs vai īpašnieks atsakās nodot šo tehnoloģiju, pretendents nav tiesību izmantot šo tehnoloģiju resursu ieguvē. Ikviens valsts ir atbildīga par to, lai tās uzņēmumi nodotu šo tehnoloģiju, tas jānodrošina, iekļaujot atbilstošas normas valsts likumdošanas aktos. Ja rodas strīdi par tehnoloģijas nodošanas līguma noteikumu "saprātīgumu", tos var nodot izskatīšanai Strīdu izskatīšanas kamerai jūras dzīļu jautājumos saskaņā ar Institūcijas pieņemtajiem noteikumiem vai UNCITRAL komercarbitrāžas noteikumiem.

Pretendentam ir jāiesniedz Institūcijai savs darba plāns, kuru vispirms izskata Juridiskā un tehniskā komisija un sniedz atzinumu Padomei. Darba plānu zināmos gadījumos var noraidīt, piemēram, tad, ja tas skar jau apstiprināta darba plāna darbības rajonu, ja tas rada briesmas jūras videi, kā arī tad, ja plāns ir vērsts uz ieguves monopoltiesību nodibināšanu, t. i., ja darbības rajons pārsniedz divas trešdaļas no 400000 kvadrātkilometru liela rajona vai pārsniedz 2% Rajona platības. Plāna apstiprināšana dod pretendentam ekskluzīvas tiesības uz nerezervētu rajonu.

Uzņēmums arī pats var veikt ieguvi, izmantojot tiesības iegūt tehnoloģiju, dibināt kopuzņēmumus ar komercuzņēmumiem. Iesaistot savā darbībā arī jaunattīstības valstu pārstāvjus, Uzņēmums paver šīm valstīm pieeju ieguves tehnoloģijām, tādējādi nodrošinot vienu no veidiem, kā Rajons var kalpot ne tikai industriāli attīstīto valstu interesēm, bet arī kā visas cilvēces kopējais mantojums. Otrs veids ir Uzņēmuma darbības gaitā gūto labumu sadale starp jaunattīstības valstīm, lai gan ņemot vērā šo valstu daudzumu un lielo iedzīvotāju skaitu tajās, praktiski šo valstu ieguvums var būt visai nenozīmīgs. Konvencijas 140. pants nosaka vienlīdzības principu šo labumu sadalē, tomēr jāņem vērā 151. panta nosacījums, ka prioritāte labumu iegūšanā ir tām jaunattīstības valstīm, kuras cieš zaudējumus sakarā ar resursu ieguvi Rajonā. Par šo labumu sadali lemj Institūcija.

Jūras zinātniskā izpēte

Jautājums par jūras zinātniskās izpētes tiesisko regulējumu nebija aktuāls līdz pat Otrā pasaules kara beigām, bet arī tad tas aprobežojās ar atzinumu par zinātnisko pētījumu brīvību atklātajā jūrā.

1958. gada Ženēvas konvencijas par atklāto jūru 2. pantā atklātās jūras brīvību vidū nav tieši minēta zinātniskās izpētes brīvība, taču, ņemot vērā to, ka atklātās jūras brīvību uzskaitījums pantā nav izsmeļošs, ANO Starptautisko tiesību komiteja atzina jūras zinātniskās izpētes brīvību par vienu no atklātās jūras brīvībām. Zinātniskā izpēte tika ierobežota tikai valsts teritoriālajos ūdeņos un kontinentālajā šelfā, atzīstot to par katras piekrastes valsts ekskluzīvajām tiesībām un citu valstu kuģiem paredzot tikai miermīlīgās caurbraukšanas tiesības. Jebkurus zinātniskos pētījumus kontinentālajā šelfā, teritoriālajos ūdeņos un, protams, arī iekšējos ūdeņos var veikt tikai ar attiecīgās piekrastes valsts piekrišanu.

Pēc 1958. gada kā paražu tiesību normas attīstījās zvejas zonu koncepcija. Valstis, pasludinot savas zvejas zonas, pasludināja arī savas ekskluzīvās tiesības veikt zinātniskos pētījumus zvejniecības jautājumos šajās zonās.

ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijā dots detalizētāks jūras zinātniskās izpētes regulējums. Tā attīstību noteica ekskluzīvās ekonomiskās zonas attīstība, ietverot arī jaunattīstības valstu vēlēšanos ierobežot industriālo valstu darbību savas piekrastes tuvumā un atsevišķu valstu vēlēšanos ierobežot spiegošanu, ko ārvalstis maskēja ar zinātnisko. ANO III jūras tiesību konferences izstrādātās normas par jūras zinātnisko izpēti arī galvenokārt attiecas uz kontinentālo šelfu un ekskluzīvo ekonomisko zonu, taču tās ir precīzākas un izsmeļošākas salīdzinājumā ar 1958. gada konvencijās ietvertajām normām.

1982. gada konvencijas 87. pants jūras zinātnisko izpēti pasludina par vienu no atklātās jūras brīvībām. Atšķirībā no 1958. gada konvencijas atklātās jūras dibens un tā dzīles tagad ir ieguvušas Rajona statusu, un tajā visām valstīm ir tiesības veikt zinātnisko izpēti miemīlīgos nolūkos un visas cilvēces labā. Konvencijas 143. pants noteic, ka valstīm ir jāsadarbojas Rajona zinātniskajā izpētē, ar Institūcijas starpniecību apmainoties ar gūtajiem rezultātiem. Tajā brīdī, kad par zinātniskās izpētes mērķi kļūst resursu izlūkošana, uz to jau sāk attiekties konvencijas III pielikuma normas, kuras precīzi regulē izpēti un izlūkošanu Rajonā.

Attiecībā uz teritoriālajiem ūdeņiem un arhipelāga ūdeņiem ir saglabājusies norma, ka jebkuri pētījumi tur ir veicami tikai ar piekrastes (arhipelāga) valsts piekrišanu un tās kontrolē, nodarbošanās ar zinātnisko izpēti miermīlīgās caurbraukšanas vai tranzīta laikā ir šo tiesību pārkāpums. Tāpat piekrastes valsts piekrišana ir nepieciešama jebkuriem pētījumiem, kas tiek veikti kontinentālajā šelfā vai ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Konvencija, regulējot zinātniskos pētījumus kontinentālajā šelfā, gan nošķir pētījumus, kuri ir vērsti uz zinātnes par jūras vidi attīstību visas cilvēces interesēs, no pētījumiem, kuri ir vērsti uz kontinentālā šelfa un tā dzīļu resursu izpēti. Pirmajā gadījumā piekrastes valstij parasti normālos apstākļos būtu jādod sava piekrišana pētījumiem, bet otrs gadījums var skart piekrastes valsts ekonomiskās intereses, un tad piekrastes valstij nav pienākuma dot savu piekrišanu. Ja piekrastes valsts tomēr ir devusi savu piekrišanu šelfa zinātniskajai izpētei, tā bez pamatota iemesla nedrīkst šādu atļauju atsaukt. Konvencijas 248. pants noteic, ka pusei, kura vēlas veikt zinātnisko pētījumu šelfā, ir jāsniedz piekrastes valstij informācija par plānoto pētījumu projektu, jāļauj piekrastes valstij piedalīties šajos pētījumos, kā arī jāinformē piekrastes valsts par pētījumos gūtajiem rezultātiem. Ja pētījums ir vērsts uz vispārēju zināšanu iegūvi par jūras vidi, piekrastes valsts nav tiesīga izvirzīt kādus papildu nosacījumus savas piekrišanas došanai.

Atbilstošas normas iekļautas arī Latvijas Republikas likumā "Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu". Likuma 5. pants noteic, ka "kontinentālā šelfa izpēti un dabas resursu izstrādi var veikt tikai pēc speciālas atļaujas saņemšanas," bet 6. pants paredz Latvijas Republikas jurisdikciju attiecībā uz jūras zinātnisko izpēti. Likuma 11. pants noteic, ka zinātniskās izpētes veikšanai ir jāsaņem atļauja un jāiegūst licence valdības noteiktajā kārtībā. Saskaņā ar likuma 14. pantu ārvalstu fiziskajām un juridiskajām personām atļauja pētījumiem var tikt atteikta, ja plānotie pētījumi saistīti ar Latvijas dzīvo un nedzīvo dabas resursu izpēti un izstrādi, ja plānotā darbība saistīta ar spridzināšanas darbu veikšanu vai kaitīgu vielu ievadīšanu, kā arī tad, ja atļaujas prasītājs nav izpildījis Latvijas iepriekšējās prasības attiecībā uz zinātnisko izpēti. Likuma 21. pants nosaka pētījumus veicošo personu pienākumu informēt Latvijas Republikas iestādes par veiktajiem pētījumiem un iepazīstināt ar to rezultātiem. Ja pētījumi tiek veikti bez attiecīgas atļaujas vai neievērojot saskaņoto projektu, atbilstoši likuma 22. pantam šādus pētījumus Latvija drīkst pārtraukt un saskaņā ar 28. pantu — uzlikt administratīvo sodu.

Ņemot vērā konvencijas noteikumus un valstu praksi, tajā skaitā arī Latvijas praksi, var secināt, ka kārtība, kādā tiek atļauti zinātniskie pētījumi ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā un kontinentālajā šelfā, ir kļuvusi par starptautisko jūras tiesību paražu tiesību normu, bet to nevar sacīt par šo tiesību sīkāku regulējumu, kurā valstu prakse ir atšķirīga. Ņemot vērā valstu vidū samērā plaši izplatīto praksi noteikt zvejas zonu ar tiesisko statusu, kas ir tuvs ekskluzīvās ekonomiskās zonas tiesiskajam statusam, arī attiecībā uz zinātnisko izpēti, šīs normas piemērojamas arī zvejas zonās.

Jūras zinātniskā izpēte bieži ir saistīta ar dažādu fiksētu ietaišu, boju un citu peldošu objektu izvietošana jūrā. 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 258. pants noteic, ka šādu objektu izvietošana ir pakļauta to pašu normu regulējumam, kuras reglamentē jūras zinātnisko izpēti. Tas nozīmē, ka pētniecības objektu izvietošana teritoriālajos ūdeņos, kontinentālajā šelfā un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā ir jāsaņem piekrastes valsts piekrišana. No konvencijas 60. un 80. panta izriet, ka piekrastes valsts realizē savu jurisdikciju attiecībā uz šādiem veidojumiem — mākslīgām salām, platformām u. tml.

Kontroljautājumi

1. Kas ir Rajons, kāpēc tas tiek uzskatīts par visas cilvēces kopējo mantojumu?
2. Kas ir Institūcija, kāda ir tās struktūra, darbības mērķi?
3. Kas ir Uzņēmums, kāda ir tā loma resursu ieguvē atklātajā jūrā?
4. Jūras zinātniskās izpētes starptautiskais regulējums.
5. Jūras zinātniskās izpētes regulējums Latvijā.

Uzdevums

Āzijas jaunattīstības valsts Burburundijas budžetā visnozīmīgāko ienākumu daļu veido ienākumi no niķeļa ieguves šīs valsts raktuvēs, turklāt šī valsts ir viena no nozīmīgākajām niķeļa eksportētājām pasaulē.

Triju industriāli attīstīto valstu izveidotais konsorcijs "Trinicom" ir izstrādājis jaunu uni-kālu dabas resursu zemūdens ieguves tehnoloģiju, kuru vēlas izmantot niķeļa ieguvei

atradnēs, kas atrodas 250 jūras jūdžu attālumā no Burburundijas krastiem. Pēc Burburundijas ekspertu aplēsēm, "Trinicom" iespējamo ieguvumu apmērs var radīt tik būtisku konkurenci pasaules niķeļa tirgū, ka tas varētu izraisīt katastrofālas sekas Burburundijas ekonomikai.

Kādu izeju no šīs situācijas varētu ieteikt Burburundijas varas iestādēm?

Ieteicamā literatūra

Bojārs J. **Starptautiskās tiesības**. Rīga, Zvaigzne ABC, 1996.

Brownlie J. **Principles of Public International Law**, 4th ed. Claredon Press, Oxford, 1990.

Churchill R. R., Lowe A. V. **The Law of the Sea**, 2nd ed. Manchester University Press, 1988.

Shaw M. N. **International Law**. Cambridge University Press, 1995.

Otrā daļa

Kuģošanas tiesības

I Kuģošanas tiesību jēdziens un vēsturiskā attīstība

Kuģošanas tiesību jēdziens

Jebkura cilvēka darbība un bieži vien arī atturēšanās no kādas darbības veikšanas — bezdarbība — rada noteiktas sabiedriskās attiecības starp šo individu un apkārtējo sabiedrību. Gan paša indivīda, gan apkārtējās sabiedrības sekmīgas darbības būtisks priekšnoteikums ir to sociālo normu ievērošana, kuras regulē indivīda rīcību. Daļa šo sociālo normu ir ieguvušas tiesību raksturu. Cik plašs un daudzveidīgs ir cilvēka iespējamās darbības loks, tik daudzveidīgas ir šo darbību regulējošās tiesības.

Kuģošana ir viens no vissenākajiem cilvēku nodarbošanās veidiem, jo jau kopš sirmas senatnes jūra ir bijusi gan iztikas avots, gan satiksmes ceļš. Arī mūsdienās kuģošana joprojām ir viena no nozīmīgākajām saimnieciskās darbības nozarēm, īpaši Latvijā.

Jūras izmantošanas gaitā veidojas īpašas sabiedriskās attiecības. To specifiku, pirmkārt, nosaka īpaša teritorija — jūra un specifiskas izmantošanas formas — kuģošana, zvejniecība u. tml. Tāpēc ir nepieciešamas arī specifiskas tiesību normas, kas regulē šīs sabiedriskās attiecības. Šo attiecību loks ir ļoti plašs un grūti definējams, turklāt nebūt ne visus jūras izmantošanas veidus regulē kuģošanas tiesības. Piemēram, naftas ieguvei no jūrā stacionētas naftas ieguves platformas vai enerģijas ieguvei, izmantojot jūras straumju spēku, varētu attiecināt uz jūras izmantošanu, taču šie jautājumi nav kuģošanas tiesību regulēšanas objekts. Savukārt kuģa atrašanās ostā nevarētu uzskatīt par jūras izmantošanu, bet kuģošanas tiesībās iekļauti arī vairāki ostu darbības aspekti. Precīzāk būtu teikt, ka kuģošanas tiesības regulē ar kuģi saistītās tiesiskās attiecības.

Otrkārt, kuģošanas tiesības ir viena no senākajām tiesību nozarēm. Tās laika gaitā ir veidojušās un attīstījušās dažādos pasaules reģionos un ne tikai ietekmējušās no attiecīgā laikmeta un reģiona tiesībām, bet arī saglabājušas un attīstījušas vienīgi sev raksturīgas tiesību normas un principus, līdz ar to atšķiroties no radniecīgajām tiesību nozarēm, pirmām kārtām no civiltiesībām.

Treškārt, kuģošanas tiesību raksturīga iezīme ir normu daudzveidība. Kuģošanas tiesību pamatā ir civiltiesiska rakstura tiesību normas. Tās ir normas, kas regulē attiecības starp kravas īpašnieku vai nosūtītāju, no vienas puses, un kuģa īpašnieku vai pārvadātāju no otras puses jūras pārvadājumā; normas, kas regulē īpašuma tiesības uz kuģi; jūrnieku, kuģa virsnieku un kapteiņa darba tiesiskās attiecības ar darba devēju, u. c. Šā iemesla dēļ daudzās pasaules valodās kuģošanas tiesības bieži tiek dēvētas par jūras privāttiesībām.⁹³

Taču līdztekus minētajām normām kuģošanas tiesības ietver arī daudzas tādas tiesību normas, kuras ir raksturīgas citām tiesību nozarēm. Tā Latvijas Jūras kodeksa 1. pants noteic, ka

kodekss regulē ne vien civiltiesiskās, bet arī administratīvās attiecības, kas rodas jūrniecības jomā. Pie šīs normu kategorijas pieder tās tiesību normas, kas regulē valsts pārvaldes institūciju kompetenci jūrniecības sfērā — pirmām kārtām jau kuģu reģistrāciju un kuģošanas drošības kontroli.

Turklāt kuģošanas tiesības ietver arī vairākas publisko tiesību normas, piemēram, par kuģa tiesībām pacelt savas valsts karogu; par kuģa karoga valsts jurisdikcijas izplatīšanos uz kuģa, tam atrodoties atklātajā jūrā; par kuģa kapteiņa kā kuģa karoga valsts pārstāvja publiski tiesiskajām funkcijām, par pienākumu sniegt palīdzību jūrā u. c. Publiski tiesisks raksturs ir arī procesuālajām normām, kuras ir raksturīgas tieši kuģošanas tiesībām.

Kuģošanas tiesības ietver arī tādas normas, kuras varētu uzskatīt gan par kriminālprocesuālajām normām, piemēram, tās normas, kas regulē kuģa kapteiņa kompetenci izziņas darbību veikšanā, ja uz kuģa ir izdarīts noziegums, gan par civilprocesuālajām, kuras attiecas uz jūras prasības nodrošināšanu, uzliekot arestu kuģim, kuģa piespiedu pārdošanas procesu un kreditoru prasību apmierināšanas secību. Minētais liecina, ka kuģošanas tiesības⁹⁴, kaut gan to pamatā ir civiltiesiskas normas, tomēr iekļauj arī citām nozarēm raksturīgas normas un veido patstāvīgu tiesību nozari.

Kuģošanas tiesības ir tiesību nozare, normu un principu kopums, kas regulē ar kuģošanu saistītās tiesiskās attiecības.

Uzskats, ka kuģošanas tiesības ir atsevišķa tiesību nozare vēl nav galīgi un viennozīmīgi nostiprinājies. Nereti ir sastopams viedoklis, ka kuģošanas tiesības ir kādas citas tiesību nozares, piemēram, civiltiesību vai starptautisko privāttiesību, sastāvdaļa vai vienkārši vairāku tiesību nozaru normu kopojums, kas nevar pretendēt uz atsevišķas tiesību nozares statusu. Šāds uzskats rodas tad, ja attiecīgās kuģošanas tiesību normas tiek aplūkotas atrauti no kopējās kuģošanas tiesību sistēmas un iekļautas citu tiesību nozaru jomā. Piemēram, civiltiesības regulē arī tiesiskās attiecības, kuras rodas pārvadājumu sfērā, un tas mudina aptvert arī ar jūras pārvadājumu saistītos jautājumus, taču šajā gadījumā šie jautājumi netiek skatīti kontekstā ar citām kuģošanas tiesību normām, kas regulē ar jūras pārvadājumu vai ar tā nodrošināšanu saistītās tiesiskās attiecības.

Tomēr uzskats, ka kuģošanas tiesības ir citas tiesību nozares sastāvdaļa vai citu tiesību nozaru normu kopojums, ir kļūdaini. Pirmkārt, kuģošanas tiesības veido vienotu normu sistēmu. Šīs normas attiecas uz visu kuģa mūžu, sākot ar tā būvi, pirkšanu un reģistrāciju un beidzot ar kļūšanu par vraku un regulē visus ar kuģa darbību saistītos jautājumus. Otrkārt, kuģošanas tiesības regulē nosacīti vienveidīgu sabiedrisko attiecību loku. Vienveidīgu tāpēc, ka šīs attiecības ir saistītas ar kuģošanu, bet nosacīti vienveidīgu tāpēc, ka šīs attiecības, kā jau tika minēts, ir ne tikai privāttiesiska, bet dažkārt arī publiski tiesiska rakstura. Treškārt, kuģošanas tiesības raksturo arī zināmā mērā specifiska regulēšanas metode. Šī specifika ir saistīta ar visumā unikālo kuģošanas tiesību attīstības vēsturi un šo tiesību unificēto raksturu. Liela daļa kuģošanas tiesību normu ir gadu simteņu gaitā izveidojušās un starptautiski unificētas paražu tiesību normas. Minētie trīs apstākļi ļauj kuģošanas tiesības uzskatīt par atsevišķu tiesību nozari.

Kuģošanas tiesību saistība ar citām tiesību nozarēm

Jūras tiesības

Nereti kuģošanas tiesības tiek sauktas vienkārši par jūras tiesībām — *maritime law* angļu valodā, *see rechte* vācu valodā, *droit maritime* franču valodā, *morskoje pravo* krievu valodā. Taču jūras tiesības ir plašāks jēdziens par kuģošanas tiesībām, kuras regulē nevis jūras platību tiesisko statusu, bet gan tikai kuģošanu un ar to saistītās attiecības. Jūras tiesības varētu definēt kā tiesību sistēmu, kuru savukārt veido divas sastāvdaļas — publiskās jūras tiesības un kuģošanas tiesības.

Publiskās jūras tiesības

Ar publiskajām jūras tiesībām parasti saprot starptautiskās publiskās jūras tiesības, t. i., starptautisko tiesību nozari, kura regulē valstu, starptautisko organizāciju un citu ar starptautisko tiesībsubjektību apveltīto veidojumu attiecības, kas rodas, izmantojot jūru, tās dzīles un resursus, kā arī gaisa telpu virs jūras. Publiskajām jūras tiesībām un kuģošanas tiesībām ir gan kopīga darbības sfēra, gan arī radniecīga avotu sistēma. Tomēr dažādie subjekti un atšķirīgais regulēšanas objekts ir pamats, lai tās tiktu nošķirtas kā atsevišķas nozares, kuras, kā jau minēts, apvieno viena tiesību sistēma — jūras tiesības.⁹⁵

Civiltiesības

Kuģošanas tiesības ir diezgan cieši saistītas ar civiltiesībām, ne velti ir bijuši mēģinājumi kuģošanas tiesības pasludināt par vienu no civiltiesību institūtiem.

Saikni starp civiltiesībām un kuģošanas tiesībām norāda Latvijas Jūras kodeksa 4. pants, nosakot, ka:

“Latvijas civilie, administratīvie vai citi likumdošanas akti piemērojami tādos ar jūrlietām saistītos jautājumos, kurus neregulē šis kodekss.”

Šī norma nosaka citu Latvijas likumdošanas aktu, to skaitā arī civiltiesisko aktu, subsidiāru piemērošanu tiesiskajās attiecībās, kuras regulē kuģošanas tiesības. Piemēram, Latvijas Jūras kodeksa 3. nodaļa “Ar kuģi saistītās mantiskās intereses” regulē atsevišķus ar kuģu ieķīlāšanu saistītus jautājumus, paredzot tiesības kuģi ieķīlāt kā saistību nodrošinājumu, kuģa obligācijas reģistrāciju Latvijas kuģu reģistrā un nosacījumus kuģa ieķīlāšanai ārzemēs. Taču Jūras kodekss neregulē vispārīgus ar ķīlu un hipotēku saistītos jautājumus. Šos jautājumus regulē Civillikuma trešās daļas “Lietu tiesības” VI nodaļa “Ķīlas tiesības”.

Savukārt Civillikuma 1279. panta piezīme noteic, ka īpaši noteikumi par kuģu ieķīlāšanu paredzēti kuģu hipotēkas un jūras prasību likumā. Šis likums bija spēkā Latvijā līdz Otrajam pasaules karam, bet tagad attiecīgas normas ir ietvertas Latvijas Jūras kodeksā. No minētā var secināt, ka, aplūkojot tiesiskās attiecības, kas izriet no kuģa ieķīlāšanas, tās vispirms ir jāizvērtē saskaņā ar kuģošanas tiesību normām, bet attiecībā uz tiem jautājumiem, kurus neregulē kuģošanas tiesības, piemērojami citi Latvijas likumdošanas akti, šajā gadījumā Civillikums.

Šo piemēru par kuģu ieķīlāšanu var vispārināt un attiecināt uz jebkurām civiltiesiskā

rakstura attiecībām, kas saistītas ar kuģošanu un kuģiem, un uzskatīt, ka kuģošanas tiesības ir saistītas ar vispārējām civiltiesībām.

Citas tiesību nozares

Kuģošanas tiesību saistību ar citām nacionālajām tiesību nozarēm var raksturot tieši tādā pašā veidā, kā to saistību ar civiltiesībām. Kā jau minēts, kuģošanas tiesības ietver tiesību normas, kas ir raksturīgas administratīvajām tiesībām un valststiesībām vispār, kriminālprocesuālajām un civilprocesuālajām tiesībām, kā arī citām nacionālo tiesību nozarēm. Saskaņā ar jau minēto Jūras kodeksa 4. pantu tiesiskajās attiecībās, kas saistītas ar jūrniecību, pirmām kārtām jāvadās no speciālajām normām, šajā gadījumā Latvijas Jūras kodeksa, bet jautājumos, kurus neregulē šis kodekss, piemērojami citi Latvijas likumdošanas akti.

Starptautiskās privāttiesības un starptautiskās tirdzniecības tiesības

Ar kuģošanas tiesībām saistītie jautājumi nereti tiek aplūkoti arī atsevišķu autoru starptautisko privāttiesību kursā un starptautisko tirdzniecības tiesību kursā, īpaši tādi jautājumi kā jūras pārvadājuma tiesiskais regulējums un prakse.⁹⁶ No praktiskā viedokļa šāda pieeja vēl būtu attaisnojama, īpaši runājot par starptautiskajām tirdzniecības tiesībām, bet teorētiski tā ir apšaubāma, jo jautājums par jūras pārvadājumu atkal tiek izrauts no kopējā kuģošanas tiesību konteksta un jūras pārvadājumu regulējošo tiesību normu kvalitatīva darbība nav iespējama, ja šīs tiesības atrauj no pārējām kuģošanas tiesībām. No otras puses, studējot starptautiskās tirdzniecības tiesības, ir vēlams aplūkot arī atsevišķus kuģošanas tiesību jautājumus — tos, kuri skar preču pārvadājumu. Taču tas nevar būt par iemeslu tam, lai jūras pārvadājumu uzskatītu par starptautisko tirdzniecības tiesību objektu.

Attiecībā uz starptautiskajām privāttiesībām jāatzīmē, ka tās regulē galvenokārt dažādu valstu nacionālo tiesību kolīziju gadījumus un nosaka, kuras valsts likumdošanas akti piemērojami attiecībā uz tiesiskajām attiecībām, kurās ir iesaistīts ārvalsts elements — ārvalsts fiziskā vai juridiskā persona, ārvalstīs esošs īpašums vai ārvalstī noticis juridisks fakts. Latvijā kolīziju normas, respektīvi starptautisko privāttiesību normas, pamatā ir ietvertas Civillikuma Ievada daļā, taču atsevišķas kolīziju normas ir fiksētas arī Latvijas Jūras kodeksā. Piemēram, Jūras kodeksa 153. pants ietver kolīziju normu, kas noteic, ka Latvijas tiesa, izskatot Latvijas ūdeņos notikušu kuģu sadursmes gadījumu, attiecībā uz ārvalstī reģistrētiem kuģiem piemēro tās pašas tiesību normas, kuras piemērojamas attiecībā uz Latvijas kuģiem. No šā piemēra var secināt, ka Latvijas kuģošanas tiesības ietver arī atsevišķas kolīziju normas, respektīvi, starptautisko privāttiesību normas.

Kuģošanas tiesību attīstības vēsture

Vēsturiski kuģošanas tiesības ir attīstījušās dažādos laika posmos un dažādos reģionos, katrā nākamajā attīstības posmā pārņemot iepriekšējā posmā un reģionā gūto pieredzi. Uz

šīs pieredzes pamata, bagātinoties daudzu valstu tiesību sistēmu ietekmē, pēc unifikācijas procesā, kurš vēl joprojām turpinās, kuģošanas tiesības ir kļuvušas patiesi internacionālas un ieguvušas arvien vairāk unificētu raksturu.

Kuģošanas tiesību attīstību nosacīti var iedalīt piecos posmos:

1. līdz mūsu ēras X gs.;
2. no X gs. līdz 1360. gadam;
3. no 1360. gada līdz XVI — XVII gs.;
4. no XVI — XVII gs. līdz XIX gs. beigām un XX gs. sākumam;
5. no XX gs. sākuma līdz mūsdienām.

Kā pirmais vēsturē zināmais tiesību normu apkopojums, kurā iekļautas arī dažas kuģošanas tiesību normas, ir jāmin tā sauktie Hammurapi likumi, kuri, domājams, radušies starp XX un XVI gs. p. m. ē. Babilonijā. Turpmākā kuģošanas tiesību vēsturiskā attīstība, bez šaubām, ir saistāma ar Vidusjūras reģionu.

Vidusjūras reģionā senākie kuģošanas tiesību avoti savukārt ir saistīti ar Krētas salu. Sen grieķu mitoloģijā un leģendās ir atrodamas liecības ne tikai par teiksmaino Mīnotauru, bet arī par tiem laikiem diezgan labi attīstīto kuģniecību un kuģošanas tiesībām Krētas salā. Turpmākā kuģošanas tiesību attīstība ir saistīta ar fenīciešiem, Rodas ostu un slavenajām Rodas tiesībām. Rodas salas nozīmi kuģošanas tiesību attīstībā nosaka tas apstāklis, ka šajā salā tika izšķirti daudzi strīdi starp kuģiniekiem un tirgoņiem.⁹⁷

Turpmākajā attīstības gaitā Rodas tiesības saplūda ar romiešu tiesībām, un tā rezultātā atsevišķi romiešu tiesību institūti ir būtiski ietekmējuši kuģošanas tiesības, sevišķi šo tiesību procesuālās normas. Līdz pat mūsdienām nav atrasts Rodas tiesību autentisks teksts, tomēr turpmāko tūkstoš gadu laikā nosaukumu "Rodas tiesības" lietoja kā jēdziena "kuģošanas tiesības" sinonīmu. Faktiski ar šo Rodas tiesību iespaidošanos no romiešu tiesībām arī beidzas kuģošanas tiesību vēsturiskās attīstības pirmais posms, jo līdz ar Romas impērijas pagrimumu starptautiskās tirdzniecības un attiecīgi arī kuģošanas attīstībā iestājās relatīvs miera periods, kas ilga līdz pat m. ē. X gs., kad sāka attīstīties lielās Itālijas tirdzniecības pilsētvalstis.

Antīkās kuģošanas tiesības radās Vidusjūras reģionā laika posmā starp X gs. p. m. ē. un m. ē. V gs., saplūstot ar romiešu tiesībām un aizgūstot no tām atsevišķas procesuālās normas. Lai arī ir vērojamas atšķirības starp romiešu *actio in rem* un daudzu valstu mūsdienu kuģošanas tiesībās paredzēto prasību pret kuģi, tomēr šī prasība, kas ir viena no galvenajām mūsdienu kuģošanas tiesību īpatnībām, ir pārņemta tieši no romiešu tiesībām.

Nākamais kuģošanas tiesību attīstības posms ir saistīts ar Itālijas pilsētvalstis laikā no XI līdz XIV gs. radītajām tiesību normām.

Itālijas pilsētiņā Amalfā netālu no Neapoles dzīvo tikai apmēram 5000 iedzīvotāju, un galvenā celtne pilsētā ir katedrāle, bet pirms 900 gadiem Amalfā dzīvoja 50000 iedzīvotāju, tai bija kolonijas Sīrijā, Arābijā, Indijā un Āfrikā, un pilsētas vārtus rotāja uzraksts "*Prima deduct nautis usus magnetis Amalphis*".⁹⁸ Tikai Amalfas pilsētas kuģošanas tiesības daļēji spēja aizēnot Rodas tiesību nozīmi.

Dīvus gadsimtus vēlāk Barselonā tika radīta "*Consulado del Mar*" — "Jūras jurisdikcijas grāmata", tomēr Barselonas autortiesības šai ziņā apstrīdēja vairākas Itālijas pilsētas.

Kuģošanas tiesības Itālijas pilsētvalstīs attīstījās, pateicoties šo pilsētu plašajiem tirdzniecības sakariem, turklāt šajās pilsētās radušās kuģošanas tiesības kalpoja kā tilts starp Rodas/romiešu tiesībām un tām kuģošanas tiesībām, kas vēlāk attīstījās Eiropas Ziemeļrietumos, jo jāva nākamajā kuģošanas tiesību vēsturiskās attīstības posmā pārņemot rodiešu un romiešu pieredzi.

Eiropas Ziemeļrietumos kuģošanas tiesības ienāca caur Oleronas salu ar tā saukto Oleronas kodeksu, kas turpmāk ietekmēja gan eiropiešu, gan angļu un amerikāņu kuģošanas tiesības. Oleronas kodekss radās XII — XIII gs. Francijas salā Oleronā, kura tolaik piederēja angļiem. Vēsturnieki uzskata, ka kodeksa radīšanas gods piešķirams vai nu Ričardam Lauvassirdij pēc viņa atgriešanās no Krusta kariem, vai Eleonorai, Anglijas karaļa Henrija II sievai un Ričarda Lauvassirds mātei. Ticamākais ir viedoklis, ka autortiesības būtu jāpiešķirt hercogienei Eleonorai, pieņemot, ka Ričards Lauvassirds šo kodeksu atveda no Oleronas uz Angliju, kur tas tika daļēji piemērots vēl pagājušajā gadsimtā.

Pats Oleronas kodekss balstījās uz Rodas tiesībām, kas bija papildinātas ar vēlāka laika paražu tiesību normām. Pastāv arī tāda versija, ka Oleronas kodekss ir tiesas lēmumu kopojums, nevis to tiesību normu kodifikācijas rezultāts, kuras angļu tiesas piemēroja vienlaikus ar vietējām paražām.

Divi nākamie nozīmīgākie kuģošanas tiesību avoti ir Visbijas tiesības un Hanzas savienības tiesības. Hanzas savienības savas tiesības pārņēma no Visbijas, kura savukārt tās bija aizguvusi no Oleronas.

XII — XIV gs. Visbija bija ļoti nozīmīgs Eiropas tirdzniecības centrs — tajā bija 12 tūkstoši tirgoņu, bet 1361. gadā dāņu karalis Valdemars IV to sagrāva. 1367. gadā 77 pilsētu pārstāvji tikās Ķelnē un nodibināja Hanzas savienību, kas kļuva par lielāko ekonomisko spēku Eiropas ziemeļos un rietumos un palika tāds turpmāko divu gadsimtu laikā, līdz XVII gs. zaudēja savu nozīmi. Hanzas savienības dalībnieces savulaik bija arī vairākas Latvijas pilsētas ar Rīgu priekšgalā, tāpēc var apgalvot, ka kuģošanas tiesību pirmsākumi Latvijā rodami jau XIV gs.

Tādējādi var teikt, ka kuģošanas tiesību paražu tiesību normu kodifikācija divu tūkstošu gadu laikā ģeogrāfiskajā ziņā ir aptvērusi loku, kas sākās Rodā un gāja caur Amalfu, Barselonu un Oleronu uz Visbiju un Lībeku. Šie kodeksi neatspoguļoja kāda valdnieka gribu, tajos nezināmi autori bija kodificējuši vispārpieņemtās kuģošanas tiesību paražu normas, ko, risinot strīdus starp kuģotājiem un tirgoņiem, dažādos tirdzniecības centros parasti piemēroja pilsētu ģilžu izveidotas jūras tiesas, nevis parastās attiecīgo teritoriju valdnieku izveidotās tiesas. Visās lielajās tirdzniecības ostās — Dženovā, Pizā un Barselonā — bija izveidotas šādas tirgoņu jūras tiesas.

Ir pieņemts uzskatīt, ka kuģošanas tiesību otrais attīstības posms loģiski noslēdzas 1360. gadā. Lai sekmētu cīņu pret pirātismu angļu kontrolē esošajās jūrās, šajā gadā Anglijā tika nodibināta Admiralitātes tiesa, kura sākotnēji skatīja ar pirātismu un prīzēm saistītās lietas, bet pakāpeniski koncentrēja savās rokās visu kuģošanas strīdu izskatīšanu. Tas bija stimuls šādu tiesu izveidošanai daudzās pasaules valstīs. Britu Admiralitātes tiesas ieguldījumu kuģošanas tiesību attīstībā ir grūti novērtēt par augstu, jo vēl pat mūsdienās šīs tiesas skatītās lietas tiek atzītas par pasaules mēroga hrestomātiskiem kuģošanas tiesību precedentiem.

Trešais kuģošanas tiesību attīstības posms sakrīt ar feodālās sadrumstalotības laiku Eiropā, kad kuģošanas tiesības attīstījās tikai atsevišķās jūras lielvalstīs.

XVII un XVIII gs. Eiropā uzplauka nacionālo valstu un absolūto monarhiju ideja. Šajā laikā aizsākās sava konkurence starp jūras lielvalstīm par jūru izmantošanu, un līdz ar to beidzās globāla kuģošanas tiesību attīstība. Sākās nacionālo kuģošanas tiesību attīstības posms. Kuģošanas tiesības tika kodificētas katrā valstī atsevišķi, tās bija attiecīgās valsts valdnieka gribas noteiktas normas, nevis neoficiāli paražu tiesību apkopojumi, kā tas bija līdz tam. Šo procesu 1561. gadā aizsāka dāņu karaļa Frederika II jūras kodekss, tad 1667. gadā stafeti pārņēma Zviedrijas karalis Kristiāns XI un Francijas karalis Ludviķis XIV ar savām jūras

ordonancēm. 1721. gadā nacionālās kodifikācijas process turpinājās Holandē, 1737. gadā — Prūsijā, 1789. gadā — Spānijā un 1786. gadā Venēcijā.

Formāli šis process turpinās līdz pat mūsdienām, taču kopš pagājušā gadsimta beigām un šā gadsimta sākuma var runāt par jaunu tendenci kuģošanas tiesību attīstībā. Jau pirms Pirmā pasaules kara bija aizsācies nacionālo kuģošanas tiesību unifikācijas un internacionālizācijas process. Vienu no svarīgākajām lomām šajā procesā ir uzņēmusies CMI⁹⁹ — starptautiska nevalstiska organizācija, kas apvieno dažādu valstu nacionālās jūras tiesību asociācijas, kā arī Starptautisko tiesību asociācija, kas ir starptautiska nacionālo starptautisko tiesību asociāciju apvienība. Pēc Otrā pasaules kara šis unifikācijas un internacionalizācijas process noris Apvienoto Nāciju Tirdzniecības un attīstības konferences (UNCTAD) un specializētas ANO institūcijas Starptautiskās jūras organizācijas (IMO) rokās. Šīs unifikācijas rezultāts bija Jorkas—Antverpenes noteikumi, kuros tika standartizētas tiesību normas attiecībā uz vispārējo avāriju, Hāgas noteikumus, kuros tika standartizētas tiesību normas attiecībā uz kosamentiem, kā arī daudzu citu konvenciju pieņemšana. Šajā kuģošanas tiesību unifikācijā ir saskatāmi divi galvenie virzieni: kuģošanas tehnisko normu unifikācija un standartizācija, kas ir IMO galvenais uzdevums un juridisko normu unifikācija.

Latvijas kuģošanas tiesības

Latvijas Republikā kuģošanas tiesību attīstība aizsākās uzreiz pēc neatkarības iegūšanas, šo procesu pārtrauca Otrais pasaules karš. Divdesmitajos un trīsdesmitajos gados Latvija pievienojās vairākām starptautiskajām kuģošanas tiesību konvencijām un pieņēma virkni likumu un citu normatīvo aktu šajā jomā. Pirmskara Latvijā tika izstrādāti tādi nozīmīgi kuģošanas tiesību likumi kā 1921. gada likums par brīvistām, 1923. gada likumi par kuģošanas tiesībām, kuģu reģistrēšanu un kuģu izmērīšanu, 1927. gadā pieņemtais likums par tirdzniecības kuģu administratīvo personālu, bet 1928. gadā likums par kuģu hipotēkām un jūras prasībām. Šie, kā arī citi likumi un normatīvie akti 1933. un 1938. gadā tika apkopoti izdevumā "Kuģniecības likumu un noteikumu kopojums", turklāt 1938. gadā Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera apkopoja un izdeva Rīgas ostas paražas.

Kuģošanas tiesības tika pasniegtas gan jūrskolās, gan Latvijas Universitātes Tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultātē, jūras tiesības vai nu kā patstāvīgu, vai arī kā tirdzniecības tiesībās ietilpstošu disciplīnu pasniedza profesori Augusts Lēbers (1865—1948) un Konstantīns Čakste (1901—1945). 1939. gadā Krišjāņa Valdemāra jūrskola izdeva Vērnēra Vītiņa sarakstīto mācību grāmatu "Jūras tiesības".

Pēc Otrā pasaules kara Latvijā tika piemēroti Padomju Savienības likumdošanas akti, to skaitā arī kuģošanas tiesību jomā. 1968. gadā ar PSRS Augstākās padomes Prezidija lēmumu tika apstiprināts PSRS Jūras tirdzniecības kuģniecības kodekss, kas Latvijas Republikā bija spēkā vēl līdz pat 1994. gada 10. septembrim.

Jau drīz pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā tika uzsākts darbs pie Latvijas Jūras kodeksa izstrādāšanas, jo PSRS Jūras tirdzniecības kodekss vairs neatbilda jaunajām ekonomiskajām un politiskajām prasībām. Tika izstrādāti vairāki Latvijas Jūras kodeksa projekti, kuri netika pieņemti to nepilnības dēļ. 1992. gadā pēc IMO ieteikuma Latvijas Jūras kodeksa projektu izstrādāja IMO Maltas Jūras tiesību institūta profesors P. K. Muherdži (*Mukherjee*) kopā ar Latvijas Jūras lietu ministrijas un valsts uzņēmuma "Latvijas Kuģniecība" speciālistiem. Šo projektu Latvijas Republikas Ministru kabinets 1994. gada 16. augustā pieņēma Latvijas Republikas

Satversmes 81. panta kārtībā, un tas stājās spēkā 1994. gada 10. septembrī kā "Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)". Līdz ar to savu spēku Latvijā zaudēja PSRS Jūras tirdzniecības kuģniecības kodekss. Vēl pirms Jūras kodeksa pieņemšanas Saeima 1994. gada 22. jūnijā pieņēma likumu par ostām, bet 1996. gadā — likumu par Rīgas tirdzniecības brīvostu. Līdz ar šo likumu pieņemšanu Latvijā ir atjaunotas nacionālās jūras tiesības, kuru attīstība un pilnveidošana turpinās arī šodien.

Kontroljautājumi

1. Kādas tiesiskās attiecības regulē kuģošanas tiesības?
2. Kāda ir kuģošanas tiesību specifika? Kas tās nošķir no citām tiesību nozarēm?
3. Ar ko atšķiras kuģošanas tiesības un publiskās jūras tiesības, kas tām ir kopējs?
4. Kāda mijiedarbība pastāv starp civiltiesībām un kuģošanas tiesībām?
5. Kāpēc kuģošanas tiesības ietver arī publisko tiesību normas?
6. Kāpēc, jūsuprāt, pirmais vēsturē zināmais kuģošanas tiesību normu avots tika atrasts tieši Babilonijā, bet viens no nozīmīgākajiem vēsturiskās attīstības centriem bija Vidusjūras reģions?
7. Kādu iespaidu uz kuģošanas tiesībām atstāja romiešu tiesības?
8. Kura viduslaiku kuģošanas tiesību normu kodifikācija varēja būt piemērojama arī atsevišķās Latvijas pilsētās?
9. Ar ko kuģošanas tiesību vēsturiskajā attīstībā ir raksturīgs XX. gs.?
10. Salīdziniet Latvijas likumdošanu kuģošanas tiesību jomā pirms Otrā pasaules kara un mūsdienās.

Uzdevums

Kravas nosūtītājs A cēla tiesā prasību pret kuģa īpašnieku B par to zaudējumu atlīdzību, kurus A cietis sakarā ar pārvadāšanai nodotās kravas bojājumu. B aizstāvējās, sakot, ka krava tīkusi bojāta kuģa komandas vainas dēļ, un ka šajā gadījumā viņš saskaņā ar Latvijas Jūras kodeksa 553. panta (3) daļu atbrīvojams no atbildības. Savukārt A tiesā pauda uzskatu, ka piemērojams ir Latvijas Civillikuma 2233. pants, saskaņā ar kuru kuģa īpašnieks nav atbrīvojams no atbildības par komandas vainas dēļ notikušo pārvadājamās kravas bojājumu.

Jautājums: Kuru normu tiesai vajadzētu piemērot šajā gadījumā? Vai situācija mainītos, ja A zaudējumi būtu saistīti nevis ar kravas bojājumu, bet gan ar novēlotu piegādi?

Ieteicamā literatūra

1. *Vītiņš V. Jūras tiesības*. Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.
2. *The Digest of Justinian, Vol. 1*. University of Pennsylvania Press, Philadelphia, 1985

3. *Fernandez E. F., Penasales A. A. Philippine Admiralty and Maritime Law.* Rex Book Store, Manila, 1987.
4. *Gold E. Canadian Admiralty Law.* Faculty of Law, Dalhousie University, Halifax, N. S., 1990.
5. *Holdsworth W. A History of English Law.* Sweet&Maxwell, 1966.
6. *Mankabady S. International Shipping Law.* Euromoney Books, 1991.
7. *Morrison S., Stumberg G. W. Cases and Materials on Admiralty.* The Foundation Press Inc., Brooklin, 1954.
8. *Prichard M. J., Yale D. E. C. Hale and Fleetwood on Admiralty Jurisdiction.* Selden Society, 1993.
9. *Robinson G. H. Handbook on Admiralty Law in the United States.* West Publishing Co., St. Paul., Min., 1939.

II Valsts pārvalde jūrniecībā

levads

Likumdošanas vara

Latvijas Republika ir parlamentāra valsts, kur noteicošā loma likumdošanas sfērā saskaņā ar Latvijas konstitūciju — Satversmi — ir Latvijas Republikas parlamentam — Saeimai. Tādā likumdošanas varā Latvijā pieder Saeimai, kā tas ir fiksēts Satversmes 64. pantā:

“Likumdošanas tiesības pieder Saeimai, kā arī tautai šinī Satversmē paredzētajā kārtībā un apmēros.”

Saeimas kā likumdevējas institūcijas tiesības zināmā mērā var ierobežot Valsts prezidents, kuram ir piešķirtas ierobežotas veto tiesības. Prezidenta darbība likumdošanas varas jautājumos izpaužas tādējādi, ka Valsts prezidentam saskaņā ar Satversmi ir dotas tiesības izsludināt Saeimā pieņemtos likumus. Likums stājas spēkā četrpadsmitajā dienā pēc tā izsludināšanas, ja vien pašā likumā nav noteikts cits spēkā stāšanās laiks.

Ja Valsts prezidents neuzskata par iespējamu izsludināt Saeimā pieņemto likumu, viņš saskaņā ar Satversmes 71. pantu ir tiesīgs pieprasīt likuma otrreizēju izskatīšanu:

“Valsts Prezidents motivētā rakstā Saeimas priekšsēdētājam var prasīt likuma otrreizēju caurlūkošanu.”

Tomēr Valsts prezidenta veto tiesības ir tikai daļējas, — ja Saeima likumu negroza, Valsts prezidents otrreiz pieprasīt likuma pārskatīšanu nevar.

Tiesu vara

Tiesu iekārta Latvijas Republikā ir noteikta saskaņā ar likumu “Par tiesu varu”. Saskaņā ar Satversmi un likuma “Par tiesu varu” 1. panta otro daļu Latvijas Republikā tiesu spriež tikai tiesa. Latvijā ir četru pakāpju tiesu sistēma:

- 1) rajonu (pilsētu) tiesas, kas izskata noteiktas lietas kā pirmās instances tiesas (likuma “Par tiesu varu” 30. pants);
- 2) apgabaltiesas, kas izskata noteiktas lietas kā pirmās instances tiesas, kā arī izskata apelācijas kārtībā rajonu (pilsētu) tiesās izskatītās lietas (likuma “Par tiesu varu” 36. pants);
- 3) Augstākā tiesa, kas apelācijas kārtībā izskata apgabaltiesās izskatītās lietas (Augstākās tiesas Civillietu tiesu palāta un Krimināllietu tiesu palāta saskaņā ar likuma “Par tiesu varu” 45. pantu);
- 4) Senāts, kas darbojas kā kasācijas instance visās lietās, ko izskatījušas rajonu (pilsētu) tiesas un apgabaltiesas.

Papildus minētajām četrām tiesu instancēm pastāv arī Satversmes tiesa, kuras darbību reglamentē īpašs likums.

Lietu piekritību rajonu (pilsētu) tiesām un apgabaltiesām nosaka Latvijas Civilprocesa kodeksa un Latvijas Kriminālprocesa kodeksa attiecīgie panti, bet lietu piekritību Satversmes tiesai — Satversmes tiesas likums.

Izpildvara

Ministru kabinets Latvijā realizē izpildvaru un nodrošina Saeimā pieņemto likumu izpildīšanu un likumpamatoto tiesību aktu — Ministru kabineta noteikumu, rīkojumu un citu tiesību aktu — izdošanu. Saskaņā ar Satversmes 55. pantu Ministru kabineta sastāvā ir Ministru prezidents un viņa aicinātie ministri. Ministru kabinetu vada Ministru prezidents, un kabinetā ir 12 ministri un valsts ministri.

Ministru kabineta funkcijas iedalāmas trīs grupās un tās ir šādas:

- 1) valsts politikas noteikšana (Valdības deklarācija);
- 2) likumpamatoto tiesību aktu pieņemšana;
- 3) valsts izpildinstitūciju darbības uzraudzība.

Turklāt Ministru kabinetam ir tiesības izdot ne tikai likumpamatotos tiesību aktus, jo Satversmes 81. pants noteic:

“Laikā starp Saeimas sesijām Ministru kabinetam ir tiesība, ja neatliekama vajadzība to prasa, izdot noteikumus, kuriem ir likuma spēks.”

Būtībā tas nozīmē, ka daļēji likumdošanas vara ir piešķirta Ministru kabinetam, kas to — vismaz šobrīd — ļoti aktīvi izmanto.

Latvijas Republikā saskaņā ar likumu “Ministru kabineta iekārta” darbojas šādas ministrijas:

Aizsardzības ministrija;

Ārlietu ministrija;

Ekonomikas ministrija;

Finansu ministrija;

Iekšlietu ministrija;

Izglītības un zinātnes ministrija;

Kultūras ministrija;

Zemkopības ministrija;

Satiksmes ministrija;

Labklājības ministrija;

Tieslietu ministrija;

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.

Ministriju kompetenci un uzdevumus nosaka Ministru kabineta apstiprinātie ministriju nolikumi.

Jūrniecība

Ievads

Valsts pārvaldes institūcijas, kurām atbilstoši to kompetencei ir lielāka vai mazāka ietekme uz jūrniecības nozares attīstību, iedalāmas divās grupās:

- 1) ministrijas — Satiksmes ministrija, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, Labklājības ministrija, Izglītības un zinātnes ministrija, Ekonomikas ministrija un Ārlietu ministrija;
- 2) citas pārvaldes institūcijas — Latvijas Jūras administrācija, Jūras vides pārvalde, Latvijas Jūras medicīnas centrs, Latvijas Privatizācijas aģentūra, Latvijas attīstības aģentūra un citas institūcijas.

j
r
a
v
c
n
S

Saskaņā ar spēkā esošo tiesību aktu prasībām jūrniecības nozares pārvaldi tieši realizē Satiksmes ministrija. Tomēr, kā jau tika minēts, arī citu ministriju un valsts pārvaldes institūciju kompetencē ir tādu jautājumu risināšana, kuri tieši vai netieši ietekmē jūrniecības nozares attīstību. Nenoliedzami, Satiksmes ministrija un tās pārraudzībā esošās valsts pārvaldes institūcijas jūrniecības sfēru ietekmē visvairāk, tādēļ tās darbība šajā nodaļā tiks aplūkota detalizētāk. Taču īsumā jāpieskaras arī citu ministriju un pārvaldes institūciju darbībai un to kompetencei jūrlietu pārvaldīšanā.

Jūras vides aizsardzība

Kompetences sadale jūras vides aizsardzības jomā ir samērā sāpīgs jautājums, kuru risinot laiku pa laikam saduras dažādu institūciju intereses, kā arī izpaužas dažāda izpratne par Latvijas ūdeņu aizsardzību, piesārņojuma kontroli un tā novēršanu izplūdes gadījumā. Jāatzīst, ka Latvija nav vienīgā valsts, kas saskārusies ar šādu problēmu, tomēr tas nav nekāds attaisnojums, jo nenoliedzams ir fakts, ka līdz galam nesakārtota pārvaldes struktūra visnotaļ apgrūtina tādas svarīgas nozares kā jūras vides aizsardzība veiksmīgu pārvaldīšanu.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 20. nodaļu "Jūras piesārņošana" kompetentas risināt vides aizsardzības jautājumus ir četras institūcijas:

- 1) Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments;
- 2) Latvijas Jūras administrācija;
- 3) Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija;
- 4) Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Jūras inspekcija (šobrīd tā ir patstāvīga institūcija — Jūras vides pārvalde).

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija saskaņā ar Jūras kodeksa noteikumiem ir tiesīga izdot vai saskaņot dažādus normatīva rakstura dokumentus jūras piesārņojuma novēršanas jautājumos, kā arī:

- 1) izsludināt īpašus jūras rajonus, kur ieviešama īpaša piespiedu kārtība, lai pasargātu jūru no naftas un jebkura cita piesārņojuma¹⁰⁰;
- 2) kopīgi ar Jūrniecības departamentu noteikt to ķīmisko vielu sarakstu, kuras ir atļauts lietot piesārņojuma samazināšanai un novēršanai, kā arī saskaņot naftas operāciju žurnālu kārtošanas un glabāšanas noteikumus;
- 3) pilnvarot inspektorus, kuri ir tiesīgi pārbaudīt kuģu atbilstību Starptautiskajā konvencijā par naftas piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) un citās konvencijās fiksētajām prasībām;
- 4) izsniegt atļaujas atkritumu izgāšanai jūrā atbilstoši Londonas konvencijai par tāda jūras piesārņojuma novēršanu, kas rodas, izgāžot atkritumus vai cita rakstura vielas.

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas kompetence jūras vides aizsardzības jautājumos ir daļēja, jo attiecībā uz tiesību aktu izdošanu šī kompetence ir sadalīta starp minēto ministriju un Jūrniecības departamentu. Lai gan tieši Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas darbinieku kvalifikācija atbilst noteiktajām prasībām un ir pietiekama, lai viņi varētu izstrādāt tiesību aktus vides aizsardzības jautājumos, šis darbs saskaņā ar Jūras kodeksu ir uzticēts Jūrniecības departamentam, bet Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijai ir atstātas tikai saskaņošanas funkcijas.

Problemātiska situācija ir izveidojusies sakarā ar Jūras kodeksa 462. pantu, kas noteic, ka Starptautiskajā konvencijā par naftas piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) fiksēto

prasību izpildi uz kuģiem var pārbaudīt gan Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, gan Jūras administrācijas pilnvarotie inspektori. Šāda divu institūciju inspektoru pilnvarošana pārbaudīt kuģi sakarā ar vienu un to pašu jautājumu nepamatoti apgrūtina kuģus, kamēr tie uzturas Latvijas ostās, un rada neskaidrības par to, kādā veidā un kas realizē ostu un kuģa karoga valsts kontroles tiesības un kāds ir faktiskais funkciju sadalījums starp šīm divām institūcijām. Pēdējā laika attīstības tendences norāda, ka jautājums par kuģu inspicēšanu tiks sakārtots un to pilnībā veiks Latvijas Jūras administrācijas inspektori.

Īpaša uzmanība sakarā ar jūras vides aizsardzību ir pievēršama Jūras vides pārvaldei. 1996. gada 6. jūnijā Ministru kabinets pieņēma rīkojumu nr. 217, ar kuru tika izveidota Jūras vides pārvalde; tās kompetencē ir arī šādi pienākumi:

- 1) nodrošināt vides aizsardzības kontroli Latvijas Republikas ekonomiskajā zonā, teritoriālajos un iekšējos jūras ūdeņos un ostu akvatorijās;
- 2) izsniegt atļaujas darbu veikšanai jūras ūdeņos un ostās;
- 3) izsniegt atļaujas bīstamo kravu operāciju veikšanai jūrā un ostās;
- 4) izstrādāt prasības piesārņojuma seku likvidācijai un piedalīties likvidācijas darbos.

Šajā Ministru kabineta rīkojumā noteiktā Jūras vides pārvaldes kompetence ir plaša un iekļauj arī tādas funkcijas, kuras atbilstoši citu tiesību aktu prasībām ir uzticētas citām institūcijām. Piemēram, saskaņā ar "Likumu par ostām" vides aizsardzības kontrole ostas akvatorijā ir viens no ostas pārvaldes tiešajiem pienākumiem. Jautājums par piesārņojuma seku likvidāciju ir kļuvis par īpašu diskusiju objektu. Jūras kodekss noteic, ka par piesārņojuma novēršanu pilnībā atbild Jūras administrācija, bet reāli šo uzdevumu veic Jūras vides pārvalde, kurai savukārt nav attiecīga tiesiskā pilnvarojuma.

Lai gan tiesību aktos, kas regulē pārvaldes jautājumus attiecībā uz jūras aizsardzību ir diezgan daudz neskaidrību un pat pretrunu, tieši Jūras vides pārvalde ir tā institūcija, uz kuras pleciem gulstas atbildība par Latvijas ūdeņu tīrību un to pasargāšanu no kuģu radītā piesārņojuma, un tieši Jūras vides pārvaldei sadarbībā ar Jūras administrāciju, kas ir atbildīga par kuģu drošību un to atbilstību starptautisko konvenciju prasībām, arī vajadzētu veikt ar vides aizsardzību saistītās pārvaldes funkcijas jūrniecības jomā.

Jūrniece veselība

Vispārīgās ar jūrniecības medicīnu saistītās prasības nosaka Labklājības ministrija, bet īpašās prasības, kas raksturīgas tikai jūrniecības nozarei, saskaņā ar Jūras kodeksu nosaka Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments.

Saskaņā ar Jūras kodeksu Jūrniecības departaments izstrādā noteikumus par medicīniskās apskates apliecības izdošanu (ievērojot Starptautiskās darba organizācijas (ILO) 1946. gada Konvenciju par jūrniece veselības pārbaudi) un noteikumus par medikamentiem, kas nepieciešami uz kuģa. Minētie noteikumi ir saskaņojami ar Labklājības ministriju.

Atbilstoši Labklājības ministrijas izdotajai pavēlei, kas ir saskaņota ar Satiksmes ministriju, jūrniece veselību pārbauda un attiecīgās apliecības izsniedz Latvijas Jūras medicīnas centrs.

Jūrnieku izglītība

Jūrnieku apmācības jautājumus, tāpat kā citus ar jūrniecības pārvaldes struktūru saistītos jautājumus, regulē Latvijas Jūras kodekss. Šā kodeksa 70. panta pirmās daļas 5. punkts paredz, ka Jūrniecības departaments nosaka prasības attiecībā uz jūrnieku kvalifikāciju apstiprinātiem dokumentiem; šīs prasības ir fiksētas departamenta izdotajos diplomēšanas noteikumos. Izglītības un zinātnes ministrija attiecībā uz jūrnieku apmācības procesu nosaka izglītības vispārējos standartus, kā arī ir atbildīga par izglītības vispārīgo struktūru un šīs struktūras darbību Latvijas Republikā. Lielāko ieguldījumu jūras izglītības veidošanā un attīstībā ir devusi Latvijas Jūras akadēmija. Jūras izglītības sistēmā papildus Jūras akadēmijai kā augstākajai mācību iestādei ietilpst arī jūrskolas un dažādi kursi.

Lai uzņēmums (uzņēmējsabiedrība) varētu veikt jūrnieku apmācību, tam ir jāsaņem licence, kuru izsniedz Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments. Licencēšanas kārtība un noteikumi sīkāk tiks iztirzāti šīs nodaļas turpinājumā sakarā ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta funkcijām.

Ekonomika un finanses

Ekonomikas ministrijas un Finanšu ministrijas ietekme uz jūrniecības nozares pārvaldi un tās attīstību kopumā neizpaužas tik tiešā veidā, tomēr, Ekonomikas ministrija, izstrādājot Latvijas kopējās ekonomiskās attīstības prognozes un valsts politikas virzienus un Finanšu ministrija, izstrādājot nodokļu politiku un kontrolējot tās izpildi, savā darbībā nenoliedzami saskaras ar jūrniecības nozari un ar saviem lēmumiem ietekmē tās attīstību.

Populārākais un pasaulē diezgan bieži izmantotais modelis ir nodokļu atlaides sistēmas ieviešana attiecībā uz tiem kuģu īpašniekiem, kuru kuģi brauc zem attiecīgās valsts nacionālā karoga. Te acīmredzami saplūst triju ministriju intereses — transporta politikas ietvaros Satiksmes ministrijai ir jāmeklē visizdevīgākie nosacījumi kuģniecības uzplaukumam, Ekonomikas ministrijai šis jautājums ir jāskata valsts vispārējās ekonomiskās attīstības aspektā, savukārt Finanšu ministrijai ir jānodrošina Valsts kases ieņēmumi.

Ārējie sakari

Īsumā vajadzētu pieminēt arī Ārlietu ministrijas lomu jūrniecības nozares pārvaldes kopējā struktūrā. Vispāratzīts ir fakts, ka jūrniecības attīstību ir iespējams novērtēt tikai starptautiskā aspektā. Ārlietu ministrijas izveidotais Latvijas vēstniecību un diplomātisko pārstāvniecību tīkls spēj nodrošināt nepieciešamos ārējos sakarus un informāciju. Ārlietu ministrijas sistēmas ietvaros darbojas arī konsulārais dienests, kuram saskaņā ar Jūras kodeksu ir noteiktas vairākas funkcijas sakarā ar Latvijas jūrnieku darbu uz kuģiem un jūrnieku labklājības nodrošināšanu.¹⁰¹

Viens no efektīvākajiem līdzekļiem, kas palīdz viecināt Latvijas ārējos sakarus un veidot tās tēlu jūrniecības jomā ir Latvijas līdzdalība Starptautiskajā jūras organizācijā un citās starptautiskajās organizācijās. Šos uzdevumus kopīgi risina Jūrniecības departamenta darbinieki un citi jūrniecības nozares pārstāvji, kā arī Ārlietu ministrijas darbinieki. Jūrniecības departamenta pienākumi, kas attiecas uz Latvijas pārstāvēšanu starptautiskā mērogā, tiks aplūkoti, raksturojot Jūrniecības departamenta funkcijas kopumā.

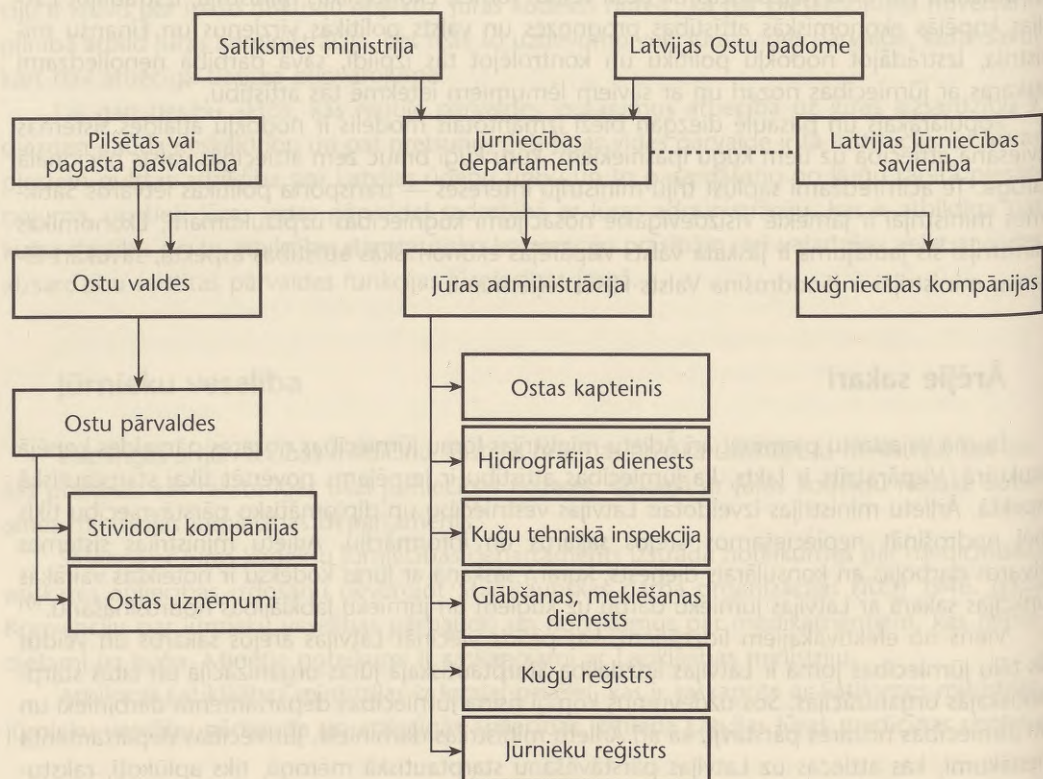
Citas institūcijas

Latvijas Privatizācijas aģentūra un Latvijas Attīstības aģentūra, tāpat kā Finanšu ministrija un Ekonomikas ministrija, jūrniecības nozari ietekmē netieši, Privatizācijas aģentūra — veicot savus uzdevumus sakarā ar uzņēmumu un uzņēmēj sabiedrību īpašuma tiesību struktūras izmaiņām un Attīstības aģentūra — veicinot Latvijas uzņēmēju darbību tiklab valsts, kā arī starptautiskā mērogā.

Jūrniecības nozares tiešās pārvaldes institūcijas

Kā jau tika minēts, Satiksmes ministrija, tās Jūrniecības departaments un to pakļautībā esošā Latvijas Jūras administrācija — attiecībā uz visu kuģošanas nozari — un šī pati ministrija, Latvijas ostu padome un konkrēto ostu pārvaldes — attiecībā uz ostu jautājumiem — veic tiešo Latvijas jūrniecības nozares pārvaldi, kas uzskatāmi parādīta shēmā.

Latvijas Republikas jūrniecības nozares pārvaldes shēma



Satiksmes ministrija

Satiksmes ministrijas struktūra ir veidota, pamatojoties uz transporta nozaru principa. Lai īstenotu katras transporta un sakaru nozares (izņemot dzelzceļu) vadību, ir izveidoti nozaru departamenti, kuru uzdevums ir izstrādāt un realizēt valsts politiku attiecīgajā transporta nozarē. Līdztekus nozaru departamentiem, t. i. Aviācijas departamentam, Autoceļu departamentam, Sakaru departamentam, Jūrniecības departamentam un Informācijas departamentam ministrijas ietvaros darbojas arī centrālie jeb vispārējie departamenti, proti, Stratēģiskās plānošanas departaments, Juridiskais departaments un Ārējo sakaru departaments.

Satiksmes ministrijas, tās Jūrniecības departamenta un tās pakļautībā esošās Latvijas Jūras administrācijas pārziņā saskaņā ar Ministru kabineta 1994. gada noteikumu nr. 168 "Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)" 6. pantu ir visa Latvijas jūrniecības nozare, un šīs institūcijas Latvijas Republikā īsteno jūrlietu pārvaldi, izstrādājot un izdodot nepieciešamos normatīvos dokumentus, kā arī realizējot un kontrolējot to izpildi.

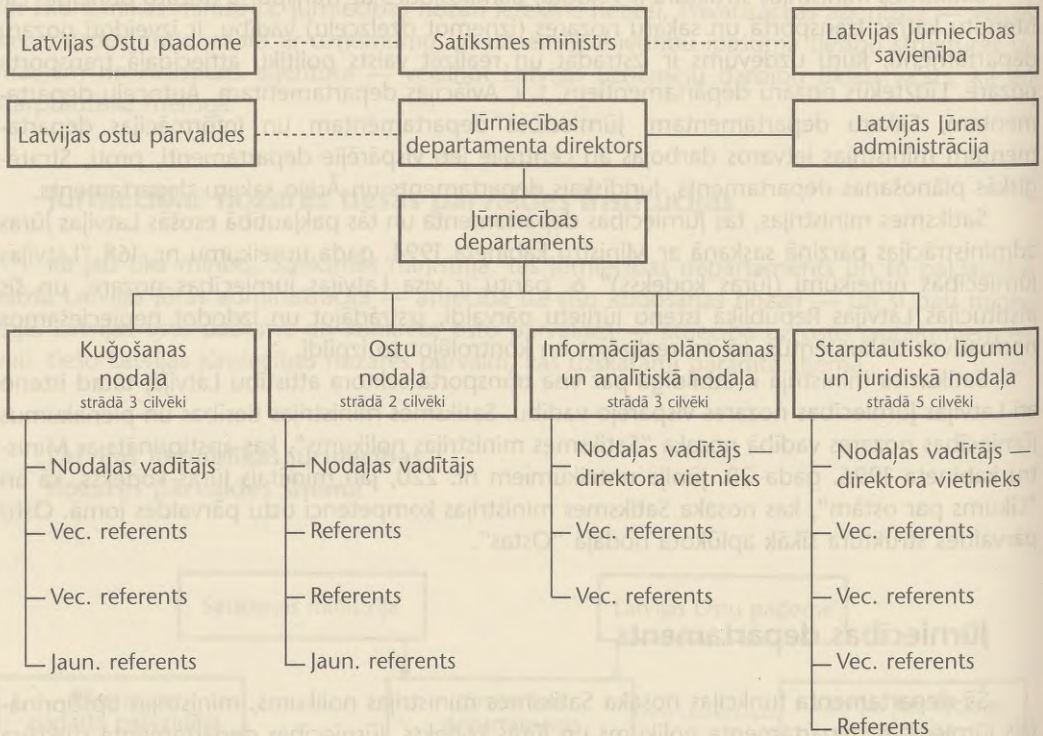
Satiksmes ministrija ir atbildīga par visa transporta sektora attīstību Latvijā, tātad īsteno arī Latvijas jūrniecības nozares vispārējo vadību. Satiksmes ministrijas tiesības un pienākumus jūrniecības nozares vadībā nosaka "Satiksmes ministrijas nolikums", kas apstiprināts ar Ministru kabineta 1996. gada 20. jūnija noteikumiem nr. 220, jau minētais Jūras kodekss, kā arī "Likums par ostām", kas nosaka Satiksmes ministrijas kompetenci ostu pārvaldes jomā. Ostu pārvaldes struktūra sīkāk aplūkota nodaļā "Ostas".

Jūrniecības departaments

Šā departamenta funkcijas nosaka Satiksmes ministrijas nolikums, ministrijas apstiprinātais Jūrniecības departamenta nolikums un Jūras kodekss. Jūrniecības departamenta struktūra ir noteikta atbilstoši tā nolikumam. Departamentā ir šādas nodaļas:

- 1) Ostu nodaļa, kuras kompetencē ir ostu darbības uzraudzība un "Likumā par ostām" paredzēto funkciju izpilde, kā arī tiesību aktu projektu izstrāde;
- 2) Kuģošanas nodaļa, kas veic Latvijas Jūras administrācijas darbības uzraudzību, kontrolē Latvijas sadarbību ar Starptautisko jūras organizāciju, kā arī izstrādā tiesību aktu projektus, kas attiecas uz kuģošanas nozari;
- 3) Starptautisko līgumu un juridiskā nodaļa, kas ir atbildīga par tiesību aktu izstrādi un citu nodaļu izstrādāto tiesību aktu pārbaudi, ievērojot Starptautiskās jūras organizācijas un Eiropas Savienības prasības, kā arī par Latvijas divpusējo un daudzpusējo attiecību veidošanu un koordināciju jūrniecības sfērā;
- 4) Informācijas, plānošanas un analītiskā nodaļa, kas organizē informācijas un statistikas apkopošanu un analīzi, kā arī jūrniecības valsts politikas izstrādi un tās ieviešanas plānošanu.

Departamenta struktūru atspoguļo diagramma.

Jūrniecības departamenta struktūra**Ostu nodaļa**

Jūrniecības departamenta Ostu nodaļas darbs, kā jau tika minēts, ir tieši saistīts ar ostu darbības uzraudzību, kā arī ar ostu darbību saistīto normatīvo dokumentu izstrādi vai saskaņošanu. Kā piemērus varētu minēt Ministru kabineta noteikumu projektu sagatavošanu attiecībā uz ostu robežu apstiprināšanu un ostu noteikumu saskaņošanu, kurus apstiprina satiksmes ministrs.

Līdztekus darbam, kas saistīts ar tiesību aktu projektiem, Ostu nodaļa gatavo materiālus, kas nepieciešami Jūrniecības departamenta pārstāvībai Latvijas Ostu padomē, un piedalās Ostu padomes sekretariāta darbā.

Kuģošanas nodaļa

Sākotnēji šīs nodaļas darbs bija tieši saistīts ar kuģošanas drošības uzraudzību Latvijas ūdeņos. Pēc Jūras administrācijas izveidošanas Jūrniecības departamenta un Jūras administrācijas funkcijas tika pārdalītas, nosakot, ka kuģošanas drošības tiešo uzraudzību un ar to saistītos ikdienas pienākumus veic Jūras administrācija un attiecīgās tās struktūrvienības.

Tagad Kuģošanas nodaļas darbs ir vērsts trīs virzienos. Pirmais jautājumu loks, kas ietilpst

šīs nodaļas kompetencē, attiecas uz tiesību aktu projektu sagatavošanu vai saskaņošanu, kuri ir saistīti ar kuģošanas drošību Latvijas ūdeņos. Kā piemēru var minēt Satiksmes ministrijas noteikumus par jūras negadījumu izmeklēšanu un Satiksmes ministrijas noteikumus par jūrnieku diplomēšanu. Šajā jautājumā lokā ietilpst arī uzraudzība pār to starptautisko konvenciju ieviešanu, kuras attiecas uz kuģošanas drošību, vides aizsardzību, jūrnieku darbu un labklājību, skatot šo jautājumu starptautiskā mērogā. Kuģošanas nodaļa, pirmkārt, novērtē, vai konkrēto starptautisko konvenciju ir nepieciešams un iespējams ieviest Latvijā, un, otrkārt, organizē Latvijas pievienošanu šai konvencijai. Konvencijas izpildi uz Latvijas kuģiem un Latvijas ūdeņos uzrauga Latvijas Jūras administrācija, ievērojot Jūrniecības departamenta noteiktās prasības.

Otrs jautājumu loks, kas ietilpst Kuģošanas nodaļas kompetencē, ir saistīts ar Latvijas pārstāvību Starptautiskajā jūras organizācijā. Tieši šai nodaļai ir uzticēts koordinēt Latvijas aktivitātes Starptautiskajā jūras organizācijā (SJO), kā arī reģistrēt un izplatīt SJO sagatavotos dokumentus. Jāteic, ka Latvijas darbība šajā organizācijā ar katru gadu kļūst aizvien aktīvāka, un tādējādi tiek veidots Latvijas kā jūras valsts tēls.

Kopš 1993. gada, kad Latvija kļuva par SJO dalībnieci, tai šajā organizācijā ir savs Latvijas pastāvīgais pārstāvis. Kopš 1995. gada beigām Latvijas intereses dažādos jautājumos šajā organizācijā pārstāv arī Jūrniecības departamenta, Jūras administrācijas, Jūras akadēmijas, Latvijas Universitātes un citu institūciju pilnvarotie eksperti.

Trešais Kuģošanas nodaļas darbības virziens ir saistīts ar Jūras administrāciju. Saskaņā ar Jūrniecības departamenta nolikumu šis departaments vada Jūras administrācijas darbu. Jūrniecības departamenta ietvaros šis darbs ir uzticēts Kuģošanas nodaļai, kura ir atbildīga departamenta direktoram un satiksmes ministram par to, lai Jūras administrācija savā darbībā īstenotu valdības noteikto politiku un iekļautos kopējā transporta sektora attīstības koncepcijā, nodrošinot kuģošanas drošību Latvijas ūdeņos.

Starptautisko līgumu un juridiskā nodaļa

Šī Jūrniecības departamenta nodaļa ir skaitliskajā ziņā vislielākā, un tās kompetencē, šķiet, ietilpst arī visplašākais jautājumu loks.

Nodaļas pirmais un svarīgākais uzdevums ir nodrošināt, lai tie tiesību akti, kurus izstrādājušas pārējās departamenta nodaļas, tiktu izskatīti un saskaņoti atbilstoši vispārējai Latvijas tiesību sistēmai un spēkā esošajiem tiesību aktiem. Turklāt nodaļas darbinieki paši izstrādā tos tiesību aktus, kuri, lai gan ir tieši saistīti ar jūrniecības nozari, neietilpst citu nodaļu kompetencē. Kā piemēru var minēt "Kuģu aģentu darbības noteikumus", kas tika izstrādāti ciešā sadarbībā ar Latvijas kuģu brokeru un aģentu asociāciju, kā arī Ministru kabineta noteikumus par glābšanu uz jūras un noteikumus par kuģu satiksmes dienestu, kas savukārt tika izstrādāti kopā ar Jūras administrācijas ekspertiem.

Otrs Starptautisko līgumu un juridiskās nodaļas darbības virziens, kas cieši sasaucas ar pirmo, bet ko būtu vērts īpaši akcentēt ir darbs, kas jāveic, lai Latvijas jūras likumdošanas aktus harmonizētu ar Eiropas Savienības prasībām. Šo darbu veic vairāku institūciju pārstāvji, kas ir apvienoti īpaši šim nolūkam izveidotā darba grupā, un šo grupu vada tieši šī Jūrniecības departamenta nodaļa.

Trešām kārtām, ir jāpiemin, ka Starptautisko līgumu un juridiskā nodaļa veic Jūrniecības departamenta Licencēšanas komisijas sekretariāta funkcijas. Saskaņā ar Ministru kabineta

noteikumiem "Par atsevišķu uzņēmējdarbības veidu licencēšanu" nodaļas pienākumos ietilpst dokumentu pieņemšana no uzņēmējsabiedrībām, kuras vēlas saņemt licenci kādā no licencējamiem uzņēmējdarbības veidiem,¹⁰² un šo dokumentu reģistrācija. Pēc tam, kad ir izvērtēta dokumentu un uzņēmējsabiedrības — pretendenta atbilstība noteiktajām prasībām, nodaļas pienākums ir organizēt Licencēšanas komisijas sēdi, kurā izskata jautājumu par licences piešķiršanu vai atteikumu piešķirt licenci, un, ja ir pieņemts pozitīvs lēmums, — nodrošināt licences izsniegšanu. Pēc licences izsniegšanas nodaļas darbiniekiem ir jānodrošina kontrole par licenci un Latvijas tiesību aktos noteikto prasību ievērošanu, lai varētu izlemt jautājumu par licences pagarināšanu vai anulēšanu.

Starptautisko līgumu un juridiskās nodaļas pienākumos ietilpst arī pašas nodaļas un citu nodaļu sagatavoto starptautisko konvenciju projektu tālākvirzīšana pieņemšanai Ministru kabinetā un Saeimā. Lai šis darbs būtu koordinēts, nodaļas pienākums ir izstrādāt darbības plānu, par kura realizēšanu tā ir tieši atbildīga departamenta direktoram un satiksmes ministram.

Pēdējais, bet nekādā ziņā ne mazāk svarīgākais nodaļas pienākums ir Jūrniecības departamenta starptautisko — tiklab divpusējo, kā daudzpusējo — sakaru organizēšana un koordinācija. Latvijas divpusējās attiecības ar citām valstīm jūrniecības jomā, pamatojoties uz nodaļas izstrādāto plānu, tiek veidotas, sagatavojot līgumu projektus par sadarbību tirdzniecības kuģošanā. Nodaļas pienākums ir sagatavot un saskaņot līgumu tekstus līdz līgumu parafēšanai. Divpusējo attiecību veidošanā ietilpst arī dažādu Latvijas un ārvalstu organizāciju un uzņēmumu sadarbības veicināšana un dažādu projektu koordinācija gan tieši, gan ar Ārlietu ministrijas starpniecību.

Informācijas, plānošanas un analītiskā nodaļa

Šis nodaļas pārziņā ir nodots viens no smagākajiem un atbildīgākajiem uzdevumiem, proti, apkopot informāciju un statistikas datus par jūrniecības un ostu nozares darbību Latvijā un ārvalstīs, kā arī, balstoties uz šo datu analīzi, plānot jūrniecības nozares attīstību valsts vispārējās, it īpaši transporta sektora, attīstības kontekstā.

Nodaļa ir atbildīga par to, lai visu pārējo Jūrniecības departamenta nodaļu darbs tiktu plānots, ievērojot nospraustos mērķus un prasības, kādas jūrniecības nozarei izvirza gan valdība, gan parlaments, gan arī dažādas starptautiskas organizācijas un institūcijas — tādas kā Eiropas savienība, Starptautiskā jūras organizācija, Pasaules tirdzniecības organizācija un citas organizācijas un institūcijas. Nodaļas pienākums ir arī kontrolēt, lai darbs tiktu izpildīts noteiktajos termiņos.

Latvijas Jūras administrācija

Sākotnēji savu darbību Latvijā uzsāka vairākas valsts pārvaldes institūcijas, kuru pienākumos ietilpa jūrniecības pārvaldes funkciju veikšana atbilstoši ministrijas (departamenta) noteiktajai jūrniecības politikai un šīs institūcijas bija šādas:

- 1) Latvijas Ostu galvenā kapteiņa dienests;
- 2) Latvijas Hidrogrāfijas dienests;
- 3) Latvijas Kuģu reģistrs;

4) Latvijas Glābšanas un meklēšanas dienests;

5) Latvijas Jūrnieku reģistrs.

1994. gada 15. jūlijā saskaņā ar satiksmes ministra pavēli nr. 156 uz Latvijas Ostu galvenā kapteiņa dienesta bāzes tika izveidota Latvijas Jūras administrācija, kura apvienoja visas iepriekšminētās institūcijas, Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kapteiņu dienesti tika pārveidoti par attiecīgiem Jūras administrācijas rajoniem. Turklāt laika gaitā tika izveidota Jūras administrācijas kuģu tehniskā inspekcija un citi tehniskie dienesti.

Jūras administrācijas darbības pamatus nosaka tās statūti. Jūras administrācijas finansu līdzekļus veido divas kuģošanas nodevas — loču nodeva un bāku nodeva, kā arī tie naudas līdzekļi, kas iegūti par Jūras administrācijas sniegtajiem pakalpojumiem.

Patlaban Latvijas Jūras administrācijā ietilpst šādas struktūrvienības:

- 1) Jūras administrācijas Rīgas rajons;
- 2) Jūras administrācijas Ventspils rajons;
- 3) Jūras administrācijas Liepājas rajons;
- 4) Latvijas kuģu reģistrs;
- 5) Jūrnieku reģistrs;
- 6) Hidrogrāfijas dienests;
- 7) Meklēšanas un glābšanas dienests;
- 8) Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienests;
- 9) tehniskie dienesti.

Ostas kapteinis

Jūras administrācijas Rīgas, Liepājas un Ventspils rajonus vada attiecīgo ostu kapteiņi, kuru pamatpienākums ir nodrošināt navigācijas drošību Latvijas ostās. Rajonu sastāvā ietilpst arī ostu valsts kontroles dienesta, kuģu satiksmes dienesta darbinieki, loči un citi darbinieki.

Jūras administrācijas rajonu uzbūvi nosaka administrācijas statūti, bet tā pienākumus regulē Jūras kodekss, "Likums par ostām", Ministru padomes 1992. gada 22. decembra lēmums nr. 547 "Par kārtību, kādā tiek aizturēti kuģi Latvijas Republikas teritoriālajos ūdeņos, Baltijas jūras Latvijas ekonomiskajā zonā un ostās" un citi tiesību akti.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 11. pantu, kas nosaka Latvijas Kuģu reģistrā reģistrējamos kuģus, ostas kapteinim ir jāreģistrē tie kuģi, kuru jauda nepārsniedz 55 kilovatus vai kuru bruto tonnāža nepārsniedz 80 bruto tonnas (vai ūdens izspaida tonnas).

Saskaņā ar Jūras kodeksa 183. pantu, kas nosaka kuģu inspektorā tiesības pārbaudīt kuģu atbilstību Konvencijas par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) noteikumiem, ostas kapteinim ir tiesības saņemt katru inspektora ziņojumu par atklātajiem trūkumiem. Savukārt kodeksa 156. pants (kuģu sadursmes noteikumu neievērošanas gadījumā) un 258. pants (kuģa jūrasspējas nenodrošināšanas gadījumā) un "Likuma par ostām" 17. pants, kā arī Ministru padomes 1992. gada 22. decembra lēmums nr. 547 paredz ostas kapteiņa tiesības aizturēt kuģi, ja tas nav ievērojis minētās konvencijas, kā arī citu starptautisko un Latvijas tiesību aktu prasības.

Lēmumu par kuģa aizturēšanu ostas akvatorijā pieņem ostas kapteinis vai nu pats pēc savas iniciatīvas vai arī tad, ja ir saņēmis attiecīgu pieprasījumu no ieinteresētās personas vai institūcijas. Lēmumu par kuģa aizturēšanu ārpus ostas akvatorijas pieņem tās institūcijas, kas ir tiesīgas kontrolēt Latvijas tiesību aktu izpildi šajos ūdeņos, piemēram, Jūras spēki.

Loči

Loču dienests ietilpst Jūras administrācijas rajonu sastāvā un veic Jūras kodeksa 14. nodaļā noteiktās loču funkcijas. Saskaņā ar kodeksa 302. pantu "locis attiecībā uz jebkuru kuģi ir persona, kas nav piederīga kuģim un sniedz loča pakalpojumus".

Loča pakalpojumi Latvijas ostu akvatorijās ir obligāti, lai arī Jūras kodekss pieļauj izņēmumus. Izņēmumi galvenokārt attiecas uz tiem kuģiem, kuri regulāri apmeklē kādu no Latvijas ostām un kuru kapteiņi ir nokārtojuši loča eksāmenu. Loču darbības principus reglamentē Jūras administrācijas izstrādātie noteikumi, bet loču ikdienas pienākumus un to veikšanas kārtību nosaka ostas kateiņa apstiprinātā loča instrukcija.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 307. pantu katra kuģošanas līdzekļa īpašniekam, kas izmanto loča pakalpojumus, ir jāmaksā loča nodeva, kas arī, kā jau tas minēts, ir viens no Jūras administrācijas finansēšanas avotiem.

Latvijas Kuģu reģistrs

Latvijas Kuģu reģistra statusu un pienākumus nosaka Jūras kodeksa 2. nodaļa "Kuģu reģistrēšana" un Satiksmes ministrijas apstiprinātais nolikums "Par Latvijas Kuģu reģistru". Saskaņā ar Jūras kodeksa 9. pantu Kuģu reģistrs "risina ar Latvijas kuģu reģistrēšanu saistītos jautājumus".

Šis pats kodeksa pants noteic, ka Latvijas Kuģu reģistru vada Latvijas kuģu reģistrators, kuru amatā ieceļ Jūras administrācijas direktors.

Papildus pašu kuģu reģistrācijai kuģu reģistrators nodrošina arī kuģu hipotēku reģistrāciju, kā arī kuģu pirkšanas un kuģu hipotēkas apliecību izdošanu un reģistrāciju, lai ar šo dokumentu starpniecību varētu pārdot vai iekļāt kuģi ārpus Latvijas¹⁰³. Saskaņā ar Jūras kodeksa 15. pantu Kuģu reģistrā tiek reģistrēti arī berbouta čartera jeb fraktēšanas līgumi, kas nodrošina kuģu paralēlo reģistrāciju divu valstu reģistros.

Hidrogrāfijas dienests

Hidrogrāfijas dienesta sastāvu varētu iedalīt divās grupās, kuras nosacīti varētu dēvēt par kartogrāfijas dienestu un bāku dienestu.

Saskaņā ar Jūras administrācijas statūtiem Hidrogrāfijas dienests ir Jūras administrācijas struktūrvienība, kuru vada administrācijas direktora apstiprināts priekšnieks. Šā dienesta pienākumi ir šādi:

- 1) apriņķot krastu un kuģu ceļus ar bākām, bojām un citām navigācijas zīmēm, uzturēt šo apriņķojumu un kontrolēt tā darbību;
- 2) organizēt jūras karšu un plānu, lociju un citu ar navigāciju un jūrniecību saistītu palīgīdzekļu publikāciju;
- 3) vākt, saņemt un apkopot ar navigāciju saistītu informāciju un, pamatojoties uz to, izdot navigācijas brīdinājumus;
- 4) veikt hidrogrāfiskos mērījumus un pētījumus.

Meklēšanas un glābšanas dienests

Kā jau pats nosaukums norāda, šā dienesta pienākums ir koordinēt un veikt meklēšanas un glābšanas darbus, ja ir notikusi avārija vai cits nelaimes gadījums Latvijas Republikas ūdeņos. Meklēšanas un glābšanas dienesta priekšnieku, tāpat kā citu dienestu vadītājus, amatā ieceļ Jūras administrācijas direktors pēc saskaņošanas ar Jūrniecības departamentu.

Starptautiskā mērogā minētā dienesta darbību reglamentē 1979. gada Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras. Latvijā glābšanas darbu struktūru un kārtību, kā arī minētajos darbos iesaistīto dienestu sadarbības modeli reglamentē Ministru kabineta noteikumi par glābšanu un meklēšanu uz jūras. Saskaņā ar šiem noteikumiem meklēšanas un glābšanas darbus uz jūras koordinē Meklēšanas un glābšanas dienesta Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs, kas organizē visu šajos darbos iesaistīto organizāciju un personu sadarbību.

Jūrnieku reģistrs

Jūrnieku reģistrs ir viena no Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienībām, kuras uzdevumi ir noteikti Jūras kodeksa 5. nodaļā "Jūrnieku darbs un labklājība". Šā kodeksa 80. pants paredz, ka Jūrnieku reģistra uzdevumi ir šādi:

- 1) noformēt, izsniegt, uzskaitīt un glabāt jūrnieku grāmatīņas;
- 2) izsniegt jūrnieku diplomus un kvalifikācijas apliecības;
- 3) veikt jūrnieku faktisko uzskaiti pa specialitātēm;
- 4) veikt citas Nolikumā par Latvijas Jūrnieku reģistru noteiktās funkcijas.

Jūras kodeksa 5. nodaļas vairāki panti precizē dažus no Jūrnieku reģistra pienākumiem, piemēram, kodeksa 91. pants paredz, ka jūrnieku reģistratoram ir jādod savs atzinums, ja starp jūrnieku un darba devēju rodas strīds par algu, kodeksa 122. pants nosaka jūrnieku reģistratora pienākumus sakarā ar krastā atstāta jūrnieka īpašumu. Jūrnieku reģistratoram ir arī citi pienākumi, kuri ir vērsti uz to, lai nodrošinātu paša jūrnieka un viņa īpašuma aizsardzību, ja ar jūrnieku ir notikusi kāda nelaime, vai sniegtu jūrniekam palīdzību, ja ir radusies konflikta situācija.

Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienests

Šis dienests Jūras administrācijā ir izveidots nesen, nodalot no Latvijas Kuģu reģistra Kuģu tehnisko inspekciju. Šā dienesta uzdevums ir veikt kuģa karoga valsts kontroli, proti, veikt Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu konvencionālo uzraudzību, ja tos neuzrauga Latvijas Jūras administrācijas pilnvarotās klasifikācijas sabiedrības.

Kontroljautājumi

1. Īsumā raksturojiet Latvijas likumdošanas, tiesu un izpildvaras sistēmu!
2. Kādas ministrijas ar savu darbību ietekmē jūrniecības nozares attīstību? Raksturojiet to nozīmīgumu!
3. Kā ir veidojušās attiecības starp valsts pārvaldes institūcijām jūras vides aizsardzības jautājumos?
4. Raksturojiet Satiksmes ministrijas uzbūvi un tās uzdevumus jūrniecības pārvaldē!
5. Kādas ir Jūrniecības departamenta nodaļas un kādas funkcijas katra no tām veic?
6. Kāda ir Latvijas Jūras administrācijas un tās struktūrvienību nozīme jūrniecības pārvaldē? Raksturojiet katras struktūrvienības uzdevumus!

Latvijas Kuģu reģistrs

Jūrmieku reģistrs

Latvijas Kuģu reģistrs ir valsts iestāde, kas nodrošina kuģu reģistrāciju un izstrādā noteikumus, kas attiecas uz kuģu reģistrāciju. Reģistrs ir atbildīgs par kuģu reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par kuģu reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu. Reģistrs ir atbildīgs par kuģu reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par kuģu reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu.

Jūrmieku reģistrs ir valsts iestāde, kas nodrošina jūrmieku reģistrāciju un izstrādā noteikumus, kas attiecas uz jūrmieku reģistrāciju. Reģistrs ir atbildīgs par jūrmieku reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par jūrmieku reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu. Reģistrs ir atbildīgs par jūrmieku reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par jūrmieku reģistrācijas dokumentu izstrādāšanu un izdošanu.

Hidrogrāfijas dienests

Hidrogrāfijas dienests ir valsts iestāde, kas nodrošina hidrogrāfijas dienesta uzdevumus un izstrādā noteikumus, kas attiecas uz hidrogrāfijas dienesta uzdevumiem. Dienests ir atbildīgs par hidrogrāfijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par hidrogrāfijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu. Dienests ir atbildīgs par hidrogrāfijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par hidrogrāfijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu.

Jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienests ir valsts iestāde, kas nodrošina jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumus un izstrādā noteikumus, kas attiecas uz jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumiem. Dienests ir atbildīgs par jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu. Dienests ir atbildīgs par jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu, kā arī par jūras administrācijas kuģu tehniskās inspekcijas dienesta uzdevumu izstrādāšanu un izdošanu.

III Kuģu reģistrēšana un kontrole

Ievads

Kuģi tāpat kā nekustamie īpašumi tiek reģistrēti kārtībā, kādu to ir noteikuši attiecīgās valsts tiesību akti. Kuģu reģistrēšanas mērķis ir nodrošināt valsts kontroli pār kuģu izmantošanu un paralēli aizsargāt personu mantiskās intereses, kas attiecināmas uz reģistrētajiem kuģiem. Tātad — reģistrēšanai ir publisks, kā arī privāttiesisks raksturs.

Valsts kontrole izpaužas divos virzienos. Pirmkārt, lai visi tie kuģi, kas ir reģistrēti attiecīgās valsts reģistrā atbilstu kuģošanas drošības prasībām, kas atrunātas Drošības konvencijā (SOLAS — 74), Kravas zīmes konvencijā (LL—66), Piesārņojuma novēršanas konvencijā (MARPOL 73/78) un citos starptautiskos dokumentos un nacionālos tiesību aktos. Otrkārt, valstīm ir svarīgi, lai kuģi būtu pakļauti noteiktai jurisdikcijai, lai novērstu situācijas, kad rodas tiesiskais vakuums.

Mantisko tiesību aizsardzība ir noteikta vispārējā kārtībā attiecīgās valsts tiesību sistēmā, bet saistībā ar kuģu reģistrāciju — apgrūtinājumu un atsavinājumu reģistrācija, lai objektīva informācija par kuģa tiesisko statusu būtu pieejama trešajām personām un lai attiecīgie darījumi būtu aizsargāti, ņemot vērā kuģa lietošanas īpatnības — pastāvīgi atstāt attiecīgās valsts jurisdikciju.

Reģistru veidi atsevišķās jurisdikcijās

Jau ilgus gadu desmitus kuģniecības biznesā pastāv tendences kuģus reģistrēt ārpus pastāvīgās uzturēšanās vai juridiskās adreses valsts. Tas ir nodokļu plānošanas, apkalpes izmaksu samazināšanas un civiltiesiskās atbildības ierobežošanas dabisks rezultāts. Pamatā visus reģistrus var iedalīt 4 kategorijās:

- tradicionālie jeb nacionālie reģistri,
- tradicionālie atvērtie reģistri,
- ārzonas¹⁰⁴ reģistri,
- starptautiskie reģistri.

Tradicionālie jeb nacionālie reģistri ir reģistri, kur valsts tiesību akti kategoriski pieprasa, lai karoga valsts kuģi piederētu rezidentiēm vai arī apkalpe uz šiem kuģiem pilnībā būtu no-komplektēta no rezidentiēm vai arī šie kuģi pilnībā piederētu rezidentu sabiedrībām¹⁰⁵.

Tradicionālie atvērtie reģistri ir reģistri, kur valsts tiesību akti ir pietiekoši elastīgi, lai šajās valstīs varētu reģistrēt nerezidentam piederošu kuģi. Ar terminu "valsts" šeit ir domāta drīzāk attiecīgās zemes jurisdikcija. Atvērtie reģistri ir Bahamu salās, Bermudu salās, Kaimanu salās, Kostarikā, Kiprā, Hondurasā, Hongkongā, Libānā, Libērijā, Maldivu salās, Maltā, Nīderlandes Antiļu salās, Panamā, Seišeļu salās, Singapūrā un Somālijā. Šajās valstīs radīt saikni starp kuģi un tā reģistrācijas valsti ir salīdzinoši vienkārši un, piemēram, tiek izmantota iespēja formāli reģistrēt sabiedrības šajās valstīs. Šo reģistru prasības attiecībā uz saikni starp kuģi un valsti ir ļoti minimālas, un tas pats attiecas arī uz kuģošanas drošības, vides aizsardzības un apkalpes prasībām. Papildus minimālajām prasībām kuģu īpašniekam, kurām gandrīz vienmēr ir

sabiedrību statuss, tiek piedāvāti īpaši nodokļu atvieglojumi. Tātad, atvērtam reģistram ir sekojošas īpašības:

- nerezidentiem var piederēt jeb tie kontrolē tirdzniecības kuģus ar attiecīgās valsts karogu,
- reģistrs ir viegli pieejams, piemēram, izmantojot valsts konsulāta dienestu,
- reģistra atstāšanai nav ierobežojumu,
- ienākumi no kuģiem netiek aplikti ar nodokļiem vai arī tie ir ļoti zemi,
- vienīgie maksājumi ir ikgadējās iemaksas atkarībā no kuģa tilpības un reģistrācijas vienreizējā nodeva,
- reģistra valsts ir politiski vāja un tās ienākumi no reģistra var sasniegt būtisku valsts budžeta daļu,
- apkalpes sastāvā var nebūt rezidenti,
- reģistra valstij nav ne finansiālu, ne administratīvu iespēju kontrolēt kuģu atbilstību starptautiskajām kuģošanas drošības prasībām un to nespēj valstis, kuras to vēlas veikt¹⁰⁶.

Šie atvērtie reģistri parasti tiek kontrastēti ar tradicionālajiem jeb nacionālajiem reģistriem, un vispārīgi formulējot — atvērto reģistru jurisdikcija neizvirza tik stingras prasības kā tas mēdz būt ar tradicionālajiem reģistriem.

Ārzonas reģistri ir tādi reģistri, kas atrodas kādas valsts kolonijās, lai piedāvātu attiecīgās valsts kuģiem privilēģijas: apkalpes brīva izvēle, nodokļu atvieglojumi un tiesības izmantot respektablas valsts karogu. Par šādiem reģistriem būtu uzskatāmi: Kaimanu salas (Lielbritānijas karogs), Bermudu salas (Lielbritānijas karogs), Menas sala (Lielbritānijas karogs), Kerguelen (Francijas karogs) un Nīderlandes Antīļu salas (Nīderlandes karogs). Piemēram, kuģim var būt Lielbritānijas karogs, bet visā apkalpē nav neviena Lielbritānijas rezidenta un kuģis nekad neierodas Lielbritānijā. Daudzi kuģu īpašnieki izmanto šo iespēju, kā rezultātā 1/3 no visas kopējā Lielbritānijas bruto tilpības ir reģistrēta šādos ārzonas reģistros. Vienīgās praktiska rakstura problēmas ir Starptautiskās Jūrnieku arodbiedrības¹⁰⁷ (turpmāk — ITF) prasības, kas pieprasa, lai attiecīgie kuģu īpašnieki apkalpei maksātu pienācīgas algas un nodrošinātu normālus darba apstākļus, un, ja tas netiek darīts, ITF var panākt kuģa boikotu, kas izpaužas atteikumā veikt ostas pakalpojumus, piemēram, loča, velkoņa un stividoru pakalpojumi.

Starptautiskie reģistri ir reģistri, kas atļauj nerezidenta kuģim lietot attiecīgās valsts karogu, bet tomēr tiek izvirzītas stingras prasības, kas attiecas uz kuģu apkalpes komplektēšanu, vadīšanu un īpašumu. Starptautiskie reģistri ir sekojošās valstis: Norvēģijā, Dānijā, Vācijā. Starptautiskie reģistri parasti tiek izveidoti valstīs, kur jau darbojas tradicionālie jeb nacionālie reģistri un starptautisko reģistru mērķis ir piedāvāt elastīgākus noteikumus, kas attiecas uz nodokļiem un apkalpes veidošanu. Piemēram, Norvēģijas Starptautiskais reģistrs dod iespējas maksāt krietni zemākus nodokļus, ja kuģa īpašnieks ir komandītsabiedrība, un atļauj komplektēt apkalpi no jebkuras valsts rezidentiem, izņemot kapteini, kuram ir jāsaņem Norvēģijas Jūrniecības Direktorāta atļauja.

Latvijas Kuģu reģistrs ir atzīstams kā atvērts reģistrs, jo saskaņā ar Latvijas Jūrniecības noteikumiem¹⁰⁸ (turpmāk — Jūras kodekss) nav šķēršļu nerezidentiem¹⁰⁹ reģistrēt kuģi Latvijā un apkalpe var tikt komplektēta no jebkādas valsts rezidentiem, izņemot kuģa kapteini, kuram ir jābūt Latvijas pilsonim¹¹⁰. Tāpat Latvijas kuģu reģistrs reģistrē arī kuģus, kur rezidenti vai nerezidenti saskaņā ar berbouta līgumu¹¹¹ ir fraktētāji. Par šiem aspektiem — pozitīvajām un negatīvajām pusēm — atgriezīsimies vēlāk šajā nodaļā par Latvijas Republikas tiesību aktiem.

Starptautiskie dokumenti

Starptautiskās tiesības ir krietni norūpējušās par kuģu reģistrācijas jautājumiem atvērtajos un ārzonās reģistros un šo jautājumu vislabāk pierāda 1986. gada ANO Konvencija par kuģu reģistrāciju¹¹² (turpmāk — Reģistrācijas konvencija).

Vēsturiski — arī citas konvencijas un jau krietni pirms Reģistrācijas konvencijas skar jautājumus, kas attiecas uz kuģu reģistrāciju. Piemēram, 1958. gada Ženēvas konvencija par atklāto jūru¹¹³ (turpmāk — Ženēvas konvencija) ((1) pants) pieprasa valstīm nodibināt patiesu saikni starp kuģa karogu un karoga valsti. Kas ir šī patiesā saikne¹¹⁴ — netiek atklāts un tas tiek atstāts pašu valstu ziņā. Patiesās saiknes ideju varētu raksturot sekojoši:

- reģistrācijas fakts,
- karoga valsts fiziskām vai juridiskām personām ir liels īpatsvars attiecībā uz kuģa īpašumu,
- šīs fiziskās vai juridiskās personas, kurām ir īpatsvars uz kuģa īpašumu, veic kuģa vadību un faktiskā biznesa veikšanas vieta ir karoga valstī,
- šādas juridiskas personas vadošajam personālam ir jābūt karoga valsts pilsoņiem,
- papildus valsts jurisdikciju nodibināšanas un kontroles jautājumi ar administratīvu, labklājības, vides aizsardzības un kuģošanas drošības raksturu.

Detalizētāk nekā Ženēvas konvencija šo jautājumu aplūko 1982. gada ANO Konvencija par jūras tiesībām¹¹⁵ (turpmāk — UNCLOS), kur 91. un 94. pants uzliek karoga valstīm vairākus pienākumus attiecībā uz kuģiem, kuri lieto šīs valsts karogu. Ja 91. pants ir gandrīz identisks ar Ženēvas konvencijas 5(1). pantu, tad UNCLOS 94. pants ir jaunievedums un rūpējas par kuģu tehnisko stāvokli, apkalpi un tās kvalifikāciju, bet tā arī nesniedz atbildi uz jautājumu, cik stingrai vai vājai ir jābūt saiknei starp valsti un kuģi, kurš lieto šīs valsts karogu. Situācija mainījās ar Reģistrācijas konvencijas parādīšanos, kur termins "patiesā saikne" tika izvērsti un tas tika aprakstīts sekojoši: kuģa karoga valsts pilsoņi ir kuģa apkalpes sastāvā vai veic kuģa vadību, vai ir šī kuģa īpašnieki. Tātad — trīs kritēriji: apkalpe, vadīšana vai īpašums, bet tas nav šķērslis, kuru nevar apiet un visvārgākais punkts ir īpašuma saikne, ko kuģa īpašnieki noformē reģistrētu sabiedrību veidā, kur visas daļas vai akcijas pieder reālajam īpašniekam, kā rezultātā karoga valsts sabiedrībai pieder kuģis un "patiesā saikne" ir formāli nodibināta un no otras puses prasīt valdes vai direktora atrašanos valsts teritorijā būtu pretrunā ar biznesa realitātēm tādā starptautiskā biznesa nozarē kā kuģniecība.

Reģistrācijas konvencija rūpējas ne tikai par patiesas saiknes izveidošanu starp valsti un kuģi, bet arī atbalsta reģistrāciju uz berbouta līguma pamata. Berbouta reģistrācijas mērķis ir izmantot prestižas valsts karogu un citas valsts nodokļu atvieglojumus, lai veicinātu kuģniecības biznesa attīstību. Tanī pat laikā ar berbouta reģistrāciju tiek panākta fraktētāja interešu aizsardzība un, savukārt, kuģa īpašnieka interešu aizsardzība gadījumos, kad kuģis ir apgrūtināts ar hipotēkām, tad hipotekārais kreditors vēlas hipotēkas reģistrāciju valstī ar stabili tiesību sistēmu, bet nofraktētājs savas darbības rentabilitātes paaugstināšanas mudināts vēlas izmantot papildus iespējas, ko piedāvā atsevišķi berbouta reģistri (par reģistru veidiem un to piedāvātajām privilēģijām skatīt tekstu augstāk).

Reģistrācijas konvencija paredz, ka katrā valstī, kas ratificējusi šo dokumentu, nacionālās jūras administrācijas uzrauga kuģu reģistra darbību un ievieš prasības, kas atiecināmas uz kuģošanu. Īsumā — Reģistrācijas konvencijas pamatprasības ir sekojošas:

- sabiedrības nodibināšana karoga valstī vai arī īpašnieka pilnvarotā pārstāvja atrašanās valstī,

- kuģa īpašnieka iespējas izpildīt finansiālās saistības, kas rodas, operējot kuģi,
- nepieciešams, lai vismaz daļa no apkalpes būtu karoga valsts rezidenti,
- pienākums turēt kuģa žurnālu un apdrošināšanas dokumentus uz kuģa.

Reģistrācijas konvencijas mērķi:

- nedefinēt jūras administrācijas pilnvaras un atbildību attiecībā uz kuģu reģistrāciju, un it īpaši par to kuģu kontroli un jurisdikcijas piemērošana uz tiem kuģiem, kas reģistrēti attiecīgajā valstī,
- panākt regulāru kuģa reģistra dokumentu un informācijas periodisku pilnveidošanu, kas attiecas uz kuģa īpašnieku, operatoru vai citu personu, kas atbild par kuģi,
- noteikt rezidentu īpatsvaru kuģa kopīpašumā un apkalpes sastāvā,
- noteikt rezidentu ietekmi sabiedrībās, kas nodarbojas ar kuģu vadīšanu un kurām pieder kuģi,
- noteikt kuģu fraktēšanas noteikumus, kopuzņēmumu veidošanu, paredzot to valstu aizsardzību, kuras ir tradicionālas apkalpes nodrošināšanas nācijas.

Reģistrācijas konvencija nav spēkā uz doto brīdi¹¹⁶ un viens no iemesliem ir lielo kuģu īpašnieku valstu atteikšanās ratificēt šo dokumentu, izņemot bijušo PSRS, kuras tiesību pārņēmēja ir Krievija¹¹⁷.

Latvijas Republika Reģistrācijas konvenciju nav ratificējusi, lai gan tanī pat laikā kuģu reģistrēšanas kārtība un procedūras ir saskaņā ar Reģistrācijas konvenciju.

Eiropas Savienības dokumenti

Kopš Eiropas Savienības (turpmāk — ES) izveidošanas līdz pat 1986. gadam šis jautājums netika tiesību aktos vispār atrunāts, ja vien neskaita universālo formulējumu Romas līgumā — diskriminācijas nepieļaujamība uz nacionāliem pamatiem (7. pants), biznesa brīvība (52.—58. pants) un kapitāla brīva kustība (67.—73. pants).

Tikai nedaudz vairāk par 50 % no visas kopējās bruto tilpības un kuģu skaita, kas pieder ES rezidentiem, ir reģistrēti tradicionālajos jeb nacionālajos reģistros¹¹⁸. Visi pārējie kuģi ir reģistrēti atvērtajos reģistros, starptautiskajos vai ārzonas reģistros. ES nav specifisku dokumentu, kas attiektos uz kuģu reģistrāciju, un tā rezultātā nacionālie tiesību aktu paredzētie reģistrācijas noteikumi ir pretrunā ar Romas līgumu. Piemēram, Lielbritānijas reģistrs pieprasa, lai vismaz 50% piederētu Lielbritānijas rezidentam¹¹⁹. Līdzīgi noteikumi ir arī citās valstīs — Francijā, Beļģijā. ES komisija atzīst, kad šīs prasības ir pretrunā ar Romas līgumu un no starptautisko tiesību viedokļa — nacionālo valstu prasības ir nelikumīgas.

Lai atrisinātu problēmu, kas attiecas uz atvērtajiem reģistriem un tajos reģistrēto kuģu zemajiem drošības standartiem jeb atsevišķu valstu nespēju kontrolēt savā valstī reģistrētos kuģus, ES dalībvalstis parakstīja Ostu valsts kontroles memorandu¹²⁰ (turpmāk — Parīzes memorands), kura mērķis ir dot pilnvaras nacionālajām jūras administrācijām veikt ne vairāk kā 25% ārvalstu kuģu kontroli, kas apmeklē attiecīgo ostu.

Pirmās problēmas ES likumdevējiem radās ar Reģistrācijas konvenciju, jo saskaņā ar to valstīm ir nepieciešams izveidot patiesu saikni ar tajā reģistrētajiem kuģiem, un šīs saiknes izveidošanas varianti (piemēram, apkalpes komplektēšana no rezidentiem, uzņēmējdarbības veikšana valsts teritorijā u. c.) izpaužas kā ierobežojumi nerezidentiem, kas savukārt ir pretrunā ar Romas līguma principiem par kapitāla brīvu kustību, diskriminācijas nepieļaujamību uz

nacionalitātes pamata, uzņēmējdarbības brīvību un darbaspēka brīvu kustību u. c. Faktiski, ES likumdevējs nobloķēja Reģistrācijas konvencijas ratifikāciju, jo ES komisija, kas tika izveidota šīs problēmas atrisināšanai, atklāti paziņoja, ka attiecīgās ES valsts ratifikācija būtu nelikumīga jeb pretrunā ar Romas līgumu, bet tomēr šo problēmu iespējama risinājums bija iespējams, ja, ratificējot Reģistrācijas konvenciju, tiktu panākta attiecīgā tiesību akta pieskaņošana Romas līgumam. Lai panāktu Reģistrācijas konvencijas ratifikāciju, tās papildinājumiem jeb grozījumiem ir jābūt saskaņā ar Vīnes konvenciju par starptautiskajiem līgumiem (19. pants), kas nosaka, ka šādām izmaiņām ir jāatbilst konvencijas mērķim¹²¹. ES komisija, kas izskatīja šo jautājumu, norādīja uz neiespējamību veikt tādus papildinājumus jeb grozījumus Reģistrācijas konvencijā, kad vienlaicīgi tiktu saglabāts konvencijas mērķis nodibināt patiesu saikni un ievēroti Romas līguma principi, kas uzskaitīti augstāk. Komisijas ziņojumā tika norādīts, ka jebkurā gadījumā šādas atkāpes no Reģistrācijas konvencijas mērķa var panākt situāciju, kad vairākas valstis cels iebildumus un tā nav situācija, kuru gaida valstis ratificētājas. Sasummējot — komisijas ieteikums ES dalībvalstīm bija atturēties no Reģistrācijas konvencijas ratificēšanas.

Pamatojoties uz šo ziņojumu, dzima ideja par ES kuģu reģistru: EUROS. Līdzīgas idejas radās arī Latīņamerikā 1991. gadā, kad radās doma par Latīņamerikas kuģu reģistru. 1989. gada augustā Komisija iesniedza dokumentu¹²², kas attiecās uz ES kuģniecības politiku un papildus tam tika iesniegts noteikumu projekts (turpmāk — Noteikumi), kas tieši attiecās uz ES kuģu reģistra izveidošanu. EUROS darbotos paralēli ES dalībvalstu nacionālajiem reģistriem kā otrs reģistrs, un tā mērķis nav aizstāt nacionālos reģistrus, bet gan būt par apliecinājumu augstas kvalitātes kuģiem un to servisam. Reģistrēšanās EUROS būtu brīva izvēle un kuģis vienlaicīgi paliktu reģistrējies arī ES dalībvalsts nacionālajā reģistrā. Noteikumu mērķis:

- izveidot ES tirdzniecības kuģu reģistru,
- noteikt prasības reģistrēšanai EUROS,
- noteiktu priekšrocību iegūšana, reģistrējoties EUROS,
- papildus nacionālajam karogam varēs lietot ES karogu,
- pārvilināt kuģus no atvērtajiem reģistriem uz EUROS,
- noteikt augstākas prasības attiecībā uz kuģa apkalpes veidošanas sociālajiem jautājumiem un kuģa drošību,
- panākt vieglāku to valsts dotāciju kontroli, kas attiecas uz kuģošanā iesaistītām sabiedrībām.

Noteikumu pamatā ir Romas līguma¹²³ vispārējās nostādnes jeb principi. Reakcija uz EUROS no potenciāli iesaistītajām pusēm bija dažāda, daudzi apgalvoja, ka ar EUROS palīdzību Noteikumu mērķis nevar tikt sasniegts un tas diez vai paaugstinās ES kuģniecības labklājību. Lai motivētu kuģu īpašniekus, ES parlaments piedāvāja nodokļu atvieglojumus, ja apkalpē tiek nodarbināti ES rezidenti, bet arī tas neieinteresēja kuģu īpašniekus tiktāl, lai tie pārceltu savus kuģus no atvērtajiem reģistriem uz EUROS.

Noteikumu 3. un 4. pants paredz reģistrēt sekojošus kuģus:

tirdzniecības kuģus, kuru bruto tilpība pārsniedz 500, un kuri jau ir reģistrēti nacionālajā reģistrā un:

- a) kuģim ir jābūt visu laiku reģistrētam nacionālajā reģistrā, kamēr tas atrodas EUROS reģistrā,
- b) īpašniekam uz visiem laikiem ir jābūt ES rezidentam, kā aprakstīts zemāk,
- c) kuģis nedrīkst būt vecāks par 20 gadiem, izņemot gadījumus, kad tas ir pilnībā atjaunots un saņēmis Drošības konvencijas (SOLAS — 74) apliecinību.

īpašniekiem ir jābūt ES dalībvalsts rezidentiem, rezidenta pastāvīgā uzņēmējdarbības veikšanas vieta ir ES teritorijā, ja rezidents ir sabiedrība, tad nepieciešams, lai vairāk kā 50% daļu vai akciju piederētu ES rezidentam vai ES rezidents kontrolētu vairāk kā 50% sabiedrības kapitāla.

Noteikumu 5. un 6. pants paredz sekojošu reģistrācijas procedūru: jāiesniedz pieteikums un papildus dokumenti par kuģa īpašnieku un kuģi tieši ES komisijā vai arī nacionālajā reģistrā,

kuģis ir atzīstams par noreģistrētu, kad ir reģistrēts: īpašnieks, kuģis (norādot tā identificējošus datus), kuģa tips un pieraksta osta saskaņā ar nacionālo reģistru,

reģistrā ir jāreģistrē īpašuma tiesību pāreja vai karoga maiņa un kuģu izslēgšana no reģistra. Nacionālais reģistrs ziņo EUROS par kuģa izslēgšanu no reģistra un EUROS ziņo nacionālajam reģistram, kad kuģis tiek izslēgts no EUROS,

trešās personas var iepazīties ar EUROS datiem, samaksājot pienācīgu nodevu.

Noteikumu 7. pants paredz sekojošu dokumentu jeb apliecību pastāvīgu turēšanu uz kuģa:

- visi dokumenti, ko paredz tiesību akti nacionālo reģistru jurisdikcijā,
- sertifikāts, kas atļauj lietot ES karogu,
- minimālās apkalpes sastāva apliecība,
- jūrasspējas apliecība, kuru ir izsniedzis nacionālais reģistrs.

Noteikumu 8. pants paredz, ka kuģis no EUROS tiek izslēgts, līdzko netiek izpildītas Noteikumu prasības, un savukārt kuģa pārreģistrācija no vienas ES dalībvalsts uz otru neietekmē kuģa statusu EUROS reģistrā.

Noteikumi paredz arī berbouta reģistrāciju, bet ir jāizpilda sekojoši nosacījumi:

berbouta līguma termiņš pārsniedz 12 mēnešus,

kuģis ir reģistrēts ES dalībvalsts nacionālajā reģistrā,

berbouts ir reģistrēts ES dalībvalsts nacionālajā reģistrā,

piekrišana no kuģa īpašnieka un hipotekārajiem kreditoriem reģistrēt berboutu EUROS.

Noteikumu panti atrunā arī kuģošanas drošības un citus svarīgākos jautājumus:

- uz kuģa ir jābūt visiem sertifikātiem jeb apliecībām, ko pieprasa nacionālais kuģa reģistrs (10. pants),
- apkalpes nodrošināšana (11. pants),
- apkalpes nacionalitāte¹²⁴ (12. pants),
- algas, darba laiks un citi tamlīdzīgi jautājumi (14. un 15. pants),
- sociālā apdrošināšana (16. pants),
- apkalpes kvalifikācija (19. pants),
- ES karoga lietošana (20. pants) un
- nacionālo reģistru valstu jurisdikcija (22. pants).

Kā vislielāko priekšrocību Noteikumu autori min iespēju bez liekiem šķēršļiem pārreģistrēt EUROS kuģi no vienas ES dalībvalsts uz otru, jo EUROS tehniskās prasības ir pietiekoši augstas un valstīm būs pienākums reģistrēt attiecīgo kuģi. Otra priekšrocība ir daļēji samazināt apkalpes izmaksas, jo tiek piemērotas īpašas nodokļu atlaides tiem kuģu īpašniekiem, kas nodarbinās ES dalībvalsts rezidentus. Pirmās problēmas radās ar sertifikātu atzīšanu, kas attiecās uz reģionālajām piesārņojuma konvencijām, kā, piemēram, Helsinku konvencija par Baltijas jūras vides aizsardzību. Otrs problēmu vilnis sākās ar interpretāciju, kas ir ES rezidents, lai noreģistrētu kuģi EUROS, trešā problēma: konkurence no alternatīvajiem jeb starptautiskajiem reģistriem, kas jau strādā ES tirgū — Norvēģija, Francija, Luksemburga, Nīderlande,

Lielbritānija, Dānija, Vācija¹²⁵. Ceturtā problēma: apkalpes komplektēšanas prasības attiecībā uz lielo ES rezidentu īpatsvaru, kas krietni paaugstina kuģa operēšanas izmaksas. Nobeigumā: priekšrocības, ko piedāvā EUROS neatsver vienlaicīgi kuģu īpašniekiem uzlikto finansiālo slodzi attiecībā uz apkalpes izmaksām.

Latvijas Republikas tiesību akti

Kuģu reģistrēšanu Latvijas Republikā regulē Jūras kodekss (2. nodaļa) un "Nolikums par Latvijas kuģu reģistru"¹²⁶ (turpmāk — Nolikums). Ja Jūras kodeksa 2. nodaļa un Nolikums ir attiecināmi tieši uz reģistrēšanas procesu un apliecinību izsniegšanu, tad savukārt 3. nodaļas mērķis ir regulēt mantiskās attiecības, kas attiecas uz saskaņā ar 2. nodaļu reģistrētajiem kuģiem jeb Latvijas kuģiem.

Latvijas Kuģu reģistrs (turpmāk — Kuģu reģistrs) ir Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienība (Jūras kodeksa 1. nodaļa un 9. pants) un tieši veic visas funkcijas, kas saistītas ar Latvijas kuģu reģistrēšanu. Kuģu reģistru vada kuģu reģistrators, kuram ir savs administratīvais aparāts reģistrācijas nodrošināšanai. Kuģu reģistratoru ieceļ Latvijas Jūras administrācijas direktors — Latvijas ostu galvenais kapteinis.

2. nodaļas struktūra sākumā atrunā kuģa definīciju, kuģa tipus, ar to saistītās personas, nosacījumus kuģa reģistrēšanai un pārreģistrēšanai, kuģu reģistra grāmatas un kuģu reģistratora pilnvaras, kuģu vārdu un tā maiņu, iesniedzamo dokumentu uzskaitījumu un citus jautājumus.

Kuģa definīcija Jūras kodeksā ir sekojoša:

"(1) Kuģis ir jebkurš kuģošanas līdzeklis, izņemot airu laivu, kā arī tiesību un pienākumu kopums, kas piemīt kuģa kapteinim, īpašniekam, operatoram vai aģentam, ja kodeksā nav noteikts citādi.

*(2) Kuģošanas līdzeklis ir jebkurš peldošs līdzeklis, kurš tiek izmantots transportēšanai pa ūdeni vai kurš ir piemērots šādai izmantošanai."*¹²⁷

Kuģa definīcija izšķir jautājumu par priekšrocību un pienākumu piemērošanu, kas paredzēts Latvijas Republikas tiesību aktos. Piemēram, reģistrācija, atbildības ierobežošana, arests, aizturēšana, kuģošanas noteikumi u. c. Svarīgi ir vērst uzmanību uz to, ka kuģis ir tiesību un pienākumu kopums, nevis tikai priekšmets, un tas ir nepieciešams, lai tiesiski varētu izskaidrot kuģa īpašo statusu saistībā ar jūras prasībām un arestu, kas atrunāts citās šīs grāmatas nodaļās. Kuģi šīs definīcijas iespējamā interpretācijā ir arī baržas un tamlīdzīgas konstrukcijas peldošie līdzekļi, kas var radīt neparedzamas tiesiskas sekas. Veiksmīgāks risinājums būtu kuģa plašo definīciju kvalificēt ar spēju patstāvīgi kuģot.

Latvijas kuģis ir kuģis, kas reģistrēts Latvijā vai arī atbrīvots no reģistrācijas. Nedefinēts ir arī Latvijas Republikas valsts kuģis, bet nepieciešams neliels paskaidrojums, ka kuģis nav atzīstams kā Latvijas Republikas valsts kuģis, ja sabiedrības, kurai pieder kuģis, visas daļas vai akcijas nepieder valstij.

Jūras kodeksā tiek definēti arī zvejas kuģi, pasažieru kuģi, kravas kuģi, jahtas (izprieceļojumu kuģis). Tas nepieciešams, jo Jūras kodeksā tiek piemērotas dažādas prasības šī tipa kuģiem. Pavisam kuģniecībā pazīst vairāk kā 30 kuģu tipus, kas tiek nošķirti viens no otra, vadoties no kravas tipa un to uzbūves.

Jūras kodekss definē arī aģentu. Te ir jānorāda, ka detalizētāk aģenta pienākumus un tiesības regulē Ministru kabineta noteikumi nr. 439 "Kuģu aģentu darbības noteikumi"¹²⁸.

Aģenta definīcija šajos noteikumos ir precizēta, un aģents ir nodefinēts kā kuģa īpašnieka pilnvarnieks. Aģents var būt uzņēmums (uzņēmēj sabiedrība), kas saņēmusi attiecīgo licenci aģenta darbībai no Satiksmes ministrijas. Statūtu kapitālam ir jābūt lielākam par 5000 Latvijas latiem.

Īpašnieks kuģa reģistrācijas izpratnē attiecībā uz kuģi ir arī persona, kura rīkojas ar kuģi, pamatojoties uz berbouta (dimaiza) līgumu, un kuģa operators. Nav veiksmīgi iestrādāta doma par operatoru, jo operators savā būtībā ir trešā persona, kas palīdz veikt kuģa menedžmentu un nav fraktētājs. Tas ir nekorekti operatoram dot tādas tiesības un pienākumus kā īpašniekam.

Latvijā var reģistrēt kuģi, kas:

- pieder Latvijā pastāvīgi dzīvojošai personai vai personām,
- kuģi, kas likumīgi pieder likumā noteiktajā kārtībā Latvijā reģistrētam uzņēmumam (uzņēmēj sabiedrībai),
- pieder ārvalstu fiziskajām vai juridiskajām personām, ja tām Latvijā ir pilnvarots pārstāvis, kuram ir tiesības pieņemt šāda kuģa īpašniekiem adresētās pretenzijas,
- saskaņā ar berbouta līgumu (čartera līgums, ar kuru persona nofraktējusi kuģi bez tā apkalpes un iegūst uz līguma noslēgšanas laiku kuģi turējumā) nodots šā panta 1., 2. vai 3. punktā minēto personu turējumā.

Jūras kodekss leģitīmē tā saukto dubulto reģistrāciju, pieļaujot berbouta reģistrāciju, un nosaka reģistrācijas ierobežojumus, piemēram, minimālās prasības, lai kuģi varētu reģistrēt Latvijas Kuģu reģistrā, kuras norādītas turpmāk tekstā. Vistrauslākais jautājums ir tā saucamā persona jeb pilnvarotais pārstāvis, kuram ir tiesības pieņemt kuģa īpašniekam adresētās pretenzijas. Šādai personai nav noteikts statuss, ne citas prasības, domājams, ka situāciju mainīs jaunais Nolikuma projekts, kur šīs personu loks tiks ierobežots.

Latvijas Kuģu reģistrā reģistrējami visi jūras un iekšējo ūdeņu kuģi ar šādiem raksturojumiem — mehāniskā dzinēja jauda pārsniedz 55 kilovatus (75 zirgspēkus) vai kuģi bez mehāniskā dzinēja, kuru bruto tilpība pārsniedz 80 vai 80 ūdens izspaida tonnas (ja nav iespējams aprēķināt bruto tilpuma vienībās). Visus pārējos kuģošanas līdzekļus (laivas, ūdensmotociklus u. c.) attiecīgi reģistrē vai licencē Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija.

Kuģu reģistrators kuģi reģistrē Latvijas Kuģu reģistrā un izsniedz Nolikumā paredzētās apliecības vai citus dokumentus, ja nepieciešams.

Kuģu reģistrā nedrīkst reģistrēt kuģi, iekams tas nav izslēgts no iepriekšējā reģistra un kompetentas iestādes (t. i., kuģu reģistrs) nav izsniegušas apliecību par šādu izslēgšanu, un reģistrā nedrīkst iekļaut kuģi, ja nav saņemta hipotekāro kreditoru rakstveida piekrišana, ja iepriekšējā reģistrā ir reģistrēta hipotēka. Noteiktos gadījumos kuģa reģistrācija tiek anulēta, ja atklājas, ka kuģis ir jau reģistrēts kādā ārvalsts reģistrā (izņemot berbouta reģistrāciju) vai ir pazudis, vai iznīcināts.

Ja ir nepieciešams reģistrēt kuģa berbouta līgumu, jāievēro šādi noteikumi: reģistrā fiksē kuģa īpašnieka, nofraktētāja un izfraktētāja vārdu, uzvārdu, adreses (ja juridiska persona, tad attiecīgi — nosaukums un reģistrācijas vieta un juridiskā adrese) un citas ziņas (tas varētu būt personas kods vai attiecīgi reģistrācijas nr.), un reģistra kartotēkā jāiekļauj notariāli apliecināts kuģa berbouta līguma noraksts (te varētu rasties birokrātiski sarežģījumi, ja oriģināla kopija jeb noraksts tiek apliecināts valstī, kas nav ratificējusi Hāgas konvenciju, bet tādā gadījumā darbības var veikt Latvijā un nebūs nekādu šķēršļu). Reģistrācijas iesniegumā nofraktētājam jāinformē kuģu reģistrators par hipotēku vai citām saistībām, kas reģistrētas attiecībā uz kuģi

jebkurā kuģu reģistrā, un kuģu reģistratoram šis ziņas jāiekļauj reģistrā, lai aizsargātu hipotekāro kreditoru intereses. Kuģu reģistrā tiek reģistrētas attiecīgā kuģa hipotēkas. Ja izbeidzoties kuģa berbouta līguma darbībai, līgums netiek pagarināts (bet nepārsniedzot kopā divu gadu līguma darbības termiņu), kuģis jāizslēdz no Kuģu reģistra un jāizsniedz apliecība par kuģa izslēgšanu no Kuģu reģistra. Ja kuģa berbouta līguma darbības laikā mainās kuģa īpašnieks, nofraktētājam nekavējoties par to jāinformē kuģa reģistrators, un Kuģu reģistrā jāiekļauj ziņas par jauno īpašnieku.

Ja Kuģu reģistrā ir reģistrēta hipotēka attiecībā uz Latvijas kuģi, kuģu reģistrators nedrīkst atļaut šāda kuģa pārreģistrēšanu bez visu tā hipotekāro kreditoru rakstveida piekrišanas.

Katram Latvijas kuģim ir sava pieraksta osta Latvijas Republikas teritorijā. Osta, kurās var pierakstīt Latvijas kuģus, nosaka Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments. Šo ostu nosaukumi tiek paziņoti ar pavēli un publicēti oficiālā Valdības izdevumā, kas ir laikraksts "Latvijas Vēstnesis" vai arī "Ziņotājs".

Kuģu reģistratoram ir pienākums iekārtot šādas Kuģu reģistra grāmatas, kurās jāizdara attiecīgi ieraksti:

- kuģu reģistra grāmata;
- būvējamo kuģu reģistra grāmata;
- atsevišķa reģistra grāmata kuģiem bez mehāniskā dzinēja un kuru bruto tilpība pārsniedz 80 vai 80 ūdensizpauda tonnas;
- kuģu berbouta līgumu reģistra grāmata.

Jautājums par personu loku, kurām būtu tiesības iepazīties ar šīm reģistra grāmatām, nav skaidri atrunāts Jūras kodeksā, bet sagaidāms, ka tas būs atstāts kuģu reģistrators pārziņā. Šāda pieeja kuģu reģistra grāmatām nebūs liegta personām, kas ir saistītas ar attiecīgo kuģi (piemēram, īpašnieks vai hipotekārais kreditors), bet savādākai ir jābūt situācijai, kas attiecas uz personām, kas nav saistītas ar attiecīgo kuģi.

Pats svarīgākais jautājums, kas atrodas kuģu reģistrators pārziņā, ir kuģu īpašuma tiesību reģistrācija. Kuģu reģistrators nevar reģistrēt kuģi, ja nav iesniegts pirkuma līgums vai citi īpašuma tiesības apliecinājoši dokumenti, vai kuģa berbouta līgums, kuru kuģu reģistrators atzīst par likumīgu. Diskutabls ir jautājums par kuģu reģistrators pilnvarām atzīt vai neatzīt berbouta līgumu par likumīgu, kas ir drīzāk tiesas kompetencē.

Jūras kodeksā kuģa vērtība sadalāma ne vairāk kā 64 daļās, šis daļu skaits ir aizgūts no Anglijas tiesību sistēmas, savukārt jaunajā jūras kodeksa redakcijā skaitlis 64 tiks nomainīts ar 100. Par viena kuģa īpašniekiem vienlaikus var reģistrēt ne vairāk kā 64 fiziskās vai juridiskās personas. Par kuģa daļas kopīpašniekiem var reģistrēt ne vairāk kā piecas fiziskās vai juridiskās personas.

Par kuģa īpašniekiem jāatzīst tikai tie individuālie īpašnieki un kopīpašnieki (gan fiziskās, gan juridiskās personas), kuri reģistra grāmatā fiksēti par īpašniekiem neatkarīgi no tā, kas ir peļņas īpašnieki. Kuģu reģistratoram jāreģistrē visu šajā pantā minēto personu vārds, uzvārds un pilsonība (juridiskām personām — nosaukums un reģistrācijas valsts), adrese un citas ziņas par šīm personām.

Katram reģistra grāmatā fiksētajam kuģim ir nepieciešams vārds un reģistra numurs. Divus un vairāk kuģus vienādi nosaukt nedrīkst. Nav iespējams vārdu rezervēt iepriekš. Latvijas kuģi identificējami tikai pēc reģistrētā vārda. Kuģu reģistrators apstiprina reģistrācijas pieteicēja izraudzīto vārdu un, ja nepieciešams, konsultējas ar Latvijas Kultūras fonda Vietvārdu komisiju.

Reģistrēta Latvijas kuģa vārdu nedrīkst mainīt bez kuģu reģistratora rakstveida piekrišanas. Vārda maiņa notiek atbilstoši Nolikumam. Kuģu reģistrators neapstiprina vārdu, iekams nav pārliecinājies, ka visi reģistrētie kuģa hipotekārie kreditori ir informēti par ierosināto vārda maiņu. Te ir kuģa īpašnieka brīvība noteikt savam kuģim vārdu, pat ja hipotekārie kreditori tam nepiekrīt.

Kuģim, kam ir radiostacija vai radiotelefona iekārta, ir nepieciešams starptautiski reģistrēts kodēts nosaukums, t.i., starptautiski identifikācijas burti vai cipari, ko fiksē kuģa reģistrācijas valsts. Katram Latvijas kuģim, kam ir minētās radioiekārtas, jāsaņem Latvijas Valsts elektrosakaru inspekcijas atļauja tās lietot.

Būvējamo kuģi reģistrē būvējamo kuģu reģistra grāmatā ar to datumu, kad kuģim ielikts ķilis vai citā līdzīgā būvēšanas stadijā, līdz brīdim, kad būve ir pabeigta un kuģis tiek ierakstīts citā reģistra grāmatā vai pārreģistrēts citā reģistrā.

Pirms kuģa reģistrēšanas tas jāizmēra atbilstoši 1969. gada Londonas Starptautiskajai kuģu tilpības noteikšanas konvencijai (turpmāk — Tilpības konvencija). Šādā veidā noteiktā tilpība uzskatāma par šā kuģa tilpību, ja vien, kuģi pārveidojot, nerodas vajadzība tā tilpību pārrēķināt un noteikt atkārtoti. Jāpiezīmē, ka uz doto mirkli¹²⁹ šo dokumentu Latvija nav ratificējusi, lai gan Tilpības konvencijas prasības tiek piemērotas pilnā apjomā un drīzumā tiks apstiprināti kuģu izmērīšanas noteikumi.

Pēc kuģa tilpības noteikšanas klasifikācijas sabiedrība vai Jūras administrācijas tehniskais dienests izsniedz starptautisko kuģa tilpības apliecību. Klasifikācijas sabiedrība ir sabiedrība, kas veic kuģu tehnisko uzraudzību un inspicēšanu saskaņā ar pilnvarojuma līgumu starp Latvijas Jūras administrāciju un attiecīgo klasifikācijas sabiedrību (Jūras kodeksa 181. pants). Pašlaik Latvijā ir pilnvarotas 7 klasifikācijas sabiedrības, kas ir Starptautisko Klasifikācijas Sabiedrību Asociācijas¹³⁰ dalībnieces. Vienlaikus ar iesniegumu par kuģa reģistrēšanu Latvijas Kuģu reģistram ir jāiesniedz arī starptautiskā kuģa tilpības apliecība, ja vien Latvijas Jūras administrācija nav atbrīvojusi no pienākuma saņemt šo apliecību.

Latvijas kuģu karogs ir Latvijas valsts karogs kā noteikts Latvijas Republikas Satversmē. Tikai Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem ir tiesības un pienākums pacelt Latvijas valsts karogu. Latvijas valsts karogs uz kuģa paceļams saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem nr. 252 "Noteikumi par Latvijas valsts karoga lietošanas kārtību uz kuģiem".¹³¹

Ja uz kuģa nelikumīgi paceļ Latvijas valsts karogu, Jūras administrācija ir tiesīga celt prasību tiesā par šāda kuģa konfiskāciju un kuģi ir tiesības aizturēt. Persona, kas saskaņā ar šo pantu nelikumīgi lietojusi Latvijas valsts karogu, atbild saskaņā ar spēkā esošajiem likumdošanas aktiem. Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodekss (116. panta 8. daļa) paredz atbildību līdz 100 latiem un pārkāpuma atkārtotā gadījumā — līdz 250 latiem, atņemot tiesības amatpersonai ieņemt amatu uz laiku līdz 3 gadiem. Krimināllikuma (200. pants) paredz brīvības atņemšanu uz laiku līdz 3 gadiem, confiscējot kuģi vai bez konfiskācijas.

Pirms kuģa reģistrēšanas Latvijas Kuģu reģistrā kuģu reģistrators izsniedz karoga pagaidu apliecību, bet pēc reģistrēšanas — attiecīgi noformētu karoga apliecību. Problēmas ir ar darījumiem, kas noslēgti ārvalstīs, jo agrāk pagaidu apliecības izsniedza Latvijas konsuli ārvalstīs, tad pašreizējā likumā "Konsulārais reglaments"¹³² tas netiek paredzēts un karoga pagaidu apliecības izsniegšanas procedūra ir nepamatoti apgrūtināta.

Karoga apliecībai vienmēr jāatrodas uz kuģa, un tā jāizmanto tikai likumīgai uzrādīšanai. Karoga apliecība jāuzrāda jebkurai personai, kas ar likumu ir pilnvarota pieprasīt tās uzrādīšanu, izņemot gadījumus, kad ir pamatots iemesls noraidīt šādu prasību. Karoga apliecība pilda daļēji tās pašas funkcijas, ko personas pase un ieraksts par pilsonību.

Ir vairāki kritēriji, no kā mēs varētu vadīties, izvērtējot Latvijas Kuģu reģistru uz pārējo kuģu reģistru fona, bet, ņemot vērā augstāk minēto salīdzinājumu starp Reģistrācijas konvencijas prasībām un EUROS, kā arī starp dažādajiem reģistru veidiem, jāsecina, ka Latvijas Kuģu reģistrs ir uzskatāms kā atvērtais reģistrs.

Nolikums detalizētāk nekā Jūras kodekss regulē kuģu reģistrācijas kārtību un apliecību izsniegšanas procedūru. Nolikums paredz arī apliecību formas, kuras ir tiesīgs izsniegt kuģu reģistrators, ja ir izpildītas attiecīgās prasības, kas attiecas uz kuģa tehnisko stāvokli. Ir noteiktas sekojošas apliecību formas, kuras var izsniegt kuģu reģistrators:

- Īpašuma apliecība,
- Karoga apliecība (vai Karoga pagaidu apliecība),
- Apliecība par kuģa izslēgšanu,
- Apliecība par kuģa reģistrācijas pārtraukšanu,
- Berbouta reģistrācijas apliecību,
- Kuģošanas spējas apliecība,
- Mērīšanas apliecība,
- Klasifikācijas apliecība,
- Pasažieru kuģa apliecība,
- Apliecība par kuģa apkalpes minimālo sastāvu.

Kuģu reģistra pakalpojumi par apliecības izsniegšanu un tehnisko uzraudzību ir par maksu un tarifus nosaka Latvijas Republikas Satiksmes ministrija. Maksa par pakalpojumiem ir atkarīga no kuģa īpašnieka atrašanās vietas (LR reģistrētam uzņēmumam (uzņēmēj sabiedrībai) — proporcionāli statūtu fonda daļai, kas pieder Latvijas pusei, LR pastāvīgi dzīvojošām personām) un kuģa vecuma (jo vecāks kuģis, jo augstāks tarifs). Šis tarifa likmes attiecas tikai uz tiem kuģiem, kuru tehnisko uzraudzību veic Jūras administrācijas Tehniskā inspekcija. Tarifa likmes tiek mainītas, bet ne biežāk kā vienu reizi kalendārajā gadā.

Vienlaicīgi ar Nolikuma apstiprināšanu tika apstiprināts arī "Nolikums par Latvijas Jahtu reģistru"¹³³.

Nobeigums

Kuģu reģistrācija pilda ļoti svarīgu uzdevumu kā no publisko tiesību puses, tā arī no privāttiesību puses. Reģistri atšķirās no jurisdikcijas uz jurisdikciju, bet tanī pat laikā tiem ir kopīgas iezīmes un kopīgi principi kā, piemēram, hipotēku reģistrācija un apliecību izsniegšana. Starptautiskie dokumenti velta pietiekoši daudz uzmanības kuģu reģistrācijas jautājumiem un patiesās saiknes radīšanai, bet tas nav guvis atbalstu no kuģošanas biznesa aprindām, kas norāda uz EUROS reģistra projekta realizācijas apstāšanos. Latvijas Kuģu reģistrs darbojas saskaņā ar Jūras kodeksu un Nolikumu, kas, izņemot atsevišķas nianses, ir saskaņā ar Reģistrācijas konvenciju un ES tiesību aktu prasībām.

Kontroljautājumi

1. Kādi ir kuģu reģistru veidi un kādas katram no tiem ir priekšrocības?
2. Kā Ženēvas un Reģistrācijas konvencijas apraksta terminu "patiesa saikne"?
3. Kāpēc ES dalībvalstis atturās no Reģistrācijas konvencijas ratifikācijas?

4. Kas ir EUROS?
5. Kādas prasības tiek izvirzītas kuģa īpašniekam un berbouta fraktētājam, ja tas gribētu noreģistrēt kuģi EUROS?
6. Kādas priekšrocības un kādas problēmas ir sagaidāmas, ja kuģis tiktu noreģistrēts EUROS?
7. Kādi tiesību akti regulē kuģu reģistrēšanu Latvijas kuģu reģistrā?
8. Kādas prasības tiek izvirzītas ārvalsts kuģa īpašniekam, ja tas vēlas reģistrēt tam piederošo kuģi Latvijas kuģu reģistrā?
9. No cik daļām sastāv kuģis un kāds ir maksimālais kuģa vienas daļas īpašnieku skaits, un kurš no tiem tiek reģistrēts?
10. Kādas apliecības izsniedz Latvijas kuģu reģistrs?
11. Kādi kuģi tiek reģistrēti Latvijas kuģu reģistrā?
12. Kādi dokumenti ir jāiesniedz Latvijas kuģu reģistrā, lai attiecīgo kuģi varētu reģistrēt?
13. Kādas reģistra grāmatas ir Latvijas kuģu reģistrā?
14. Kāda ir kuģa vārda maiņas procedūra?
15. Kāda ir kuģa definīcija?
16. Kas reģistrē kuģus, kurus neregistrē Latvijas kuģu reģistrs?

Uzdevumi

1.

Persona A. pārdeva savu kuģi SIA "Laiva" un līgumā bija atrunāta pirkuma līguma reģistrācija kuģu reģistrā, lai nostiprinātu īpašuma tiesību maiņu, kas bija A. pienākums. Pēc pirkuma līguma noslēgšanas A. noteiktajā termiņā neregistrēja līgumu, lai gan SIA "Laiva" valdījumā kuģis bija nodots. Vai SIA "Laiva" direktors var griezties kuģu reģistrā ar iesniegumu nostiprināt pirkuma līgumu jeb īpašuma tiesību maiņu? Kādas ir citas SIA "Laiva" prasījuma tiesības pret A.?

2.

Kuģu reģistrā ar lūgumu griezās Panamas pilsonis, lai savu tirdzniecības kuģi noreģistrētu Latvijas Kuģu reģistrā un iegūtu Latvijas karogu. Par pilnvaroto pārstāvi tiek nozīmēts SIA "Kurmis", kas reģistrēta Daugavpils rajonā un pret kuru ir uzsākts maksātnespējas process. Vai kuģu reģistrators var atteikt reģistrēt kuģi?

3.

Auns Shipping LTD ir reģistrēta Panamā un tai ir reģistrēts kuģis Latvijas Kuģu reģistrā un jau 2 gadus nemaksā ikgadējo kuģu reģistra nodevu. Par pilnvaroto personu ir nozīmēta persona B., kas jau 2 gadus nav dzīvojusi Latvijā. Kā rīkoties kuģu reģistratoram? Vai tas ir tiesīgs izslēgt kuģi no kuģu reģistra nesamaksāto nodevu dēļ?

4.

Latvijas Kuģu reģistrā ar lūgumu sniegt ziņas par 55 kuģiem un ar tiem saistītajiem apgrūtinājumiem griežas kāda persona C. Kuģu reģistrators atteicās sniegt pieprasītās ziņas. Kā rīkoties personai C un vai tas ir tiesīgs pieprasīt ziņas par Latvijas kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem?

5.

Eksotiskā valstī X tiek nopirkts kuģis "Māra" un kuģis tiek izslēgts no X valsts kuģu reģistra, jo vairs nepieder X valsts pilsonim. Kuģim "Māra" ir nepieciešama karoga pagaidu apliecība, lai ierastos Latvijas ostā un izietu visas tehniskās apskates kuģa reģistrācijai Latvijas Kuģu reģistrā. Kas izsniegs karoga pagaidu apliecību, ja X valsts atrodas 2000 km no Rīgas? Kuģu reģistratoram kuģa īpašnieks izstāsta, ka hipotekārie kreditori nemaz nezina par reģistra maiņu, lai gan tam ir apliecinājums par izslēgšanu no X valsts reģistra, un iepriekšējais īpašnieks ir viņa paša uzņēmums valstī X, lai samazinātu nodokļu nastu. Kā rīkoties kuģu reģistratoram ?

Ieteicamā literatūra

Farthing. International Shipping, 2nd ed. Lloyd's of London, Press, 1993.

Hill. Maritime Law, 4th ed. Lloyd's of London Press, 1995.

Power. EC Shipping Law. Lloyd's of London Press, 1992.

Power. EC Shipping Law. First Supplement to the First ed. Lloyd's of London Press, 1994.

Ready. Ship Registration. Lloyd's of London Press, 1991.

IV Darba attiecības uz kuģa

Ievads

Šajā nodaļā tiks aplūkota tā jūras tiesību daļa, kas attiecas uz jūrnieku nodarbinātību un labklājību. Tiesības uz nodarbinātību un labklājību gan vienmēr tiek regulētas visu valstu likumdošanas aktos, taču jūrnieku profesija bieži mēdz būt saistīta ne tikai ar darbu uz tiem kuģiem, kuri iet zem attiecīgā valsts karoga, bet arī ar darbu uz ārvalstu kuģiem. Katra valsts savos darba likumdošanas aktos ietver savus noteikumus, un tie dažādās valstīs ir atšķirīgi. Šo atšķirību rezultātā vienas valsts likumdošanas aktu piemērošana citas valsts kuģiem bieži vien nav iespējama vai ir apgrūtināta. Tādēļ radās nepieciešamība izveidot kopīgus noteikumus, kas paredzētu vienotus principus attiecībā uz jūrnieku nodarbinātības un labklājības tiesībām.

Starptautiskā darba organizācija un tās konvencijas

Ideja par algotu strādnieku aizsardzību nav jauna. Tās pirmsākumi ir meklējami ap XIX gs., kad rūpniecībā sāka ieviest mehānisko darbaspēku. Pēc Pirmā pasaules kara iestājās dziļš sociāls sabrukums. Šajā apstākli ir meklējams daudzās pasaules valstīs notikušo revolūciju cēlonis. Izstrādājot miera noteikumus, Parīzes miera konference 1919. gada 25. janvārī izveidoja īpašu komisiju, kuras uzdevums bija starptautisko darba likumdošanas aktu izpēti. Pētījumu rezultātā tapa apkopojums, kas sastāvēja no divām daļām:

- 1) projekts par pastāvīga orgāna izveidošanu, kurš nodarbotos ar starptautisko darba tiesību aizsardzību un kuru vēlāk nosauca par Starptautisko darba organizāciju;
- 2) darba tiesību principu deklarācija, kas sastāvēja no šādiem deviņiem punktiem:
 - a) darbu nevar uzskatīt vienkārši par precī vai tirdzniecības priekšmetu (šis ir galvenais princips, kas par tādu tiek atzīts arī mūsdienās),
 - b) tiesības veidot sabiedriskas organizācijas ir tiklab algotajiem strādniekiem, kā arī darba devējiem, ja tas nav pretrunā ar vispārīgajiem likumiem,
 - c) algai ir jābūt tik lielai, lai tā algotajiem strādniekiem nodrošinātu pienācīgu dzīves līmeni,
 - d) ir jāievieš astoņu stundu darba diena un četrdesmit astoņu stundu darba nedēļa,
 - e) ir nepieciešama atpūta vismaz divdesmit četras stundas nedēļā, ja iespējams, tā jānodrošina svētdienās,
 - f) jāaizliedz bērnu nodarbinātība,
 - g) kā sievietēm, tā vīriešiem jāsaņem vienāda alga par vienādu darbu,
 - h) jebkurā valstī izdotajiem noteikumiem, kas attiecas uz darba apstākļiem, jānodrošina vienlīdzīga attieksme pret visiem algas strādniekiem, kuri likumīgi uzturas valstī,
 - i) jānodrošina darba inspekcijas ieviešana ikvienā valstī.

Šajā konferencē, ievērojot Versaļas miera līguma 13. daļas nosacījumus, tika nodibināta Starptautiskā darba organizācija. Šīs organizācijas izveidošanas mērķis bija saskaņot dažādo sabiedrības slāņu intereses un izstrādāt vienotus kritērijus, lai vienkāršotu daudzveidīgo

sociālekonomisko jautājumu risināšanu valstu likumdošanā. Starptautiskajā darba organizācijā ietilpst divas institūcijas:

- 1) Starptautiskā darba konference;
- 2) Starptautiskais darba birojs.

No 1919. gada līdz 1997. gadam Starptautiskā darba organizācija ir izstrādājusi un pieņēmusi 174 konvencijas.

Starptautiskajā praksē šīs organizācijas konvenciju ratificēšana un tajās ietvertu noteikumu ieviešana valsts likumdošanā liecina par attiecīgās valsts sociālās likumdošanas civilizācijas pakāpi. Konvenciju tematika ir plaša, un ļoti daudzas konvencijas attiecas arī uz jūrniecības nozari. Jāatzīmē tāds svarīgs nosacījums, ka Starptautiskās darba organizācijas konvencijas valstīm ir saistošas tikai pēc tam, kad tās ir ratificētas attiecīgās valsts parlamentā, turklāt obligātā prasība ir tā, ka katrai valstij pusotra gada laikā pēc konvencijas ratificēšanas šajā konvencijā noteiktās normas ir jāiekļauj savos likumdošanas aktos.

Latvija ir viena no Starptautiskās darba organizācijas dibinātājām un pirms Otrā pasaules kara piedalījās šīs organizācijas darbā. 1991. gada decembrī Latvija atkal atsāka aktīvi darboties Starptautiskajā darba organizācijā un ar tās palīdzību izdarīja veselu virkni grozījumu darba likumdošanas aktos. Latvija līdz 1994. gada 5. jūlijam ir ratificējusi 43 Starptautiskās darba organizācijas konvencijas.

1992. gada 29. septembrī ar Latvijas Republikas Ministru padomes rīkojumu tika izveidota trīspusēja konsultatīvā padome, kuras mērķis bija nodrošināt noteiktu stabilitāti sabiedrībā.

Kopumā Starptautiskā darba organizācija ir izstrādājusi un pieņēmusi 40 konvencijas, kas attiecas uz jūrniekiem, viņu nodarbinātību un labklājību. Šobrīd Latvija ir pievienojusies 4 konvencijām, kas attiecas uz jūrnieku darbu un labklājību, un ir paredzēts pievienoties vēl vienai, 1976. gada Starptautiskās darba organizācijas konvencijai Nr. 147 "Par minimālajām normām uz tirdzniecības kuģiem".

Pirmā konvencija, kurai Latvija pievienojās 1993. gada 5. janvārī, ir 1920. gada konvencija nr. 8 "Par bezdarba pabalstu kuģa bojāejas gadījumā". Šīs konvencijas ievaddaļā teikts, ka Tautu Savienības Starptautiskās darba organizācijas galvenā konference pieņem konvencijas projektu un ir gatava pieņemt priekšlikumus par to, kā kontrolēt vai par to, kā attiecībā uz jūrniekiem piemērojamas tā paša gada novembrī Vašingtonā noslēgtās konvencijas.

Otrā konvencija, kurai Latvija arī pievienojās 1993. gada 5. janvārī, ir 1920. gada konvencija nr. 9. "Par jūrnieku iekārtošanu darbā". Īpašu ievēribu pelna šīs konvencijas 2. pants, kurā ir noteikts, ka "jūrnieku vietas apgādāšana nevar būt kā tirdznieciskas peļņas avots ne priekš vienas personas, ne sabiedrības, ne iestādes. Neviena vietas apgāde nevar spiest neviena kuģa jūrniekus maksāt kaut kādu atlīdzību, tiešu vai netiešu, vienam cilvēkam, sabiedrībai vai iestādei."¹³⁴

Līdz ar pievienošanos šai konvencijai Latvija ir apņēmusies paziņot Starptautiskajam darba birojam visus datus, kas attiecas gan uz jūrnieku bezdarbu, gan uz to iestāžu darbību, kuras gādā par jūrnieku darbā iekārtošanu. Konvencijas 4. pants noteic, ka katra valsts, kura ir pievienojusies šai konvencijai, apņemas izveidot bezmaksas jūrnieku darbā iekārtošanas biroja sistēmu. Šīs sistēmas organizēšana un uzturēšana jānodrošina attiecīgajai valstij. Ja valstī pastāv dažāda tipa iestādes, kas veic jūrnieku darbā iekārtošanu, tām visām ir jāievēro attiecīgās valsts likumdošanas akti.

Nākošā konvencija, kurai Latvija pievienojās vienlaikus ar pirmajām divām minētajām konvencijām, ir 1921. gada konvencija nr. 16 "Par kuģniecībā nodarbināto bērnu un pusaudžu

obligāto medicīnisko apskati". Visi šīs konvencijas noteikumi attiecas uz to bērnu un pusaudžu medicīnisko apskati, kuri ir jaunāki par 18 gadiem un kuri tiek nodarbināti uz kuģiem. Latvija ir izpildījusi visas šīs konvencijas prasības un jebkuram pusaudzim, kas gatavojas darbam uz kuģa, piemēram, Latvijas Jūras akadēmijas mācību plānā paredzētajai praksei uz kuģa, ir jāiziet veselības pārbaude.

Pēdējā konvencija, kurai Latvija pievienojās 1993. gada 12. janvārī, ir 1958. gada konvencija "Par jūrnieku nacionālajām personas apliecībām". Starptautiskās darba organizācijas ģenerālā konference 41. sesijā pieņēma vairākus priekšlikumus par jūrnieku nacionālo personas apliecību savstarpēju vai starptautisku atzīšanu un nolēma šos priekšlikumus ietvert starptautiskajā konvencijā. Saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem katra konvencijas dalībvalsts apņemas izstrādāt jūrnieku personas apliecības, kurām ir jāatbilst konvencijas 4. pantā norādītajām prasībām. Ievērojot šīs konvencijas prasības, 1994. gadā tika izstrādāts nolikums "Par Latvijas Republikas jūrnieku grāmatiņu", kurā noteikta kārtība, kādā izsniedzamas jūrnieku personas apliecības.

Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes veikšanas standarti

Darba tiesības ir ļoti liels un plašs temats. Daudzi darba tiesību noteikumi attiecas tieši uz jūrniekiem, dažus no tiem nākas piemērot arī attiecībā uz jūrnieku darbu.

Jūrnieku darbā ir daudz tādu nosacījumu, kurus nepieciešams traktēt īpašā likumā. Jūrnieku darbs visai bieži ir saistīts ar ilgstošiem un tāliem ceļojumiem un īpašu risku. Lai katra valsts, veidodama savus darba likumdošanas aktus, neizstrādātu katram gadījumam īpašus likumus, kas atšķiras no citu valstu likumiem, Starptautiskā jūras organizācija izstrādāja vairākas konvencijas, kuras ratificējot un kuru pamatprincipus ieviešot dažādu valstu likumdošanas sistēmā, varētu izveidot vienotu darba likumu sistēmu.

1978. gadā pēc ilgstoša un intensīva darba Starptautiskā jūras organizācija, kopā ar Starptautisko darba organizāciju, izstrādāja Starptautisko konvenciju par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW — 78). Konvencija stājās spēkā 1984. gadā un tās dalībvalstīm tika uzlikts par pienākumu savos likumdošanas aktos iekļaut konvencijas un tās pielikumu pamatprincipus. Saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem jūrniekiem ir jābūt attiecīgi kvalificētiem, turklāt piemērotiem tiem pienākumiem, kas viņiem jāveic uz kuģa. Konvencijas pielikumi ietver noteikumus par kapteiņa klāju, kuģa dzinēju, radio, par īpašajām prasībām attiecībā uz tankkuģiem, par glābšanas laivu drošības pārbaudi.

Šajā konvencijā un tās pielikumos noteikti galvenie principi, kuri nosaka jūrnieku iedalījumu kategorijās, un tika izstrādāti, ievērojot kuģu klasi un izmērus, kā arī paredzētas ikkatras kategorijas jūrnieku mācību programmas. Piemēram, konvencijas II nodaļā ir noteikts, ka kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

- 1) sardzes kārtību;
- 2) jūrnieku atbilstību veicamajiem pienākumiem;
- 3) navigāciju;
- 4) navigācijas aprīkojumu;
- 5) novērotāja darbībām;
- 6) loča darbībām;
- 7) jūras vides aizsardzību.

Lai iegūtu Jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas standartu apliecību, kapteinim ir jāatbilst izvirzītajām prasībām attiecībā uz veselību, viņam nepieciešama pietiekama kuģošanas pieredze un sekmīgi jānokārto eksāmens attiecīgajā mācību programmā.

Konvencija piešķir dalībvalstij ostas kontroles tiesības, lai tā varētu veikt jūrniekiem un kuģiem nepieciešamo apliecību pārbaudi.

Ļoti svarīgs konvencijas noteikums attiecas uz obligātu kvalifikācijas celšanas kursu organizēšanu, kā arī komandējošā sastāva medicīniskās apskates un profesionalitātes pārbaudu veikšanu ikkatrus piecus gadus.

Konvencijas pirmais grozījums tika izdarīts 1991. gadā, un tas stājās spēkā 1992. gadā. Tās labojums saistīts ar papildu prasību ieviešanu Vispārējā jūrniecības briesmu un drošības sistēmā (GMDSS).

Konvencijas otrais grozījums tika izdarīts 1994. gadā un stājās spēkā 1996. gadā sākumā; tas aizstāja iepriekš spēkā bijušo konvencijas V nodaļu, kura noteica kārtību, kādā tiek veiktas tankkuģu apkalpju speciālās mācības.

Šis konvencijas pēdējais grozījums tika izstrādāts un pieņemts 1995. gadā. Visu minēto grozījumu nolūks bija nevis tehniski labot konvencijas pantus, bet gan panākt, lai valstis, pieņemot šos grozījumus, izdarītu attiecīgus grozījumus arī savos likumdošanas aktos. Pēdējais konvencijas grozījums stājās spēkā 1997. gadā, vienlaikus tika noteikts, ka konvencijas dalībvalstis var turpināt izdot, atzīt un indosēt apliecības jūrniekiem, kuri uzsākuši mācības vai kuģošanu pirms 1998. gada 1. augusta.

Svarīga konvencijas sastāvdaļa ir "Starptautisko jūrnieku sagatavošanas, diplomēšanas un sardzes pildīšanas standartu kodekss", kas ietver tehniskus noteikumus. Kodeksa A sadaļa ir obligāta konvencijas dalībvalstīm, bet B daļai ir rekomendējošs raksturs.

Kuģa kapteinis un kuģa apkalpe

Kuģa kapteinis ir persona, kas uz likumīga pamata veic vispārējo kuģa vadību.

V. Vītiņš mācību grāmatā "Jūras tiesības", kas izdota 1939. gadā, terminu "kapteinis" definē šādi:

"Kapteinis ir kuģa vadītājs, kas atvieto kuģa īpašnieku ārpus kuģa piederības ostas".¹³⁵

Kuģa apkalpes sastāvā ir jūrnieki un praktikanti.

V. Vītiņš mācību grāmatā "Jūras tiesības" turpina:

"Lai kuģis sekmīgi veiktu savu uzdevumu, tā apkalpošanai ir vajadzīgs personāls, kura lielums atkarīgs no kuģa lieluma. Personālam jā sastāv no lielāka daļa no specialistiem".¹³⁶

Latvijas Republikas Jūrnieku reģistra birojs ir Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienība. Jūrnieku reģistra birojā ir trīs nodaļas:

- 1) jūrnieku personas apliecību nodaļa;
- 2) diplomu nodaļa;
- 3) jūrnieku reģistrācijas nodaļa.

Latvijas Republikas Jūrnieku reģistra biroja darbu vada biroja vadītājs. Katrai Jūrnieku reģistra biroja nodaļai ir izvirzīts īpašs uzdevums, piemēram, veikt jūrnieku faktisko uzskaiti pa specialitātēm vai izsniegt jūrnieku diplomus un kvalifikācijas apliecības. Jūrnieku reģistra birojs ir Latvijā vienīgā iestāde, kura var noformēt, izsniegt, uzskaitīt un glabāt jūrnieku personas apliecības. Katrs darba devējs vai kuģu apkalpju komplektēšanas kompānija reizi ceturksnī

iesniedz Latvijas Jūrnieku reģistra birojā pārskatu par jūrnieku iekārtošanu darbā vai par darba attiecību izbeigšanu.

Kuģa apkalpes sastāvā ir kuģa kapteinis, kuģa virsnieki un ierindas jūrnieki. Kuģa virsnieki ir stūrmanis, radiooperators, radioelektronīķis, ārsts, bocmanis, pasažieru dienesta priekšnieks, vecākais mehāniķis, mehāniķis, elektromehāniķis un saldēšanas iekārtu mehāniķis. Pārējie kuģa apkalpes locekļi ir ierindas jūrnieki.

Pastāv divu veidu līgumi, kurus kuģa īpašniekam vai tā pilnvarotajai personai jānoslēdz ar kuģa apkalpi un individuāli ar katru jūrnieku.

Tādu rakstveida vienošanos, kuru noslēdz kuģa īpašnieks vai kuģa kapteinis — parasti šo līgumslēdzēju pusi dēvē par darba devēju — ar personu, kuru pieņem darbā — parasti šo līgumslēdzēju pusi dēvē par darba ņēmēju, sauc par apkalpes līgumu. Ievērojot apkalpes līguma noteikumus, darba ņēmējs par apkalpes līgumā noteikto atalgojumu apņemas veikt noteiktu darbu, kā arī ievērot kuģa iekšējās kārtības noteikumus un izpildīt kapteiņa rīkojumus. Apkalpes līgumu ar kuģa kapteini slēdz kuģa īpašnieks tādos gadījumos, kad kuģa īpašnieks un kuģa kapteinis nav viena un tā pati persona. Pirms apkalpes līguma noslēgšanas ar konkrēto personu, ir jāpārlicinās, vai šai personai ir noteiktu kvalifikāciju apliecinošs darba diploms vai kvalifikācijas apliecība un medicīniskās apskates apliecība. Obligāta ir prasība, ka pirms stāšanās darbā uz kuģa ikvienai personai ir jāsaņem nepieciešamā instruktaža, piemēram, attiecībā uz darba drošības noteikumu ievērošanu. Apkalpes līgums stājas spēkā tā parakstīšanas brīdī, līgumā nav paredzēta citāda spēkā stāšanās kārtība. Ja apkalpes līgumā jāizdara grozījumi, tie izdarāmi tikai rakstveidā un ar abu līgumslēdzēju pušu piekrišanu. Apkalpes līgumā izdarītie grozījumi līgumslēdzējām pusēm ir jāapstiprina ar parakstiem, kas apliecina to, ka abas līgumslēdzējas puses ir piekritušas šiem grozījumiem. Apkalpes līguma darbība izbeidzas:

- 1) ja izbeidzas tā termiņš;
- 2) līgumslēdzējām pusēm vienojoties par apkalpes līguma izbeigšanu;
- 3) apkalpes locekļa nāves gadījumā;
- 4) kuģa bojāejas gadījumā;
- 5) kuģa jūrasspējas zaudējuma gadījumā.

Ja apkalpes locekļa darba attiecības uz kuģa izbeidzas, kuģa kapteiņa pienākums ir izsniegt šim apkalpes loceklim visus dokumentus, kurus viņš bija nodevis kapteinim glabāšanā, darba attiecības uzsākot. Kuģa kapteiņa pienākums ir izsniegt šim apkalpes loceklim arī nepieciešamo dokumentu, kas apliecinātu darba attiecību izbeigšanu.

Jūrniecībā ir arī īpaši noteikumi par apkalpes līguma saturu. Papildus parastajām ziņām (apkalpes līguma noslēgšanas vieta un datums, līgumslēdzēju pušu vārds, adreses un citas personu raksturojošas ziņas, līgumslēdzēju pušu tiesības un pienākumi) apkalpes līgumā precīzi jānorāda arī šādas ziņas:

- 1) tā kuģa vārds, uz kura apkalpes loceklis apņemas strādāt;
- 2) apkalpes līguma darbības termiņš vai paredzētā reisa precīzs nosaukums;
- 3) apkalpes locekļa paredzamā atbrīvošanas osta;
- 4) datums, laiks un vieta, kad un kur apkalpes loceklim ir jāierodas uz kuģa vai jāuzsāk darbs;
- 5) apkalpes locekļa amats;
- 6) apkalpes loceklim paredzētā alga;
- 7) apkalpes loceklim paredzētā atvaļinājuma kalendāro dienu skaits, ieskaitot valsts noteiktās svētku dienas;

8) jebkuri citi noteikumi, kas attiecas uz konkrēto darba apjomu, ja par tādiem vienojas līgumslēdzējas puses.

Apkalpes līgumā nedrīkst ietvert noteikumus, kuri būtu pretrunā ar jūrnieka jūrniecības prasījuma tiesībām attiecībā uz kuģi un viņa tiesībām uz nopelnīto algu, tādā gadījumā, ja kuģis iet bojā vai pazūd. Ja pretēji iepriekš minētajam šādi noteikumi tomēr ir iekļauti apkalpes līgumā, tad šo līgumu var uzskatīt par spēkā neesošu un anulējamu.

Tādu līgumu, ko darba devējs noslēdz ar kuģa apkalpi, sauc par darba koplīgumu. Darba koplīgums neaizstāj katra apkalpes locekļa līgumu. Kapteinim ir jāgādā par to, lai darba koplīguma noraksts (bez parakstiem) būtu novietots redzamā vietā. Ja šāda darba koplīguma nav, kuģa kapteinis var redzamā vietā novietot apkalpes līguma veidlapu. Darba koplīgumā obligāti jānorāda katra apkalpes locekļa pienākumi un atbildība.

Ja kuģis tiek izslēgts no viena kuģu reģistra un vēlāk reģistrēts citā kuģu reģistrā, visi kuģa apkalpes locekļi ir no darba jāaizbrīvo, ja vien viņi rakstveidā neapliecina, ka piekriņ turpināt savas darba attiecības uz tā paša kuģa.

Kuģa īpašnieka vai — pilnvarojuma gadījumā — kuģa kapteiņa pienākums ir divu dienu laikā pēc kuģa ierašanās tajā ostā, kurā paredzēts atbrīvot no darba kuģa apkalpi vai kādu atsevišķu apkalpes locekli, izmaksāt algu. Kuģa īpašnieka vai tā pilnvarotās personas pienākums ir izsniegt pilnu algas aprēķinu, norādot, kādi atvilkumi vai ieturējumi ir veikti. Līgumslēdzējām pusēm vienojoties, algas izmaksas kārtību var mainīt. Kuģa īpašniekam, vienojoties ar apkalpes locekli, ir tiesības noteikt tās algas daļas apmēru, kuru šā apkalpes locekļa pilnvarojumā var saņemt cita persona.

Ja apkalpes līgums tiek laužts kādā citā, nevis līguma slēgšanas ostā, kuģa kapteinim ir jānodrošina, lai apkalpes loceklis varētu nokļūt viņam piemērotā ostā. Visus ar to saistītos nepieciešamos izdevumus sedz kuģa īpašnieks vai kuģa kapteinis. Šādu jūrnieka nogādāšanu līguma slēgšanas vietā vai viņam piemērotā vietā sauc par repatriāciju. Ja apkalpes līgums ar kādu no jūrniekiem tiek pārtraukts jūrnieka slimības dēļ, kuģa īpašnieks sedz visus nepieciešamos izdevumus, kas saistīti ar ārstēšanos, līdz tam brīdim, kad jūrnieks nokļūst viņam piemērotā ostā vai kādā citā vietā. Ja nepieciešamos repatriācijas izdevumus sedz jūrnieks personiski vai arī kāda cita persona, kuras pienākumos neietilpst jūrnieka repatriācijas izdevumu segšana, kuģa īpašnieka pienākums ir atlīdzināt šos izdevumus, turklāt tos var piedzīt tiesas ceļā.

Ja apkalpes līgums tiek laužts apkalpes locekļa vainas dēļ, visus izdevumus, kas saistīti ar viņa repatriāciju, sedz pats apkalpes loceklis.

1996. gadā tika izstrādāti Darba aizsardzības un darba drošības noteikumi, kurus sagatavojot, tika ievērotas likuma "Par darba drošību" prasības. Šo noteikumu mērķis ir garantēt maksimāli drošus apstākļus uz kuģa ikvienam kuģa apkalpes loceklim, noteikt iekārtu kontroles un pārbaudes termiņus un iekārtu ekspluatācijas pareizu dokumentēšanu.

Darba un sadzīves noteikumu ievērošana uz kuģa ir ļoti svarīgs priekšnoteikums apkalpes locekļu drošībai un efektīvu darba rezultātu sasniegšanai. Apkalpei ir jābūt pietiekami kvalificētai un nodrošinātai ar visu kategoriju virsniekiem, kvalificētu ārstu, pavāru, un ar pietiekamu skaitu pārējo kategoriju jūrniekiem, turklāt viņu darba un sadzīves apstākļiem jābūt attiecīgi piemērotiem un ērtiem, atbilstoši sanitārajiem un sanitārtehniskajiem normatīviem. Rūpējoties par jūrnieku veselību, jāizstrādā Noteikumus par medicīniskās apskates apliecības izdošanu, saskaņā ar Starptautiskās darba organizācijas 1946. gada Konvenciju Par jūrnieku veselības pārbaudi. Saskaņojot ar Labklājības ministriju, ir sagatavots speciāls saraksts, kurā noteikts, kādām zālēm, medikamentu krājumiem, aparātiem un medicīnas rokasgrāmatām jābūt uz kuģa. Kuģa īpašniekam un kuģa kapteinim jāgādā par to, lai šie

medikamenti, iekārtas, rokasgrāmatas būtu uz kuģa. Obligāta ir prasība, ka uz kuģa, ja uz tā atrodas 100 vai vairāk cilvēku, jābūt kuģa ārstam. Pārējos gadījumos uz kuģa ir jābūt vienam virsniekam, kas atbild par medicīniskās palīdzības sniegšanu un zāļu lietošanu.

Kontroljautājumi

1. Ar ko atšķiras kuģa komandējošais virsnieku sastāvs un apkalpes locekļi?
2. Kādi divi līguma veidi pastāv jūrniecībā un kādas ir to galvenās atšķirības?
3. Kādām Starptautiskās darba organizācijas konvencijām Latvija ir pievienojusies?
4. Nosaukt, kādas galvenās nodaļas ir Starptautiskajā konvencijā par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW — 78).
5. Pamatojiet, kāpēc ir nepieciešams pievienoties Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW — 78) ar 1995. gada papildinājumiem?

Uzdevums

Valsts A pilsonis, kvalificēts stūrmanis X, noslēdza apkalpes līgumu ar kuģa īpašnieku Y, kas ir valsts B pilsonis. Apkalpes līgumā tika norādītas visas nepieciešamās ziņas par līgumslēdzējām pusēm, taču jautājumā par darba atalgojumu kuģa īpašnieks Y mutvārdos vienojās ar stūrmani X par 2500 ASV dolāriem mēnesī; kā arī paskaidroja, ka atalgojuma apmērs tiks ierakstīts darba koplīgumā un par to ir atbildīgs kuģa kapteinis. Apkalpes līgumu abas puses parakstīja tajā pašā dienā, bet tajā nebija norādīts darba atalgojuma apmērs. Kad noteiktajā dienā un laikā stūrmanis X ieradās darbā uz kuģa, tad, iepazīties ar darba koplīgumu, kuru viņam nācās meklēt divas stundas, viņš konstatēja, ka darba koplīgumā algas apmērs nav atspoguļots, toties ir precīzi noteikti katra apkalpes locekļa pienākumi un atbildība. Pēc jautājuma noskaidrošanas stūrmanis X saņēma atbildi, ka uz šā kuģa stūrmaņa alga nekad nav bijusi lielāka par 2000 ASV dolāriem mēnesī. Šo divu stundu laikā kuģis jau bija devies kārtējā reisā un jebkāda turpmākā izskaidrošanās iespēja līdz nākamajai pietāšanai ostā izpalika. Pastāstiet, kādas būtiskas kļūdas tika pieļautas, slēdzot šādu apkalpes līgumu? Kāds būs stūrmaņa X algas apmērs? Pastāstiet, kas segs stūrmaņa X repatriācijas izdevumus, ja viņš nākamajā pietāšanās ostā pārtrauks darba attiecības ar kuģa īpašnieku Y? Ja stūrmanis X nolems sākt tiesas procesu, saskaņā ar kādas valsts likumdošanas aktiem tiks risināts šis strīds?

Ieteicamā literatūra

1. **Starptautiskās darba organizācijas konvencijas.** Latvijas Republikas Labklājības Ministrija, Rīga, 1993.
2. *Vitiņš V. Jūras tiesības.* Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.
3. **Guide — lines for maritime legislation,** 2nd ed. United Nations, 1984.
4. **Chorley & Giles Shipping Law,** 8th ed. Pitman, 1988.
5. *Selwyn N. Law of Employment,* 5th ed. 1985.
6. The New STCW Convention, January 1996, Focus on IMO.

V Ar kuģi saistītās mantiskās intereses

Ievads

Ar kuģi saistītās mantiskās intereses ir civiltiesību un jūras tiesību sfēra. Tā ir pietiekoši plaša un savstarpēji cieši saistītu tiesību sfēra. Personu mantiskās tiesības vairumā gadījumu rodas līdz ar līguma noslēgšanu par kuģa būvi vai tā pirkumu un beidzas ar kuģa bojāeju vai tā atsavināšanu. Kuģis tā dzīves laikā var tikt apgrūtināts un atsavināts, nodots lietošanā un remontēts, mantots, kā arī vispār atrasties civiltiesiskā apgrozībā. Civiltiesiskā saikne starp personām¹³⁷ un kuģi kā kustamu mantu pastāv visu tā dzīves laiku un ir tā neatņemama sastāvdaļa. Ņemot vērā šā jautājuma privāttiesisko raksturu un valstu atšķirīgās tiesību sistēmas, jāteic, ka šobrīd nav spēkā neviena starptautiska dokumenta, kas tieši attiektos uz jautājumiem, kuri skar kuģu būvi, pirkšanu vai hipotēku, tāpēc attiecīgi ir piemērojami tās tiesību sistēmas noteikumi, kas piemērojami līgumam, izņemot hipotēkas, jo hipotēkām ir piemērojamas tās valsts tiesības, kurai pieder attiecīgais kuģu reģistrs. Šis nodaļas mērķis ir sniegt īsu pārskatu par Latvijas Republikā spēkā esošajām tiesībām un būtiskākajiem prakses jautājumiem. Šī nodaļa sniegs ieskatu attiecībā uz līgumiem par kuģu būvi, hipotēku, pirkumu un par īpašuma tiesību un kopīpašuma būtību. Nedaudz tiks skarts vraku tiesiskais regulējums Jūras kodeksā.

Būve

Kuģa būve un ar to saistīto personu civiltiesiskās attiecības ir regulētas nevis Jūras kodeksā, bet gan Civillikumā (turpmāk — CL), un saskaņā ar to kuģa būve kvalificējama kā uzņēmuma līgums vai kā pirkuma līgums atkarībā no līguma satura. To, kā kvalificējams līgums, nosaka pušu (būvētāja un kuģu īpašnieka) savstarpējās tiesības un pienākumi, kas galvenokārt ir fiksēti CL apakšnodaļā "Uzņēmuma līgums" (2212. —2229. p.) vai apakšnodaļā "Pirkuma līgums" (2002. —2090. p.). CL normas piemērojamas tajos gadījumos, kad pušu savstarpēji noslēgtajā līgumā nav atrunāts attiecīgais jautājums, taču jāņem vērā, ka līguma veidu nosaka līguma saturs, nevis tā nosaukums.

Saskaņā ar uzņēmuma līgumu viena puse — būvētājs — uzņemas par zināmu atlīdzību ar saviem darba rīkiem, ierīcēm un materiāliem izpildīt otram pusei — pasūtītājam (kuģa īpašniekam) — kuģa būves pasūtījumu. CL normas paredz tikai vispārīgos uzņēmuma līguma principus, bet pusēm kuģa būves līgumā ir jāvienojas par papildu noteikumiem, lai konkrētajā gadījumā precīzāk formulētu savas tiesības un pienākumus, kā arī adoptētu līgumu atbilstoši konkrētai situācijai.

Tāpat pamatprincips — būvētājam ir jāizpilda pasūtījums saskaņā ar līguma noteikumiem un jānodod kuģis pasūtītājam. Pasūtītājs var uzņemties papildu pienākumus un apņemties pats piegādāt materiālu, bet tas nav nepieciešams un nav vēlams, jo tādā gadījumā atbildība par kuģa būvi tiek dalīta ar būvētāju un turklāt, kas nav mazāk būtiski, grozās pušu savstarpējie pienākumi — ja pasūtītājs pats piegādā materiālu, tad līgums ir uzskatāms par uzņēmuma līgumu, bet, ja pasūtītājs materiālu nepiegādā (un tā tas ir vairumā gadījumu),

līgums kvalificējams kā pirkuma līgums.¹³⁸ Faktiski no civiltiesiskā viedokļa mēs saskaramies ar tādu pirkuma līgumu, saskaņā ar kuru pircējs vienojas ar pārdevēju par kuģa pirkšanu nākotnē (tāds pats princips ir arī Anglijas tiesībās). Praksē materiālus piegādā pats būvētājs un to atbilstību kontrolē pasūtītāja pilnvarots pārstāvis¹³⁹ gan materiāla izgatavošanas vietā, gan arī kuģa būves vietā. Kuģa būvētāja pienākums ietver divas daļas: pirmkārt, jāuzbūvē kuģis atbilstoši līguma noteikumiem un, otrkārt, kuģis jānodod pasūtītājam.

Situāciju ir nepieciešams noskaidrot arī tad, ja noslēgts uzņēmuma līgums, jo, piemēram, attiecībā uz remontdarbiem uzņēmuma līgums ir ļoti piemērots. Uzņēmuma līguma gadījumā, ja vien puses līgumā nav vienojušās citādi, ir spēkā sekojoši principi:

- ja līgumā nav noteikts, ka pasūtījums izpildāms personīgi, kuģa remontētājs vai būvētājs var pasūtījuma izpildīšanu uz savu risku uzticēt apakšuzņēmējam (Līgumā vēlams norādīt, ka visi apakšuzņēmēji ir jāapstiprina pasūtītājam un, ja tie ir zināmi līguma noslēgšanas brīdī, jānorāda to izpildāmo darbu apjoms un atbildība. Ja kuģu būvētājs ir piesaistījis klasifikācijas sabiedrību, tad visa atbildība tomēr gulstas uz būvētāju, bet tas neizslēdz regresa prasību pret klasifikācijas sabiedrību.);
- ja pasūtījums nav izpildīts vai nav pabeigts, vai ir izpildīts slikti vai citādi, nekā pasūtītājs norādījis, vai nav laikā izpildīts, tad uzņēmējam jāatlīdzina pasūtītājam nodarītie zaudējumi (Pamatzaudējums ir naudas summa, kuru aprēķina, reizinot laika daudzumu ar frakts likmēm tajā laikā un atņemot mainīgās izmaksas.);
- visa atbildība par savu darbinieku kļūdām gulstas uz uzņēmēju (Tas ir princips, kas izriet no darba devēja un darbinieka attiecībām un no atbildības pienākuma pret trešajām personām. Parasti šis atbildības veids tiek apdrošināts, jo regresa prasības gadījumā pret darbinieku lielākoties izrādīsies, ka viņš nav maksāspējīgs.);
- ja vairākas personas ir uzņēmušās darbu veikt kopīgi, tad tās atbild pasūtītājam solidāri (Tas ir vispārējs princips, kas būtu jānošķir no apakšuzņēmēju piesaistīšanas. Kuģu remonta vai būves gadījumā parasti ir tikai viens — galvenais uzņēmējs, kas ir atbildīgs par visu.);
- uzņēmējs neatbild par nepārvaramas varas izraisītām sekām (Ja tiek lietota klasiska CL definīcija, tad nepārvarama vara ir reducēta uz ierobežotu notikumu skaitu, piemēram, dabas katastrofas, taču vienlaikus pusēm ieteicams precīzi atrunāt nepārvaramas varas gadījumus, norādot, ka ar kādas puses nespēju kontrolēt notikumu attīstību vien ir par maz, piemēram, nespēju prognozēt valūtas kursa izmaiņas.);
- tiklīdz pasūtījums izpildīts un atzīts par labu, pasūtītāja pienākums ir samaksāt uzņēmējam norunāto maksu (Visi lielākie remontu un visas būves beidzas ar klasifikācijas sabiedrības inspekciju un attiecīga sertifikāta izdošanu, kas apliecina kuģa atbilstību gan līgumam, gan starptautiskajām kuģošanas drošības konvencijām; maksājumi šādos līgumos ieņem būtisku vietu, un tie šajā nodaļā tiks aplūkoti turpmāk.);
- ja kuģis iet bojā citu iemeslu, nevis uzņēmēja vainas dēļ, pēc tam, kad darbs jau pabeigts, bet vēl nav nodots, tad norunātā maksa tomēr ir jāsamaksā (Šis sākotnēji kategoriskais apgalvojums tomēr nav absolūts, jo gadījumā, ja tiek pierādīta uzņēmēja kaut vai viegla neuzmanība, pants neaizstāv uzņēmēju, tāpēc, lai nodrošinātos pret šādiem zaudējumiem kopumā, kuģa būvētājs vai arī remontētājs apdrošina savu atbildību un iespējamus zaudējumus.);
- ja remonts vai būve vēl nav uzsākta vai vēl nav pabeigta, bet uzņēmējs varēja to pabeigt, taču tas nebija iespējams pasūtītāja vainas dēļ, uzņēmējam tomēr ir jāsaņem samaksa atbilstoši izdarītajam darbam (Diezgan bieži var rasties situācijas, kad iesāktais

darbs netiek turpināts, jo pasūtītājs ir kļuvis maksātnespējīgs; tādā gadījumā uzņēmējs var tikai prasīt segt jau radušos izdevumus, bet ne visu līgumā paredzēto summu, jo tā attiecīgi ir samazināma par pasūtījumiem, kurus tas veicis attiecīgajā laika posmā.);

- pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no līguma, ja izrādās, ka uzņēmēja sastādītais iepriekšējais aprēķins ir pārāk zems (Maksa var mainīties vairāku apstākļu dēļ — nepareizs aprēķins, pārmaiņas pasaules izejmateriālu tirgū, valūtas kursa izmaiņas, ievērojamas izmaiņas un citi apstākļi. Ja šīs izmaksas samazinās, tad, protams, pasūtītājam nav tiesību uz attiecīgu maksas samazināšanu, bet pretējā gadījumā — ja izmaksas grozījušās par sliktu būvētājam, tad būvētājs cenšas izdarīt spiedienu uz pasūtītāju un draud pārtraukt vai aizkavēt būvi. Tas savukārt var radīt neparedzami lielus zaudējumus pasūtītājam, jo ir jau noslēgti čarteri par kuģa izmantošanu no noteikta datuma. Saskaņā ar CL pasūtītājam nav pienākuma kompensēt būvētājam neparedzētos zaudējumus, lai gan to nosaka līguma saturs. Vienlaikus pasūtītājam ir jābūt piesardzīgam, piekrišot kompensēt šīs izmaksas, jo, ja nav īpašas norādes uz pretējo, to var interpretēt kā piekrišanu mainīt līguma tekstu par labu būvētājam.);
- pasūtītājs var vienpusēji atkāpties no līguma, ja uzņēmējs patvaļīgi grozījis plānu; šajā gadījumā uzņēmējam papildus pilnībā jāatlīdzina pasūtītājam visi viņa zaudējumi (Šis princips nostiprina pasūtītāja tiesības prasīt to, ko tas ir pasūtījis, bet tas attiecas tikai uz būtiskām izmaiņām, un vienīgās atkāpes no šā principa ir iespējamās, ja pasūtītāja pilnvarotas personas ir devušas atļauju savu pilnvarojumu ietvaros. Norāde uz pilnīgu zaudējumu atlīdzību liek saprast, ka tādos gadījumos pasūtītājs ir tiesīgs prasīt arī netiešos zaudējumus.);
- ja uzņēmēja valdījumā ir kuģis, tad aizturējuma tiesības ir kuģu būvētājam, lai nodrošinātu prasības par kuģu būvi un kuģu remontētājam, lai nodrošinātu prasības par remontu vai rekonstrukciju, kas veikta, kuģim atrodoties šādā valdījumā (Šī aizturējuma tiesība ir raksturīga visās valstīs un prioritāra attiecībā uz jūras prasībām un hipotekāro kreditoru prasībām.).

Puses var vienoties par jebkādiem līguma noteikumiem, bet parasti par pamatu tiek izmantota kāda no pasaulē atzītām kuģu būves līgumu standarta formām kā, piemēram, — *Association of West European Shipbuilders [AWES (1972)]* forma, *Shipowners of Japan [SA (1977)]* forma, *Maritime Subsidy Board of the US Department of Commerce (Marine Administration) [MARAD (1980)]* forma, *Association of Norwegian Marine Yards* forma vai *Norwegian Shipowner's Association* forma (1981).

Būtiskākie juridiskās prakses jautājumi, kam tiek pievērsta īpaša uzmanība, kā daļēji jau tika norādīts, slēdzot kuģu remonta vai būves līgumus, skar šādas problēmas:

Maksa

Maksa par pasūtījumu ir jānosaka pietiekami precīzi. Tā var būt atkarīga no noteikta laika notecējuma, datuma, būves stadijas vai no kā cita, bet mērķis viens — panākt maksimālu precizitāti. Valūtas kursu izmaiņas var nelabvēlīgi ietekmēt kādu no pusēm, tādēļ dažreiz tiek lietoti tā sauktie valūtas grozi, kad maksa ir aprēķināta vairākās valūtās un katrs maksājums nodrošina attiecīgi pakāpenisku īpašuma tiesību pāreju pircējam. Būvētājs vēlas saņemt garantijas par maksājumiem (pasūtītājs tam dod bankas garantiju jeb galvojumu) un, otrādi, pasūtītājs savukārt var prasīt garantiju no uzņēmēja par saistību pienācīgu izpildi (būvētājs

dod pasūtītājam bankas izsniegtu *performance guarantee*). Ja būvētājam nesamaksā, tas var aizturēt kuģi, kamēr tiek samaksāts, vai celt prasību par samaksas izdarīšanu atbilstoši līgumam, vai arī vērsties tieši pie garantētāja.

Romalpa Clause, īpašuma tiesību pāreja

Tā kā vairumā gadījumu kuģa būve ir uzskatāma kā pirkuma līgums, īpašuma tiesības vispārējā gadījumā pircējam tiek nodotas līdz ar paša kuģa nodošanu pēc tam, kad izdarītas attiecīgās pārbaudes. Otra personu grupa, kuras ieinteresētas aizsargāt savas tiesības ir materiālu piegādātāji, kas, piegādes līgumā ietverot *Romalpa Clause*, saglabā sev īpašuma tiesības tik ilgi, kamēr tās nav saņēmušas samaksu. Šīs tiesības loģiski izbeidzas materiāla izlietošanas brīdī, kad īpašuma tiesības pāriet kuģa pircējam kā labticīgam ieguvējam. Kā rīkoties situācijās, kad daļa naudas ir samaksāta, kuģis vēl nav pabeigts un būvētājs vai pasūtītājs kļuvis maksātnespējīgs? Pircēja tiesības aizsargā līguma pants, kurā noteikts, ka visi attiecīgajam kuģim paredzētie materiāli, ieskaitot nepabeigto kuģi, kas atrodas kuģu būvētavā, ir pircēja īpašums no brīža, kad attiecīgais materiāls tiek pietiekami skaidri identificēts un nodalīts no pārējās masas. Ja maksājumi tiek veikti pa daļām, tas vēl nenozīmē, ka pa daļām pāriet arī īpašuma tiesības, un tas ir skaidri jānorāda līgumā. Praksē to ir grūti īstenot, bet pirms katra maksājuma varētu veikt kuģa inspicēšanu un aprakstīt kuģa daļas, par kurām tiek maksāts. Domājams, tas ir pietiekami, lai atzītu, ka tajā daļā īpašuma tiesības pāriet pircējam.

Risks

Svarīgi ir norādīt riska pārejas brīdi, kas var būt gan brīdis, kad kuģis uzsāk izmēģinājuma braucienu, gan brīdis, kad kuģis ir pabeigts un nodots. No otras puses, sarežģīti ir juridiski risināt problēmas situācijā, kad īpašums ir pircējam, bet risks — pasūtītājam, un varbūt tieši tāpēc pieņemams ir risinājums, ka risks līdz ar īpašuma tiesībām pakāpeniski pāriet pircējam, kurš savukārt apdrošina attiecīgo risku, lai gan, manuprāt, ir iespējams atrunāt, ka risks vēl aizvien paliek būvētājam līdz brīdim, kad kuģis tiek pilnīgi nodots pasūtītājam. Ir divas riska kategorijas: risks būves laikā un risks izmēģinājuma braucienos. Svarīgi ir apdrošināt ne tikai zaudējumus, kas saistīti ar kuģi, bet arī atbildību pret trešajām personām, arī attiecībā uz cilvēka dzīvības zaudējumu.

Atbildība par piegādes nokavējumu vai kuģa neatbilstību

Šī problēma ir aplūkota iepriekš, taču jāpiebilst, ka līgumā ir nepieciešams precīzi norādīt, kādā veidā, kur un kad ir jānotiek kuģa pieņemšanai, jo tieši tas ir brīdis, kad pusēm ir jābūt skaidrībā par to tiesībām un pienākumiem. Noteikti ir vēlams papildināt līgumu ar atceļošu nosacījumu (*cancellation clause*) vai līgumsodu par nokavējumu, lai gadījumā, ja kuģis neatbilst prasībām, pasūtītājs būtu tiesīgs nepieņemt kuģi un prasīt atmaksāt jau samaksāto summu un atlīdzināt zaudējumus, kas izpaužas kā līgumsods, ja nodošana aizkavējas uzņēmēja vainas dēļ, vai arī gadījumos, kad pabeigts kuģis ir vairāk nepieciešams, prasīt

saistību izpildi atbilstoši līgumam. Lai izvairītos no prasībām, kas balstās uz kuģa neatbilstību, būvētajam nepieciešams pieaicināt ekspertus, kas apstiprina kuģa konstrukcijas rasējumus un uzrauga kuģa būvi.

Informācija par kuģi

Pasūtītājam ir nepieciešams zināt, kāda informācija būvētajam nepieciešama, savukārt uzņēmējam ir svarīgi precīzi zināt, kādas ir pasūtītāja prasības. Ja visa informācija par kuģi tiek saņemta no pasūtītāja un saskaņā ar šo informāciju būvētājs uzbūvē kuģi, kas nav jūrasspējīgs rasējumos pieļauto kļūdu dēļ, tad pasūtītājs nevar celt prasību pret būvētāju, pamatojoties uz tiem trūkumiem, kuru cēlonis ir šie rasējumi.

Kad kuģis ir gatavs, būvētājs to uz pircēja vārda reģistrē kuģu reģistrā, ievērojot reģistra prasības attiecībā uz kuģa inspicēšanu un pamatojoties uz pirkuma līgumu apliecinošu dokumentu (*Bill of Sale*¹⁴⁰) reģistrē to uz pircēja vārda. Reģistrs izsniedz īpašuma apliecību uz pircēja vārda. Šī ir vēl viena īpatnība, ar kuru kuģa pirkuma līgums atšķiras no citu kustamu lietu pirkuma līgumiem — pirkuma līgumu ir nepieciešams apliecināt ar atsevišķu dokumentu, kura formu nosaka attiecīgais kuģu reģistrs. Īpašuma apliecība uz pircēja vārda ir nosacījums, lai būvētājs saņemtu pēdējo maksājumu, kas vairumā gadījumu notiek saskaņā ar neatsaucamo akreditīvu (*irrevocable letter of credit*).

Pēdējā atziņa, kas ievērojama, slēdzot kuģu būves līgumus — būt uzmanīgiem ar līguma tekstu, jo strīdus gadījumā līgums ir faktiski vienīgais dokuments, kas dos atbildi kā risināma attiecīgā problēma.

Hipotēka

Būvējot kuģi, pērkot kuģi, kā arī tā ekspluatācijas gaitā ir nepieciešams piesaistīt lielus finansu resursus, kuru atdošana ir jānodrošina kredīta ņēmējam. Kredītu atdošanas mehānisms ir cieši saistīts ar paša būvējamā kuģa vai jau esoša kuģa ieķīlāšanu par labu kreditoram. Kuģa hipotēka ir līdzīga nekustamā īpašuma hipotēkai, un gluži pamatoti mēs varam kuģi salīdzināt ar peldošu nekustamu īpašumu, lai gan kā saistību nodrošinājums tas mazāk efektīvs, jo kuģis vairumā gadījumu pastāvīgi neatrodas vienā jurisdikcijā un tādējādi ir ierobežotas hipotekārā kreditora tiesības parāda piedziņas aspektā, lai gan, no otras puses, te var palīdzēt 1952. gada Briseles starptautiskā konvencija par noteiktu, ar jūras kuģu arestu saistītu likumu unifikāciju, kas paredz kreditora tiesības arestēt parādnieka kuģi¹⁴¹ jebkurā konvencijas dalībvalstī. Vienlaikus ir jānorāda, ka hipotekārā kreditora prasījumi nav nodrošināti ar jūrcelības prasījuma tiesībām. Hipotēka ir kuģa ieķīlāšana ķīlas ņēmējam (hipotekārajam kreditoram) kā saistību nodrošinājums bez kuģa nodošanas hipotekārā kreditora valdījumā. Kreditors, finansējot kuģa būvi, var rīkoties divējādi:

klūt par kuģa īpašnieku jau no būves uzsākšanas brīža un, nododot kuģi ekspluatācijā, izfraktēt to uz berbouta līguma pamata nākamajam īpašniekam, kas, citiem vārdiem sakot, nozīmē kuģa pirkšanu uz nomaksu, vai

klūt par hipotekāro kreditoru un tādējādi nodrošināt kredīta atmaksāšanu, neuzņemoties atbildību, kas gulstas uz kuģa formālo īpašnieku¹⁴².

Latvijas Republikā kuģa hipotēku pamatā¹⁴³ regulē Jūras kodekss (2. un 3. nodaļa),

CL un citi tiesību akti. Jūras kodekss nosaka hipotēkas pamatprincipus un atsevišķas detaļas, kuras jāņem vērā gan kreditoram, gan kuģa būvētājam.

Lai kreditora nodrošinājums būtu maksimāli garantēts, papildus kuģa ieķīlāšanai vēlams panākt frakts plūsmu caur bankas rēķiniem, cedēt ar P&I un citiem apdrošinātājiem noslēgtos apdrošināšanas līgumus, turklāt kreditors var patstāvīgi apdrošināt kredītu, lai saskaņā ar *Institute Mortgagees Interest Clauses (Hulls) (30/5/86)*¹⁴⁴ nodrošinātos pret negodīgiem kuģu īpašniekiem.

Pirms kreditors piekrit kļūt par hipotekāro kreditoru, viņam ir nepieciešams iegūt informāciju par kuģa hipotēkām no tā kuģu reģistra, kur attiecīgais kuģis ir reģistrēts, un jaunbūves gadījumā ir nepieciešams topošo kuģi reģistrēt, lai varētu reģistrēt hipotēku. Informācija par kuģi ir iegūstama no kuģu reģistra ar kuģu reģistratora atļauju¹⁴⁵ pēc kreditora iesnieguma. Latvijas Kuģu reģistrā ir reģistrējamas tikai hipotēkas attiecībā uz Latvijas kuģiem, bet gadījumos, kad kreditors nav Latvijā reģistrēta juridiskā persona vai pastāvīgi dzīvojoša fiziskā persona, hipotēkas nostiprināšanā piemērojama cita procedūra, kas aprakstīta turpmāk šajā nodaļā (sk. "Ieķīlāšana ārvalstīs"). Tas neattiecas uz informācijas iegūšanu. Pārējos gadījumos vai attiecībā uz kuģiem, kurus ir reģistrējusi Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, attiecīgi piemērojami tiesību akti par kustamās mantas ieķīlāšanu. Nolikumā par Latvijas Kuģu reģistru nav īpašu norādījumu par hipotēkas reģistrāciju. Hipotēkas reģistrāciju veic reģistra darbinieki pēc tam, kad hipotēkas reģistrētāji ir iesnieguši notariāli apliecinātu kuģa obligāciju. Kuģa obligācija, citiem vārdiem sakot, ir kuģa ķīlas līgums. Šis termins ir aizgūts no juridiskās literatūras, kas Latvijā izdota pirms Otrā pasaules kara. Personu parakstiem uz kuģa obligācijas ir jābūt notariāli apliecinātiem.

Obligācijā jānorāda:

- ķīlas devējs un kreditors (ķīlas ņēmējs);
- kuģa apraksts;
- ķīlas tiesību apjoms (viss kuģis vai tā daļa);
- aizdevuma apmērs;
- termiņi;

citi noteikumi, par kuriem puses var brīvi vienoties un tie varētu būt šādi:

- vai kuģis tiek ieķīlāts ar visiem piederumiem;
- kas notiks ar apdrošināšanas atlīdzību kuģa bojāejas gadījumā;
- ja tiek ieķīlāts kuģis, kurš vēl tiek būvēts, tad jāatrunā, vai tiek ieķīlāts kuģis ar visiem tiem materiāliem, kas obligācijas noslēgšanas brīdī atrodas kuģa būves vietā un ir paredzēti šā kuģa būvei, vai ar tādu aprikojumu, kas tiks iegādāts turpmāk;
- vai ieķīlāto kuģi var apgrūtināt vai atsavināt bez ķīlas ņēmēja piekrišanas;
- vai ķīlas ņēmēja atļauja ir nepieciešama arī tad, ja kuģis tiek būtiski uzlabots;
- vai ķīlas devējam ir nekavējoties jāziņo ķīlas ņēmējam par visiem gadījumiem, kad ķīlas devēja kontrole pār kuģi ir ierobežota vai zaudēta;
- vai ķīlas devējam vai tā tiesību un saistību pārņēmējiem nekavējoties ir jāziņo ķīlas ņēmējam par visiem iepriekšminētajiem gadījumiem;
- vai ķīlas devējs parādu un procentus nekavējoties atmaksā ķīlas ņēmējam, ja tiek konstatēts, ka:
 - ir pārkāpti obligācijas nosacījumi,
 - ķīlas ņēmējam ir sniegta nepatiesa informācija,
 - tiek pieņemts lēmums par ķīlas devēja likvidāciju,
 - iestājas ķīlas devēja faktiskā maksātnespēja,

- mainās īpašuma tiesības attiecībā uz kuģi,
 - kuģim ir pilnais zudums,
 - kuģa vērtība ir būtiski samazinājusies zaudējumu rezultātā,
 - ir mainīts kuģa karogs,
 - ir piešķirta zemāka kuģa klasifikācijas klase vienas klasifikācijas sabiedrības ietvaros,
 - kuģis ir aizturēts, arestēts, nacionalizēts vai kā citādi ķīlas devējam ir ierobežota vai aizliegta kuģa lietošana;
- vai ķīlas devējs sedz visus ar šīs obligācijas sastādīšanu, noslēgšanu, apliecināšanu un izpildi saistītos izdevumus;
- vai, slēdzot kuģa berbouta līgumu vai izfraktējot kuģi uz periodu, kas ilgāks, piemēram, par 12 mēnešiem, ķīlas devējam ir jāsaņem ķīlasņēmēja piekrišana;
- vai ķīlasņēmējs jebkurā laikā var veikt kuģa pārbaudi un novērtēt to uz ķīlas devēja rēķina. Ja iekļātā kuģa vērtība ir būtiski samazinājusies, vai ķīlasņēmējs var prasīt, lai saistības tiktu nekavējoties izpildītas;
- vai ķīlasņēmējs ir tiesīgs slēgt apdrošināšanas līgumu par šajā obligācijā norādītā ķīlas nodrošinātā prasījuma apdrošināšanu.

Svarīgi ir arī tikt skaidrībā par to, kas ietilpst iekļātā kuģa hipotēkā. Vai tajā ietilpst kuģa rezerves daļas, vai zvejas tīkli, kas atrodas krastā arī tajā ietilpst? Tādēļ, aprakstot kuģi, ķīlas līgumā šie jautājumi ir īpaši jāatrunā. Prakse viennozīmīgi liecina, ka degvielu, kas atrodas uz kuģa, nevar iekļāt, ja šo degvielu ir piegādājis nofraktētājs.

Obligācija stājas spēkā brīdī, kad tā reģistrēta Latvijas Kuģu reģistra hipotēkas obligāciju reģistra grāmatā, un tikai ar reģistrācijas brīdi šis dokuments kļūst par kuģa hipotēkas obligāciju un attiecīgi hipotekārais kreditors iegūst nodrošinātā kreditora statusu. Obligācija tiek dzēsta, kad ķīlas devējs uzrāda dokumentu, kas apliecina hipotēkas dzēšanu. Kuģa hipotēkas obligācijas cesijas gadījumā tiek izdarīts attiecīgs uzraksts uz šā dokumenta un cesija ir reģistrējama Latvijas Kuģu reģistrā. Ja pāriet vai mainās kuģa hipotekārā kreditora prasījuma tiesības uz kuģi vai tā daļu, tas jāapliecina ar attiecīgu deklarāciju, norādot, kam, kad un kādā veidā šīs prasījuma tiesības pāriet. Deklarācijai jāpievieno dokumenti, kas apliecina prasījuma tiesību pāreju vai maiņu, un tā jāiesniedz Latvijas Kuģu reģistrā.

Lai nepieļautu, ka kuģis, uz kuru ir nodibināta hipotēka, tiek pārreģistrēts citā reģistrā vai atsavināts, vai citādā veidā tiktu piekrāpts hipotekārais kreditors, kuģi pārreģistrējot, ir jāsaņem attiecīgā kreditora piekrišana, jo cits reģistrs nozīmē arī citu jurisdikciju attiecībā uz hipotekārā kreditora tiesību izmantošanas iespējām. Savukārt aizdevuma līgumam var piemērot jebkuras trešās valsts tiesības, ja parādnieks un kreditors par to vienojušies. Latvijas Kuģu reģistrā nevar reģistrēt kuģi, kam iepriekšējā reģistrā ir reģistrēta hipotēka, iekams nav saņemta hipotekārā kreditora vai visu hipotekāro kreditoru rakstveida piekrišana¹⁴⁶. Visi tie paši noteikumi attiecas arī uz kuģa berbouta reģistrāciju, un abos reģistros parādīsies attiecīgā kuģa hipotēkas. Ja kuģim tiek mainīts vārds, tad kuģu reģistrators neapstiprina vārdu, iekams nav pārliecinājies, ka visi reģistrētie kuģa hipotekārie kreditori ir informēti par ierosināto vārda maiņu. Hipotēkas attiecībā uz kuģiem, kas vēl tiek būvēti, tiek reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā būvējamo kuģu reģistra grāmatā. Būvējamo kuģi reģistrē būvējamo kuģu reģistra grāmatā ar to datumu, kad kuģim ielikts ķīlis vai kad tas atrodas citā līdzīgā būvniecības stadijā¹⁴⁷, un kuģis šajā reģistra grāmatā ir iekļauts līdz brīdim, kad būve pabeigta un kuģis tiek ierakstīts citā reģistra grāmatā vai pārreģistrēts citas valsts reģistrā.

Kuģu reģistrators fiksē kuģu obligācijas tādā kārtībā, kādā tās viņam tiek uzrādītas, uz katras obligācijas norādot dienu un stundu, kad izdarīts attiecīgais ieraksts, un apstiprina to

ar savu parakstu. Kuģa hipotekāro kreditoru prioritāti nosaka obligācijas reģistrācijas secība Latvijas Kuģu reģistra grāmatā. Kuģa hipotēkas prasījuma tiesību pāriešana vai maiņa neietekmē prioritātes secību. Anglijas tiesībās hipotekāro kreditoru prioritāti nosaka reģistrācijas laiks un laiks, kad šīs summas faktiski tika nodotas parādniekam¹⁴⁸. Kuģa hipotekāro kreditoru uz hipotēkas pamata nevar uzskatīt par kuģa vai tā daļas īpašnieku, tāpat nevar uzskatīt, ka hipotekārais parādnieks uz šā pamata būtu zaudējis īpašuma tiesības, izņemot gadījumus, kad ieķīlāto kuģi vai tā daļu nepieciešams izmantot kuģa hipotēkas parāda dzēšanai. Ja kuģim ir pagaidu karoga apliecība, ārpus Latvijas noformētu kuģa obligāciju var uzrādīt konsulam, kura pienākums ir informēt kuģu reģistratoru par šādas obligācijas uzrādīšanu, kā arī par hipotekārā kreditora un hipotekārā parādnieka rekvizītiem un hipotēkas summu. Šāda kuģa obligācija iespējami drīz jāuzrāda kuģu reģistratoram, lai viņš to iereģistrētu. Tiklīdz kuģu reģistrators ir saņēmis informāciju par kuģa obligācijas uzrādīšanu, šī obligācija uzskatāma par reģistrētu kuģa hipotēku. Tās prioritāte iestājas brīdī, kad kuģu reģistrators ir saņēmis informāciju par kuģa obligāciju, vai brīdī, kad ir saņemta kuģa obligācija, — atkarībā no tā, kas notiek vispirms. Izdarot kuģa galīgo reģistrāciju, saglabājas visu saskaņā ar šo pantu reģistrēto kuģa hipotēku prioritāte pat tad, ja pagaidu reģistrācijas termiņš ir izbeidzies pirms galīgās kuģa reģistrācijas. Ja reģistrētā kuģa hipotēka ir dzēsta, kuģu reģistratoram jāizdara attiecīgs ieraksts reģistra grāmatā. Ja kuģa hipotekārā saistība netiek laikā nokārtota, hipotekārais kreditors var ar tiesas starpniecību pārdot ieķīlāto kuģi izsolē vai pārdot to bez tiesas starpniecības, ja hipotekārais parādnieks viņam šādas tiesības ir devis. Latvijas valstij piederošu¹⁴⁹ kuģi hipotekārais kreditors var pārdot tikai saskaņā ar tiesas spriedumu. Ja vienam un tam pašam kuģim vai tā daļai ir reģistrēti vairāki hipotekārie kreditori, neviens hipotekārais kreditors nedrīkst pārdot kuģi vai tā daļu bez vienošanās ar prioritātes secībā noteikto iepriekšējo kreditoru, izņemot gadījumus, kad ir tiesas spriedums.

Kuģa hipotekārā kreditora nāve, bankrots vai likvidācija neietekmē reģistrētu kuģa vai tā daļas hipotēku. Reģistrētu kuģa vai tā daļas hipotēkas obligāciju drīkst cedēt jebkurai personai. Obligācijas cedēšana jāizdara atbilstoši Latvijas Kuģu reģistra prasībām. Kad kuģu reģistratoram tiek uzrādīta cedēta obligācija, viņam tā jāreģistrē, reģistra grāmatā ierakstot cesionāra datus un fiksējot viņu kā kuģa vai tā daļas hipotekāro kreditoru. Kuģu reģistratoram ar savu parakstu uz cedētās obligācijas jāapstiprina, ka viņš cesiju ir reģistrējis, un jānorāda reģistrēšanas diena un stunda. Ja pāriet vai mainās kuģa hipotekārā kreditora hipotēkas prasījuma tiesības uz kuģi vai tā daļu, persona, kurai šīs prasījuma tiesības pāriet, vērsas pie kuģu reģistratora ar iesniegumu, norādot, kādā veidā un kam šīs tiesības ir pārgājušas, un iesniegumam pievienojot pierādījumus, kas apstiprina hipotēkas prasījuma tiesību pāriešanu vai maiņu. Kuģu reģistrators pēc iesnieguma saņemšanas un pierādījumu uzrādīšanas ieraksta reģistra grāmatā tās personas datus, kura hipotēkas prasījuma tiesību pāriešanas ceļā kļūst par kuģa vai tā daļas hipotekāro kreditoru.

Ieķīlāšana ārvalstīs

Lai ieķīlātu kuģi par labu personai, kas atrodas ārpus Latvijas, ir nepieciešams ievērot citādu procedūru nekā iepriekš aprakstītā. Jūras kodeksā nav precīzi norādīts, kad šie noteikumi ir piemērojami, vai tie piemērojami visos gadījumos, kad kreditors nav no Latvijas, vai arī tikai tajos gadījumos, kad kreditors kuģa obligāciju noformē ārvalstīs. Domājams, ka

šie noteikumi attiecas tikai uz gadījumiem, kad darījums tiek slēgts ārpus Latvijas un nav iespējams pušu parakstus notariāli apliecināt Latvijā.

Ja Latvijas kuģa īpašnieks vēlas šo kuģi ieķīlāt ārpus Latvijas, attiecīgā procedūra ir noteikta Jūras kodeksā; lakoniski to varētu raksturot kā tādas pilnvaras izsniegšanu kuģa īpašniekam, kura ļauj viņam reģistrēt ķīlu ārvalstīs. Kuģa īpašnieks iesniedz kuģu reģistratoram rakstveida pieteikumu, kurā norāda šādas ziņas:

- tās personas datus, kuru pilnvaro ieķīlāt kuģi, kā arī ieķīlāšanas maksimālo summu;
- vietu, kur šo pilnvarojumu drīkst izmantot, bet, ja šāda vieta nav noteikta, pieteikumaam jāpievieno atļauja izmantot pilnvarojumu jebkurā vietā;
- šā pilnvarojuma izmantošanas termiņu.

Kad ziņas ir saņemtas un reģistrators tās ir fiksējis, tiek izsniegta kuģa hipotēkas apliecība, turklāt jānorāda, ka nedrīkst vienlaikus izsniegt vairāk nekā vienu hipotēkas apliecību. Kuģa hipotēkas apliecībai ir noteikta forma. Šī apliecība dod tiesības veikt attiecīgās darbības tikai apliecībā minētajām personām un nedod tiesības ieķīlāt kuģi Latvijā. Šajā apliecībā ietveramas pieteikumā norādītās ziņas, kā arī ziņas par visām reģistrētajām kuģa hipotēkām un hipotēkas apliecībām, lai nākamais kreditors būtu informēts par jau esošajām hipotēkām.

Kreditoram un ķīlas devējam ir jāievēro, ka:

- pilnvaras izmantojamas saskaņā ar apliecību;
- par katru noformētu kuģa obligāciju tiek izdarīts uzraksts uz apliecības, turklāt to izdara tās vietas amatpersona, kur ir notikusi ieķīlāšana. Domājams, tas varētu būt Latvijas konsuls vai attiecīgās valsts notārs. Par šādas obligācijas noformēšanu parādnieks (kuģa īpašnieks) visdrīzākajā laikā informē kuģu reģistratoru;
- katra kuģa hipotēka, par kuru izdarīts minētais uzraksts uz kuģa hipotēkas apliecības, ir prioritāra attiecībā pret visām pārējām tā paša kuģa vai šā kuģa daļu hipotēkām, kas noformētas vēlāk par datumu, kad šī apliecība fiksēta reģistra grāmatā. Ja ir vairākas šādi reģistrētas kuģa hipotēkas, attiecīgo hipotekāro kreditoru prioritāti nosaka atbilstoši datumam un stundai, kad katra kuģa hipotēka fiksēta apliecībā, turklāt nekāda tieša vai netieša papildu informācija netiek ņemta vērā. Šajā sakarībā problēmas var rasties gadījumos, kad puses ir vienojušās par būtiskiem ķīlas līguma nosacījumiem, bet paša līguma noformēšana var prasīt papildu laiku, un, piemēram, Anglijā ir iespējams rezervēt ķīlu pirms darījuma galīgās noslēgšanas, lai rezervētu sev prioritātes tiesības (*priority notice*), kas ar attiecīgiem dokumentiem ir jāapstiprina 30 dienu laikā¹⁵⁰;
- katram hipotekārajam kreditoram, kura kuģa hipotēka fiksēta apliecībā, ir jāpiešķir tādas pašas tiesības un pilnvaras, kā arī jāuzliek tādi paši pienākumi, kādi tam būtu, ja kuģa hipotēka tiktu fiksēta reģistra grāmatā, respektīvi, ieraksts uz apliecības nozīmē to pašu, ko nozīmē ieraksts hipotēku obligāciju reģistra grāmatā;
- kuģa hipotēkas apliecībā fiksētas kuģa hipotēkas dzēšanu var apliecināt kuģu reģistrators vai pilnvarota amatpersona, t. i., Latvijas konsuls vai attiecīgās valsts notārs, ja tiek iesniegti pierādījumi, kas nepieciešami, lai kuģu reģistrators kuģa hipotēkas dzēšanu fiksētu reģistra grāmatā;
- kuģu reģistrators ieraksta reģistra grāmatā atbilstoši prioritātes principam visas apliecībā fiksētās nedzēstās kuģa hipotēkas un anulē apliecību un atspoguļo šo anulēšanas faktu Latvijas Kuģu reģistrā, ja viņam tiek uzrādīta kuģa hipotēkas apliecība, kuru viņš pats ir izsniedzis. Visas šādi anulētās apliecības uzskatāmas par spēku zaudējušām.

Ja ir nozaudēta kuģa hipotēkas apliecība, kuģu reģistrators izdara nepieciešamo

pārbaudi un atkarībā no apstākļiem izsniedz jaunu apliecību. Kuģa hipotēkas apliecību var atsaukt, par to attiecīgi informējot kuģa īpašnieku.

Vietējo un ārvalsts hipotekāro kreditoru prasījumu savstarpējā gradācija jeb prioritātes sīkāk aplūkotas nodaļā par jūrniecības prasījuma tiesībām, saskaņā ar kurām tiek piemēroti vienādi noteikumi gan ārvalsts, gan vietējiem kreditoriem.

Īpašuma tiesību saturs

Īpašuma tiesību saturs un šo tiesību pāreja noteikta gan CL lietu tiesību nodaļā, gan arī ar jūrniecību saistītos tiesību aktos. Jūras kodeksā norādīts, ka nosacījums kuģa reģistrācijai ir īpašuma tiesības apliecināšanu dokumentu iesniegšana, kas ir pierādījums fakta konstatēšanai un attiecīga ieraksta izdarīšanai. Šādi dokumenti ir pirkuma līgums vai iepriekšējā reģistra dokuments (apliecība), kā arī citi dokumenti, piemēram, atsavinājuma līgumi vai tiesas spriedums. Te būtu jānorāda, ka līdzšinējā Latvijas Kuģu reģistra prakse nepieļauj īpašuma tiesību reģistrēšanu un karoga apliecību aizstājošās pagaidu apliecības izsniegšanu attiecībā uz ārvalsts kuģi, pamatojoties vienīgi tikai uz pirkuma līgumu vai pirkuma līgumu apliecināšanu dokumentu, bet neuzrādot kuģa īpašuma tiesību apliecību, kurā pārdevējs ir norādīts kā kuģa īpašnieks. Tātad — lai reģistrētu ārvalsts kuģi, ir nepieciešams gan pirkuma līgums, kas apliecina, ka pircējs ir persona uz kuras vārda reģistrējams kuģa īpašums jeb nostiprināmas īpašuma tiesības, gan īpašuma apliecība, kurā pārdevējs ir minēts kā īpašnieks¹⁵¹.

Kuģim ir 100 īpašuma daļas, tāpēc maksimālais īpašnieku skaits nevar pārsniegt 100. Par vienas šīs daļas kopīpašniekiem nevar reģistrēt vairāk kā piecas fiziskās vai juridiskās personas, un kopīpašnieki uzskatāmi par vienu personu, kas savas daļas pārvaldi organizē, ar pilnvarojuma līguma palīdzību ieceļot pilnvarnieku. Līdzīgi tam, kā ir organizēta nekustamo īpašumu īpašnieku reģistrācija zemesgrāmatās, tiek organizēta kuģa īpašnieka fiksēšana reģistra grāmatā. Par kuģa īpašniekiem atzīstami tikai tie īpašnieki un kopīpašnieki, kuri reģistra grāmatā fiksēti par īpašniekiem. Kuģu reģistratoram jāreģistrē personu dati. Viss reģistrācijas process balstās uz nosacījumu, ka par Latvijas kuģa īpašnieku var reģistrēt personu, kas atbilst kritērijiem attiecībā uz saikni ar Latvijas Republiku (sk. nodaļu "Kuģu reģistrēšana un kontrole"). Jaunais īpašnieks netiks reģistrēts kā īpašnieks, ja tas neizpildīs reģistra prasības.

Īpašnieka tiesības ir definējamas visplašākajā nozīmē un atbilstoši CL pantiem. Īpašums dod īpašniekam vienam pašam pilnīgas varas tiesības attiecībā uz kuģi, ciktāl šīs tiesības nav pakļautas īpašiem noteiktiem aprobežojumiem (kopīpašums, atsavināšanas un lietošanas tiesību ierobežojumi). Īpašnieks kā dzīvojot, tā arī nāves gadījumā var atsavināt un atdot citam visu savu kuģi vai tā daļu, vai tikai atsevišķas īpašumā ietilpstošas tiesības (piemēram, var kuģi izfraktēt). Īpašnieks var viņam piederošo kuģi valdīt, iegūt tā augļus jeb peļņu, izlietot to pēc sava ieskata savas mantas vairošanai un vispār to lietot visādos veidos, kaut arī tas radītu zaudējums citai personai. Īpašnieks var aizliegt citiem ietekmēt viņa kuģi, kā arī to lietot vai izmantot, kaut arī tas viņam pašam neradītu nekādu zaudējumu. Īpašniekam ir pašreizstāvības tiesība un sakarā ar to tiesība pat iznīcināt svešas lietas, kuru dēļ viņam būtu jābaidās zaudēt savu kuģi, ja viņam nav iespējams citādi novērst draudošo zaudējumu. Īpašnieks var no jebkura trešā valdītāja atprasīt savu kuģi ar īpašuma prasību. Pirkuma līgums dod tiesības ieguvējam prasīt nostiprināt jeb reģistrēt ar līgumu iegūtās tiesības kuģu reģistrā, taču pirkuma līgums pats par sevi nenodod atsavinātāja īpašuma tiesības ieguvējam. Kuģi vai tā daļas nedrīkst atsavināt bez kuģa hipotekāro kreditoru piekrišanas.

Reģistrētā kuģa vai tā daļu īpašnieka nāves gadījumā personai, kas pretendē uz īpašuma tiesībām, ir jāiesniedz kuģu reģistratoram tiesas spriedums par apstiprināšanu mantojuma tiesībās. Kuģa īpašnieka — sabiedrības — likvidācijas gadījumā, persona, kas pretendē uz īpašuma tiesībām, iesniedz kuģu reģistratoram likvidatora (likvidācijas komisijas) lēmumu, kas apliecina īpašuma tiesību pāreju. Ja bankrotējušas sabiedrības kuģis iegūts izsoles ceļā, kuru rīkoja administrators, tad persona, kas pretendē uz īpašuma tiesībām, iesniedz tādus pašus īpašuma tiesību pāreju apliecinājošus dokumentus, t. i., pirkuma līgumu, kā kuģa vai tā daļu piespiedu pārdošanas gadījumā. Kuģa vai tā daļu piespiedu pārdošanas gadījumā tiesu izpildītāju kantora tiesu izpildītājs piešķir kuģa ieguvējam tādas pašas tiesības rīkoties ar attiecīgo kuģi vai tā daļu, kādas bija reģistrētajam kuģa īpašniekam. Ja persona kuģi iegūst pilnībā no tiesu izpildītājiem vai administratora bankrota procedūras laikā, tad šāds kuģis ir brīvs no visām jūras prasībām un jebkurām citām prasībām, jo tās bija jāpiesaka jau iepriekš, tātad tās tiks apmierinātas no summas, kuru nosolīja pircējs. Tā ir liela priekšrocība, pērkot kuģus ar tiesu izpildītāju starpniecību.

Tiesa ar savu nolēmumu var aizliegt jebkāda veida darījumus ar kuģi vai tā daļu. Kuģu reģistrācijai izsniedz apliecinātu tiesas nolēmuma norakstu.

Kopīpašums

Kuģim var būt vairāki īpašnieki, un katrs no tiem atsevišķi nav tiesīgs iekļāt kuģi, jo ir nepieciešama visu kopīpašnieku piekrišana. Tātad vairāki īpašnieki tiek saukti par kopīpašniekiem, un uz to savstarpējām tiesiskajām attiecībām attiecas CL normas¹⁵², bet, ja kopīpašums organizēts uzņēmēj sabiedrības formā, tad piemērojami tiesību akti par attiecīgo uzņēmēj sabiedrību¹⁵³. Kopīpašums ir īpašuma tiesības, kas pieder uz vienu un to pašu nedalītu lietu (t. i., kuģi) vairākām personām domājamās daļās¹⁵⁴.

Kopīpašnieka tiesības apgrūtināt kuģi ar hipotēku ir ierobežotas, jo saskaņā ar CL rīkoties ar kopīpašuma priekšmetu kā visumā, tā arī noteiktās atsevišķās daļās drīkst tikai ar visu kopīpašnieku piekrišanu; bet, ja kāds no viņiem rīkojas atsevišķi, tad šī rīcība ne vien nav spēkā, bet arī uzliek attiecīgam kopīpašniekam pienākumu atlīdzināt pārējiem kopīpašniekiem zaudējumus, kas viņiem ar šādu rīcību ir nodarīti. Neviens atsevišķs kopīpašnieks bez visu pārējo kopīpašnieku piekrišanas nedrīkst apgrūtināt kopīpašuma priekšmetu ar lietu tiesībām, ne atsavināt to visā tā sastāvā vai pa daļām. Tādēļ katram kopīpašniekam ir tiesība protestēt pret tādu viena kopīpašnieka vai visu pārējo kopīpašnieku rīcību ar tiesas starpniecību.

Kopīpašuma tiesības nevar atņemt vai ierobežot ar balsu vairākumu, tādēļ daudz efektīvāks kopīpašuma pārvaldes veids ir uzņēmēj sabiedrības forma. Izņēmums ir gadījumi, kad kāds no kopīpašniekiem izdara kopīpašuma priekšmetā tādas pārgrozības, ko prasījusi nepieciešama un neatliekama vajadzība, piemēram, bija nepieciešams kuģi kaut ko izlabot, bet nebija iespējams sazināties ar pārējiem kopīpašniekiem. Šādā gadījumā attiecīgajam kopīpašniekam ir tiesības prasīt no pārējiem kopīpašniekiem, lai tie samērīgi atlīdzina viņa izdevumus līdz ar procentiem¹⁵⁵. Tie saskaņā saskaņā ar CL ir 6% gadā, nevis tādi, kādus no kopīpašnieka prasījis tā kreditors, jo kreditora procenti jau ir iekļauti izdevumos. Visi kopīpašnieki samērīgi ar katra daļu saņem visus labumus, kādus kuģis dod, un tādā pašā samērā arī cieš zaudējumus. Uz kuģi gulstošās nastas, apgrūtinājumi un tā uzturēšanai vajadzīgie izdevumi jāsedz visiem kopīpašniekiem proporcionāli viņiem piederošajām daļām.

Ir jānošķir kuģa iekļāšana no kopīpašniekam piederošās daļas iekļāšanas, jo katra

kopīpašnieka domājamā daļa kuģī pieder vienīgi viņam un viņš ir tiesīgs ar to visādi rīkoties atbilstoši tās būtībai, ja vien šī rīcība līdz ar to neattiecas uz pārējo kopīpašnieku daļām. Piemēram, ja man pieder 30% no kuģa, tad es šo īpašuma domājamo daļu varu ieķīlāt vai pārdot, bet neko vairāk. Kā kopīpašnieks es neesmu tiesīgs pārdot vai ieķīlāt visu kuģi, kamēr nav saņemta atļauja no pārējiem kopīpašniekiem. Uz šā pamata katram kopīpašniekam ir tiesības viņam piederošo kuģa domājamo daļu arī atsavināt vai ieķīlāt. Ja kāds no kuģa kopīpašniekiem atsavina savu daļu personai, kas nav kopīpašnieks, tad pārējiem kopīpašniekiem divu mēnešu laikā, skaitot no pirkuma līguma noraksta saņemšanas dienas, pieder pirmpirkuma tiesības, bet gadījumos, kad pirmpirkuma tiesības nav bijis iespējams izmantot atsavinātāja vainas dēļ, izpirkuma tiesības. Ja izmantot pirmpirkuma vai izpirkuma tiesības vienlaikus piesakās vairāki kopīpašnieki, viņi atsavināto daļu iegūst kopīgi un sadala to savā starpā līdzīgās daļās, ja paši nevienojas citādi. Nevienam kopīpašniekam nevar piespiest palikt kopīpašumā, ja vien tā nodibināšanas noteikumi nerunā tam pretī; bet katrs kopīpašnieks jebkurā laikā var prasīt kopīpašuma dalīšanu. Ja dalīšanas gadījumā kopīpašnieki nevar vienoties par tās veidu, tiesa vai nu piespriež atdot visu kuģi vienam kopīpašniekam, uzliekot tam par pienākumu samaksāt pārējiem kopīpašniekiem viņu daļas naudā, vai arī liek kuģi pārdot un saņemto naudu izdalīt kopīpašnieku starpā, vai arī izšķir jautājumu izlozējot, it īpaši tad, ja jāizšķir, kurš no kopīpašniekiem paturēs kuģi un kurš no viņiem saņems naudu. Kuģa vai tā daļu kopīpašniekiem ir pirmpirkuma tiesības kuģa vai tā daļu atsavināšanas gadījumā, atteikums no šīm tiesībām notariāli jāapliecina.

Pirkuma līgums

Kuģa pirkuma līgumu Latvijas tiesībās regulē CL un tā vispārīgos noteikumus papildina 13. nodaļas 1. apakšnodaļa "Pirkuma līgums", kas tieši regulē no pirkuma līguma izrietošās līdzēju civiltiesiskās attiecības. Jūras kodekss un Nolikums par Latvijas Kuģu reģistru regulē procedūru un reģistrācijas kārtību.

Kuģa pirkums ir līguma veids, kurā jāievēro noteikta forma, kas ir reglamentēta Jūras kodeksā, bet pirkuma līguma saturs ir ietverts CL. Ja kuģis tiek pārdots ārpus Latvijas, tad piemērojami ir citi noteikumi nekā gadījumos, kad kuģis tiek pārdots Latvijā (sk. piezīmi par definējuma neskaidrību daļā "Ieķīlāšana ārvalstīs"). Ja kuģis tiek pārdots Latvijā, pircējam ir jāiesniedz reģistratoram pirkuma līgums uz kura ir notariāli apliecināti personu paraksti, un pieteikums par jaunas īpašuma apliecības izsniegšanu. Ja kuģis tiek pārdots ārpus Latvijas, process ir sarežģītāks un viss sākas ar kuģu reģistratoram adresētu iesniegumu, kurā norādāmas ziņas, uz kuru pamata tiek izsniegta pārdošanas apliecība, respektīvi:

- tās personas dati, kuru pilnvaro pārdot kuģi, kā arī minimālā pārdošanas cena;
- vieta, kur šo pilnvarojumu drīkst izmantot;
- pilnvarojuma izmantošanas termiņš.

Tāpat kā gadījumā ar hipotēkas apliecību, kuģu reģistrators nedrīkst vienlaikus izsniegt vairāk nekā vienu pārdošanas apliecību. Apliecībai ir noteikts paraugs. Tā dod tiesības veikt šīs darbības tikai apliecībā minētajām personām, bet nedod tiesības pārdot kuģi Latvijā. Apliecībā ir ietvertas ziņas par visām reģistrētajām kuģa hipotēkām un hipotēkas apliecībām. Pārdošanas apliecība tiek izsniegta tikai tajos gadījumos, kad kuģi pārdod kopumā, nevis tikai tā daļu.

Ja, īstenojot pilnvaras, ko piešķir saskaņā ar Jūras kodeksu izsniegtā pārdošanas apliecība,

tiek pārdots Latvijas kuģis, kuģa īpašuma tiesības pāriet, izrakstot pārdošanas rēķinu jeb pirkuma līgumu apliecinošu dokumentu. Pareizi noformēts pirkuma līgumu apliecinošs dokuments¹⁵⁶ un pārdošanas apliecība jāuzrāda Latvijas konsulam vai attiecīgās valsts notāram šā kuģa pārdošanas vietā, pārdošanas apliecība tiek parakstīta, apstiprinot pārdošanas faktu, par to nekavējoties tiek informēts kuģu reģistrators. Kuģi drīkst reģistrēt no jauna, tiklīdz kuģu reģistrators ir saņēmis no konsula pārdošanas apliecību un kuģa reģistrācijas apliecību (abām apliecībām jābūt parakstītām, apliecinot pārdošanu). Reģistratoram attiecīgās ziņas jāieraksta reģistra grāmatā. Ja, īstenojot pilnvaras, ko piešķir saskaņā ar Jūras kodeksu izsniegtā pārdošanas apliecība, pirkuma līgums netiek noslēgts, apliecība jānodod kuģu reģistratoram, kas to anulē, reģistra grāmatā izdarot attiecīgu ierakstu. Šādi anulēta apliecība uzskatāma par spēku zaudējušu. Ja, īstenojot pilnvaras, ko piešķir saskaņā ar ārvalsts likumdošanas aktiem izsniegta pārdošanas apliecība, tiek pārdots ārvalstī reģistrēts kuģis, personai, kas vēlas to reģistrēt Latvijā, ir jāiesniedz kuģu reģistratoram adresēts reģistrācijas pieteikums, pievienojot tam pārdošanas rēķinu, pārdošanas apliecību un kuģa reģistrācijas apliecību. Reģistrējot kuģi, kuģu reģistrators patur gan pārdošanas apliecību, gan reģistrācijas apliecību, uz abām ar savu parakstu apstiprinot, ka pārdošanas fakts ir reģistrēts. Pēc tam šīs apliecības nosūtāmas bijušās kuģa pieraksta ostas reģistratoram, bet reģistra grāmatā jāieraksta ziņas, kuras saskaņā ar Jūras kodeksu ir nepieciešamas kuģa reģistrācijai Latvijā, kā arī jāiereģistrē visas pārdošanas apliecībā minētās reģistrētās kuģa hipotēkas vai kuģa hipotēkas apliecības. Ja kuģa pārdošanas apliecība ir nozaudēta, kuģu reģistrators var izsniegt jaunu apliecību. Par nepatiesu pierādījumu sniegšanu vainīgā persona atbild saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem. Ja pārdošanas apliecība tiek atsaukta, par to jāinformē Latvijas konsuls valstī, kurā bija plānots noslēgt pirkuma līgumu.

Kādas ir pušu savstarpējās tiesības un pienākumi, kas izriet no pirkuma līguma? Atbilde uz šo jautājumu meklējama pirkuma līguma definīcijā: pirkums ir līgums, kurā viena puse apsola otrai pusei par norunātas naudas summas samaksu atdot zināmu lietu, t. i., kuģi, vai tiesību, t. i., kopīpašuma tiesību. Pirmkārt, kuģi pārdot var tikai kuģa īpašnieks vai tā pilnvarota persona, un šajā pilnvarojumā kuģa atsavinājumam ir jābūt atrunātam, to tieši norādot vai tam jābūt saprotamam no vispārējā pilnvarojuma līguma teksta. Pirkuma līgums uzskatāms par noslēgtu, kad abas puses ir vienojušās (pieņemsim, ka parakstīts nodomu protokols (*Letter of Intent, Letter of Understanding*)) par kuģi, pietiekoši skaidri to identificējot, un maksu. Ja kāda no pusēm atkāpjas no līguma noslēgšanas, tad otra ir tiesīga prasīt visu zaudējumu atlīdzību, kas tai radās nenoslēgšanas rezultātā. Ja nodomu protokolā ir norādīts *subject to contract*¹⁵⁷ⁱ, tad jebkura no pusēm ir tiesīga atkāpties no līguma bez zaudējumu atlīdzības otrai pusei.

Pirkuma maksa jānosaka naudas izteiksmē. Ja pirkuma maksa noteikta citādi, tad līgums nav pirkums, bet maiņa. Ja vien pirkuma maksa sākumā ir bijusi noteikta naudas izteiksmē, tad līdzēju vēlāka vienošanās to nomaksāt citādi līguma būtību negroza. Līguma būtību negroza arī tas, ka pircējs uzņemas ne tikai segt pirkuma maksu, bet arī izpildīt vēl ko citu, piemēram, piegādāt degvielu vai nokrāsot kuģi citā krāsā pēc tā nodošanas vai mainīt kuģa vārdu. Ja pirkuma maksai izlieto nevis pircēja paša, bet kreditoru naudu, kuģis pāriet pircēja, nevis viņa kreditoru īpašumā. Nav nepieciešams, lai pirkuma maksa tieši atbilstu pirkuma priekšmeta vērtībai, un to pat ir grūti noteikt mainīgajos tirgus apstākļos, un līgums paliek spēkā arī tad, ja kuģis pārdots zem tā īstās vērtības (draudzības pirkums) vai virs tās. Bet, ja pirkuma maksa noteikta tikai izskata pēc, tad līgums nav vis pirkums, bet gan dāvinājums un tas nozīmē, ka pušu attiecības nosakāmas, vadoties no dāvinājuma līguma principiem.

Pirkuma līgums abām pusēm dod savstarpējas prasījuma tiesības kā uz līguma izpildīšanu, tā arī uz zaudējumu atlīdzību. Abām pusēm stingri jāievēro savi pienākumi. Īpaši pārdevējam līdz kuģa nodošanai tas ir jāglabā ar vislielāko rūpību un jāatbild par katras neuzmanības sekām. Bet, ja pircējs vilcinās kuģi pieņemt kā paredzēts līgumā, tad pārdevējs atbild tikai par ļaunprātību un rupju neuzmanību. Tā kā parasti pirms kuģa pieņemšanas to pārbauda klasifikācijas sabiedrības, lai konstatētu kuģa tehnisko stāvokli, viss risks, ieskaitot kuģa nejaušu zaudējumu, līdz kuģa nodošanai ir kuģa pārdevējam un, respektīvi, tam, kurš nes risku, pienākas arī visa peļņa no kuģa lietošanas.

Pārdotais kuģis īstajā laikā un vietā jānodod pircējam ar visiem tā piederumiem, kā arī ar visu to, kas var nodrošināt tiesības uz šo kuģi, kas, citiem vārdiem sakot, nozīmē kuģa dokumentu nodošanu. Ja kuģis tiek pārdots "kā tas stāv" (*as she lies*), tad uzskatāms, ka kuģis pārdots ar visiem tiem kuģa piederumiem, kas atrodas uz tā pirkuma līguma noslēgšanas laikā un derēja kuģa lietošanai un kas ir pārdevēja īpašums, un turklāt kuģis tiek nodots arī ar visiem defektiem, ja vien līgumā nav norādīts citādi. Ja kuģi nemaz nenodod vai nenodod attiecīgā kārtībā, tad pircējs var prasīt atlīdzību par visiem zaudējumiem, it sevišķi gadījumos, kad nodošana kļuvusi neiespējama pārdevēja vainas dēļ. Ja pārdevējs patvaļīgi atsakās kuģi nodot, jo, piemēram, tirgus cena kuģim strauji pieaugusi, tad pret viņu var lietot tiesas piespiedu līdzekļus, respektīvi, piespiedu kuģa nodošana pircējam. Ja viens un tas pats kuģis pārdots atsevišķi diviem pircējiem, priekšroka ir tam no pircējiem, kuram kuģis nodots, bet, ja vēl neviens no pircējiem šo kuģi nevalda, tad tam, kura līgums fiksēts kuģu reģistrā. Atstumtajam pircējam pārdevējs atlīdzina nodarītos zaudējumus.

Saskaņā ar CL pircējam vispirms jāsamaksā pirkuma maksa, kas, ja pirkums nav noslēgts uz kredītu vai ja samaksai nav norunāti sevišķi termiņi, jāizdara pirms kuģa nodošanas un pēc inspicēšanas pabeigšanas. Daudzos gadījumos maksājums tiek veikts ar akreditīva norēķinu palīdzību, un tādā gadījumā gan pārdevējs, gan pircējs var būt droši par darījuma izpildi. Pirms samaksas saņemšanas pārdevējam kuģis nav jānodod. Pircējs pirms samaksas neiegūst uz pirktu kuģi īpašuma tiesības, ja vien pārdevējs nav viņam pagarinājis samaksas termiņu. Ja pircējs vilcinās samaksāt, pārdevējs var lūgt, lai kuģi pārdod izolē uz pircēja rēķina.

Svarīgi ir norādīt, ka vienpusēja atkāpšanās no pirkuma līguma nav pieļaujama pat tad, ja otra puse neizpilda savas saistības. Izņēmuma veidā pirkuma līgumu var atcelt, ja viena puse pamato savu prasību ar:

- otras puses ļaunprātību, viltu vai spaidiem;
- kuģa trūkumiem;
- blakus nolīgumiem, kuros atrunāta atkāpšanās tiesība;
- pārmērīgu zaudējumu, ko cieš viena vai otra puse.

Abām pusēm vienojoties, var atcelt pirkuma līgumu, kā pirms, tā arī pēc tā izpildīšanas, izņemot gadījumus, kad ar to tiek aizskartas trešo personu iegūtās tiesības, piemēram, hipotekāro kreditoru tiesības. Atceļot jau izpildītu līgumu, katrai no pusēm jāatdod otrai tas, ko tā izpildījusi, respektīvi, pircējs saņem atpakaļ naudu un pārdevējs — kuģi vai atlīdzību par to.

Ja vēlāk atklājas, ka pirkuma maksa nerasniedz pat ne pusi no lietas parastās vērtības, pārdevējs var prasīt, lai līgums tiktu atcelts, bet pircējs var atcelšanu novērst, piemaksājot pie sākotnējās pirkuma maksas tādu summu, kas kopā ar to līdzinātos lietas īstai vērtībai. Tāpat arī pircējam ir tiesības prasīt, lai tiktu atcelts līgums, ja viņa samaksātā pirkuma maksa vairāk kā divkārt pārsniedz kuģa īsto vērtību; bet pārdevējs var atcelšanu novērst, pazeminot minēto maksu līdz kuģa parastai vērtībai. Tiesības prasīt pirkuma līguma atcelšanu pārmērīga zaudējuma dēļ attiecas tikai uz tiem gadījumiem, kad tiek pierādīts, ka zaudējuma nodarītāja puse

rikojusies ļaunprātīgi¹⁵⁸. Nosakot zaudējumus, par pamatu ņem kuģa vērtību līguma noslēgšanas laikā.

Ja līgumu atceļ, pircējam jāatdod ne vien kuģis, bet arī tā peļņa, kas no tā gūta, sākot ar pirkuma izpildīšanas dienu, bet pārdevējam jāatmaksā pirkuma maksa ar procentiem (CL noteiktie likumīgie procenti ir 6% gadā) un jāatlīdzina nepieciešamie un derīgie izdevumi, ciktāl tie ir attaisnojami. Tiesības prasīt līguma atcelšanu pārmērīga zaudējuma dēļ noilst viena gada laikā no līguma noslēgšanas.

Pārdevējs var atrunāt sev tiesību atkāpties no pirkuma līguma, ja pircējs laikā nesamaksā pirkuma cenu vai rokasnaudu (*deposit*) vai daļu no pirkuma maksas. Šāds nosacījums uzskatāms par tādu, kas ir par pamatu līguma atcelšanai, izņemot gadījumus, kad norādīts citādi. Ja pircējs nokavē samaksas termiņu, pārdevējs var izmantot vai neizmantot savas tiesības; bet viņam tas jāpaziņo tūlīt pēc nokavējuma iestāšanās, un, ja jau reiz viņš ir prasījis, lai līgumu atceļ, tad viņš vairs nevar prasīt, lai to izpilda. Ja pēc termiņa notecējuma pārdevējs prasa vai saņem samaksu, tad uzskatāms, ka viņš ar to klusējot atteicies no savām līgumā paredzētajām tiesībām. Ja līgumu atceļ, kuģis atdodams pārdevējam līdz ar tā ienākumiem, un bez tam pircējs zaudē rokasnaudu, ja viņš to devis, un viņam jāatlīdzina aiz viņa vainas cēlušies zaudējumi. Ja pircējs daļu no pirkuma maksas jau nomaksājis, viņš var prasīt atdod nomaksāto, tikai bez procentiem.

Ar pirmpirkuma tiesībām pārdevējs pielīgst sev priekšrocību pirkt kuģi, ja pircējs to pārdotu tālāk. Pirmpirkuma tiesības nav izmantojamas, ja pircējs kuģi atsavina nevis pārdodot, bet citādi (piemēram, dāvinājums). Ja pircējs grib pārdot tālāk kuģi, kas pirkt ar pirmpirkuma ierobežojumu, tad viņam tā tūlīt pēc jaunā līguma noslēgšanas jāpiedāvā pirmpirkuma tiesīgajam, bet pēdējam par to, vai viņš grib šo tiesību izlietot vai ne, nekavējoties jāpaziņo. Ja tas ir kopīpašuma gadījums un tiek pārdota domājamā daļa, tad piemērojams 2 mēnešu termiņš. Ja persona, kurai ir pirmpirkuma tiesības nedod atbildi noteiktajā laikā, tad viņa pirmpirkuma tiesības izbeidzas. Ja persona, kurai ir pirmpirkuma tiesības vēlas savu tiesību izlietot, tad viņam, ja nav citādi norunāts, jāizpilda tie paši nosacījumi, kurus piedāvā jaunais pircējs. Ja kuģis pārdots tālāk, nepaziņojot par to personai, kurai ir pirmpirkuma tiesības, tad viņš var prasīt zaudējumu atlīdzību tikai no sava pircēja, bet pret jauno ieguvēju un vispār pret ikvienu trešo personu var vērst savas prasības tikai tādā gadījumā, ja šī persona rīkojusies ļaunticīgi, vai kad pirmpirkuma tiesības bija ierakstītas kuģu reģistrā.

Ja kuģis tiek pirkt ar iepriekšēju pārbaudi vai apskati, tad pirkums, ja puses nav savā starpā norunājušas citādi, atkarīgs no atliekošā nosacījuma, ka pircējs atzīst kuģi par atbilstošu līgumam. Ja kuģis ir jau nodots pircējam, tad pircēja klusēšana (iespējams, ka tiek analizēti dati, kas iegūti pēc kuģa inspicēšanas) līdz termiņa notecējumam uzskatāma par viņa piekrišanu vai citā gadījumā, ja pircējs, kuģi pieņēmis, samaksā par to visu nolīgto maksu vai daļu, bez jebkāda piebilduma, tad jāatzīst, ka viņš ar to klusējot izteicis savu piekrišanu.

Ja pārdevējs vienojas ar pircēju par nomaksas pirkumu, tad pārdevējs var paturēt sev īpašuma tiesības uz pārdoto kuģi ar nosacījumiem, ka šīs tiesības viņam paliek līdz tam laikam, kamēr nav galīgi samaksāta pirkuma maksa, vai arī tā, ka īpašuma tiesības pāriet atpakaļ uz viņu, ja pircējs nesamaksā.

Tātad CL paredz diezgan līdzsvarotas attiecības kuģa pārdevēja un pircēja starpā un jāatzīst, ka vislabākais ceļš ir pusēm brīvi vienoties par jebkuriem citiem īpašiem noteikumiem līgumā, kas papildina CL atrunātos.

Visbiežāk tiek izmantotas šādas kuģu pirkuma līgumu standarta formas:

The Norwegian Saleform (1993) — saīsināti NSF '93. 1956. gadā to atzina BIMCO, un tā

pamatoti uzskatāma par vizizplatītāko kuģu pirkuma līguma formu. Šis dokuments tiek atzīts kā tāds, kas ir vairāk par labu pārdevējam nekā pircējam, lai gan puses, protams, var vienoties par jebkuru noteikumu grozīšanu, izslēgšanu vai arī papildināšanu. Šīs formas popularitātes iemesls — iesaistītās puses (kuģu īpašnieki, brokeri, biznesa cilvēki, juristi u. c.) skaidri zina savas tiesības un pienākumus. Ieteicams izmantot, attiecīgi adaptējot katram konkrētam gadījumam.

The Nipponsale Memorandum of Agreement — saīsināti *Nipponsale'77*. Šo formu ir ieviesuši Japānas kuģu pārdevēji. Atšķirībā no NSF'93 tā ir vairāk orientēta uz Japānas tiesībām nekā uz Anglijas tiesībām.

Salescrap '87 ir BIMCO apstiprināta standarta forma, ja kuģis tiek pirktis sagriešanai metāllūžņos.

Barecon '89 ir BIMCO standarta čartera forma, kas paredz kuģa nodošanu fraktētājam, saņemot preti regulārus nomas maksājumus. Čarterā ir pants, kas norāda uz nofraktētāja tiesībām pirkt kuģi, ja viņš to vēlas, lai gan jāpiebilst, ka šajā līgumā nav atrunāti daudzi jau tājumi, kas parasti ir atrunāti citos kuģu pirkuma standarta līgumos.

Kuģa pirkuma līgumā parasti tiek atrunāti šādi jautājumi:

- Ko ietver termins "kuģis"?
- Kas uzņemas risku (tātad — atbildību) un sedz visus izdevumus no līguma noslēgšanas dienas līdz kuģa nodošanai pircējam?
- Kādi ir kuģa būtiski trūkumi, kas dos pircējam tiesības atkāpties no līguma izpildes?
- Kur ir jāpiegādā kuģis un kad?
- Kas maksā komisijas naudu brokeriem un cik lielā apmērā?
- Kas notiek ar čarteru, ja līgums tiek slēgts čartera darbības laikā?
- Vai ir nepieciešama rokasnauda?
- Vai maksājums tiek veikts akreditīva norēķina veidā?
- Kas, kad un kādu kuģa apskati veiks pircēja interesēs?
- Kādi dokumenti ir nepieciešami pircējam?
- Kādus dokumentus vajag pircējam, lai izpētītu kuģa bojājumu vēsturi?
- Kas notiek, ja ir iestājies kuģa pilnais zudums pirms tā nodošanas, bet pēc līguma noslēgšanas?
- Kas notiek ar rezerves daļām?
- Vai kuģis tiek nodots brīvs no jebkāda veida apgrūtinājumiem?
- Kas sedz pārreģistrācijas izmaksas?
- Vai pircējam ir jāmaina kuģa vārds un atsevišķu kuģa daļu krāsojums?
- Vai pircēja pārstāvjiem jābūt uz kuģa tā izmēģinājuma braucienos?
- Kas izskatīs strīdus — tiesa vai šķīrējtiesa?
- Citi jautājumi, kurus puses uzskatīs par nepieciešamiem.

Nobeigumā gribētos norādīt, ka viss, par ko puses vienojas, ir jāieraksta līgumā. Ieteicams izmantot NSF '93 formu, lai nevienai no pusēm nerastos pārpratumi un līgums būtu līdzsvarots.

Starptautiskie dokumenti

Uz kuģu un ar tiem saistīto apgrūtinājumu reģistrāciju patlaban tieši attiecas šādas starptautiskas konvencijas:

*International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993 (Liens and Mortgages, 1993)*¹⁵⁹;

*International Convention Relating to registration of Rights in Respect of Vessels under Construction, 1967 (Vessels under Construction, 1967)*¹⁶⁰;

*UN Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986 (Ship Registration, 1986)*¹⁶¹;

*UNIDROIT Convention on International Financial Leasing, 1988 (International Financial Leasing, 1988)*¹⁶²;

*UNIDROIT Convention on International Factoring, 1988 (International Factoring, 1988)*¹⁶³.

Iemesls, kāpēc neviena no šīm konvencijām nav stājusies spēkā, ir katras valsts tiesību sistēmas civiltiesisko attiecību sistēmas atšķirības.

1980. gada ANO Vīnes konvencija par starptautisko preču pārdevumu¹⁶⁴ izslēdz šīs konvencijas piemērošanu starptautiskajiem pirkuma līgumiem, kur līguma priekšmets ir kuģis, lai gan domājams, ja puses skaidri nosaka līgumā šīs konvencijas piemērošanu, tad tomēr tā ir piemērojama, pat ja līgumslēdzēju pušu valstis nav pievienojušās šai konvencijai.

Vraki

Vraka definīcija ir ietverta Jūras kodeksā. Saskaņā ar šo definīciju vraks var būt no jūras izskaloti priekšmeti, avārijas laikā no kuģa izmesta vai izskalota krava vai nogrimuša kuģa krava uz grunts, nogrimis vai pamests kuģis, kas atrasts Latvijas ūdeņos vai izmests Latvijas krastos.

Vraku jautājumu var aplūkot dažādi:

no privāttiesību viedokļa, kur centrā ir jautājums par vraka glābšanas operācijām un līgumu starp vraka īpašnieku un glābējiem;

no administratīvo tiesību viedokļa, kur atrunātas ir valsts institūciju tiesības rīkoties ar vrakiem, ja tie apdraud navigāciju, piesārņo jūras vidi vai apdraud cilvēku dzīvību.

Raugoties no administratīvo tiesību viedokļa, kuģa kapteiņa un īpašnieka pienākums ir ziņot Jūras administrācijai par kuģa nogrimšanu, norādot tā atrašanās vietu, kravu un citas nepieciešamās ziņas, lai Jūras administrācija varētu pārņemt vraku savā uzraudzībā. Atkarībā no situācijas un apstākļiem, respektīvi, ja vraks apdraud navigācijas drošību, apkārtējo vidi, cilvēku dzīvību vai veselību vai citos gadījumos, kad tas ir nepieciešams, Jūras administrācija pasludina vraka atrašanās rajonu par navigācijai slēgtu.

Ja ir zināms vraka īpašnieks, Jūras administrācija nedēļas laikā nosūta viņam aicinājumu trīs mēnešu laikā no aicinājuma saņemšanas brīža izteikt savus nodomus attiecībā uz vraku. Domājams, ka šis termiņš ir nepamatoti garš, jo nepieciešama tikai atbilde no īpašnieka par tā nodomiem, nevis par konkrētu aktivitāšu uzsākšanu.

Ja vraks ir ārvalsts kuģis vai tā daļa (tas neattiecas uz visām citām lietām, kas minētas vraka definīcijā), Jūras administrācijai jāpaziņo par to arī šā kuģa karoga valsts konsulātam.

Ja vraka īpašnieks nav zināms, vraks uzskatāms par atrastu mantu un Jūras administrācijai nedēļas laikā jāpublicē oficiālā valdības izdevumā — laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" paziņojums par vraka atrašanu, kā arī uzaicinājums vraka īpašniekam pieteikties sešu mēnešu laikā. Te ir jāpiebilst, ka gadījumos ar nepieprasītām precēm termiņš ir divi mēneši.

Ja vraka īpašnieks vēlas izcelt un aizvākt vraku, viņam par savu nodomu ir jāinformē Jūras administrācija trīs mēnešu laikā pēc notikuma, kad manta kvalificēta kā vraks vai pēc tam, kad viņš uzzinājis vai viņam būtu vajadzējis uzzināt, ka kuģis nogrimis, cietis nelaimes gadījumā vai ticis pamests, un pēc tam jāveic darbi saskaņā ar Jūras administrācijas norādījumiem. Ja tas netiek darīts, Jūras administrācija var piemērot administratīvo sodu saskaņā ar

Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksu¹⁶⁵ un veikt vraka izcelšanu uz īpašnieka rēķina. Ja vraka īpašnieks nepiesaka Jūras kodeksā noteiktajā termiņā savas īpašuma tiesības uz vraku vai neuzņemas vraka izcelšanas pienākumus, Jūras administrācija var pēc saviem ieskatiem vraku izcelt vai aizvākt tādā veidā, kādu tā uzskata par piemērotu. Šajā gadījumā vraka īpašnieks ir atbildīgs par to, lai Jūras administrācijai tiktu atlīdzināti visi zaudējumi un izdevumi, kas tai radušies sakarā ar vraka izcelšanu. Taču problēmu rada tas, ka vraka izcelšanas izmaksas ir lielākas nekā vraka vērtība vai atbildētāja statūtu kapitāls un zaudējumus cietīs Jūras administrācija, un kā iespējamais risinājums ir šī riska apdrošināšana.

Ja vraks apdraud vidi vai jebkādā veidā apdraud trešās personas, Jūras administrācija var pieprasīt, lai vraka īpašnieks vraku vai kuģi aizvāc Jūras administrācijas noteiktajā termiņā. Īpašniekam šī prasība jāpilda Jūras administrācijas norādītajā veidā un laikā. Ja vraks atrodas ostas robežās, Jūras administrācija šīs tiesības var nodot attiecīgās ostas pārvaldei.

Ja vraka vai kuģa īpašnieks neizpilda Jūras kodeksa prasības¹⁶⁶, viņš ir atbildīgs saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem. Jūras administrācija šādā gadījumā var rīkoties ar vraku vai kuģi pēc saviem ieskatiem. Vraka īpašniekam sešu mēnešu laikā no brīža, kad Jūras administrācija vraku ir izcēlusi, ir tiesības atgūt vraku, sedzot Jūras administrācijai ar vraka izcelšanu saistītos izdevumus.

Ja vraks netiek pieprasīts sešu mēnešu laikā no dienas, kad publicēts paziņojums par vraka atrašanu, vraks pāriet valsts īpašumā, t. i., Jūras administrācijas turējumā, bet, ja vraks tiek pārdots, visi ieņēmumi paliek Jūras administrācijai, ja vien nav pieteicies īpašnieks, kam atdodama pāri palikušī nauda. Ja vraks ir bīstams vai nav vērts maksāt par tā izcelšanu, vai arī tas nav aizvākts Jūras administrācijas norādītajā veidā un termiņā, tā drīkst vraku pārdot jebkurā laikā, bet ja neviens to nevēlas pirkt, tad tā izcelšana ir Jūras administrācijas pienākums.

Veicot darbības, kas saistītas ar vraka aizvākšanu, ir nepieciešams ievērot atklātības principu gan meklējot vraka īpašnieku, gan arī organizējot izsoli vrakam, ja nav pieteicies īpašnieks.

Raugoties no privāttiesību viedokļa — vraka izcelšana ir saistāma ar uzņēmuma līgumu, kurā atlīdzība ir noteikta vai nu atkarībā no pasākuma rezultāta, vai arī no patērētā laika. Vraka izcelšana ir jānošķir no kuģa glābšanas, jo kuģa glābšanas nepieciešams nosacījums ir bīstamības faktors, lai attiecīgi varētu tikt piemērota 1989. gada Konvencija par glābšanu, kurai Latvijas Republika šobrīd nav pievienojusies, lai gan Jūras kodeksa panti, kas attiecas uz glābšanu, ir cieši saistīti ar šīs konvencijas tekstu.

Runājot par darījumiem ar vraku, nav iemesla uzskatīt, ka vraki ir izņemti no civiltiesiskās apgrozības. Ja kuģis kļūst par vraku, tad tas tiek izslēgts no Latvijas kuģu reģistra, ja vien nav reģistrētas hipotēkas, jo tad ir nepieciešama kreditora piekrišana¹⁶⁷.

Visi citi jautājumi, kas saistīti ar līgumu par vraka izcelšanu, ir ietverti nodaļā "Glābšana uz jūras".

Kontroljautājumi

1. Kas nosaka, kā civiltiesiskajā aspektā kvalificējams kuģa būves līgums?
2. Kādi būtiski jautājumi ir jāparedz kuģa būves līgumā?
3. Kāpēc ir nepieciešams reģistrēt kuģi, kas tiek būvēts?
4. Kādas ir kuģu būves standarta formas?

5. Kā tiek sadalīts risks starp būvētāju un pasūtītāju?
6. Kā notiek īpašuma tiesību nodošana pasūtītājam?
7. Kas ir kuža obligācija?
8. Kāda ir hipotēkas reģistrācijas procedūra, ieķīlājot kuži Latvijā vai ārvalstīs?
9. Kādos gadījumos kuža īpašniekam ir nepieciešama hipotekārā kreditora piekrišana?
10. Kādus jautājumus ir nepieciešams atrunāt kuža obligācijā?
11. Kādas tiesības ir kuža īpašniekam un ar ko tās atšķiras no kopīpašnieka tiesībām?
12. Kā tiek izmantotas pirmpirkuma tiesības?
13. Kas ir kuža īpašnieks?
14. Kādi saskaņā ar CL ir pircēja un pārdevēja savstarpējie pienākumi?
15. Kādas tiesības ir pārdevējam, ja pircējs nesamaksā visu summu par kuži?
16. Kādas ir kuža pirkuma līguma standarta formas?
17. Kādi būtiski jautājumi ir jāiekļauj kuža pirkuma līgumā?
18. Kādi starptautiski dokumenti attiecināmi uz mantiskajām tiesībām, kas izriet no kuža īpašuma tiesībām?
19. Kas ir vraks?
20. Kādas ir Jūras administrācijas tiesības attiecībā uz vrakiem, kas apdraud navigācijas drošību?

Uzdevumi

1996. gada 10. martā SIA "Jānis" ieķīlāja savu kuži "Māra" bankā "A", kas nosūtīja Latvijas Kužu reģistram vēstuli ar lūgumu reģistrēt hipotēku, pievienojot vēstulei kuža ķīlas līgumu neatbilstošu prasībām. Pēc nedēļas SIA "Jānis" to pašu kuži ieķīlāja bankā "B". Banka "B" reģistrēja kuža hipotēku tā paša gada 30. martā. SIA "Jānis" kļuva maksātnespējīgs un banka "A" pieteicās kā nodrošinātais kreditors, apgalvojot, ka tai ir priekšrocības attiecībā pret banku "B". Kā atrisināt situāciju?

Pēteris vēlas pārdot savu Latvijas kuži un nolemj to pārdot Francijas sabiedrībai ar ierobežotu atbildību. 1997. gada 4. janvārī tiek noslēgts pirkuma līgums ar norādi, ka kužis ir jāpiegādā Roterdamā 4. martā. Vienlaicīgi tiek iemaksāta rokasnauda 180'000. 00 ASV dolāru. Roterdamā plānota klasifikācijas sabiedrības "Det Norske Veritas" kuža inspekcija. Kužis 30. aprīlī cieš avāriju ceļā uz Roterdamu un tiek veikti glābšanas darbi. Kuži pieņem pircējs un pēc 2 mēnešiem kužis tiek arestēts Sauthamptonā sakarā ar nesamaksāto glābšanas atlīdzību. Kādas prasījuma tiesības ir jaunajam īpašniekam pret Pēteri?

Rīgas ostā notiek sadursme starp Latvijas kuži un Lietuvas kuži, un tā rezultātā abiem kužiem ir pilnais zudums, bet vienīgi Lietuvas kužis apdraud vidi, jo tas bija tikko uzpildījies degvielu. Kā rīkoties Jūras administrācijai, ņemot vērā to, ka kuža īpašnieks ir Lietuvas sabiedrība, kuras statūtu kapitāls ir 100'000 Lietuvas litu, bet kuža izcelšana maksātu divas reizas vairāk?

VI Jūras pārvadājumi

levads

Starptautiskā tirdzniecība visvienkāršākajā tās veidā nozīmē preču kustību no pārdevēja pie pircēja saskaņā ar pārdošanas līgumu. Pusēm vispirms nākas vienoties par pirkuma cenu un par preču specifikāciju, bet pēc tam būs jādomā par to, kā nogādāt kravu pircējam un kā saņemt norunāto maksu. Lai šos mērķus realizētu, pusēm būs nepieciešams piesaistīt citas personas. Liela daļa preču tiek pārvadātas, izmantojot jūras transportu, tāpēc bieži vien konosaments ir tas dokuments, ar kura palīdzību tiek nodrošināta kravas pārvadāšana, saglabāšana un nogādāšana likumīgajam saņēmējam saskaņā ar pārdošanas līgumu.

Jebkurā starptautiskās tirdzniecības darījumā ir nepieciešams panākt attiecīgas vienošanās, bez kurām nav iespējama sekmīga darījuma norise. Pirmkārt, ir nepieciešams vienoties par darījuma objektu — precī vai pakalpojumu. Pēc tam ir jāsaņem pārdošanas līgums. Parasti pārdošanas līguma noteikumu pamatā ir tirdzniecības asociāciju (piemēram GAFTA — *Grain and Feed Trade Association*) izstrādātās līgumu proformas. Naftas produktu pārdošanas līgumu pamatā bieži ir lielo naftas sabiedrību izstrādātās līgumu formas. Parasti puses savās attiecībās izmanto Starptautiskās tirdzniecības palātas (ICC — *International Chamber of Commerce*) izstrādātos noteikumus "Incoterms", kuri sniedz unificēto tirdzniecības noteikumu skaidrojumu. Atkarībā no līguma formas ir jāvienojas par kravas pārvadāšanas un nogādāšanas noteikumiem.

Ļoti svarīga nozīme tirdzniecības darījumos ir apmaksas noteikumiem. Visvienkāršākie apmaksas veidi ir priekšapmaksā un pēc maksas. Taču šie apmaksas veidi nav piemēroti gadījumos, kad dalībnieku starpā nav nepieciešamās uzticības.

Tāpēc starptautiskajā tirdzniecībā tiek izmantota apmaksā pret dokumentiem, kas tiek realizēti ar kredītiestāžu starpniecību. Neraugoties uz problēmām, kas saistītas ar dokumentārajiem kredītiem, šāds apmaksas veids starptautiskajā tirdzniecībā ir ļoti izplatīts. Starptautiskā tirdzniecības palāta ir izstrādājusi dokumentu UCP 500 (*Uniform Custom and Practice for Documentary Credits*). Dokumentārā akreditīva popularitāte ir izskaidrojama ar to, ka šāda veida darījums atbilst pārdevēja vēlmei — saņemt tūlītēju samaksu un pircēja vēlmei — finansēt darījumu, izmantojot kredīta iespējas. Akreditīvs ir izdevīgs un pieņemams abām pusēm, jo preču apmaksā notiek, izmantojot attiecīgus dokumentus, kuri aizstāj kravu, un nav nepieciešams vienlaikus nodrošināt preču īpašumtiesību pāreju un kravas fizisku nodošanu pircējam. Tomēr, ja maksājums tiek veikts ar dokumentārā akreditīva palīdzību, vienkāršais preču pārdevums, kurā figurē viens līgums, kļūst par sarežģītu trīspusēju darījumu, kurā iesaistītas arī kredītiestādes. Tā kā darījumā ir iesaistītas vairākas iestādes (ar to izmaksām) ir nepieciešams sīkāk dokumentēt darījumus, bet, kā to pierāda problēmas, kas saistītas ar konosamentu oriģinālu pieejamību izkraušanas ostā, tas rada papildu grūtības pusēm.

Apmaksas noteikumi ir precīzi jāizpilda gan pircējam, gan pārdevējam, lai nodrošinātu darījuma precīzu dokumentēšanu. Lai nepārtraukti nevajadzētu kontrolēt preču fizisko stāvokli, veicot katru nākamo darījuma posmu, pārdevuma līgumā ir jāparedz noteikumi par kravas apdrošināšanu.

Pēc tam, kad puses ir vienojušās par pārdevuma līguma saturu, kravas nosūtītājam

jānoslēdz ar pārvadātāju līgums par kravas nosūtīšanu saņēmējam. Kravas nosūtītājs atkarībā no pārdevuma līguma satura var būt gan pārdevējs (piemēram, CIF līgums saskaņā ar *Incoterms*), gan pircējs (piemēram, FOB līgums saskaņā ar *Incoterms*). Nosūtītājs var noslēgt divu pamatveidu pārvadājuma līgumus. Ja ir nepieciešams izmantot visas kuģa kravas telpas, parasti slēdz fraktēšanas līgumu — čarteru. Ja nosūtītājs vēlas izmantot tikai daļu no kuģa kravas telpām, tad parasti pārvadājuma līgumu slēdz, izmantojot tikai konosamentu.

Konosaments

Latvijas Jūras kodeksa 545. pantā konosaments ir definēts kā:

“dokuments, kas apliecina pārvadājuma līgumu un to, ka pārvadātājs ir kravu saņēmis, saskaņā ar kuru pārvadātājs apņemas nodot kravu pēc šī dokumenta uzrādīšanas”.

Šī definīcija atspoguļo konosamenta pamatfunkcijas. Konosaments:

- 1) apliecina jūras pārvadājuma līgumu;
- 2) ir pierādījums par kravas saņemšanu;
- 3) kalpo kā vērtspapīrs.

Konosaments — jūras pārvadājuma līgumu apliecinošs dokuments

Jūras pārvadājuma līgums (tas, protams, nav tikai rakstveida dokuments ar pušu parakstiem un citiem rekvizītiem) faktiski tiek noslēgts pirms kraušanas darbu sākuma, un konosaments ir vislabākais pierādījums par šā līguma saturu. Parasti konosaments ir vienīgā rakstveida norāde par pārvadājuma līgumu, bet kravas nosūtītājs var atsaukties arī uz citiem dokumentiem, kuri varētu atspoguļot patieso situāciju. Šādi citi dokumenti ir stūrmaņa kvīts (*mate's receipt*), paziņojums par kravas pieņemšanu pārvadāšanai (*booking note*), nosūtīšanas rīkojums (*shipping instruction*) un citi pārvadātāja vai tā aģentu izdoti dokumenti.

Tā kā konosaments ir nevis jūras pārvadājuma līgums, bet tikai to apliecinošs dokuments, tā noteikumus puses var mainīt, ja mutvārdos par to vienojas.

Parasti konosamentā tiek ietvertas šādas ziņas (izmantojot 1978. gada ANO Konvencijas par jūras kravu pārvadājumiem (Hamburgas noteikumi) 15. pantā sniegto uzskaitījumu):

a) vispārējais kravas raksturs, marķējums, kas nepieciešams kravas identifikācijai, attiecīgos gadījumos — tiešs norādījums par kravas bīstamo raksturu, vietu vai kravā ietilpstošo priekšmetu skaitu, kravas svars vai tās daudzums, kas apzīmēts citā veidā, turklāt visi šie dati tiek norādīti tā, kā tos sniedzis kravas nosūtītājs;

b) kravas ārējais stāvoklis;

c) pārvadātāja nosaukums un tā pamatdarbības vieta;

d) kravas nosūtītāja nosaukums;

e) kravas saņēmēja nosaukums, ja to norādījis kravas nosūtītājs;

f) iekraušanas osta saskaņā ar jūras pārvadājuma līgumu un datums, kad iekraušanas ostā kravu pieņēmis pārvadātājs;

g) izkraušanas osta saskaņā ar jūras pārvadājuma līgumu;

h) konosamenta oriģinālu skaits, ja to ir vairāk nekā viens;

l) konosamenta izsniegšanas vieta;

- j) pārvadātāja vai tās personas paraksts, kura rīkojas pārvadātāja vārdā;
 k) fakts tādā apmērā, kāds jāsamaksā kravas saņēmējam, vai cits norādījums par to, ka fakts viņam jāsamaksā . . .
 ...m) attiecīgos gadījumos — norādījums par to, ka krava jāpārvadā vai to var pārvadāt uz klāja;...
 ...o) jebkurš paaugstināts ierobežojums vai atbildības ierobežojums vai ierobežojumi... ”

Svarīgi ir atzīmēt, ka konosaments izsniedzams tikai tad, kad krava ir jau iekrauta kuģī. Ja nepieciešams, var izsniegt konosamentu tūlīt pēc kravas saņemšanas nosūtīšanai, bet tādā gadījumā konosamentā ir jāizdara attiecīga atzīme par to — “*received for shipment*” (saņemts nosūtīšanai). Pēc kravas iekraušanas tādu konosamentu var apmainīt pret “nosūtītu” konosamentu, kurā izdarīts ieraksts “*shipped on board*” (nosūtīts ar kuģi). Šādu noteikumu ievērošana ir nepieciešama gadījumos, kad kravas apmaksā tiek veikta, izmantojot akreditīvu. Starptautiskās tirdzniecības palātas dokumenta UCP 500 23. pants nosaka: “Ja akreditīvā ir pieprasīts konosaments, ...tad bankas pieņems ...dokumentu ...kurš ...norāda, ka krava ir iekrauta kuģī vai nosūtīta ar norādīto kuģi...”.

Ar citiem konosamenta noteikumiem var iepazīties šīs nodaļas pielikumā ievietotajos konosamentu paraugos.

Jūras pārvadājumu līgumus regulējošie starptautiskie noteikumi

Mūsdienu jūras pārvadājumu starptautiskā regulējuma pamati rodami XIX gadsimta beigās, kad pārvadātāji tiecās ietvert konosamentos arvien plašākas atrunas. Viņu nolūks bija ierobežot savu atbildību uz kravas īpašnieka rēķina. Praktiski tas tika panākts, izstrādājot arvien jaunas atrunas un ietverot tās līgumos, turklāt šīs atrunas tika atkal papildinātas gadījumos, kad tiesas kādu no tām atzina par spēkā neesošu. Valstu likumdevēji parasti neiejaucās, jo kuģu īpašnieki un kuģi tika uzskatīti par valsts varenības apliecinātājiem. Valdība uzskats, ka jūras ceļojums ir kuģa īpašnieka un kravas īpašnieka kopīgs pasākums, kas saistīts ar neparedzamu risku uz jūras. Valstu politika bija vērsta uz to, lai gadījumā, kad kuģis iet bojā brauciena laikā, tā īpašnieks varētu izvairīties no atbildības kravas īpašnieka priekšā. Tas lielā mērā tika panākts tādējādi, ka kuģis tika uzskatīts par atsevišķu īpašuma vienību, kas ir nodalīta no īpašnieka pārējās mantas.

Šāda situācija noveda pie negatīvām sekām. Vislielāko sabiedrības kritiku izpelnījās tā sauktie peldošie zārki (*coffin ships*), kuri aizrāva sev līdzī jūras dzelmē daudzu cilvēku dzīvības, kuri izceļoja uz Ameriku. Lielbritānijā 1874. gadā tika izveidota Karaliskā komisija, kura pētīja jautājumus par jūrasnespējīgiem kuģiem (*Royal Commission on Unseaworthy Ships*) un kuras darba rezultātā tika pieņemts likums, kas valsts iestādēm deva tiesības pārraudzīt kuģus un noteikt kravas zīmi.

1893. gadā kravu īpašnieki Amerikas Savienotajās Valstīs panāca to, ka pieņemts īpašs likums (*Harter Act*), kas noteica, ka kuģa īpašniekam ir jānodrošina kuģa jūras spēja un ar pienācīgu rūpību (*due diligence*) jāizturas pret reisa veikšanu. Hartera likums neguva sevišķi plašu starptautisku atbalstu, un bija nepieciešami vēl 30 gadi, līdz beidzot galvenās Eiropas jūras lielvalstis spēja panākt vienošanos. Starptautiskā jūrniecības komiteja (*Comité Maritime Internationale* (CMI)), kuras darbā piedalās nacionālo jūras tiesību asociāciju pārstāvji, izstrādāja 1924. gada Briseles konvenciju par dažu konosamenta noteikumu unifikāciju (Hāgas

noteikumi). Hāgas noteikumi guva plašu starptautisku atzinību un līdz pat šai dienai nosaka jūras pārvadājumu universālo tiesisko režīmu.

Saskaņā ar Hāgas noteikumiem kuģa īpašnieks ir atbildīgs par to, lai:

- 1) pārvadātājs pirms reisa un tā sākumā pienācīgi rūpētos par to, lai kuģis būtu jūras-spējīgs;
- 2) pārvadātājs rūpētos par kravu.

Pirmais pienākums ir jāpilda jebkuros apstākļos, lai gan Hāgas noteikumi, ņemot vērā to, ka praktiski ir grūti nodrošināt kuģa jūras-spēju jebkurā reisa brīdī, pieprasa, lai tas tiktu izdarīts pirms reisa. Ir svarīgi atzīmēt, ka kuģa jūras-spēja nenozīmē tikai tehnisko stāvokli. Hāgas noteikumu 3. panta 1. "a" un 1. "b" punktā noteikts, ka pārvadātājam pienācīgā veidā jānokomplektē apkalpe un jānodrošina kuģis ar nepieciešamajiem krājumiem, kā arī jāgādā par to, lai kravas telpas, refržerortelpas, saldējamās telpas un visas pārējās kuģa daļas, kurās tiek pārvadāta krava, būtu piemērotas un drošas kravas saņemšanai un saglabāšanai.

Sakarā ar otra pienākumu pildīšanu pārvadātājam ir tiesības atsaukties uz veselu rindu izņēmuma faktoru, par kuru izraisītajiem kravas bojājumiem vai zudumiem pārvadātājs nav atbildīgs. Šie izņēmumi ir fiksēti Hāgas noteikumu 4. panta 2. punktā (lielākā daļa šo izņēmumu ir norādīti arī Latvijas Jūras kodeksa 553. pantā):

"Ne pārvadātājs, ne kuģis neatbild par zaudējumiem vai bojājumiem, kas radušies:

- a) kapteiņa, ekipāžas locekļa, loča vai pārvadātāja kalpotāju darbības, nevērības vai nolaidības dēļ, kas attiecas uz kuģa vadīšanu;
- b) ugunsgrēka rezultātā, ja vien tas nav izcēlies pārvadātāja vainas vai darbības dēļ;
- c) jūras risku vai citu kuģojamu ūdeņu briesmu vai nejaušības dēļ;
- d) nepārvaramas varas dēļ;
- e) karadarbības dēļ;
- f) antisabiedrisku elementu darbības rezultātā;
- g) varas, valdītāju vai tautas uzlikta aresta vai aizturēšanas dēļ vai tiesas aresta uzlikšanas dēļ;
- h) karantīnas ierobežojumu dēļ;
- i) nosūtītāja vai kravas īpašnieka, viņa aģenta vai pārstāvja darbības vai kļūdas dēļ;
- j) streiku, lokautu vai kādu citu iemeslu dēļ, kad pilnīgi vai daļēji tiek pārtraukts vai apturēts darbs;
- k) sacelšanās vai tautas nemieru dēļ;
- l) tādēļ, ka tika veikti dzīvības vai īpašuma glābšanas darbi uz jūras vai arī tika mēģināts veikt šādus glābšanas darbus;
- m) apjoma vai svara zaudējumu vai jebkuru citu zaudējumu vai bojājumu dēļ, kurus izraisījuši apslēpti trūkumi, īpašs kravas raksturs vai kravai raksturīgi defekti;
- n) nepietiekama iepakojuma dēļ;
- o) nepilnīga vai nepietiekama marķējuma dēļ;
- p) slēptu nepilnību dēļ, kuras nevar atklāt, izrādot saprātīgas rūpes;
- q) jebkuru citu iemeslu dēļ, kuri radušies bez pārvadātāja kļūdas vai darbības un ne aģentu vai pārvadātāja kalpotāju darbību rezultātā un ne viņu vainas dēļ; tomēr personai, kura prasa atbrīvošanu no atbildības, ir jāpierāda, ka ne pārvadātāja darbība vai personiskā vaina, ne aģentu vai pārvadātāja kalpotāju darbība vai vaina neveicināja zaudējumus vai bojājumus."

Ir svarīgi atcerēties, ka šie izņēmumi nav absolūti un ka jebkurā gadījumā pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kuru cēlonis ir kuģa jūras-spēja. Tad arī šajā gadījumā

pārvadātājs var atsaukties uz Hāgas noteikumu 4. panta 5. punktu, kas nosaka atbildības ierobežojumus. Ja tiek izvirzītas pretenzijas attiecībā uz kravu, pārvadātājam aizstāvot savas intereses, jāveic šādi pasākumi:

- 1) jāpierāda zaudējumu cēloņi;
- 2) jāpierāda, ka tika izrādītas saprātīgas rūpes, lai padarītu kuģi jūrasspējīgu (Hāgas noteikumu 3. panta 1. punkts);
- 3) jāpierāda, ka zaudējumu cēlonis ir Hāgas noteikumu 4. panta 2. punktā minētie izņēmuma gadījumi.

Sakarā ar konteineru pārvadājumu straujo izplatīšanos Hāgas noteikumi vairs nespēja pilnībā regulēt jaunās problēmas, kas radās līdz ar konteinerizāciju. CMI izstrādāja papildinājumus, kas vairāk pazīstami kā 1968. gada Visbijas protokols. 1977. gadā Hāgas—Visbijas noteikumi tika papildināti ar tā saukto SDR protokolu, kas noteica pārvadātāja atbildības limitu aprēķinu Starptautiskā valūtas fonda speciālās norēķinu vienībās (*Special Drawing Rights*).

Grozījumi, kas tika izdarīti Hāgas noteikumos, tomēr nespēja pilnībā apmierināt tos kritiķus, kuri apgalvoja, ka šāds pārvadājumu tiesiskais regulējums vairāk atbilst burukuģu un tvaikoģu ērai. Tiešām ir jāteic, ka Hāgas—Visbijas atbildības režīms ļoti atšķiras no pārējo transporta veidu tiesiskā regulējuma. Ne ar autotransportu, ne gaisa transportu, ne dzelzceļa transportu saistītais pārvadātājs nevar atsaukties uz tādiem izņēmumiem kā, piemēram, viņu darbinieku pieļautā nolaidība transporta līdzekļa vadīšanā.

Par mēģinājumu rast risinājumu uzskatāma 1978. gadā pieņemtā ANO Konvencija par Jūras kravu pārvadājumiem (Hamburgas noteikumi). Šī konvencija saņēma ļoti asu kritiku no pārvadātāju puses. Galvenais kritikas iemesls bija pilnīgi jauna (jāsaka gan — tikai attiecībā uz jūras transportu) atbildības režīma noteikšana. Hamburgas noteikumu 5. panta 1. punkts nosaka: "Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies kravas pazaudēšanas vai sabojāšanas, kā arī nodošanas aizkavēšanas rezultātā, ja apstākļi, kas izraisījuši pazaudēšanu, sabojāšanu vai aizkavēšanu, ir notikuši tajā laikā, kad krava atradusies šā pārvadātāja pārziņā, kā tas noteikts 4. pantā, ja vien pārvadātājs nepierāda, ka viņš, viņa kalpotāji vai aģenti veikuši visus pasākumus, kādus saprātīgi varēja prasīt, lai izvairītos no tādiem apstākļiem un to sekām".

Šāda veida izmaiņām ir ļoti tālejošas sekas, kas varētu globāli mainīt jūras tiesību pamatprincipus. Ieviešot Hamburgas noteikumos paredzēto atbildības režīmu, būtu jāatsakās no tādiem vēsturiskiem principiem kā vispārējā avārija un no principa, ka glābšanas atlīdzība ir jāmaksā proporcionāli izglābtā īpašuma vērtībai (tātad tas attiecas arī uz kravas īpašnieku).

Šobrīd ir samērā grūti prognozēt turpmāko jūras pārvadājumu līgumu tiesiskā regulējuma attīstību. Var vienīgi secināt, ka Hāgas—Visbijas režīmam būs jānotur savas pašreizējās pozīcijas aizvien pieaugošā kriticisma apstākļos. Tāpat jāņem vērā arī kravu īpašnieku kā klientu pieaugošā loma kuģošanas krīzes un milzīgās pārvadātāju konkurences apstākļos.

Konosaments — pierādījums par kravas saņemšanu

Visbiežāk strīdi mēdz izraisīties starp kravas īpašnieku un pārvadātāju par kravas zudumiem vai bojājumiem. Loģisks ir viedoklis, ka pārvadātājam ir jāatdod gala ostā saņemta krava pilnā apjomā un tādā pašā stāvoklī, kādā tā tika saņemta. Tātad kravas īpašniekam būs

jāpierāda, ka faktiski ir notikusi kravas sabojāšana, vai tās daudzums neatbilst tam, kāds tika nodots pārvadājumam. Šai gadījumā vislabākais pierādījums ir pārvadātāja izdots konosaments, saskaņā ar kuru kravas īpašnieks var pieprasīt kravu. Pārvadātājam būs ļoti grūti apstrīdēt ziņas, kas ietvertas viņa paša izdotajā dokumentā.

Hāgas—Visbijas noteikumu 3. panta 3. punktā ir paredzēts:

“Saņemot kravu un pieņemot to savā pārziņā, pārvadātājam, kapteinim vai pārvadātāja aģentam pēc nosūtītāja pieprasījuma ir jāizsniedz nosūtītājam konosaments, kurā ietvertas arī šādas ziņas:

- a) atšķirības zīmes, kas ir nepieciešamas kravas identificēšanai, kā tās rakstiski paziņojis nosūtītājs, pirms šādas kravas iekraušana ir sākusies, — ar noteikumu, ka šīs atšķirības zīmes ir atzīmētas ar zīmogu vai skaidri norādītas citādā veidā uz kravas, ja krava nav iepakota, vai uz kastēm vai iepakojuma, kuros krava atrodas, tādā veidā, lai tās normāli paliktu salasāmas līdz reisa beigām;
- b) vietu vai priekšmetu skaits vai skaits un svars — atkarībā no apstākļiem un saskaņā ar to, kā tos rakstveidā norādījis nosūtītājs;
- c) kravas ārēji redzamais izskats un stāvoklis.

Tomēr ne pārvadātājam, ne kapteinim, ne pārvadātāja aģentam nav pienākuma ziņot vai norādīt konosamentā atšķirības zīmes, vietu skaitu, daudzumu vai svaru, kuri, ja viņiem ir saprātīgs pamats domāt, precīzi neatbilst kravai, ko viņi faktiski pieņēmuši, vai kuras viņi nespēj saprātīgiem līdzekļiem pārbaudīt. ”

Tātad saskaņā ar Hāgas—Visbijas noteikumiem pārvadātājam konosamentā ir jānorāda kravas ārējais izskats (*apparent order*) un stāvoklis. Tas ir pārvadātāja pienākums — pārbaudīt kravas ārējo izskatu un stāvokli. Veicot šo pārbaudi, kapteinim nav jābūt ekspertam, vai tādā jāpieaicina. Ja konosamentā nav nekādas īpašas norādes, tad tiek uzskatīts, ka krava ir pieņemta pārvadājumam ārēji labā izskatā un stāvoklī. Šāds konosaments ir “tīrs” (*clean bill of lading*). Starptautiskās tirdzniecības palātas dokumenta UCP 500 32. pantā ir paredzēts:

“Tīrs transporta dokuments ir tāds dokuments, kurā nav atzīmes vai norādes, kas deklarē kravas un/vai iepakojuma defektus (*defective condition*). ”

Konosaments tiek uzskatīts par “tīru” arī tādā gadījumā, kad tajā ir norāde, ka iepakojums jau ir bijis lietots iepriekš. Tāpat iebildes attiecībā uz to, ka pārvadātājam nav zināms kravas saturs, svars, kvalitāte vai tehniskā specifikācija, nepadara konosamentu par “netīru”. “Tīrā” konosamentā var būt arī atrunas par to, ka pārvadātājs nav atbildīgs par risku, kas varētu rasties kravas vai iepakojuma īpašību dēļ.

Pārvadātājam ir rakstveidā jānorāda, piemēram, tādi apstākļi kā “20% maisu ir saplēsti”, “iekpojums ir mitrs”, “5% cauruļu sarūsējušas”, “konteinerā sēnos ir caurums”. Šādas piezīmes padarīs konosamentu par “netīru”. Tomēr ir jāizvairās no neskaidriem paziņojumiem, jo dažādu valstu tiesas ir uzskatījušas vairākas atrunas par spēkā neesošām. Piemēram, tādas atrunas kā “svars un saturs stāvoklis nezināms” (*weight condition of contents unknown*), “nosūtītāja paziņotas detaļas” (*particulars furnished by shipper*), “pēc nosūtītāja vārdiem” (*said to be*) neatbrīvo pārvadātāju no pienākuma pārbaudīt kravas ārējo izskatu un stāvokli.

Kravas nosūtītājam sakarā ar “netīru” konosamentu varētu rasties problēmas saņemt apmaksu, jo akreditīva gadījumā bankas atteiksies pieņemt šādu dokumentu. Tāpēc šādos gadījumos pārvadātājiem bieži vien nākas sastapties ar aktīvu pretdarbību no nosūtītāja puses. Visvienkāršākais problēmas atrisinājums būtu nomainīt to kravas daļu, kas ir radījusi iebildumus. Vēl ir iespējams mainīt akreditīva noteikumus, kas pieļautu apmaksu pret dokumentiem, kuros ir ietvertas piezīmes. Praksē nereti ir sastopami gadījumi, kad nosūtītājs vienīgo

problēmas risinājumu saskata mēģinājumā pārliecināt pārvadātāju izsniegt "tīru" konosamentu arī par tādu kravu, kuras ārējais izskats un stāvoklis neatbilst attiecīgajām prasībām.

Lai sasniegtu šo mērķi, visbiežāk tiek piedāvātas garantijas vēstules. Šādā vēstulē nosūtītājs paziņo, ka apņemas kompensēt visus pārvadātāja izdevumus, kas varētu rasties gadījumā, ja saņēmējs izvirzītu kādas pretenzijas par kravas bojājumiem vai zudumiem. Taču šāda garantijas vēstule nav saistoša kravas saņēmējam, jo saskaņā ar Hāgas—Visbijas noteikumu 3. panta 4. punktu "Šāds konosaments ir *prima facie* pierādījums (tāds pierādījums, kuru pārvadātājs var apstrīdēt, tikai to pierādot) tam, ka pārvadātājs ir saņēmis kravu kā tas ir aprakstīts 3. panta 3. (a), 3. (b) un 3. (c) punktos. Tomēr pierādījums par pretējo nav pieļaujams gadījumos, kad konosaments ir bijis nodots trešajai labticīgai pusei." Tāpēc pārvadātājam savu zaudējumu kompensāciju nāksies prasīt no kravas nosūtītāja. Nereti var būt tādi gadījumi, kad nosūtītājs atteiksies atlīdzināt zaudējumus un centīsies izmantot dažādus argumentus, piemēram, apgalvos, ka kravas bojājumi pirms iekraušanas ir bijuši daudz mazāki, nekā atklājies galaostā. Pārvadātājs nevarēs tiesā aizstāvēt savas intereses, jo, iespējams, tiesnesis uzskatīs šāda veida garantijas vēstuli par nosūtītāja un pārvadātāja kopīgi veiktu krāpšanu ar mērķi noslēpt kravas patieso stāvokli un iegūt apmaksu.

Gadījumā, kad kravas ārējais izskats un stāvoklis neatbilst nosūtītāja norādītajam, varētu ieteikt šādus praktiskus pasākumus:

pēc iespējas ātrāk informēt par radušos situāciju visas ieinteresētās puses;

ja problēmas netiek novērsta, ierakstīt konosamentā attiecīgas atrunas, informējot nosūtītāju par iemesliem;

ja tiek apšaubīta šādu ierakstu pamatotība vai tiesības izdarīt šādus ierakstus, informēt nosūtītāju, ka reiss netiks uzsākts, kamēr situācija nebūs noskaidrota;

pārvadātāja pārstāvjiem vienmēr ir jābūt gataviem aizstāvēt savas pozīcijas ar precīzi dokumentētiem pierādījumiem;

ja kādu iemeslu dēļ kapteinis ir bijis spiests parakstīt "tīru" konosamentu, kaut gan citos apstākļos viņš būtu ierakstījis atrunas, pēc iespējas ātrāk ir jāiesniedz protests visām ieinteresētajām pusēm, paziņojot lietas apstākļus.

Konosaments kā vērtspapīrs

Konosamenti parādījās jau tad, kad tirgotāji vēl ceļoja kopā ar kravu. Laikā gaitā bija nepieciešams izstrādāt mehānismu, kas ļautu arī bez tirgotāja klātbūtnes nodrošināt kravas izsniegšanu likumīgajam saņēmējam. Attīstoties tirdzniecībai, krava tika nosūtīta tieši saņēmējam, kas bija nopircis preces. Pārvadātājs apņemas nodot kravu nosūtītājam vai pēc nosūtītāja rīkojuma, tādējādi pārdevējam tika nodrošināta iespēja uzrakstīt uz konosamenta rīkojumu par kravas nodošanu (*endorse an order*) tieši pircējam. Tika izmantota arī trešā iespēja, kā nogādāt kravu norādītajam saņēmējam (*named consignee*). Konosaments kļuva par vērtspapīru mūsdienu izpratnē ar to brīdi, kad pārvadātāji apņemas nodot kravu ne tikai saņēmējam, bet arī pēc tā rīkojuma.

Tirdzniecības prakses attīstības gaitā konosaments kļuva par dokumentu, kas atkarībā no tā satura dažādām personām dod tiesības izkraušanas ostā pieprasīt un no pārvadātāja saņemt kravu. Nebūtu pareizi uzskatīt, ka līdz ar konosamenta nodošanu automātiski notiek arī kravas īpašumtiesību pāreja. Parasti pārdošanas līgumā tiek regulēti kravas īpašumtiesību pārejas jautājumi. Līdz ar konosamenta nodošanu parasti pāriet tikai faktiskā valdījuma

(*constructive possession*) tiesības. Tas nozīmē, ka tiek nodotas tiesības izkraušanas ostā pieprasīt kravu no pārvadātāja.

Faktiski tas nozīmē, ka pa to laiku, kamēr prece vēl atrodas ceļā, konosaments aizstāj pašu preci un tādēļ to var viegli pirkt un pārdot (tradīcijas papīrus), tāpat, iekļājot (lombardējot) konosamentu, var saņemt no bankām aizdevumus, turklāt vēl pircējs pret konosamentu parasti izsniedz avansu vai akceptē pārdevēja izrakstītās trattas uz preču rēķina.

Nemot vērā šīs svarīgās konosamenta funkcijas, ir nepieciešams aplūkot praktiskās problēmas, kas var rasties saistībā ar tā nodošanu (indosāciju). Praksē atkarībā no saņēmēja apzīmējuma tiek izmantoti trīs veidu konosamenti:

- 1) vārda konosaments;
- 2) ordera konosaments;
- 3) uzrādītāja konosaments.

Ja konosamenta ailē "Saņēmējs" (*Consignee*) ir ierakstīts saņēmēja vārds, tad izkraušanas ostā kravu var saņemt minētā uzņēmuma pilnvarotā persona, un šāds dokuments ir vārda konosaments jeb tiešais konosaments (*straight B/L*). Pārvadātāja pienākums ir pārliecināties par saņēmēja personu un viņa pilnvarām. Vārda konosamentu var indosēt tikai ar cesijas līgumu, nav pieļaujami rikojuma uzraksti par saņēmēja maiņu, kaut gan dažās valstīs varētu būt pieļaujama arī vārda konosamenta indosācija.

Ja tiek izmantots ordera konosaments, kravas saņēmēju norāda, izdarot ierakstu "pēc rikojuma" (*to order*). Ja nav nekādu citu norādījumu, tad uzskata, ka konosaments ir izdots pēc nosūtītāja rikojuma. Nosūtītājs var šādu konosamentu indosēt, izdarot attiecīgus uzrakstus. Pilnais indosaments ir izdarāms, ierakstot paziņojumu "Nogādāt X (vai pēc rikojuma)" (*Deliver to X (or order)*). Šādu indosamentu apstiprina ar parakstu. Blankoindosamentu apstiprina ar kravas nosūtītāja vai saņēmēja parakstu konosamenta otrajā pusē. Pret šādu konosamentu kravu var saņemt konosamenta uzrādītājs. Izsniedzot kravu pret ordera konosamentu, pārvadātājam ir jāpārbauda visa indosamentu rinda un jāpārlicinās, vai persona, kas pieprasa kravu, ir likumīgais saņēmējs saskaņā ar konosamentā ietverto informāciju.

Ja tiek izmantots uzrādītāja (*bearer B/L*) jeb atvērtais (*open B/L*) konosaments, tiesības saņemt kravu var nodot, vienkārši nododot konosamentu. Tomēr šāda veida dokuments ir reti sastopams, jo uzrādītāja konosaments pietiekoši negarantē darījuma drošību un neizslēdz krāpšanas iespējas.

Kad konosaments tiek iesniegts kravas saņemšanai, pārvadātājam ir jāpārlicinās, vai tas ir derīgs oriģināls un vai dokumenta iesniedzējs ir likumīgais kravas īpašnieks saskaņā ar konosamentā ietverto informāciju. Pēc tam kapteinis konosamentā izdara ierakstu "Pieņemts" (*accomplished*), parakstās, uzliek kuģa zīmogu un atzīmē pieņemšanas datumu. Līdz ar to pārējie konosamenta oriģināli vairs nav spēkā. Parasti pieņemto konosamenta oriģinālu patur pārvadātājs.

Ir svarīgi atzīmēt, ka kravu var iesniegt tikai pret konosamenta oriģinālu un tikai likumīgajam saņēmējam. Piemēram, personai, kurai pārvadātājam ir jāpaziņo par kravas pienākšanu ostā (*Notify party*), nav tiesību pieprasīt kravu. Šī persona konosamentā tiek norādīta tikai tādēļ, lai nodrošinātu kravas kustību bez aizkavēšanās izkraušanas ostā. Tikai saņēmējam ir tiesības pieprasīt kravas izdošanu. Nereti rodas problēmas ar konosamentu oriģinālu pieejamību izkraušanas ostā. Bieži vien uz pārvadātāju tiek izdarīts liels spiediens, lai panāktu kravas izdošanu bez konosamenta oriģināla. Nereti tam ir objektīvi iemesli, jo iespējams, ka dokumenti aizkavējušies banku sistēmā. Taču pārvadātājam ir jāapzinās, ar ko viņš riskē, izsniedzot kravu pretēji jūras pārvadājuma līguma noteikumiem, t. i., bez konosamenta oriģināla.

Ja krava tiks izsniegta personai, kas nevar uzrādīt konosamenta oriģinālu tā vienkāršā iemesla dēļ, ka tai šī krava nemaz nepieder, tad pārvadātājs būs atbildīgs kravas likumīgā īpašnieka priekšā par zaudējumiem kravas vērtības apmērā. Modernā transporta kuģi pārvadājamā krava nereti pārsniedz paša kuģa vērtību. Kuģa kapteinis vai pārvadātāja aģents nekādā gadījumā nedrīkst uzņemties atbildību par kravas izsniegšanu bez konosamenta oriģināla.

Gadījumos, kad netiek uzrādīts konosamenta oriģināls, pārvadātājam būtu jāievēro šādi apsvērumi:

- garantijas vēstule nevar aizstāt konosamenta oriģinālu, jo pārvadātājs būs pilnīgi neaizsargāts, ja notikusi krāpšana;

- pieņemot garantijas vēstuli, pārvadātājs zaudē savas atbildības apdrošināšanas segumu (P&I apdrošināšanu), jo savstarpējās apdrošināšanas klubu (P&I Klubi) nostāja šajos jautājumos ir krasi negatīva;

- nav pieļaujama kravas izsniegšana, balstoties tikai uz nosūtītāja instrukcijām, jo par kravas īpašnieku varbūt jau ir kļuvusi cita persona;

- iespējams, ka konosamenta oriģinālus nevar uzrādīt tāpēc, ka tie ir aizturēti kā ķīla līdz kravas apmaksai;

- vienīgais risinājums varētu būt šāds — pieļaut konosamenta oriģināla aizstāšanu ar bankas garantiju vai citu pienācīgu nodrošinājumu.

Bieži vien šādos gadījumos pārvadātājs nodod kravu tiesas instanču atbildīgā glabāšanā (tiesu izpildītājam), līdz tiek uzrādīts konosamenta oriģināls un preces var izsniegt likumīgajam saņēmējam.

Multimodālie pārvadājumi

Pēc iepazīšanās ar konosamentu pielietojumu jūras transportā, vajadzētu īsumā aplūkot dažas sarežģītākas situācijas, kādas var rasties, ja pārvadājumus veic vairāki pārvadātāji. Šajā sfērā vēl nav izstrādāta precīza terminoloģija, tāpēc nosūtītājiem, pirms viņi pieņem dokumentus šāda veida pārvadājumos, ir ļoti rūpīgi jāiepazīstas ar konosamenta noteikumiem. Nereti dokumenta nosaukumā ietvertais paziņojums, ka konosaments ir tranzīta vai kombinētā transporta, var izrādīties neatbilstošs patiesajam dokumenta saturam.

Ar tranzītkonosamentu (*through bill of lading*) ir apzīmējams dokuments, kas apliecina pārvadājumu ar vairākiem transporta veidiem, no kuriem vismaz viens ir jūras pārvadājums. Parasti tranzītkonosamentā ietverta atruna par to, ka pārvadātājs ir atbildīgs tikai par tiem zaudējumiem, kas radušies laikā, kad krava bija viņa valdījumā. Pārvadātājs, kurš izdod tranzītkonosamentu, saskaņā ar šāda veida atrunām rīkojas kā principāls tikai attiecībā uz to pārvadājuma etapu, kas tiek veikts ar viņa kuģi vai citiem viņa valdījumā esošiem transportlīdzekļiem, bet pārējā laikā darbojas tikai kā nosūtītāja aģents vai kravas ekspeditors. Latvijas tiesu prakse atzīst par spēkā esošām šāda veida atrunas konosamentos (Latvijas Saimnieciskās tiesas spriedumā lietā Negmetin LTD. pret Latvijas Kuģniecību)

Kā piemēru var minēt BIMCO (*The Baltic and International Maritime Conference*) apstiprināto linijkonosamentu CONLINEBILL, kurā attiecībā uz tranzītpārvadājumiem ir ietverti šādi noteikumi: "Ja kravas nogādāšanas galamērķis, līdz kuram Pārvadātājs ir apņēmis nogādāt kravu, ir nevis kuģa izkraušanas osta, bet cita vieta, tad Pārvadātājs darbojas tikai kā Ekspedīcijas Aģents.

Pārvadātājs ir atbildīgs tikai par to pārvadājuma daļu, kas ir veikta ar viņa valdījumā esošu kuģi, un Pārvadātājs nepieņems pretenzijas par bojājumiem vai zudumiem, kas radušies citā pārvadājuma daļā, pat tad, ja viņš ir saņēmis fraktu par visu pārvadājumu.

(When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods is other than the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him on vessels under his management and no claim will be acknowledged by the Carrier for damage or loss arising during any other part of transport even though the freight for the whole transport has been collected by him.)

Kombinētā transporta dokuments parasti tiek izdots multimodālo pārvadājumu gadījumā, kad pārvadājums notiek pēc shēmas "no durvīm līdz durvīm" (*door-to-door*). Šādu dokumentu parasti izdod kombinētā transporta operators (*Combined Transport Operator — CTO*), kas aņņemas savā vārdā organizēt kravas pārvadājumu. Sevišķi izplatīti ir multimodālie konteinerpārvadājumi. Parasti CTO slēdz pārvadājuma līgumu kā principāls, un līdz ar to uzņemas primāro atbildību par visu pārvadājumu. Praksē ir iespējami gadījumi, kad kā kombinētā transporta pārvadātājs darbojas persona, kuras rīcībā nav transportlīdzekļu. Šādus pienākumus var uzņemties kravas ekspeditori.

CTO atbildību var noteikt, izmantojot šādu atrunu: "Izdodot šo konosamentu, CTO aņņemas pārvadāt un/vai savā vārdā organizēt visu pārvadājumu no vietas, kur krava tika pieņemta, līdz galamērķim, un uzņemas atbildību saskaņā ar šo konosamentu. Saskaņā ar konosamenta noteikumiem CTO ir atbildīgs ne tikai par savu rīcību vai kļūdām, bet arī par to savu darbinieku vai aģentu rīcību vai kļūdām, kuri pilda darba pienākumus, vai par jebkuras citas personas rīcību vai kļūdām, kuras pakalpojumus viņš izmanto, pildīdams līgumu, kuru apliecina šis konosaments."

(By issuance of this B/L the CTO undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport from the place at which the goods are taken in charge to the place of delivery designated in this B/L and assumes liability as set out in this B/L. Subject to the conditions of this B/L the CTO shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents acting within the scope of their employment, or any other person of whose services he makes use for the performance of the contract evidenced by this B/L, as if such acts and omissions were his own.)

Kombinētā transporta juridiskais regulējums lielā mērā ir atkarīgs no tā, ar kādu transportlīdzekli konkrētā brīdī krava tiek pārvadāta. Īpašas problēmas nāksies risināt gadījumos, kad nav zināms, kurā pārvadājuma posmā ir radušies kravas bojājumi vai zaudējumi. Starptautiskā mērogā šie jautājumi tiek risināti dažādos forums. Visplašāk tiek piemēroti Starptautiskās tirdzniecības palātas (ICC) kombinētā transporta dokumenta noteikumi (*ICC Rules for a Combined Transport Document — Brochure No. 298*).

1980. gada ANO Konvenciju par starptautisko kravu multimodālo pārvadājumu (*UN Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980*) varētu uzskatīt par to kravas īpašnieku atbildi, kuri nebija apmierināti ar minētajiem noteikumiem. Šī konvencija pamatā ir bāzēta uz 1978. gada Hamburgas konvenciju. Tā kā Hamburgas konvencijā paredzētais atbildības režīms izraisīja ļoti plašu negatīvu reakciju, nav nekāds pārsteigums, ka tikai neliels skaits valstu ir izrādījušas interesi par šo konvenciju.

Nobeigumā ir jāatzīmē, ka problēmas, kas saistītas ar multimodālo pārvadājumu tiesisko režīmu, būtiski ietekmēs jūras pārvadājumu tiesiskā regulējuma turpmākās attīstības tendences, jo Hāgas—Visbijas noteikumos formulētais atbildības režīms nesniedz atbildes uz

visām mūsdienu transportā sastopamajām problēmām. Latvijas Republikai kā tranzītvalstij būtu aktīvāk jāpiedalās šo jautājumu risināšanā.

Kontroljautājumi

1. Kāda ir pārdevuma līguma nozīme jūras pārvadājumos?
2. Kādi ir preču apmaksas pamatnoteikumi?
3. Kāpēc konosaments ir tikai jūras pārvadājuma līguma apliecinājums, nevis jūras pārvadājuma līgums?
4. Paskaidrot, kādu kompromisu atspoguļo Hāgas noteikumi.
5. Kāds ir pārvadātāja atbildības režīms saskaņā ar Hamburgas noteikumiem?
6. Kas ir "tīrs" konosaments?
7. Kādi ir konosamentu veidi atkarībā no saņēmēja apzīmējuma?
8. Kādai ir jābūt pārvadātāja rīcībai, gadījumos, ja galaostā nav pieejami konosamentu oriģināli?
9. Kā atšķiras pārvadātāja atbildības režīms tranzīta un kombinēto pārvadājumu gadījumā?

Uzdevums

Pazīstama Latvijas kokrūpniecības firma "Ķirmis" pārdeva zāģmateriālu kravu Grieķijas pircējam Kokupolusam. Krava Rīgā tika iekrauta kuģī "Gulbis". Kuģa kapteinis iekraušanas laikā vairākkārt informēja stividorus un tirdzniecības kameru par to, ka faktiski trūkst vienas daļas no kravas, ka krava ilgāku laiku ir atradusies zem klajas debess un tāpēc ir ārēji redzamas nokrišņu pēdas. Pēc nosūtītāja pieprasījuma tika izdots "tīrs" konosaments. Galaostā izkraušana aizkavējās, jo saņēmējs nevarēja uzrādīt konosamenta oriģinālu. Sazinoties ar firmas "Ķirmis" direktoru, tika saņemta atļauja izsniegt kravu Kokupolusam. Kokmateriālu izkraušana aizkavējās, jo nenostiprinātā krava vētras rezultātā bija sagāzusies, turklāt tika izvirzītas pretenzijas sakarā ar iztrūkumu un mitruma radītajiem bojājumiem. Kapteinis samaksāja prasīto summu no kuģa kases, jo Kokupoluss paskaidroja, ka saskaņā ar iepriekšējo vienošanos šo summu kompensēs nosūtītājs. Pirms kuģa atiešanas ieradās vietējais tiesu izpildītājs un paziņoja, ka pazīstamā starptautiska banka ir griezusies tiesā ar lūgumu arestēt kuģi, jo nav saņēmusi apmaksu saskaņā ar akreditīvu (bankas rīcībā ir konosamentu oriģināli). Īsi paskaidrojiet, kā kuģa "Gulbis" īpašnieki var atrisināt šo problēmu un kā turpmāk izvairīties no tamlīdzīgām situācijām.

Ieteicamā literatūra

Vitiņš V. *Jūras tiesības*. Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīgā, 1939.

Tetley W. *Marine Cargo Claims*, 3rd edition. International Shipping Publications, 1988.

Chorley and Giles' *Shipping Law*, 8th edition. Pitman Publishing, 1987.

Scrutton on *Charterparties and Bills of Lading*, 20th edition. Sweet and Maxwell, 1996.

Richardson J. W. *The Merchants Guide*. P&O Containers Ltd., 1995.

Tallack R. L. **Commercial Management for Shipmasters.** Nautical Institute, 1996.
Roberts P. **Watchkeeping Safety and Cargo Management in Port.** Nautical Institute, 1995.
Tallack R. L. **The Development of Maritime Commercial Practice.** Nautical Institute.
Schmitthoff's **Export Trade, 9th edition.** Sweet & Maxwell, 1993.
Hopkins F. N. **Business & Law for the Shipmaster.** Brown, Son & Ferguson, Ltd., 1989.
Ralph de Wit **Multimodal Transport.** Lloyd's of London Press, 1995.

Kravu pārvadājumi, noslēdzot čarteru

Ievads

Iepriekšējā apakšnodalījā tika aplūkotas problēmas, kas saistītas ar jūras pārvadājumu veikšanu, ja pārvadājuma līgumu apliecina izsniegtais konosaments. Tāds ir vienkāršākais pārvadājumu veikšanas veids, ko visplašāk lieto līnijpārvadājumos. Kravas nosūtītājs griežas pie pārvadātāja vai tā aģenta nosūtīšanas ostā un vienojas par pārvadājuma noteikumiem. Krava tiek nodota pārvadātājam, tiek samaksāta nolīgta frakts un izsniegts konosaments, kas apliecina noslēgto līgumu.

Šāda kravas kustības organizācija attaisno sevi gadījumos, kad pārvadājumu apjoms ir neliels. Piemēram, ir nepieciešams nosūtīt vienu vai divus konteinerus uz kādu ārzemju ostu. Palielinoties kravu apjomam, ir jāveic ekonomiskā analīze un jānoskaidro, kādā veidā organizēt pārvadājumus, lai ar tiem saistītās izmaksas būtu minimālas. Kravas īpašnieks savu mērķu sasniegšanai var slēgt:

1. Reisa čarteru (*voyage charter*);
2. Vairāku secīgu reisu čarteru (*consecutive voyages charter*);
3. Kravu apjoma pārvadājuma līgumu (*contract of affreightment*);
4. Laika čarteru (*time charter*);
5. Berbouta jeb dimaiza čarteru (*bareboat/demise charter*).

Viens no visvairāk izplatītajiem jūras pārvadājuma līgumu veidiem ir reisa čarters, kas parasti tiek noslēgts gadījumos, kad ir nepieciešams nogādāt no vienas ostas uz otru tādu kravas daudzumu, ar kuru var piepildīt visu kuģi. Reisa čarteru var slēgt arī par kuģa daļas izmantošanu. Reisa laikā kuģa īpašnieks saglabā pilnīgu kontroli pār kuģi, un viņam ir jāsedz visi ar reisa veikšanu saistītie izdevumi. Fraktētāja pamatpienākums ir nodrošināt kravu un samaksāt nolīgto pārvadājuma maksu — frakti (*freight*).

Vairāku secīgu reisu gadījumā tiek noslēgts līgums ne tikai par vienu, bet par vairāku reisu veikšanu. Līgumā var paredzēt konkrētu pārvadājumu skaitu vai laika posmu, kurā ir jāveic reisi. Pārējos aspektos šāda veida līgums atbilst reisa čartera nosacījumiem. Šādu līgumu parasti noslēdz tad, ja kravas plūsmas ir pietiekami stabilas. Piemēram, kādai rūpnīcai ražošanas procesa nodrošināšanai ir nepieciešams regulāri piegādāt noteiktu daudzumu izejvielu.

Kravu apjoma pārvadājuma līgumu parasti slēdz, ja ir paredzamas lielas kravas plūsmas noteiktā virzienā, bet nav iespējams precīzi iepriekš paredzēt konkrētos pārvadājumu apjomus un termiņus. Noslēdzot šādu līgumu, pārvadātājs apņemas pārvest nolīgto kravas daudzumu noteiktā laika posmā, par to saņemot nolīgto frakts maksu. Kravas īpašniekam šāda veida darījums ir izdevīgs tāpēc, ka tas ļauj prognozēt pārvadājuma izmaksas ilgākā laika posmā un viņš vairs nav atkarīgs no frakts tirgus svārstībām.

Plaši tiek praktizēts tāds kuģa izmantošanas veids kā laika čartera noslēgšana. Šajā gadījumā fraktētājs iegūst daudz lielāku kontroli pār kuģi un tā izmantošanu. Saskaņā ar laika čarteru fraktētājam ir tiesības dot rīkojumus attiecībā uz nākamo reisu, iekraušanas ostām un citiem jautājumiem, kas saistīti ar pārvadājuma veikšanu. Parasti fraktētājam ir jāsedz visi ar reisu saistītie izdevumi — degvielas izmaksas, ostu un kraušanas, kā arī citi izdevumi. Kuģa

īpašnieks saglabā kontroli pār ekipāžu un citiem kuģa ekspluatācijas jautājumiem. Šāda veida līguma izpilde prasa no fraktētāja ļoti lielu sagatavotību, jo viņam faktiski jāklūst par kuģa operatoru, jāprot nodrošināt kuģi ar degvielu, jāmekā kārtot ostu formalitātes un jārisina daudzas cita veida problēmas. Neskatoties uz neērtībām, šādi čarteri tomēr tiek noslēgti, jo prasīga kuģa izmantošana var nodrošināt kravas vienības pārvadāšanu par zemāku cenu.

Berbouta jeb dimaiza čarters parasti tiek noslēgts nolūkā paplašināt pārvadātāja floti, apstākļos, kad nav lietderīgi vai nav iespējams iegādāties jaunu kuģi. Dimaiza čartera gadījumā fraktētājam tiek nodots kuģis bez ekipāžas un tam ir jā rūpējas par to kā par savu īpašumu — jānoslēdz pārvadājuma līgumi, jāveic apdrošināšana, jākomplektē apkalpe utt. Parasti šāds čarters tiek noslēgts, lai risinātu flotes finansēšanas jautājumus. Ir jāatzīmē, ka dimaiza čarters daudzās valstīs dod tiesības veikt kuģa paralēlo reģistrāciju.

Tikai apsvēris visus apstākļus, pārvadājumu pasūtītājs varēs pieņemt pareizo lēmumu par to, kāda veida čarters būtu vispiemērotākais konkrētajos apstākļos. Neatsveramu palīdzību varētu sniegt pieredzējis brokers. Parasti čarters tiek noslēgts ar vairāku brokeru līdzdalību. Savstarpēji sadarbojoties, viņi spēj panākt abām pusēm pieņemamu risinājumu. Brokera pienākums ir ieteikt kādas formas čarteru būtu lietderīgi izmantot, plānojot pārvadājumus. Viņa uzdevums ir arī vienoties par papildu noteikumiem, kas ietverami čarterā, lai tiktu nodrošināta efektīva pārvadājumu realizācija.

Turpmākajā tekstā tiks aplūkotas konkrētas problēmas, kas saistītas ar reisa čartera un laika čartera izmantošanu.

Reisa čarters

Vispārīgie noteikumi

Vārds čarterpartija jeb čarters ir cēlies no latīņu valodas termina *carta partita* (sadalītais dokuments). Senatnē uz vienas loksnes tika rakstīti divi identiski līguma teksti. Pēc čartera noslēgšanas papīra lapu pārplēsa uz pusēm, tādā veidā katrs līgumslēdzējs ieguva savu dokumenta kopiju, bet tiesnesis, kurš strīda gadījumā vēlējās noskaidrot čartera saturu, salīdzinot abas dokumenta daļas, varēja izdarīt secinājumus par čartera patieso saturu.

Mūsdienā apstākļos parasti čarters tiek noslēgts pēc tam, kad puses ar brokeru starpniecību ir vienojušās par līguma nosacījumiem. Brokeru darbs aizsākas ar to, ka tiek saņemts piedāvājums vai nu atrast darbu kādam konkrētam kuģim, vai arī — atbilstošu transportu konkrētai kravai. Jebkurā gadījumā tiek uzsāktas sarunas, lai panāktu vienošanos, kas būtu izdevīga gan pārvadātājam, gan fraktētājam.

Viens no svarīgākajiem uzdevumiem šajā fāzē ir izvēlēties paredzamā līguma formu, jo faktiski vienmēr čarters tiks sagatavots, par pamatu ņemot standartformu. Tās mērķis ir sistematizēt konkrētā pārvadājuma līguma nosacījumus. Parasti brokeri cenšas izmantot tās čartera formas, kuras viņi labi pazīst un darbā ar kurām ir uzkrājuši pietiekamu pieredzi. Ir pieejamas daudzas čartera formas, kurām ir atšķirīga lietošanas sfēra. Ar šādu formu izstrādāšanu nodarbojas dažādas profesionālās apvienības, piemēram, BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), Intertanko (*International Association of Independent Tanker Owners*), ASBA (*American Ship Brokers' Association*), FONASBA (*The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) un citas. BIMCO ir izstrādājusi lielu skaitu tā saucamo apstiprināto dokumentu. Starp tādējiem ir jāmin noligtās (*agreed*) vai pieņemtās (*adopted*)

formas, kuru, ja tās tiek lietotas attiecīgo kravu pārvadājumos, teksts ir saskaņots ar attiecīgo fraktētāju grupu. Šajās formās nav pieļaujamas atkāpes no to teksta. Tādos gadījumos, kad nav kādas konkrētas fraktētāju grupas, ar ko saskaņot tekstu, tiek sagatavotas ieteicamās formas, piemēram, GENCON forma. Liela nozīme specializētos pārvadājumos ir nozīmīgāko komerciālo organizāciju izstrādātajām tā saucamajām privātajām čartera formām, tā, piemēram, naftas produktu pārvadājumos ļoti plaši lieto *Exxon, Shell, BP, Mobil* izstrādātās formas. Šīs nodaļas pielikumā ir ievietota BIMCO izstrādātā GENCON čartera forma, kas sagatavota tāda veida pārvadājumiem, kur nav apstiprinātas cita veida formas.

Kad forma ir izraudzīta, tiek sagatavots galīgais čartera teksts. Tas tiek izdarīts, papildinot formu ar nepieciešamajiem datiem un papildu nosacījumiem, tāpat tiek svītrotas atsevišķas standartformas teksta daļas. Pārrunu rezultātā tiek sagatavots galīgais čartera projekts, parasti tas ir ietverts tā saucamajā *fixture note* (nofraktēšanas paziņojums). Uz šā dokumenta pamata sagatavo reisa instrukcijas kuģa kapteinim un izstrādā pašu čarteru.

Ir svarīgi ņemt vērā, ka papildu nosacījumos ietvertie čartera noteikumi, tiek atzīti par nozīmīgākiem salīdzinājumā ar standartformas nosacījumiem, jo tiek uzskatīts, ka šādi noteikumi pauž tieši izteiktu pušu vienošanos, kas panākta, noslēdzot līgumu. Analizējot čartera nosacījumus, ir nepieciešams rūpīgi iepazīties ar visu līguma tekstu, jo iespējams, ka atsevišķas normas ir pretrunīgas un to nozīmi var noskaidrot tikai pēc kompleksas nosacījumu analīzes. Svišķi svarīgi ir pārlicināties, vai līguma papildu nosacījumi saskaņoti ar standartformas tekstu.

GENCON formas čartera 1. pants nosaka, ka ir panākta vienošanās starp kuģa īpašnieku un fraktētāju par to, ka kuģis saņems kravu iekraušanas ostā un tā tiks nogādāta izkraušanas ostā. Čarterā norādītās personas būs galvenās atbildīgās par līguma nosacījumu izpildi. Ir svarīgi sekot tam, kāda persona līgumā tiek minēta kā kuģa īpašnieks un fraktētājs. Mūdienu apstākļos uzņēmējdarbība bieži tiek organizēta tādā veidā, lai pēc iespējas vairāk sadalītu liela koncerna iespējamo atbildību dažādos apstākļos, nereti izmantojot ārvalstu kompānijas, kas ir izveidotas konkrētu mērķu realizācijai. Līgumu slēdzot, jāatceras, ka ir iespējami gadījumi, kad fraktētājs var vienkārši "pazust", atstājot pārvadātāju sarežģītā situācijā.

Kuģa apraksts

Nedrīkst pieļaut, ka līgumā iekļautais kuģa apraksts neatbilst reālajai situācijai. Atšķirību gadījumā fraktētājam varētu būt tiesības prasīt no vainīgās puses ne tikai zaudējumu kompensāciju, bet atsevišķos gadījumos, ja šāds nosacījums tiek uzskatīts par līguma svarīgu pamatnosacījumu, šāda kļūda varētu cietušajai pusei dot tiesības atcelt līgumu. Tik neelastīga pieeja ir izskaidrojama ar to, ka fraktētājs ir atbildīgs trešo personu (piemēram kravas nosūtītāja) priekšā par savu pienākumu izpildi saskaņā ar noslēgtajiem līgumiem.

Kuģa ietilpība parasti tiek aprakstīta kā dedveita celtspēja vai kā tilpums. Dedveita celtspēja ietver ne tikai iespējamās kravas svaru, bet arī kuģa degvielas, saldūdens un citu krājumu svaru. Ja čarterā ir norādīta dedveita celtspēja, kuģa īpašnieka pienākums ir uzņemt vienīgi tik daudz krājumu, lai varētu veikt tikai konkrēto reisu un lai nerastos domstarpības par to, ka nav iespējams iekraut pietiekami daudz kravas, jo uz kuģa ir pārlieku lieli krājumi. Lai izvairītos no tamlīdzīgiem strīdiem, nereti čarterā norāda kuģa kravas celtspēju (piemēram, GENCON čarters). Čarterā parasti kuģa ietilpība tiek aprakstīta, ietverot piebildi "apmēram", taču šāda piebilde neatbrīvo kuģa īpašnieku no pienākuma šos datus norādīt pēc iespējas precīzāk.

Kravas telpu tilpumu var norādīt kā ķīpu (*bale*) vai graudu (*grain*) tilpumu. Ķīpu tilpums norāda iepakotas kravas daudzumu, ko var iekraut kuģī, bet graudu tilpums ietver arī tās kravas telpu vietas, kur var iekraut tikai beramās kravas. Kravas raksturs noteiks ierobežojošos faktorus, kuri jāņem vērā, izvēloties kravas daudzuma apraksta veidu. Piemēram, pārvadājot tērauda izstrādājumus, ierobežojošais faktors ir kravas svars. Rezultātā kuģis būs iekrauts līdz kravas zīmei, bet tai pašā laikā liels kravas telpu tilpums paliks neizmantots. Taču kokvilnas pārvadājumu gadījumā kravas telpas būs jau piepildītas, bet kuģa celtspēja nebūs pilnībā izmantota.

Ostas izraudzīšana

Viens no fraktētāja pienākumiem ir organizēt kuģa iekraušanu drošā ostā. Ostas drošība ir atkarīga no konkrētās situācijas un navigācijas apstākļiem. Ostas drošuma noskaidrošanā būtu lietderīgi iepazīties ar Anglijas tiesu praksi, kura efektīvi apkopo kuģošanas ierāžas šajā sfērā. Tā *Eastern City* lietā [1958, 2 Lloyd's rep. 127] tika sniegts šāds drošas ostas definējums:

"A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship."

Tulkojums. "Osta ir droša, ja attiecīgā laika brīdī, attiecīgais kuģis var to sasniegt, to izmantot un atstāt to, netiekot, izņemot kādus ārkārtējus apstākļus, pakļauts briesmām, no kurām nevar izvairīties, prasmīgi vadot kuģi."

Noslēdzot čarteru osta vai piestātne var būt jau noteikta, bet ir iespējami gadījumi, kad ir norādīts tikai rajons, kurā jāatrodas ostai. Var būt norādīts tikai rajons, uz kuru jādodas kuģim, lai sagaidītu attiecīgus rīkojumus. Ja osta nosaukta, noslēdzot čarteru, kuģa īpašnieka pienākums ir veikt nepieciešamos pasākumus, lai noskaidrotu, vai piedāvātā osta ir droša. Tomēr ir jāseko, lai arī noteiktā piestātne būtu droša. Nereti kuģa kapteinim nākas pieņemt svarīgus lēmumus, izvērtējot ostas drošību. Šābu gadījumā ir nepieciešams veikt visus pasākumus, lai ne tikai nepieļautu zaudējumu nodarīšanu kuģim nedrošas ostas dēļ, bet arī lai savāktu pietiekamus pierādījumus, kas ļautu strīda gadījumā kuģa īpašnieka pozīcijas aizstāvēt tiesā.

Ja osta nav nosaukta vai ir tikai norādīts iespējamais rajons, fraktētāja pienākums ir izraudzīties perspektīvi drošu ostu. Ostai ir jābūt perspektīvi drošai tās izraudzīšanās brīdī. Ja vēlāk tā kļūst nedroša, kuģa īpašnieka pienākums ir pieprasīt, lai tiek nosaukta cita osta, kura ir droša. Ostas drošība vērtējama atkarībā no tā, vai osta ir fiziski droša. Tas nozīmē, ka ostā ir jābūt attiecīgam ūdens līmenim, atbilstošam navigācijas aprīkojumam, pietiekamam velkoņu skaitam, kvalificētiem ločiem. Fraktētājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies ostas nedrošības dēļ ārkārtēju notikumu rezultātā. Tāpat zaudējumu gadījumā ir svarīgi savākt pietiekamus pierādījumus par to, ka zaudējumi ir radušies ostas apstākļu dēļ, jo fraktētājs var izvirzīt argumentu, ka, prasmīgi vadot kuģi, bija iespējams izvairīties no zaudējumiem. Kuģa īpašniekam un kapteinim ir tiesības veikt nepieciešamos pasākumus, lai pārliecinātos par ostas drošību un izvērtētu izvēles pareizību. Ja šāds izvērtējums tiks nepamatoti novēlota, var uzskatīt, ka izraudzītā osta ir pieņemta.

Kuģa ierašanās ostā

Tiklīdz lēmums par izraudzītās ostas drošumu ir pieņemts, kuģim ir jāierodas iekraušanas ostā. Noslēdzot čarteru, ir nepieciešams pēc iespējas precīzāk norādīt gaidāmo laiku, kad kuģis varētu būt gatavs uzņemt kravu (GENCON čartera 9. aile un 1. pants). Laiks ir nozīmīgs faktors starptautiskajā tirdzniecībā, jo ir iespējams, ka preces cena noteikta, atsaucoties uz starptautisko biržu indeksiem konosamenta parakstīšanas brīdī. Tāpat iekraušanas ostā ir nepieciešams veikt veselu pasākumu kopumu, lai nodrošinātu sekmīgu kuģa iekraušanu. Šie pasākumi ir jāorganizē tādā veidā, lai izvairītos no iespējamās soda naudas par dīkstāvi vai papildu izmaksām par preču uzglabāšanu ostā.

Pārvadātājam ir jāinformē fraktētājs par sagaidāmo kuģa ierašanās laiku (*Expected Time of Arrival* — ETA). Parasti šādas informācijas sniegšana tiek sīkāk regulēta līguma papildnoteikumos. Ierodoties ostā, kapteinim ir jāiesniedz paziņojums par gatavību sākt kravas operācijas (*Notice of Readiness* — NOR). Ja šāds paziņojums ir iesniegts pēc tam, kad pagājis čarterā norādītais līguma atcelšanas termiņš (GENCON čartera 21. aile un 9. pants), fraktētājam ir tiesības atcelt čarteru. Ja līgumā šāds nosacījums nav iekļauts, fraktētājam būtu jāpierāda, ka kuģa nokavēšanās ir pietiekami nopietns līguma pārkāpums, kas attaisno līguma atcelšanu. Strīda gadījumā tiesai, ņemot vērā lietas konkrētos apstākļus, būtu jāizvērtē šādas rīcības pamatotība.

Čartera atcelšanas noteikumu iekļaušana līgumā lielā mērā atvieglo fraktētāja iespējas pieņemt lēmumu, bet nereti ļauj arī izmantot šos noteikumus pretēji kuģa īpašnieka interesēm, jo izvēles tiesības ir pilnībā fraktētāja rokās. Fraktētājs var ņemt vērā ne tikai konkrētā reisa apstākļus, bet arī faktoros, kas ietekmē citus tirdzniecības aspektus. Tā piemēram, ja pēc čartera noslēgšanas frakts tirgus ir pazeminājies, tad būtu sagaidāms, ka fraktētājs ir vairāk ieinteresēts izmantot iespējas atcelt līgumu.

Gulļlaiks

Reisa čartera gadījumā kuģa īpašnieka pienākums ir radīt iespējas fraktētājam netraucēti iekraut kravu. Līgumā parasti ir ietverta vienošanās par to, cik daudz laika bez maksas var izmantot kuģa kraušanas operācijām. Šādu laiku sauc par gulļlaiku (*laytime*). Lai atvieglotu noteikumu interpretāciju, starptautiskās organizācijas BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*), CMI (*Comité Maritime International*), FONASBA (*The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents*) un INTERCARGO (*International Association of Dry Cargo Shipowners*) ir izstrādājušas dokumentu *Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993* (Reisa čartera gulļlaika interpretācijas noteikumi), saīsinātais nosaukums VOYLAYRULES 93. Šajā dokumentā ir doti vairāku noteikumu definējumi. Piemēram, gulļlaiks tiek definēts šādi:

"LAYTIME shall mean the period of time agreed between the parties during which the owner will make and keep the vessel available for loading or discharging without payment additional to the freight"

Tulkojums. "GULĻLAIKS nozīmē laika periodu, kas ir nolīgts starp pusēm, kura laikā kuģa īpašnieks nodrošinās kuģi tā iekraušanai vai izkraušanai, neprasot par to samaksu ārpus noligtās frakts."

Ir svarīgi līgumā paredzēt gulļlaika aprēķina metodiku. Var noteikt fiksētu gulļlaiku. Tas

nozīmē, ka kuģis ir jāiekrauj vai jāizkrauj noteiktā periodā — tik un tik dienās (*day*) vai tik un tik dienās pēc kārtas (*clear days, running days, consecutive days*). Laiku var noteikt arī, par pamatu ņemot darba dienas (*working days WD*) vai tādas darba dienas, kurās laika apstākļi atļauj veikt kravas operācijas (*weather working day WWD, weather permitting WP*). Guļlaiku var noteikt arī saskaņā ar kravas apstrādes normām, piemēram, norādot dienā kraujamās kravas daudzumu (*per hatch per day, per working hatch per day WHD*). Guļlaika aprēķina noteikumos var norādīt, ka tad, ja kāds laika posms netiek ieskaitīts guļlaikā (*excepted, excluded*), to var iekļaut aprēķinā, nosacījumos ierakstot atrunu: "Izņemot gadījumus, kad tas ir izmantots" (*unless used UU*). " Ir iespējama guļlaika noteikšana, neatsaucoties uz fiksētiem parametriem. Piemēram, var paredzēt, ka: "kravai jābūt iekrautai/izkrautai, cik vien ātri iespējams (*as fast as the vessel can receive/deliver*)". Puses var vienoties, ka iekraušanai un izkraušanai vajadzīgo guļlaiku aprēķina abām operācijām kopā (*to average laytime, reversible laytime*).

Pirms kuģa īpašnieks var pieprasīt, lai fraktētājs uzsāk kravas operācijas, un pirms guļlaika uzskaites, parasti ir jāizpilda trīs nosacījumi:

1. kuģim jāierodas čarterā norādītajā vietā;
2. kuģis atbilstoši jā sagatavo kravas iekraušanai vai izkraušanai;
3. saskaņā ar čartera noteikumiem jāiesniedz paziņojums par gatavību sākt kravas operācijas (*notice of readiness NOR*).

Atkarībā no norādītās vietas čarterus parasti iedala piestātnes un ostas čarteros. Piestātnes čartera gadījumā kuģim jāierodas norādītajā piestātnē. Tātad kuģis netiks uzskatīts par pienākušū, un līdz ar to guļlaika uzskaitē netiks uzsākta, pirms kuģis nebūs pietauvots norādītajā piestātnē. Šis ir ļoti būtisks nosacījums, jo nereti ostās kuģiem ir jāgaida rindā, līdz tie var pietauvoties noteiktā piestātnē. Piestātnes čartera gadījumā kuģa īpašniekam būs jācieš zaudējumi tāpēc, ka piestātne nav pieejama sastrēguma dēļ. Turklāt kuģa īpašniekam bez fraktētāja piekrišanas nav tiesību sūtīt kuģi uz citu piestātni. Parasti piestātne tiek norādīta ar vārdiem: "viena droša piestātne X ostā Y (*one safe berth X at port Y*). " Šādā gadījumā fraktētājam ir tiesības norādīt jebkuru piestātni attiecīgajā ostā vai arī informēt kuģa īpašnieku par to, kuru piestātni kraušanas darbiem ir norādījusi ostas administrācija.

Ostas čartera gadījumā kuģa pietauvošanās vieta parasti tiek norādīta ar vārdiem: "viena droša piestātne ostā X" (*one safe berth at port X*). Šajā gadījumā kuģim ir jāatrodas ostā, bet fraktētājam ir jādod iespēju nekavējoties un efektīvi lietot kuģi. Biznesa prakse šajā jautājumā ir precīzi iatpoguļota lorda Reida runā Johanna Oldendorfa lietā [1973 2 Lloyd's Rep. 2]:

"Before a ship can be said to have arrived at a port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of the charterer. If she is at a place where waiting ships lie, she will be in such position unless in some extraordinary circumstances proof of which would lie on the charterer ... If the ship is waiting at some other place in the port then it will be for the owner to prove that she is as fully at the disposition of the charterer as she would have been if in the vicinity of the berth for loading or discharge. "

Tulkojums. "Lai kuģi uzskatītu par ieradušos ostā, tam, gadījumā ja tas nevar uzreiz doties pie piestātnes, ir jāatrodas tādā vietā ostā, kur tas ir fraktētāja tūlītējā un efektīvā rīcībā. Ja kuģis atrodas vietā, kur parasti atrodas kuģi, kas gaida piestātni, tad to var uzskatīt par ieradušos kuģi, izņemot gadījumus, kad tam par šķērslī ir kādi ārkārtēji apstākļi, kuru eksistenci ir jāpierāda fraktētājam ... Ja kuģis gaida kādā citā vietā ostā, tad kuģa īpašniekam

ir jāpierāda, ka kuģis ir fraktētāja rīcībā tādā pašā mērā, kā ja kuģis atrastos iekraušanas vai izkraušanas pietātnes tuvumā. "

Zināmas problēmas varētu rasties ar termina "osta" skaidrojumu, sevišķi tajos gadījumos, kad kuģu parastā gaidīšanas vieta atrodas tālu no pietātnes, piemēram, kad osta ir izvietota upē, lielā attālumā no upes ietekas jūrā un parastā kuģu enkurvieta atrodas jūrā. Parastais skaidrojums būtu tāds, ka enkurvietai ir jāatrodas norādītās ostas robežās, tomēr pēdējā laikā arbitru un dažādu valstu tiesnešu pieeja šai problēmai ir kļuvusi elastīgāka. Viņi atzīst kuģi par pienākušu arī tad, kad parastā enkurvieta atrodas ārpus oficiāli apzīmētām ostas robežām.

Otrs nosacījums tam, lai kuģis tiktu uzskatīts par pienākušu, ir šāds: kuģim ir jābūt atbilstoši sagatavotam kravas iekraušanai vai izkraušanai. Tas nozīmē, ka visām kuģa tilpnēm ir jābūt pienācīgi iztīrītām vai citādi sagatavotām kravas iekraušanai. Nav arī pieļaujams, ka turpinās iepriekšējās kravas izkraušana, notiek balasta operācijas vai kā citādi tiek ierobežotas fraktētāja iespējas izmantot kuģi. Parasti līgumā ir paredzēts, ka pirms iekraušanas sākuma tilpnes pārbauda neatkarīgais inspektors. Ja tilpnes tiek atzītas par neatbilstošām, to sagatavošanai nepieciešamais laiks guļlaikā netiek ieskaitīts. Sevišķi smagas sekas tam var būt ostas čartera gadījumā, kad tilpnes var tikt noraidītas pēc ilgas gaidīšanas reidā.

Kuģim ir jābūt ne tikai fiziski, bet arī juridiski gatavam pieņemt kravu. Parasti tas nozīmē, ka visiem kuģa dokumentiem ir jābūt tādā kārtībā, lai izslēgtu kavēšanos kuģa vainas dēļ. Saskaņā ar ostu noteikumiem kuģiem ir jāsaņem brīvas prakses jeb karantīnas atcelšanas (*free pratique*) atļauja. Parasti tas nozīmē, ka savas pārbaudes ir veikuši imigrācijas, muitas un sanitārie dienesti. VOYLAYRULES 93 nosaka:

"VESSEL BEING IN FREE PRATIQUE and/or HAVING BEEN ENTERED AT THE CUSTOM HOUSE shall mean that the completion of these formalities shall not be a condition precedent to tendering notice of readiness, but any time lost by reason of the delay in the vessel's completion of either of these formalities shall not count as laytime or time on demurrage."

Tulkojums. "KUĢĪM IR ATĻAUTA BRĪVA PRAKSE un/vai KUĢIS IR SAŅĒMIS ATĻAUJU NO MUITAS IESTĀDĒM nozīmē ka formalitāšu nokārtošana nav obligāti jāveic pirms paziņojuma par gatavību iesniegšanas, bet jebkuri laika zaudējumi, kas radušies tādēļ, ka kuģis nav laikā nokārtojis šīs formalitātes, netiek iekļauti guļlaika vai demeredža aprēķinā. "

Trešais noteikums, kas jāievēro, lai kuģis tiktu uzskatīts par pienākušu un lai guļlaiks tiktu uzskaitīts, ir šāds: saskaņā ar čartera noteikumiem, ir jāiesniedz paziņojums par gatavību sākt kravas operācijas (*notice of readiness* NOR). VOYLAYRULES 93 nosaka:

"NOTICE OF READINESS (NOR) shall mean the notice to the charterer, shipper, receiver or other person as required by the charterparty that the vessel has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load or discharge."

Tulkojums. "PAZIŅOJUMS PAR GATAVĪBU nozīmē paziņojumu, kas iesniegts fraktētājam, nosūtītājam, saņēmējam vai citai personai saskaņā ar čartera noteikumiem, par to, ka kuģis ir ieradies ostā vai pietātnē atkarībā no līguma, un tas ir gatavs iekraut vai izkraut kravu. "

Tāpat paziņojums ir jāiesniedz pareizajai personai pareizajā laikā, bet saņēmēja pienākums ir to noraidīt, ja paziņojums nav pareizi iesniegts. Nereti rodas šaubas par to, kādā veidā ir jāiesniedz šis paziņojums. Kuģa īpašnieka pienākums strīda gadījumā ir pierādīt, ka fraktētājs vai attiecīgais tā pārstāvis bija informēts par to, ka kuģis ir gatavs sākt kravas operācijas. Parasti čarterā būs norādīts, ka paziņojums par gatavību ir jāiesniedz rakstveidā. VOYLAYRULES 93 nosaka:

"IN WRITING shall mean any visibly expressed form of reproducing words; the medium of transmission shall include electronic communications such as radiocommunications and telecommunications"

Tulkojums. "IESNIEGT RAKSTVEIDĀ nozīmē jebkuru vārdu attainošanu redzamā veidā; pārraides līdzekļi var būt arī elektroniskie sakaru līdzekļi, tādi kā radiosakari un telekomunikācijas."

Parasti paziņojuma iesniedzējs pieprasa, lai paziņojums tiktu pieņemts un pieņemšana — attiecīgi apstiprināta. Ja čarterā ir atsauce uz paziņojuma pieņemšanas laiku, tad ir svarīgi dokumentāri fiksēt šo brīdi, jo tas var būt atšķirīgs no paziņojuma nosūtīšanas un saņemšanas brīža. Sarežģījumi varētu rasties gadījumos, kad paziņojums tiek pamatoti noraidīts vai nav derīgs citu iemeslu dēļ. Kuģa īpašniekam ir jāpievērš uzmanība tam, lai tiktu iesniegts derīgs paziņojums, tomēr tiek uzskatīts, ka tādā gadījumā, ja derīgs paziņojums nav iesniegts, guļlaika uzskaitē ir jāsāk no kravas operāciju sākšanas brīža.

Demeredžs, dispaša, kuģa aizturēšana

Pēc guļlaika beigām kuģa īpašniekam ir tiesības pieprasīt savu zaudējumu kompensāciju — demeredžu (*demurrage*). VOYLAYRULES 93 definē demeredžu šādi:

"DEMURRAGE shall mean an agreed amount payable to the owner in respect of delay to the vessel beyond the laytime, for which the owner is not responsible. Demurrage shall not be subject to laytime exceptions"

Tulkojums. "DEMEREDŽS nozīmē nolīgtu naudas summu, kas ir maksājama īpašniekam par kuģa tādu aizkavēšanu pēc guļlaika beigām, par ko nav atbildīgs īpašnieks. Demeredžs tiek aprēķināts, neņemot vērā izņēmumus, kas pielietojami, aprēķinot guļlaiku"

Nereti var rasties problēmas ar demeredža apmaksu, jo īpašniekam, ja puses nav vienojušās citādi, ir tiesības prasīt demeredža apmaksu tikai pēc kravas izkraušanas un nodošanas. Tāpēc varētu būt apgrūtināta iespēja realizēt kravas aizturējuma tiesības izkraušanas ostā. Lai izvairītos no tamlīdzīgām problēmām, ir ieteicams čarterā precīzi norādīt, kad demeredžs ir maksājams, piemēram: "maksājams ik dienas" (*payable day by day*). Īpaši aktuāla šī problēma varētu būt gadījumos, kad čarterā ir iekļauta tā saucamā atbildības pārtraukšanas atruna (*cesser clause*). Piemēram:

"Charterers' liability to cease when cargo is shipped and Bills of Lading signed, except as regards payment of freight, deadfreight and demurrage at loading port."

Tulkojums. "Fraktētāju atbildība tiek pārtraukta ar brīdi, kad krava ir nosūtīta un konosamenti parakstīti, izņemot atbildību par frakts apmaksu, par frakts kompensāciju un par demeredžu iekraušanas ostā."

Ja kuģa kraušanas darbi tiek pabeigti pirms nolīgtā guļlaika beigām, čarterā parasti ir paredzēta speciāla kompensācija — dispaša (*despatch*), kas ir maksājama fraktētājam. Parasti dispašas apjoms tiek nolīgts kā puse no demeredža likmes. VOYLAYRULES 93 definē dispašu šādi:

"DESPATCH shall mean an agreed amount payable by the owner if the vessel completes loading or discharging before laytime has expired."

Tulkojums. DISPAŠA nozīmē nolīgtu naudas summu, kas ir jāmaksā īpašniekam, ja kuģa iekraušana vai izkraušana tiek pabeigta pirms guļlaika beigām."

Ir iespējami gadījumi, kad kuģa aizkavēšanā ir vainojams fraktētājs vai personas, par

kurām tas ir atbildīgs, bet šādi kavējumi netiek kompensēti guļlaika vai demeredža ietvaros, jo nav izpildīti nosacījumi par kavējuma uzskaites uzsākšanu. Piemēram, fraktētājs var dot rīkojumu aizkavēt reisu komerciālu apsvērumu dēļ vai fraktētājs var nepamatoti kavēties ar ostas izraudzīšanu, vai kuģis var tikt aizturēts pēc kraušanas operāciju beigām kravas dokumentu dēļ. Tādā gadījumā kuģa īpašniekam ir tiesības pieprasīt savu zaudējumu kompensāciju (*claim for detention*). Parasti puses vienojas, ka nolīgta demeredža likme ir piemērojama arī šādu zaudējumu aprēķināšanai. Dažās valstīs ar likumu varētu būt ierobežots laiks, par kuru maksājams demeredžs. Taču arī tādā gadījumā īpašniekam būtu tiesības pēc noteiktā laika izvirzīt prasību par zaudējumu kompensāciju.

Kravas iekraušana

Pēc kuģa ierašanās iekraušanas ostā fraktētājam ir jāpiegādā un kuģa īpašniekam ir jāuzņem pilna krava (GENCON čartera 1. pants). Tas nozīmē, ka kuģim ir jābūt tā piekrautam, lai krava aizņemtu visu pieļaujamo kravas telpu tilpumu vai iekrautās kravas svars atbilstu kuģa celstspējai līdz kravas zīmei. Kuģim ir jābūt atbilstoši nobalastētam paredzamajam reisam. Ir jāņem vērā arī tas, kādi navigācijas šķēršļi gaidāmi paredzamajā reisā. Tā, piemēram, iekraujot kravu Ventspils ostā, ir jāņem vērā ieegrimes ierobežojumi Dāņu šaurumos. Rezultātā ir iespējami gadījumi, kad pilna krava nozīmē iekraušanu līdz zināmai ieegrimei, nevis līdz attiecīgai kravas zīmei.

Kravai ir jābūt iekrautai tajās telpās, kuras kravai ir paredzētas. Tāpēc parasti nav pieļaujama kravas novietošana uz klāja. GENCON čarters paredz: ja puses ir vienojušās par kravas izvietošanu uz klāja, fraktētājs ir atbildīgs par iespējamajiem zaudējumiem. Atsevišķos gadījumos kuģi ir speciāli pielāgoti kravu pārvadāšanai uz klāja, vai arī konkrētiem pārvadājumiem parasti izmanto klāju. Piemēram, modernos konteineru kuģus būvē, vispār neveidojot klājus. Veicot pārvadājumus uz klāja, kuģa īpašniekam ir jābūt pārliecinātam (jāsaņem rakstveida apstiprinājums), ka šāds pārvadājums ir atļauts, jo pretējā gadījumā pārvadātājs būs pārkāpis līgumu un viņam būs jāsedz jebkuri zaudējumi, kas radušies šāda pārvadājuma rezultātā. Neatļautu kravas pārvadāšanu uz klāja seku ziņā var pielīdzināt ģeogrāfiskajai deviācijai (sk. šīs apakšnodaļas beigas).

Parasti čarterā ir iekļauti nosacījumi, kas aizliedz bīstamo kravu pārvadājumus. Starptautiskā jūrniecības organizācija (*International Maritime Organization — IMO*) ir izstrādājusi speciālu kodeksu (*IMDG Code*), kurā ir minētas un klasificētas bīstamās kravas, kā arī doti ieteikumi attiecībā uz to pārvadāšanu. Jebkurā gadījumā nosūtītājam ir jāinformē pārvadātājs par kravas īpašībām, un nosūtītāja vaina šāda paziņojuma neiesniegšanas gadījumā var būt par pamatu zaudējumu piedziņai. Hāgas — Visbijas konvencijas 4. pantā ir reglamentēta rīcība ar bīstamu kravu.

Konosamenta izsniegšana

Parasti reisa čarters paredz, ka kapteinim ir jāparaksta konosaments, taču konosamenta izsniegšana neietekmē pušu attiecības saskaņā ar čarteru. Ir svarīgi apzināties, ka konosamenta izsniegšana nozīmē, ka papildus čarteram tiek noslēgts arī konosamenta līgums. Tādējādi konkrēto pārvadājumu vienlaku regulē divi dažādi līgumi. Čartera līguma puses ir

kuģa īpašnieks un fraktētājs, savukārt konosamentu pārvadātājs slēdz ar kravas nosūtītāju, bet tā izpildē ir ieinteresēts kravas saņēmējs. Tāpēc ir svarīgi noskaidrot šo divu līgumu savstarpējo mijiedarbību.

Vienkāršāk var teikt: kamēr konosaments atrodas fraktētāja rokās (tas nozīmē, ka kravas nosūtītājs ir fraktētājs, piemēram, CIF pārdevējs), tikmēr konosaments pilda tikai savu funkciju — tas apliecina kravas saņemšanu. Konosamenta funkcijas sīkāk ir analizētas iepriekšējā nodaļā. Līdz ar to tādā gadījumā pušu attiecības nosaka čarteris. Brīdī, kad konosaments tiek nodots trešajai pusei, tas sāk pildīt arī jūras pārvadājuma līguma apliecinājuma funkcijas un vērtspapīra funkcijas. Ir svarīgi atcerēties, ka konosamenta atbildības režīmu atšķirībā no čartera regulē starptautiskās konvencijas (Hāgas, Hāgas — Visbijas, vai Hamburgas konvencijas) vai valstu likumdošanas akti. Tātad, izsniedzot konosamentu, pārvadātājs uzņemas citu atbildību nekā noslēdzot čarteru. Šie principi ir jāņem vērā arī tad, kad konosamentā ir ietvertas norādes uz čarteru.

Lai regulētu šādu situāciju, piemēram, GENCON čarterā ir iekļauti šādi nosacījumi:

"Charterers shall indemnify the Owners against all consequences and liabilities that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners under this Charter Party"

Tulkojums. "Fraktētājam ir jāatlīdzina Īpašniekam visas sekas un atbildību, kas var rasties no tā, ka konosamenti tiek parakstīti kā uzrādīti parakstīšanai, tādā apmērā, kā tāda konosamenta noteikumi un saturs uzliek vai tā rezultātā Īpašniekam tiek uzlikta smagāka atbildība nekā tā, kas ir paredzēta Čarterā."

Čarterā paredzētā īpašnieka atbildība, izņemot gadījumus, kad Hāgas vai Hāgas — Visbijas konvenciju režīms ir iekļauts čarterā ar tā saucamā galvenā nosacījuma (*Paramount clause*) palīdzību, parasti tiek sašaurināta. Tā, piemēram, saskaņā ar GENCON čartera 2. pantu kuģa īpašnieks būs atbildīgs par kravas zaudējumiem tikai tad, ja tos būs radījis:

"...by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Managers to make the vessel in all respects seaworthy..."

Tulkojums. "...Īpašnieka vai Menedžera personiskā nolaidība, sagatavojot visos aspektos jūrasspējīgu kuģi..."

Ja ir spēkā šāds nosacījums, fraktētājam būtu samērā grūti pierādīt īpašnieka vai menedžera personisko vainu. (Plašāk jūrasspējas aspekti ir analizēti iepriekšējā nodaļā.)

Svarīgi ir ņemt vērā apstākli, ka prasība konosamentu parakstīt "tādu, kāds tas iesniegts parakstīšanai" (*as presented*), neatbrīvo īpašnieku no pienākuma pārbaudīt, vai konosamentā ietvertie paziņojumi atbilst patiesībai. It sevišķi tas attiecas uz problēmām, kas saistītas ar "tīra" konosamenta izsniegšanu gadījumos, kad kravas ārējais izskats un stāvoklis neatbilst konosamentā norādītajam.

Frakts apmaksa

Frakts ir atlīdzība īpašniekam par kravas pārvadājumu. Frakts būs nopelnīta tad, kad krava ir nogādāta gala ostā. Ja daļa kravas gājusi bojā reisa laikā, frakts ir jāmaksā tikai par nogādāto kravu. Čarterā var paredzēt citus frakts apmaksas noteikumus. Ir jāņem vērā, ka konosamentā var būt norādīta cita frakts summa, nekā nolīgts čarterā, bet tādā gadījumā īpašniekam nav tiesību pieprasīt konosamentā norādīto frakts summu.

Svarīgi ir līgumā vienoties par to, kā tiek aprēķināts frakts lielums, jo reisa laikā dažādu fizikālu procesu ietekmē kravas daudzums var mainīties. Parasti vienojas, ka frakts ir jāmaksā par izsniegto vai par pieņemto kravas daudzumu. Frakts apmēru parasti nosaka, pamatojoties uz kravas svaru vai tilpumu, vai iekrauto kravas vienību skaitu. Nereti frakts lielums tiek noteikts par kuģa izmantošanu (*lumpsum freight*).

Frakts apmēra aprēķināšanai var izmantot publicētās skalas. Piemēram, naftas produktu pārvadājumos ļoti plaši izmanto *Worldscale* (*Worldwide Tanker Nominal Freight Scale*). Šī skala ir radusies otrā pasaules kara laikā, kad ASV valdība fraktēja daudz kuģu kara materiālu pārvadāšanas vajadzībām. Lai nebūtu ik reizi jānosaka frakts likmes pārrunu ceļā, tika sagatavota frakts likmju standarta skala vienam konkrētam kuģim dažādos pārvadājuma maršrutos. Katrā konkrētajā gadījumā standartlikme tika palielināta vai samazināta atkarībā no pārvadājuma apjoma. Arī mūsdienās katru gadu tiek izdota *Worldscale*, kurā var atrast frakts likmes kravu pārvadājumiem starp svarīgākajām. Sevišķi ērti šo skalu ir lietot gadījumos, kad ir nepieciešams mainīt izkraušanas ostu vai tā ir noteikta kā rajons.

Ja fraktētājs nepiegādā pilnu nolīgto kravas daudzumu, īpašnieks var pieprasīt nesaņemtās peļņas kompensāciju (*deadfreight*). Parasti, lai izvairītos no tamlīdzīgām situācijām, līgumā vienojas par minimālo kravas daudzumu, kas ir jāiekrauj, bet fraktētājam tiek dotas tiesības uzņemt pilnu kravu.

Līgumā puses parasti vienojas arī par to, kādi kraušanas izdevumi ir iekļauti frakts summā. Ja čarterā nav speciālu nosacījumu par kraušanas izdevumiem, ir jāņem vērā ostas ierāžas, bet, ja tādu nav, tad parastie noteikumi būtu šādi: fraktētājam ir jānogādā krava līdz kuģa reliņiem, bet īpašniekam šī krava ir jāsaņem un jāizvieto kuģī. Ja frakts iekļauj arī kraušanas izdevumus, tad šādus nosacījumus sauc par linijnosacījumiem (*liner terms/gross terms*). Fraktētājs var uzņemties arī tiesības izraudzīties stīvidorus un pienākumu apmaksāt to darbu (*Free In Out Stowed and Trimmed — FIOST Terms*).

Reiss, deviācija

Pārvadātāja pienākums ir nogādāt kravu gala ostā bez kavēšanās un pa taisnāko ģeogrāfisko ceļu. Šis pienākums ir ļoti svarīgs, jo, piemēram, saskaņā ar Anglijas likumdošanu, šis pienākums tiek uzskatīts par fundamentālu līguma sastāvdaļu (*condition*), kuras pārkāpuma gadījumā fraktētājam ir tiesības lauzt līgumu un prasīt zaudējumu atlīdzību. Līguma laušanai ir ļoti tālejošas sekas, jo tādējādi īpašnieks var zaudēt visas no čartera izrietošās tiesības un savu apdrošināšanas segumu, kā arī tiesības ierobežot savu atbildību.

Tāpēc, iekļaujot līgumā nosacījumus par tiesībām novirzīties no taisnākā ģeogrāfiskā ceļa, ir precīzi jāapzinās šādu izņēmumu sekas. Piemēram, Hāgas — Visbijas konvencijas noteikumi pieļauj deviāciju tikai tādā gadījumā, ja tā ir saistīta ar cilvēka dzīvības vai mantas glābšanu. Nereti kuģa īpašnieks ir ieinteresēts papildināt kuģa degvielas krājumus reisa laikā, ja, piemēram, kuģis iet garām ostai, kurā ir izdevīgas degvielas cenas. Šāda ieešana ostā ir deviācijas piemērs, un tās rezultātā varētu rasties iepriekšminētās smagās sekas, ja vien līgumā nav tieši paredzētas šādas tiesības. Gadījumos, kad īpašnieks tiek apsūdzēts nepamatotas deviācijas veikšanā, viņš var izvairīties no atbildības, ja pierāda, ka kuģis ievēroja parasto ceļu starp ostām.

Tāpat strīdi varētu rasties gadījumos, kad kuģis novirzās no tiešā maršruta navigācijas iemeslu dēļ vai tādēļ, lai veiktu kravas operācijas. Parasti pārvadātājam ir tiesības novirzīties no maršruta, ja tas ir nepieciešams kuģa vai kravas drošībai.

Laika čarters

Ievads

Pirmkārt, laika čarters ir līgums, ar kuru fraktētājam tiek dotas tiesības lietot visu kuģi, nevis tikai kādu tā daļu (tilpni, tanku). Tāpēc šādā līgumā tiks sīkāk fiksētas kuģa īpašības (degvielas patēriņš, ātrums), kas lielā mērā ietekmē kuģa izmantošanu. Parasti laika čarters tiek uzskatīts par nomas līgumu, tāpēc īpašniekam maksājamo atlīdzību sauc nevis par frakti (*freight*), bet par nomu (*hire*).

Otrkārt, fraktētājam saskaņā ar laika čarteru ir tiesības un pienākums sniegt instrukcijas kapteinim par kuģa izmantošanu. Tas nozīmē, ka fraktētājam jāmeklē krava, jāslēdz fraktēšanas līgumi, jānodrošina kuģis ar degvielu, jā rūpējas, lai ostās kuģis saņemtu visus nepieciešamos pakalpojumus.

Laika čarters atšķiras no reisa čartera ar to, ka tiek norādīts nevis konkrēts pārvadājuma maršruts, bet gan ģeogrāfiskie kuģa izmantošanas limiti un laika periods, kurā fraktētājam būs tiesības izmantot kuģi. Laika čarterā būs norādīta nevis konkrēta krava, bet dots vispārējs iespējamo kravu uzskaitījums, minot tās kravas, kuras nav atļauts pārvadāt.

Fraktētājs

Laika čartera gadījumā fraktētājs faktiski kļūst par kuģa komerciālo menedžeri. Līdz ar to pirms šāda līguma noslēgšanas ir jāpārlicinās, vai paredzamais fraktētājs būs finansiāli un komerciāli spējīgs pildīt tam uzliktos pienākumus. Tāpat īpašniekam ir jābūt pārliecinātam par fraktētāja reputāciju, jo dažkārt fraktētājs savas tiesības mēģina izmantot negodīgiem mērķiem. Piemēram, tiek noslēgts laika čarters, pēc tam — iekrauta krava tālam reisam, fraktētājs saņem frakti, bet ar to fraktētāja interese par laika čarteru un pārvadājamo kravu beidzas. Tādā gadījumā nav izslēgts, ka tieši kuģa īpašniekam radīsies sarežģījumi izkraušanas ostā, nemaz nerunājot par grūtībām laika nomas maksas piedzīšanā. Sevišķi bīstama situācija var būt gadījumos, kad līgums noslēgts ar āronā reģistrētu fraktētāju, kuram tas ir pirmais darījums tirgū. Kuģa īpašnieka situāciju sarežģī arī apstākļi, ka laika čartera gadījumā faktiski visa komercinformācija arī sakari ar kravas nosūtītājiem un saņēmējiem atrodas fraktētāja rokās.

Kuģa apraksts

Laika čartera gadījumā ir svarīgi, lai, līgumu slēdzot, tiktu iesniegts pēc iespējas precīzs kuģa apraksts, jo, pamatojoties uz to, fraktētājs plāno kuģa izmantošanu un iespējamo peļņu. Parasti kuģa apraksts tiek pievienots čarteram kā atsevišķs dokuments. Īpašos gadījumos aprakstu varētu papildināt ar kuģa rasējumiem. Parasti tiek norādīts kuģa vārds, karogs, uzbūvēšanas gads, reģistra osta un numurs, klasifikācijas sabiedrība, kravnesība, krājumu daudzums, iegrime, ietulpība, tonnāža, kuģa ātrums, degvielas patēriņš un cita informācija.

Nereti laika čartera gadījumā rodas strīdi par kuģa aprakstā uzrādīto ātrumu un degvielas patēriņu, jo fraktētājs maksā par laiku, nevis par attālumu. Taču pusēm vienmēr ir jāsaņem stopas ar praktiskām grūtībām, tiklīdz jāuzrāda precīza informācija. Kuģa ātrums un degvielas patēriņš ir atkarīgs no daudziem faktoriem, turklāt laika gaitā tas mainās. Vislielāko iespaidu

uz šiem raksturlielumiem atstāj kuģa korpusa stāvoklis, jo, tam apaugot ar ūdenszālēm un gliemežiem, šie ekspluatācijas raksturlielumi strauji pasliktinās. Sevišķi strauji apaug ekvatoriālos ūdeņos noenkurots kuģis. Tāpēc korpus ir regulāri jāattīra. Tas ir jādara biežāk nekā, kad kuģis ievietots sausajā dokā.

Ja čarterā nav īpaši norunāts citādi, tad ir nepieciešams, lai kuģis atbilstu uzrādītajiem datiem brīdī, kad tas tiek nodots fraktētāja rīcībā. No kuģa īpašnieka netiek prasīts, lai visā čartera darbības laikā kuģis atbilstu tam stāvoklim, kādā tas bija nodošanas brīdī. Taču nereti līgumos tiek iekļauta papildu prasība, lai kuģis tiktu uzturēts norādītajā stāvoklī visā čartera darbības laikā. Piemēram, *Shelltime 3* paredz:

"...Owners guarantee that the average speed of the Vessel will not be less than knots, ...with a maximum bunker consumption oftons..."

Tulkojums. "Īpašnieks garantē, ka kuģa vidējais ātrums nebūs mazāks kāmezgli, ar maksimālo degvielas patēriņutonnas."

Fraktētājs var atsaukties arī uz kuģa īpašnieka vispārējiem pienākumiem uzturēt kuģi atbilstošā lietderīgā stāvoklī (*thoroughly efficient state*), kā tas tiek prasīts NYPE 93. formas čartera 6. pantā.

Strīdos par degvielas pārtēriņu ir jāņem vērā arī laika apstākļi, jo pretvēja un vētras laikā degvielas patēriņš pieaugs un kuģis drošības apsvērumu dēļ nevarēs attīstīt pilnu ātrumu. Strīdi varētu rasties arī par vārdu "labos laika apstākļos" nozīmi. Ja čarterā nav noteikts citādi, varētu pieņemt, ka laika apstākļi, kad vēja stiprums nepārsniedz 3 balles pēc Boforta skalas, varētu tikt uzskatīti par "labiem laika apstākļiem". Vēl ir iespējams tāds arguments, ka fraktētājs piegādājis degvielu, kas neatbilst čarterā noteiktajām specifikācijām, un tāpēc ir pasliktinājušies kuģa gaitas parametri.

Kā redzams no iepriekšminētajiem apsvērumiem, laika čartera gadījumā ir iespējami dažādi strīdi, tāpēc pusēm pirms līguma noslēgšanas vajadzētu ļoti rūpīgi izvērtēt čartera nosacījumus, lai neskaidribu būtu pēc iespējas mazāk. Tomēr kuģa īpašnieka uzdevums ir sekot kuģa stāvoklim, negaidot, kamēr fraktētājs izteiks savas pretenzijas vai iesniegs prasību arbitrāžā vai tiesā.

Kuģa nodošana

Pārvadātājam ir jānodod kuģis fraktētāja rīcībā līgumā paredzētajā vietā un laikā. Šāda nodošana var notikt arī jūrā, bet parasti puses vienojas, ka kuģis ir jānodod brīdī, kad tiek uzņemts vai nodots locis (*Vessel to be delivered (redelivered) on dropping outward (inward) pilot at X port*). Nododot kuģi, pārvadātājam ir jānodrošina, lai kuģa stāvoklis, dokumenti, ekipāža, krājumi un cits ekipējums atbilstu prasībām, kas tiek izvirzītas parasta pārvadājuma gadījumā tajā kuģošanas rajonā, kas paredzēts čarterā. Uz kuģa ir jābūt pietiekamiem degvielas krājumiem, lai tas varētu sasniegt tuvāko pieejamo bunkurēšanas ostu. Fraktētājam ir jāpieņem degvielas krājumi un jāsamaksā par tiem atbilstoši cenām, kādas attiecīgajā brīdī ir ostā.

Lai noskaidrotu, vai kuģis atbilst čartera prasībām, un lai noteiktu degvielas daudzumu, par kuru būs jāmaksā fraktētājam, parasti tiek organizēta speciāla pārbaude (*on hire survey*).

Laika čarterā, tāpat kā reisa čarterā, parasti tiek noteikts laiks, kad kuģim ir jābūt pienākušam atbilstoši čartera prasībām. Ja kuģis nav pienācis vai to — kā reisa čartera

gadījumā — nevar atzīt par pienākušu, fraktētājam ir tiesības atcelt čarteru. Laika čartera atcelšanai varētu būt ļoti smagas sekas, jo iespējamo zaudējumu aprēķins aptvers visu nolīgto laika periodu.

Čartera periods

Parasti laika čarteru slēdz vismaz uz trim mēnešiem, un nereti fraktētājam tiek dotas iespējas pagarināt čarteru uz noteiktu laiku. Sarežģīta situācija rodas čartera perioda beigās, kad kuģis ir jānodod atpakaļ. Parasti nodošanas datums nesakrīt ar dabisku pārtraukumu kuģa izmantošanā. Atkarībā no situācijas frakts tirgū fraktētājs vēlēties vai nu nodot kuģi ātrāk, vai izmantot pēc iespējas ilgāk.

Ja kuģis tiek nodots pirms noteiktā termiņa, īpašniekam nav tiesību atteikties to pieņemt un ir jāmeklē darbs, lai samazinātu iespējamus zaudējumus. Ja ienākumi ir mazāki par tiem, kas tiktu gūti, ja kuģis turpinātu darbu saskaņā ar čarteru, īpašnieks ir tiesīgs pieprasīt zaudējumu kompensāciju.

Sarežģītāka situācija varētu rasties, ja kuģis tiek paturēts čarterā ilgāk par nolīgto laiku. Parasti ir samērā grūti precīzi paredzēt pēdējā reisa ilgumu, tāpēc čarteros iekļauj noteikumus par pēdējo reisu. Tā, piemēram, LINERTIME 8. pants nosaka:

“Should the Vessel be ordered on a voyage by which the charter period may be exceeded the Charterers to have the use of the Vessel to enable them to complete the voyage, provided it could be reasonably calculated that the voyage would allow re—delivery about the time fixed for the termination of the charter, but for any time exceeding the termination date the Charterers to pay the market rate if higher than the rate stipulated herein.”

Tulkojums. “Gadījumā, ja kuģis tiek sūtīts reisā, kura ilgums var pārsniegt čarterā paredzēto, tad fraktētājam ir tiesības lietot kuģi, lai pabeigtu reisu ar noteikumu, ka var pamatoti aprēķināt, ka tāds reiss atļaus kuģa nodošanu laika periodā, kas paredzēts čartera izbeigšanai, bet par laika posmu pēc čartera pārtraukšanas datuma fraktētājam ir jāmaksā tirgus frakts likme, ja tā ir augstāka par šeit nolīgto.”

Ja tirgus frakts likme ir zemāka par čarterā paredzēto, īpašniekam ir tiesības saņemt līgumā paredzēto likmi. Varētu rasties zināmas problēmas ar tirgus likmes noskaidrošanu, bet pieriedzējuši brokeri, apkopojot pieejamo tirgus informāciju, varētu diezgan precīzi noteikt šādu likmi. Ir jāpievērš uzmanība apstāklim, ka fraktētājam nav tiesību sūtīt kuģi tādā pēdējā reisā, kuru jau plānojis, var paredzēt, ka tas pārsniegs čarterā noteiktos termiņus. Tādu reisu sauc par nelikumīgu pēdējo reisu (*illegitimate last voyage*). Parasti tiek uzskatīts, ka šādas darbības ir līguma nosacījumu pārkāpums, tāpēc īpašniekam ir tiesības atteikties veikt tādu reisu vai pieprasīt zaudējumu kompensāciju, kurai nav obligāti jābūt saistītai ar frakts tirgus likmi.

Nomas apmaksā

Pamatnoteikums būtu tāds, ka noma ir jāmaksā no brīža, kad kuģis tiek nodots izmantošanai saskaņā ar čarteru, līdz tā nodošanai čartera perioda beigās. Taču atbilstoši laika čartera specifikai gadījumos, kad noma netiek samaksāta laikā, īpašniekam ir grūti piedzīt šādu parādu, jo atšķirībā no reisa čartera, īpašniekam parasti nav tiesību aizturēt kravu, kas ir iekrauta kuģī. Īpašniekam ir jāpilda pienākumi, ko tas uzņēmis, izsniedzot konosamentu,

un, izņemot tos gadījumus, kad konosamenta turētājs ir fraktētājs, īpašniekam nav tiesību aizturēt kravu, kas pieder trešajai pusei. Tāpēc parasti laika čarterā paredz, ka nomas maksa ir jāveic ar priekšapmaksu, parasti par 30 dienām.

Parasti nomas maksu nosaka naudas vienībās par dienu. Ir iespējami gadījumi, kad atkarībā no kuģa tipa nomu nosaka 30 dienām par dedveita tonnu vai tilpuma vienību. Piemēram, refrižeratorkuģu fraktēšanā parasti izmanto likmi ASV centi par kuģa kravas telpu tilpumu kubikpēdās par 30 dienām.

Ja nomas maksa tiek nokavēta vai tā nav pietiekama, tad saskaņā ar lielāko daļu čartera formu un saskaņā ar Anglijas likumdošanu, kuģa īpašniekam ir tiesības lauzt līgumu. Piemēram, BALTIME čartera 6. pants nosaka:

"In default of payment the Owners to have the right of withdrawing the Vessel from the service of the Charterers, without noting any protest and without interference by any court or any other formality whatsoever and without prejudice to any claim the Owners may otherwise have on Charterers under the charter."

Tulkojums "Ja maksājums netiek izdarīts, īpašniekam ir tiesības pārtraukt kuģa darbību fraktētāja rīcībā, neiesniedzot par to protestu un bez jebkuras tiesas iejaukšanās vai kādas citas formalitātes un saglabājot tiesības izvirzīt jebkuras prasības, kādas varētu būt īpašniekam pret fraktētāju saskaņā ar čarteru."

Protams, čartera pārtraukšanas gadījumā zināmas grūtības varētu rasties attiecībā pret kravu, kas atrodas uz kuģa. Lai neradītu nepamatotus strīdus, parasti čarterā tiek iekļauta tā saucamā tehnisko kavējumu novēršanas (*Anti—technicality*) atruna. Tā paredz brīdinājuma iesniegšanu un īpašus noteikumus, kas ievērojami, lai izvairītos no gadījumiem, kad maksājumi ir aizkavēti banku dēļ.

Tiesības nemaksāt nomu (*off — hire*)

Normālos apstākļos laika čartera gadījumā fraktētājam ir jāreķinās, ka reiss var aizkavēties laika apstākļu, streiku un citu iemeslu dēļ, bet parasti čarterā iekļauj vienošanos, ka par noteiktām riska grupām ir atbildīgs īpašnieks. Šādi izņēmumi tiek ietverti atrunās par tiesībām nemaksāt nomu (*Off — hire*) un ir saistīti ar kavējumiem, kuri notikuši kuģa apkalpes vainas dēļ vai kuras radījuši nepieciešamība veikt kādus kuģa remonta vai uzturēšanas darbus.

Tiesības nemaksāt nomu var salīdzināt ar demerēža noteikumiem reisa čarteros, jo abos gadījumos puses iepriekš vienojas par zaudējumu atlīdzības apjomu un kārtību. Lai varētu atsaukties uz tiesībām nemaksāt nomu, fraktētājam nav jāpierāda savu zaudējumu apmērs. Arī tad, ja fraktētāja zaudējumi pārsniedz dienas nomas likmi, viņam nav tiesību pieprasīt papildu kompensāciju.

Parasti čarterā paredz minimālo kavēšanas termiņu, līdz kuram fraktētājs var izmantot savas tiesības nemaksāt frakti. Par laiku, kad netiek maksāta noma, īpašniekam ir jāsedz izlietotās degvielas izmaksas, tāpēc ir nepieciešams veikt precīzu tās uzskaiti.

Izmaksu sadalījums

Laika čartera gadījumā ir svarīgi precīzi ievērot izmaksu sadalījumu, kāds ir noteikts līgumā. Piemēram, *NYPE 93* čartera formā īpašnieka pienākumi ir noteikti šādi:

"The Owners shall provide and pay for the insurance of the Vessel, except as otherwise provided, and for all provisions, cabin, deck, engine — room and other necessary stores, including boiler water; shall pay for wages, consular shipping and discharging fees of the crew and charges for port services pertaining to the crew; shall maintain the Vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew."

Tulkojums. "Īpašnieks nodrošina un apmaksā kuģa apdrošināšanu, ja nav norādīts citādi, un nodrošina un apmaksā visu proviziju, kajīšu, klāja, mašīntelpas un citus nepieciešamos krājumus, ieskaitot katlu ūdeni, apmaksā algas, konsulārās, kuģniecības un izkāpšanas nodevas, kas attiecas uz ekipāžu; nodrošina, lai kuģa klasifikācija netiktu pārtraukta un lai čartera laikā kuģa korpus, mašīnas un ekipējums tiktu uzturēts čarteram atbilstošā lietderīgā stāvoklī un nodrošina, lai kuģis būtu pilnībā nodrošināts ar ekipāžu."

Pārējie izdevumi, piemēram, degvielas un ostu izmaksas, kā arī sakaru izdevumi ir jāsedz fraktētājam. Kuģim atrodoties ostā ir svarīgi sekot kuģa izmaksām un precīzi zināt, kura no pusēm ir atbildīga par konkrētām izmaksām. Piemēram, kapteinim, parakstot rēķinus fraktētāja vārdā, noteikti ir jānorāda rēķinā, ka tās ir fraktētāja izmaksas. Šāda pieeja ir nepieciešama, lai pēc iespējas samazinātu potenciālo risku, ka kuģis tiek arestēts par fraktētāja nesamaksātajiem rēķiniem.

Kuģa kapteinis

Laika čartera gadījumā kapteinim ir jāprot atrast kompromisu starp nepieciešamību aizstāvēt sava darba devēja — kuģa īpašnieka un vienlaikus arī fraktētāja intereses. Šīs intereses var būt pat diametrāli pretējas.

Standartatrūna čarterā, kas nosaka kapteiņa pienākumus, varētu skanēt apmēram šādi (NYPE 93, 8. pants):

"(a) The Master shall perform the voyages with due despatch, and shall render all customary assistance with the Vessel's crew. The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including, but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashing, discharging, and tallying, at their risk and expence, under the supervision of the Master.

(b) If the Charterers shall have reasonable cause to be dissatisfied with the conduct of the Master or officers, the Owners shall, on receiving particulars of the complaint, investigate the same, and, if necessary, make a change in the appointments."

Tulkojums. "(a) Kapteinis veiks reisu bez kavēšanās un sniegs visu parasto palīdzību ar kuģa ekipāžu. Kapteinim ir jāsaprot angļu valoda un (lai gan viņš ir īpašnieka nozīmēts) ir jāpilda fraktētāja rīkojumi un norādījumi attiecībā uz nodarbinātību un aģentēšanu, un fraktētājs uz sava riska un rēķina, bet kapteiņa uzraudzībā, veiks visus kravas darbus, tajā skaitā iekraušanu, izvietošanu, izlīdzināšanu, nostiprināšanu, seperēšanu, stiprinājumu noņemšanu, izkraušanu un skaitīšanu, kā arī citus kravas darbus.

(b) Ja fraktētājam būs pamatots iemesls būt neapmierinātam ar kapteiņa vai oficiera rīcību, tad, saņemot tādas sūdzības detaļas, īpašnieks to izmeklēs un, ja nepieciešams, veiks izmaiņas ekipāžā."

Kapteinis varētu nonākt sarežģītā situācijā, saņemot tādas fraktētāja instrukcijas, kas potenciāli apdraud kuģa vai ekipāžas drošību. Tādā gadījumā kapteinim nav tiesību būt vienaldzīgam vērotājam, bet viņa pienākums ir nepildīt šādus rīkojumus un informēt par to īpašnieku. Situāciju parasti padara sarežģītāku apstākļi, ka īpašnieks nav tieši iesaistīts reisu veikšanā un lielākoties informācijas apmaiņa notiek starp fraktētāju un kuģa kapteini.

Konosamentu izsniegšana

Reisa čartera noteikumi par konosamentu izsniegšanu un no tā izrietošās atbildības sadalījuma nosacījumi ir lielā mērā piemērojami arī laika čarteram. Tātad puses var brīvi vieneties par atbildības sadalījumu, bet ir jāņem vērā iespējamā atbildība, kas izrietēs no konosamenta. Parasti laika čartera gadījumā fraktētājs uzņemas lielāku atbildību. Tas ir saistīts ar apstākli, ka bieži fraktētājs konosamentus izsniedz uz savām veidlapām un tieši viņš veic darbu, kas saistīts ar iespējamo kravas pretenziju noregulēšanu. Nereti čarterā būs paredzēta iespēja fraktētājam attēlot uz kuģa savu simboliku.

Parasti strīdi varētu rasties par to, kura puse ir atbildīga par kravas pretenziju. Kā jau minēts iepriekš, situāciju padara sarežģītāku dažādu atbildības režīmu vienlaicīgs pielietojums. Tāpēc katras konkrētas pretenzijas noregulēšana var kļūt par ilgstošu un dārgu pasākumu. Lai atvieglotu iespējamo pretenziju noregulēšanu, savstarpējās apdrošināšanas klubi (*P&I Clubs*), kuri parasti apdrošina gan kuģa īpašnieka, gan fraktētāja atbildību par kravu, ir noslēguši vienošanos (*Inter — club New York Produce Exange Agreement*). Šīs vienošanās mērķis ir sadalīt atbildību starp fraktētāju un īpašnieku NYPE čartera gadījumā, bet izstrādātā formula tiek lietota arī citu čartera formu gadījumā, par to paredzot speciālu nosacījumu.

Klubu vienošanās paredz, ka īpašnieks 100 % apmērā apmaksā prasības par kravas bojājumiem vai bojāeju, kas ir radušās kuģa jūrasnespējas dēļ. Prasības, kas ir radušās sliktas kraušanas vai pārvietošanas dēļ, 100% apmērā sedz fraktētājs, bet prasības par kravas iztrūkumu, ieskaitot zādzību radītu iztrūkumu, vai par daudzuma pārsniegšanu sedz abas puses līdzīgās daļās.

Pasažieru pārvadājumi

Saskaņā ar pasažieru jūras pārvadājumu līgumu pasažieris un tā bagāža tiek nogādāti no vienas jūras ostas otrā ostā. Jūras pasažieru pārvadājumi vienmēr ir piesaistījuši sabiedrības uzmanību, jo sevišķi — negadījumi uz jūras, kuros iet bojā cilvēki. Rūpes par dzīvības drošību ir noteikušas visa mūsdienu kuģošanas drošības režīma izveidošanu. Piemēram, lainera *Titāniks* bojāeja, kad dzelmē tika ierauti 1. 500 cilvēku, lielā mērā noteica tādu tehnisko noteikumu pieņemšanu, kuru rezultātā izstrādāta Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras *SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea)*. Arī regulārā šīs konvencijas papildināšanas darba nolūks ir meklēt risinājumus, lai novērstu negadījumus uz jūras, kuros ir apdraudēta cilvēku dzīvība. Kā nesenākos var minēt *SOLAS* konvencijas 1995. gada novembra papildinājumus, kuru mērķis ir uzlabot pasažieru kuģu drošību, ņemot vērā prāmja *Estonia* avārijas pieredzi.

Pasažieru pārvadātāja atbildība ir noteikta 1974. gada Atēnu konvencijā par pasažieru un to bagāžas jūras pārvadājumu (*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and*

their Luggage by Sea, 1974). Atēnu konvencija tika pieņemta, lai harmonizētu pārvadājumu režīmu pēc tam, kad divas iepriekšējās (1961. un 1967. gada) konvencijas šajā jomā nesaņēma nepieciešamo atbalstu. Šai konvencijai ir pievienojušās 23 valstis (1996. gada oktobrī). Atēnu konvencijas pamatnoteikumi ir ietverti Latvijas Jūras kodeksā. 1976. gadā tika pieņemts protokols, kas atbildības ierobežošanas mērķiem nomainīja Puankarē frankus pret Starptautiskā valūtas fonda speciālajām norēķinu vienībām. 1990. gadā tika pieņemts īpašs protokols, lai vienkāršotu atbildības limitu paaugstināšanas procedūru.

Konvencija noteic, ka pasažieris ir jebkura persona, kas tiek pārvadāta ar kuģi saskaņā ar pārvadājuma līgumu, bet bagāža ir jebkura lieta vai transporta līdzeklis, kas tiek pārvadāts saskaņā ar pārvadājuma līgumu, izņemot lietas un transportlīdzekļus, ko pārvadā saskaņā ar čarteru, konosamentu vai saskaņā ar jebkuru citu kravu pārvadājuma līgumu, un izņemot dzīvus dzīvniekus.

Pārvadājuma periods tiek definēts kā laika posms, kurā pasažieris un viņa kajītes bagāža atrodas uz kuģa, notiek iekāpšana vai izkāpšana vai pasažieris un viņa kajītes bagāža tiek nogādāta pa ūdeni uz kuģi vai no kuģa, ja šāda veida pārvadājums ir iekļauts pārvadājuma cenā vai šādiem mērķiem lietoto ūdens transportu ir nodrošinājis pārvadātājs. Attiecībā uz pasažieri pārvadājums neietver laika posmu, kurā pasažieris atrodas pasažieru ostā vai uz piestātnes.

Konvencija regulē pārvadājuma līgumus gadījumos, kad kuģis ir reģistrēts konvencijas dalībvalstī, vai peld zem šādas valsts karoga. Konvencijas noteikumi ir jāpiemēro arī tad, ja pārvadājuma līgums ir noslēgts konvencijas dalībvalstī vai kuģa atiešanas osta vai pienākšanas osta saskaņā ar pārvadājuma līgumu atrodas konvencijas dalībvalstī.

Konvencijas 3. pantā ir noteikta pārvadātāja atbildība:

"1. Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas ir radušies pasažiera dzīvības zaudējuma gadījumā vai pasažiera ievainojuma gadījumā, kā arī par zaudējumiem, kas nodarīti bagāžai, ja negadījums, kura rezultātā radušies zaudējumi, ir noticis pārvadājuma laikā un tie ir radušies pārvadātāja vai viņa aģentu, kuri pilda savus darba pienākumus, vainas dēļ.

2. Prasītājam ir jāpierāda, ka negadījums, kura rezultātā radušies zaudējumi, ir noticis pārvadājuma laikā, kā arī prasītājam ir jāpierāda zaudējumu apmērs.

3. Ir jāuzskata, ka zaudējumi radušies pārvadātāja vai viņa aģentu, kuri pilda savus darba pienākumus, vainas dēļ, ja nav pierādīts pretējais, gadījumos, kad zaudējumi, kas radušies pasažiera dzīvības zaudējuma gadījumā vai pasažiera ievainojuma gadījumā, kā arī zaudējumi, kas nodarīti kajītes bagāžai, ir radušies vai ir saistīti ar kuģa bojāeju, sadursmi, uzskriešanu uz sēkļa, sprādzienu vai ugunsgrēku, vai kuģa defektu. Attiecībā uz zaudējumiem, kas nodarīti citai bagāžai, ir jāuzskata, ka tie ir radušies tādas vainas dēļ, ja nav pierādīts pretējais, neatkarīgi no tā negadījuma rakstura, kura rezultātā ir radušies zaudējumi. Visos citos gadījumos prasītājam ir jāpierāda vainīgās personas vaina."

Tātad pārvadātāja vaina tiek prezumēta. Tas tiek darīts, lai atvieglotu prasību neregulēšanu kuģu avāriju gadījumā. Pārvadātāju var atbrīvot no atbildības pilnīgi vai daļēji, ja viņš pierāda, ka pasažiera nāve vai ievainojums, vai zaudējumi viņa bagāžai ir radušies pasažiera vainas dēļ, vai tos ir veicinājusi pasažiera vaina.

Saskaņā ar konvencijas noteikumiem pārvadātājam ir tiesības ierobežot savu atbildību pasažiera nāves vai ievainojuma gadījumā 46. 666 Starptautiskā valūtas fonda speciālo norēķina vienību (SDR) apmērā. Taču šāds limits atšķiras no tā, kādu nosaka Latvijas Jūras kodekss atbilstoši 1976. gada Konvencijai par atbildības ierobežošanu par jūras prasībām (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, 1976), kurā ir noteikts:

"Ja prasības tiek izvirzītas sakarā ar kuģa pasažiera nāvi vai miesas bojājumu, kuģa

īpašnieka atbildības robežu nosaka, 46 666 norēķina vienības reizinot ar to pasažieru skaitu, kurus kuģis drīkst pārvadāt saskaņā ar kuģa apliecību, bet šī robeža nedrīkst pārsniegt 25 miljonus norēķina vienību."

Ja atbildība tiek ierobežota atbilstoši Latvijas Jūras kodeksa noteikumiem, prasītājs var saņemt kompensāciju, kas pārsniedz 46 666 norēķina vienības, jo ierobežošanas fonds būs atkarīgs no tā, cik pasažierus kuģis drīkst pārvadāt, neatkarīgi no cietušo skaita. Konvencija paredz, ka pārvadātājam nav tiesību ierobežot savu atbildību, ja ir pierādīts, ka zaudējumus radījuši tā darbība vai bezdarbība nolūkā radīt šādus zaudējumus vai arī nolaidība, apzinoties šādu zaudējumu iespējamību. Konvencija arī nosaka saīsināto prasības noilguma termiņu, kas atbilst diviem gadiem.

Kontroljautājumi

1. Kādi ir jūras transportā izmantoto čarteru veidi?
2. Kas ir čartera standartforma?
3. Ko ietver fraktētāja pienākums izraudzīties drošu ostu?
4. Kas ir guļlaiks un kā tas tiek aprēķināts?
5. Īsi paskaidrot terminu "demeredžs" un "dispaša" nozīmi.
6. Izskaidrot konosamenta un čartera mijiedarbību.
7. Kas ir *Worldscale*, tās lietošanas sfēra.
8. Kādas sekas varētu būt nelikumīgai deviācijai?
9. Kāpēc ir nepieciešams laika čartera gadījumā precīzi norādīt kuģa degvielas patēriņu?
10. Kādu kompensāciju var pieprasīt kuģa īpašnieks, ja fraktētājs laika čartera gadījumā aiztur kuģa atdošanu virs noligtā laika?
11. Kādas tiesības īpašniekam parasti ir paredzētas laika čarterā, ja noma netiek laikā samaksāta?
12. Ko paredz Tiesības nemaksāt nomu (*off — hire*) nosacījumi?
13. Īsi raksturot kuģa kapteiņa situāciju laika čartera gadījumā.
14. Ko paredz starpklubu vienošanās?

Uzdevums

Tika noslēgts reisa čarters, pēc kura nosacījumiem kuģis "Polaris" nofraktēts reisam no Ventspils uz Salacgrīvu. Čartera puses vienojās, ka kuģim jāierodas Ventspils ostā līdz 1. jūnijam, taču spēcīgas vētras dēļ "Polaris" ienāca Ventspils reidā tikai 3. jūnijā. Ieejot ostā, "Polaris" uzsēdās uz sēkļa, jo vētra ieejas farvātera bojas bija novirzījusi no kartē atzīmētajām vietām, un rezultātā šo ostu nevarēja uzskatīt par drošu līdz vētras radīto bojājumu novēršanai.

Pie jums griežas kuģa "Polaris" īpašnieks ar lūgumu sniegt konsultāciju par turpmāko rīcību.

Ieteicamā literatūra

Vītiņš V. **Jūras tiesības**. Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.

Cooke J. Young T., Taylor A., Kimball J., Martowski D., Lambert L. **Voyage Charters**. LLP, 1993.

- Wilford M. Coghlin T. Kimball J. **Time Charters**. LLP, 1995.
Schofield J. **Laytime and Demurrage**. LLP 1996.
Yates D. **Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air**. LLP, 1993.
Gorton L. Ihre R., Sandevan A. **Shipbroking and Chartering Practice**. LLP, 1990.
Tetley W. **Marine Cargo Claims**, 3rd ed. International Shipping Publications, 1988.
Tetley W. **International conflicts of law, Common, Civil and Maritime**. International Shipping Publications, 1993.
Chorley and Giles' Shipping Law, 8th ed. Pitman Publishing, 1987.
Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, 20th ed. Sweet and Maxwell, 1996.
Richardson J. W. **The Merchants Guide**. P&O Containers Ltd., 1995.
Tallack R. L. **Commercial Management for Shipmasters**. Nautical Institute, 1996.
Roberts P. **Watchkeeping Safety and Cargo Management in Port**. Nautical Institute, 1995.
Tallack R. L. **The Development of Maritime Commercial Practice**. Nautical Institute.
Schmitthoff's **Export Trade**, 9th ed. Sweet & Maxwell, 1993.
Hopkins F. N. **Business & Law for the Shipmaster**. Brown, Son & Ferguson, Ltd., 1989.
Ralph de Wit. **Multimodal Transport**. Lloyd's of London Press, 1995.
Sassoon D. C. I. F. and F. O. B. **Contracts**. Sweet and Maxwell, 1995.

Pielikums Nr. 1*
GENCON čartera forma

Pielikums Nr. 2*
CONGEBILL konosamenta forma

Pielikums Nr. 3*
BALTIME 1939 laika čartera forma

* Publicēts ar BIMCO atļauju.

Pielikums Nr. 1 GENCON čartera forma

1. Shipbroker	RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994) (To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: "GENCON"
	Part I
3. Owners: Place of business (Cl. 1)	2. Place and date
5. Vessel's name (Cl. 1)	4. Charterers: Place of business (Cl. 1)
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6)
17. Shippers: Place of business (Cl. 6)	a) Laytime for loading
18. Agents (loading) (Cl. 6)	b) Laytime for discharging
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	c) Total laytime for loading and discharging
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account) (Cl. 13(c))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19(a), 19(b) or 19(c) of Cl. 19; if 19(c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19(a) shall apply) (Cl. 19)	
(a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

1. It is agreed between the party mentioned in Box 3 as the Owners of the Vessel named in Box 5, of the GT/NT indicated in Box 6 and carrying about the number of metric tons of deadweight capacity all told on summer loadline stated in Box 7, now in position as stated in Box 8 and expected ready to load under this Charter Party about the date indicated in Box 9, and the party mentioned as the Charterers in Box 4 that:	1	always work under the supervision of the Master.	75
The said Vessel shall, as soon as her prior commitments have been completed, proceed to the loading port(s) or place(s) stated in Box 10 or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there load a full and complete cargo (if shipment of deck cargo agreed same to be at the Charterers' risk and responsibility) as stated in Box 12, which the Charterers bind themselves to ship, and being so loaded the Vessel shall proceed to the discharging port(s) or place(s) stated in Box 11 as ordered on signing Bills of Lading, or so near thereto as she may safely get and lie always afloat, and there deliver the cargo.	2	(c) <i>Stevedore Damage</i>	76
	3	The Charterers shall be responsible for damage (beyond ordinary wear and tear) to any part of the Vessel caused by Stevedores. Such damage shall be notified as soon as reasonably possible by the Master to the Charterers or their agents and to their Stevedores, failing which the Charterers shall not be held responsible. The Master shall endeavour to obtain the Stevedores' written acknowledgement of liability.	77
	4	The Charterers are obliged to repair any stevedore damage prior to completion of the voyage, but must repair stevedore damage affecting the Vessels' seaworthiness or class before the Vessel sails from the port where such damage was caused or found. All additional expenses incurred shall be for the account of the Charterers and any time lost shall be for the account of and shall be paid to the Owners by the Charterers at the demurrage rate.	78
	5		79
	6		80
	7		81
	8		82
	9		83
	10		84
	11		85
	12		86
	13		87
	14		88
2. Owners' Responsibility Clause	15	6. Laytime	89
The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager.	16	(a) <i>Separate laytime for loading and discharging</i>	90
And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.	17	The cargo shall be loaded within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	91
	18	The cargo shall be discharged within the number of running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	92
	19	(b) <i>Total laytime for loading and discharging</i>	93
	20	The cargo shall be loaded and discharged within the number of total running days/hours as indicated in Box 16, weather permitting, Sundays and holidays excepted, unless used, in which event time used shall count.	94
	21	(c) <i>Commencement of laytime (loading and discharging)</i>	95
	22	Laytime for loading and discharging shall commence at 13.00 hours, if notice of 102 readiness is given up to and including 12.00 hours, and at 06.00 hours next 103 working day if notice given during office hours after 12.00 hours. Notice of 104 readiness at loading port to be given to the Shippers named in Box 17 or if not 105 named, to the Charterers or their agents named in Box 18. Notice of readiness 106 at the discharging port to be given to the Receivers or, if not known, to the 107 Charterers or their agents named in Box 19.	96
	23	If the loading/discharging berth is not available on the Vessel's arrival at or off 108 the port of loading/discharging, the Vessel shall be entitled to give notice of 110 readiness within ordinary office hours on arrival there, whether in free pratique 111 or not, whether customs cleared or not. Laytime or time on demurrage shall 112 then count as if she were in berth and in all respects ready for loading/113 discharging provided that the Master warrants that she is in fact ready in all 114 respects. Time used in moving from the place of waiting to the loading/115 discharging berth shall not count as laytime.	97
	24	If, after inspection, the Vessel is found not to be ready in all respects to load/117 discharge time lost after the discovery thereof until the Vessel is again ready to 118 load/discharge shall not count as laytime.	98
	25	Time used before commencement of laytime shall count.	99
	26	Indicate alternative (a) or (b) as agreed, in Box 16.	100
	27		101
3. Deviation Clause	28		102
The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist Vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.	29	7. Demurrage	122
	30	Demurrage at the loading and discharging port is payable by the Charterers at 123 the rate stated in Box 20 in the manner stated in Box 20 per day or pro rata for 124 any part of a day. Demurrage shall fall due day by day and shall be payable 125 upon receipt of the Owners' invoice.	103
	31	In the event the demurrage is not paid in accordance with the above, the 127 Owners shall give the Charterers 96 running hours written notice to rectify the 128 failure. If the demurrage is not paid at the expiration of this time limit and if the 129 vessel is in or at the loading port, the Owners are entitled at any time to 130 terminate the Charter Party and claim damages for any losses caused thereby 131	104
4. Payment of Freight	32		105
(a) The freight at the rate stated in Box 13 shall be paid in cash calculated on the intaken quantity of cargo.	33		106
(b) <i>Prepaid</i> . If according to Box 13 freight is to be paid on shipment, it shall be deemed earned and non-returnable, Vessel and/or cargo lost or not lost. Neither the Owners nor their agents shall be required to sign or endorse bills of lading showing freight prepaid unless the freight due to the Owners has actually been paid.	34		107
(c) <i>On delivery</i> . If according to Box 13 freight, or part thereof, is payable at destination it shall not be deemed earned until the cargo is thus delivered. Notwithstanding the provisions under (a), if freight or part thereof is payable on delivery of the cargo the Charterers shall have the option of paying the freight on delivered weight/quantity provided such option is declared before breaking bulk and the weight/quantity can be ascertained by official weighing machine, joint draft survey or tally.	35		108
Cash for Vessel's ordinary disbursements at the port of loading to be advanced by the Charterers, if required, at highest current rate of exchange, subject to two (2) per cent to cover insurance and other expenses.	36		109
	37		110
	38		111
	39		112
	40		113
	41		114
	42		115
	43		116
	44		117
	45		118
	46		119
	47		120
	48		121
	49		122
5. Loading/Discharging	50		123
(a) <i>Costs/Risks</i>	51		124
The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trimmed, tallied, lashed and/or secured and taken from the holds and discharged by the Charterers, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners. The Charterers shall provide and lay all dunnage material as required for the proper stowage and protection of the cargo on board, the Owners allowing the use of all dunnage available on board. The Charterers shall be responsible for and pay the cost of removing their dunnage after discharge of the cargo under this Charter Party and time to count until dunnage has been removed.	52		125
(b) <i>Cargo Handling Gear</i>	53		126
Unless the Vessel is gearless or unless it has been agreed between the parties that the Vessel's gear shall not be used and stated as such in Box 15, the Owners shall throughout the duration of loading/discharging give free use of the Vessel's cargo handling gear and of sufficient motive power to operate all such cargo handling gear. All such equipment to be in good working order. Unless caused by negligence of the stevedores, time lost by breakdown of the Vessel's cargo handling gear or motive power - pro rata the total number of cranes/winchies required at that time for the loading/discharging of cargo under this Charter Party - shall not count as laytime or time on demurrage. On request the Owners shall provide free of charge cranesmen/winchmen from the crew to operate the Vessel's cargo handling gear, unless local regulations prohibit this, in which latter event shore labourers shall be for the account of the Charterers. Cranesmen/Winchmen shall be under the Charterers' risk and responsibility and as stevedores to be deemed as their servants but shall	54		127
	55		128
	56		129
	57		130
	58		131
	59		132
	60		133
	61		134
	62		135
	63		136
	64		137
	65		138
	66		139
	67		140
	68		141
	69		142
	70		143
	71		144
	72		145
	73		146
	74		147
			148

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

- the seventh day after the new readiness date stated in the Owners' notification 149
to the Charterers shall be the new cancelling date. 150
The provisions of sub-clause (b) of this Clause shall operate only once, and in 151
case of the Vessel's further delay, the Charterers shall have the option of 152
canceling the Charter Party as per sub-clause (a) of this Clause. 153
- 10. Bills of Lading** 154
Bills of Lading shall be presented and signed by the Master as per the 155
"Congenbill" Bill of Lading form, Edition 1994, without prejudice to this Charter 156
Party, or by the Owners' agents provided written authority has been given by 157
Owners to the agents, a copy of which is to be furnished to the Charterers. The 158
Charterers shall indemnify the Owners against all consequences or liabilities 159
that may arise from the signing of bills of lading as presented to the extent that 160
the terms or contents of such bills of lading impose or result in the imposition of 161
more onerous liabilities upon the Owners than those assumed by the Owners 162
under this Charter Party. 163
- 11. Both-to-Blame Collision Clause** 164
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the 165
negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, 166
Mörmir, Pilot or the servants of the Owners in the navigation or in the 167
management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will 168
indemnify the Owners against all loss or liability to the other or non-carrying 169
vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or 170
damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or 171
payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said 172
cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel 173
or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Owners. 174
The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those 175
in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the 176
colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact. 177
- 12. General Average and New Jason Clause** 178
General Average shall be adjusted in London unless otherwise agreed in Box 179
22 according to York-Antwerp Rules 1994 and any subsequent modification 180
thereof. Proprietors of cargo to pay the cargo's share in the general expenses 181
even if same have been necessitated through neglect or default of the Owners' 182
servants (see Clause 2). 183
If General Average is to be adjusted in accordance with the law and practice of 184
the United States of America, the following Clause shall apply: "In the event of 185
accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the 186
voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or 187
not, for which, or for the consequence of which, the Owners are not 188
responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees 189
or the owners of the cargo shall contribute with the Owners in General Average 190
to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average 191
nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges 192
incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the 193
Owners, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels 194
belonged to strangers. Such deposit as the Owners, or their agents, may deem 195
sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and 196
special charges thereon shall, if required, be made by the cargo shippers, 197
consignees or owners of the goods to the Owners before delivery. 198
- 13. Taxes and Dues Clause** 199
(a) *On Vessel* -The Owners shall pay all dues, charges and taxes customarily 200
levied on the Vessel, howsoever the amount thereof may be assessed. 201
(b) *On cargo* -The Charterers shall pay all dues, charges, duties and taxes 202
customarily levied on the cargo, howsoever the amount thereof may be 203
assessed. 204
(c) *On freight* -Unless otherwise agreed in Box 23, taxes levied on the freight 205
shall be for the Charterers' account. 206
- 14. Agency** 207
In every case the Owners shall appoint their own Agent both at the port of 208
loading and the port of discharge. 209
- 15. Brokerage** 210
A brokerage commission at the rate stated in Box 24 on the freight, dead-freight 211
and demurrage earned is due to the party mentioned in Box 24. 212
In case of non-execution 1/3 of the brokerage on the estimated amount of 213
freight to be paid by the party responsible for such non-execution to the 214
Brokers as indemnity for the latter's expenses and work. In case of more 215
voyages the amount of indemnity to be agreed. 216
- 16. General Strike Clause** 217
(a) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual loading of the 218
cargo, or any part of it, when the Vessel is ready to proceed from her last port or 219
at any time during the voyage to the port or ports of loading or after her arrival 220
there, the Master or the Owners may ask the Charterers to declare, that they 221
agree to reckon the laydays as if there were no strike or lock-out. Unless the 222
Charterers have given such declaration in writing (by telegram, if necessary) 223
within 24 hours, the Owners shall have the option of cancelling this Charter 224
Party. If part cargo has already been loaded, the Owners must proceed with 225
same, (freight payable on loaded quantity only) having liberty to complete with 226
other cargo on the way for their own account. 227
(b) If there is a strike or lock-out affecting or preventing the actual discharging 228
of the cargo on or after the Vessel's arrival at or off port of discharge and same 229
has not been settled within 48 hours, the Charterers shall have the option of 230
keeping the Vessel waiting until such strike or lock-out is at an end against 231
paying half demurrage after expiration of the time provided for discharging 232
until the strike or lock-out terminates and thereafter full demurrage shall be 233
payable until the completion of discharging, or of ordering the Vessel to a safe 234
port where she can safely discharge without risk of being detained by strike or 235
lock-out. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 236
Owners have given notice to the Charterers of the strike or lock-out affecting 237
the discharge. On delivery of the cargo at such port, all conditions of this 238
Charter Party and of the Bill of Lading shall apply and the Vessel shall receive 239
the same freight as if she had discharged at the original port of destination, 240
except that if the distance to the substituted port exceeds 100 nautical miles, 241
the freight on the cargo delivered at the substituted port to be increased in 242
proportion. 243
(c) Except for the obligations described above, neither the Charterers nor the 244
Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-outs 245
preventing or affecting the actual loading or discharging of the cargo. 246
- 17. War Risks ("Voywar 1933")** 247
(1) For the purpose of this Clause, the words: 248
(a) The "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, 249
disponent owners, managers or other operators who are charged with the 250
management of the Vessel, and the Master; and 251
(b) "War Risks" shall include any war (whether actual or threatened), act of 252
war, civil war, hostilities, revolution, rebellion, civil commotion, warlike 253
operations, the laying of mines (whether actual or reported), acts of piracy, 254
acts of terrorists, acts of hostility or malicious damage, blockades 255
(whether imposed against all Vessels or imposed selectively against 256
Vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews 257
or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, 258
or the Government of any state whatsoever, which, in the reasonable 259
judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or are 260
likely to be or to become dangerous to the Vessel, her cargo, crew or other 261
persons on board the Vessel. 262
(2) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the 263
reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of 264
the Contract of Carriage, or any part of it, may expose, or is likely to expose, 265
the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel to War 266
Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this 267
Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may 268
expose, or may be likely to expose, the Vessel, her cargo, crew or other 269
persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this 270
Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place 271
within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers 272
the Vessel, her cargo, crew, or other persons onboard the Vessel may be 273
exposed, or may be likely to be exposed, to War Risks, the Owners shall 274
first require the Charterers to nominate any other safe port which lies 275
within the range for loading or discharging, and may only cancel this 276
Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe 277
port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement. 278
(3) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, 279
or to sign Bills of Lading for any port or place, or to proceed or continue on 280
any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or 281
waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, 282
where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at 283
any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is 284
completed, that in the reasonable judgement of the Master and/or the 285
Owners, the Vessel, her cargo (or any part thereof), crew or other persons 286
on board the Vessel (or any one or more of them) may be, or are likely to be, 287
exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice 288
request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the 289
cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such 290
notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners 291
may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port 292
of loading) in complete fulfillment of the Contract of Carriage. The Owners 293
shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such 294
discharge and, if the discharge takes place at any port other than the 295
loading port, to receive the full freight as though the cargo had been 296

PART II

"Gencon" Charter (As Revised 1922, 1976 and 1994)

carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, 297	
to additional freight which shall be the same percentage of the freight 298	
contracted for, as the percentage which the extra distance represents to 299	
the distance of the normal and customary route, the Owners having a lien 300	
on the cargo for such expenses and freight. 301	
(4) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it 302	
appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the 303	
Owners, the Vessel, her cargo, crew or other persons on board the Vessel 304	
may be, or are likely to be, exposed to War Risks on any part of the route 305	
(including any canal or waterway) which is normally and customarily used 306	
in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route 307	
to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that 308	
this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total 309	
extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the 310	
same percentage of the freight contracted for as the percentage which the 311	
extra distance represents to the distance of the normal and customary 312	
route. 313	
(5) The Vessel shall have liberty:- 314	
(a) to comply with all orders, directions, recommendations or advice as to 315	
departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, 316	
destinations, discharge of cargo, delivery or in any way whatsoever which 317	
are given by the Government of the Nation under whose flag the Vessel 318	
sails, or other Government to whose laws the Owners are subject, or any 319	
other Government which so requires, or any body or group acting with the 320	
power to compel compliance with their orders or directions; 321	
(b) to comply with the orders, directions or recommendations of any war 322	
risks underwriters who have the authority to give the same under the terms 323	
of the war risks insurance; 324	
(c) to comply with the terms of any resolution of the Security Council of the 325	
United Nations, any directives of the European Community, the effective 326	
orders of any other Supranational body which has the right to issue and 327	
give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which 328	
the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who 329	
are charged with their enforcement; 330	
(d) to discharge at any other port any cargo or part thereof which may 331	
render the Vessel liable to confiscation as a contraband carrier; 332	
(e) to call at any other port to change the crew or any part thereof or other 333	
persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may 334	
be subject to internment, imprisonment or other sanctions; 335	
(f) where cargo has not been loaded or has been discharged by the 336	
Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the 337	
Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, 338	
whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or 339	
customary route. 340	
(6) If in compliance with any of the provisions of sub-clauses (2) to (5) of this 341	
Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a 342	
deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of 343	
Carriage. 344	
18. General Ice Clause 345	
<i>Part of loading</i> 346	
(a) In the event of the loading port being inaccessible by reason of ice when the 347	
Vessel is ready to proceed from her last port or at any time during the voyage or 348	
on the Vessel's arrival or in case frost sets in after the Vessel's arrival, the 349	
Master for fear of being frozen in is at liberty to leave without cargo, and this 350	
Charter Party shall be null and void. 351	
(b) If during loading the Master, for fear of the Vessel being frozen in, deems it 352	
advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 353	
to proceed to any other port or ports with option of completing cargo for the 354	
Owners' benefit for any port or ports including port of discharge. Any part 355	
cargo thus loaded under this Charter Party to be forwarded to destination at the 356	
Vessel's expense but against payment of freight, provided that no extra 357	
expenses be thereby caused to the Charterers, freight being paid on quantity 358	
delivered (in proportion if lumpsum), all other conditions as per this Charter 359	
Party. 360	
(c) In case of more than one loading port, and if one or more of the ports are 361	
closed by ice, the Master or the Owners to be at liberty either to load the part 362	
cargo at the open port and fill up elsewhere for their own account as under 363	
section (b) or to declare the Charter Party null and void unless the Charterers 364	
agree to load full cargo at the open port. 365	
<i>Part of discharge</i> 366	
(a) Should ice prevent the Vessel from reaching port of discharge the 367	
Charterers shall have the option of keeping the Vessel waiting until the re- 368	
opening of navigation and paying demurrage or of ordering the Vessel to a safe 369	
and immediately accessible port where she can safely discharge without risk of 370	
detention by ice. Such orders to be given within 48 hours after the Master or the 371	
Owners have given notice to the Charterers of the impossibility of reaching port 372	
of destination. 373	
(b) If during discharging the Master for fear of the Vessel being frozen in deems 374	
it advisable to leave, he has liberty to do so with what cargo he has on board and 375	
to proceed to the nearest accessible port where she can safely discharge. 376	
(c) On delivery of the cargo at such port, all conditions of the Bill of Lading shall 377	
apply and the Vessel shall receive the same freight as if she had discharged at 378	
the original port of destination, except that if the distance of the substituted port 379	
exceeds 100 nautical miles, the freight on the cargo delivered at the substituted 380	
port to be increased in proportion. 381	
19. Law and Arbitration 382	
* (a) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 383	
English law and any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to 384	
arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or 385	
any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force. 386	
Unless the parties agree upon a sole arbitrator, one arbitrator shall be 387	
appointed by each party and the arbitrators so appointed shall appoint a third 388	
arbitrator, the decision of the three-man tribunal thus constituted or any two of 389	
them, shall be final. On the receipt by one party of the nomination in writing of 390	
the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within 391	
fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall 392	
be final. 393	
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 394	
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 395	
with the Small Claims Procedure of the London Maritime Arbitrators 396	
Association. 397	
* (b) This Charter Party shall be governed by and construed in accordance with 398	
Title 9 of the United States Code and the Maritime Law of the United States and 399	
should any dispute arise out of this Charter Party, the matter in dispute shall be 400	
referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the 401	
parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any 402	
two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this 403	
agreement may be made a rule of the Court. The proceedings shall be 404	
conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, 405	
Inc. 406	
For disputes where the total amount claimed by either party does not exceed 407	
the amount stated in Box 25** the arbitration shall be conducted in accordance 408	
with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, 409	
Inc.. 410	
* (c) Any dispute arising out of this Charter Party shall be referred to arbitration at 411	
the place indicated in Box 25, subject to the procedures applicable there. The 412	
laws of the place indicated in Box 25 shall govern this Charter Party. 413	
(d) If Box 25 in Part 1 is not filled in, sub-clause (a) of this Clause shall apply. 414	
* (a), (b) and (c) are alternatives; indicate alternative agreed in Box 25. 415	
** Where no figure is supplied in Box 25 in Part 1, this provision only shall be void but 416	
the other provisions of this Clause shall have full force and remain in effect. 417	

Pielikums Nr. 2 CONGEBILL konosamenta forma

Page 1

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
 CODE NAME: "CONGENBILL"
 EDITION 1994
 ADOPTED BY
 THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO)

Conditions of Carriage

(1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.

(2) **General Paramount Clause.**

(a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

(b) *Trades where Hague-Visby Rules apply.*

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.

(c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

(3) **General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

(4) **New Jason Clause.**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

(5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particulars of cargo, freight,
 destination, etc., see overleaf.

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

Shipper

BILL OF LADING
TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No.

Page 2

Reference No.

Consignee

Notify address

Draft Copy

Vessel

Port of loading

Port of discharge

Shipper's description of goods

Gross weight

Draft Copy
(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not

being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per
CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.
Received on account of freight:

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified & Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original B/L	Signature

Pielikums Nr. 3 BALTIME 1939 laika čartera forma

Adopted by
the Documentary Committee of the Chamber
of Shipping of the United Kingdom
and the Japanese Committee of the Japan
Shipping Exchange, Inc.

Issued 5/2 1939
Amended 1/3 1942
Amended 1/6 1950
Amended 1/1 1956
Amended 1/7 1974



PART I

1. Shipbroker		THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE UNIFORM TIME-CHARTER (Box Layout 1974) CODE NAME: "BALTIME 1939"	
		2. Place and date	
3. Owners/Place of business		4. Charterers/Place of business	
5. Vessel's name		6. GRT/NRT	
7. Class		8. Indicated horse power	
9. Total tons d.w. (abt.) on Board of Trade summer freeboard		10. Cubic feet grain/bale capacity	
11. Permanent bunkers (abt.)			
12. Speed capability in knots (abt.) on a consumption in tons (abt.) of			
13. Present position			
14. Period of hire (Cl. 1)		15. Port of delivery (Cl. 1)	
		16. Time of delivery (Cl. 1)	
17. (a) Trade limits (Cl. 2)			
(b) Cargo exclusions specially agreed			
18. Bunkers on re-delivery (state min. and max. quantity) (Cl. 5)			
19. Charter hire (Cl. 6)		20. Hire payment (state currency, method and place of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 6)	
21. Place or range of re-delivery (Cl. 7)		22. War (only to be filled in if Section (C) agreed) (Cl. 21)	
23. Cancelling date (Cl. 22)		24. Place of arbitration (only to be filled in if place other than London agreed) (Cl. 23)	
25. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 25)		26. Numbers of additional clauses covering special provisions, if agreed	
It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.			
Signature (Owners)		Signature (Charterers)	

Copyright, published by The Baltic
and International Maritime
Conference, Copenhagen

PART II

"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

It is agreed between the party mentioned in Box 3 as owners of the Vessel named in Box 5 of the gross/net Register tonnage indicated in Box 6, classed as stated in Box 7 and of indicated horse power as stated in Box 8 carrying about the number of tons deadweight indicated in Box 9 on Board of Trade summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and boiler water, having as per builder's plan a cubic-feet grain/bale capacity as stated in Box 10, exclusive of permanent bunkers, which contain about the number of tons stated in Box 11, and fully loaded capable of steaming about the number of knots indicated in Box 12 in good weather and smooth water on a consumption of about the number of tons best Welsh coal or oil-fuel stated in Box 12, now in position as stated in Box 13 and the party mentioned as Charterers in Box 4, as follows:	1	dinary runners capable of handling lifts up to 2 tons.	81	10. Directions and Logs	159
	2		82	(A) In the event of drydocking or other necessary	165
	3			structions and sailing directions and the Master	161
	4	5. Bunkers	83	and Engineer to keep full and correct logs ac-	162
	5	The Charterers at port of delivery and the Owners	84	cessible to the Charterers or their Agents.	163
	6	at port of re-delivery to take over and pay	85		
	7	for all coal or oil-fuel remaining in the Vessel's	86	11. Suspension of Hire etc.	164
	8	bunkers at current price at the respective ports.	87	(A) In the event of drydocking or other necessary	165
	9	The Vessel to be re-delivered with not less than	88	measures to maintain the efficiency of the Vessel	166
	10	the number of tons and not exceeding the num-	89	deficiency of men or Owners' stores, break-	167
	11	ber of tons of coal or oil-fuel in the Vessel's	90	down of machinery, damage to hull or other ac-	168
	12	bunkers stated in Box 18.	91	cident, either hindering or preventing the work-	169
	13			ing of the Vessel and continuing for more than	170
	14	6. Hire	92	twentyfour consecutive hours, no hire to be paid	171
	15	The Charterers to pay as hire the rate stated in	93	in respect of any time lost thereby during the	172
	16	Box 19 per 30 days, commencing in accordance	94	period in which the Vessel is unable to perform	173
	17	with Clause 1 until her re-delivery to the Owners.	95	the service immediately required. Any hire paid	174
	18	Payment	96	in advance to be adjusted accordingly.	175
	19	Payment of hire to be made in cash, in the cur-	97	(B) In the event of the Vessel being driven into	176
1. Period/Port of Delivery/Time of Delivery	20	rency stated in Box 20, without discount, every	98	port or to anchorage through stress of weather,	177
The Owners let, and the Charterers hire the Ves-	21	30 days, in advance, and in the manner prescribed	99	trading to shallow harbours or to rivers or ports	178
sel for a period of the number of calendar months	22	in Box 20.	100	with bars or suffering an accident to her cargo,	179
indicated in Box 14 from the time (not a Sunday	23	In default of payment the Owners to have the	101	any detention of the Vessel and/or expenses re-	180
or a legal Holiday unless taken over) the Vessel	24	right of withdrawing the Vessel from the service	102	sulting from such detention to be for the Char-	181
is delivered and placed at the disposal of the	25	of the Charterers, without noting any protest and	103	terers' account even if such detention and/or ex-	182
Charterers between 9 a.m. and 6 p.m., or between	26	without interference by any court or any other	104	penses, or the cause by reason of which either	183
9 a.m. and 2 p.m. if on Saturday, at the port	27	formality whatsoever and without prejudice to	105	is incurred, be due to, or be contributed to	184
stated in Box 15 in such available berth where	28	any claim the Owners may otherwise have on the	106	by, the negligence of the Owners' servants.	185
she can safely lie always afloat, as the Charterers	29	Charterers under the Charter.	107		
may direct, she being in every way fitted for or-	30			12. Cleaning Boilers	186
inary cargo service.	31	7. Re-delivery	108	Cleaning of boilers whenever possible to be done	187
The Vessel to be delivered at the time indicated	32	The Vessel to be re-delivered on the expiration	109	during service, but if impossible the Charterers	188
in Box 16.		of the Charter in the same good order as when	110	to give the Owners necessary time for cleaning.	189
		delivered to the Charterers (fair wear and tear	111	Should the Vessel be detained beyond 48 hours	190
2. Trade	33	excepted) at an ice-free port in the Charterers'	112	hire to cease until again ready.	191
The Vessel to be employed in lawful trades for	34	option at the place or within the range stated in	113		
the carriage of lawful merchandise only between	35	Box 21, between 9 a.m. and 6 p.m., and 9 a.m. 114	114	13. Responsibility and Exemption	192
good and safe ports or places where she can	36	and 2 p.m. on Saturday, but the day of re-delivery	115	The Owners only to be responsible for delay in	193
safely lie always afloat within the limits stated	37	shall not be a Sunday or legal Holiday.	116	delivery of the Vessel or for delay during the	194
in Box 17.	38	Notice	117	currency of the Charter and for loss or damage	195
No live stock nor injurious, inflammable or dan-	39	The Charterers to give the Owners not less than	118	to goods onboard, if such delay or loss has been	196
gerous goods (such as acids, explosives, calcium	40	ten days' notice at which port and on about	119	caused by want of due diligence on the part of	197
carbide, ferro silicon, naphtha, motor spirit, tar,	41	which day the Vessel will be re-delivered.	120	the Owners or their Manager in making the Ves-	198
or any of their products) to be shipped.	42	Should the Vessel be ordered on a voyage by	121	sel seaworthy and fitted for the voyage or any	199
		which the Charter period will be exceeded the	122	other personal act or omission or default of the	200
3. Owners to Provide	43	Charterers to have the use of the Vessel to 123	123	Owners or their Manager. The Owners not to be	201
The Owners to provide and pay for all provisions	44	enable them to complete the voyage, provided it	124	responsible in any other case nor for damage or	202
and wages, for insurance of the Vessel, for all	45	could be reasonably calculated that the voyage	125	delay whatsoever and howsoever caused even if	203
deck and engine-room stores and maintain her	46	would allow re-delivery about the time fixed for	126	caused by the neglect or default of their ser-	204
a thoroughly efficient state in hull and machinery	47	the termination of the Charter, but for any time	127	vants. The Owners not to be liable for loss or	205
during service.	48	exceeding the termination date the Charterers to	128	damage arising or resulting from strikes, lock-	206
The Owners to provide one winchman per hatch.	49	pay the market rate if higher than the rate stu-	129	outs or stoppage or restraint of labour (including	207
If further winchmen are required, or if the stev-	50	lated herein.	130	the Master, Officers or Crew) whether partial or	208
dors refuse or are not permitted to work with	51			general.	209
the Crew, the Charterers to provide and pay	52	8. Cargo Space	131	The Charterers to be responsible for loss or dam-	210
qualified shore winchmen.	53	The whole reach and burthen of the Vessel, in-	132	age caused to the Vessel or to the Owners by	211
4. Charterers to Provide	54	cluding lawful deck capacity to be at the Char-	133	goods being loaded contrary to the terms of the	212
The Charterers to provide and pay for all coals,	55	terers' disposal, reserving proper and sufficient	134	Charter or by improper or careless bunkering or	213
including galley coal, oil-fuel, water for boilers,	56	space for the Vessel's Master, Officers, Crew, 135	135	loading, stowing or discharging of goods or any	214
port charges, pilotages (whether compulsory or	57	tackle, apparel, furniture, provisions and stores.	136	other improper or negligent act on their part or	215
not), canal steersmen, boatage, lights, tug-assist-	58			that of their servants.	216
ance, consular charges (except those pertaining	59	9. Master	137		
to the Master, Officers and Crew), canal, dock and	60	The Master to prosecute all voyages with the ut-	138	14. Advances	217
other dues and charges, including any foreign	61	most despatch and to render customary assist-	139	The Charterers or their Agents to advance to the	218
general municipality or state taxes, also all dock	62	ance with the Vessel's Crew. The Master to be	140	Master, if required, necessary funds for ordinary	219
harbour and tonnage dues at the ports of deli-	63	under the orders of the Charterers as regards 141	141	disbursements for the Vessel's account at any	220
very and re-delivery (unless incurred through	64	employment agency, or other arrangements. The	142	port charging only interest at 6 per cent. p.a.	221
cargo carried before delivery or after re-delivery)	65	Charterers to indemnify the Owners against all 143	143	such advances to be deducted from hire.	222
agencies, commissions, also to arrange and pay	66	consequences or liabilities arising from the Ma-	144		
for loading, trimming, stowing (including damage	67	ster, Officers or Agents signing Bills of Lading 145	145	15. Excluded Ports	223
and shifting boards, excepting any already on	68	or other documents or otherwise complying with	146	The Vessel not to be ordered to nor bound to	224
board), unloading, weighing, tallying and deliv-	69	such orders, as well as from any irregularity in	147	enter: a) any place where fever or epidemics are	225
ery of cargoes, surveys on hatches, meals supplied	70	the Vessel's papers or for overcarrying goods. 148	148	prevalent or to which the Master, Officers and	226
to officials and men in their service and all other	71	The Owners not to be responsible for shortage, 149	149	Crew by law are not bound to follow the Vessel	227
charges and expenses whatsoever including det-	72	mixture, marks, nor for number of pieces or 150	150	ice	228
ention and expenses through quarantine (includ-	73	packages, nor for damage to or claims on cargo 151	151	b) any ice-bound place or any place where lights,	229
ing cost of fumigation and disinfection).	74	caused by bad stowage or otherwise.	152	lightships, marks and buoys are or are likely to	230
All ropes, slings and special runners actually	75	If the Charterers have reason to be dissatisfied 153	153	be withdrawn by reason of ice on the Vessel's	231
used for loading and discharging and any special	76	with the conduct of the Master, Officers, or En- 154	154	arrival or where there is risk that ordinarily the	232
gear, including special ropes, hawsers and chains	77	ineers, the Owners, on receiving particulars of 155	155	Vessel will not be able on account of ice to	233
required by the custom of the port for mooring	78	the complaint, promptly to investigate the matter, 156	156	reach the place or to get out after having com-	234
to be for the Charterers' account. The Vessel to	79	and, if necessary and practicable, to make a 157	157	pleted loading or discharging. The Vessel not to	235
be fitted with winches, derricks, wheels and or-	80	change in the appointments.	158	be obliged to force ice. If on account of ice the	236
				Master considers it dangerous to remain at the	237

PART II

"BALTIME 1939" Uniform Time-Charter (Box Layout 1974)

loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in and/or damaged, he has liberty to sail to a convenient open place and await the Charterers' fresh instructions.	240	Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	315 316 317 318 319 320 321 322
Unforeseen detention through any of above causes to be for the Charterers' account.	242	(D) The Vessel to have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, delivery or in any other wise whatsoever given by the Government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other Government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such Government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions.	323 324 325 326 327 328 329 330 331 332
16. Loss of Vessel	244	(E) In the event of the nation under whose flag the Vessel sails becoming involved in war, hostilities, warlike operations, revolution, or civil commotion, both the Owners and the Charterers may cancel the Charter and, unless otherwise agreed, the Vessel to be re-delivered to the Owners at the port of destination or, if prevented through the provisions of section (A) from reaching or entering it, then at a near open and safe port at the Owners' option, after discharge of any cargo on board.	333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344
Should the Vessel be lost or missing, hire to cease from the date when she was lost. If the date of loss cannot be ascertained half hire to be paid from the date the Vessel was last reported until the calculated date of arrival at the destination. Any hire paid in advance to be adjusted accordingly.	245 246 247 248 249 250 251	(F) If in compliance with the provisions of this clause anything is done or is not done, such not to be deemed a deviation.	345 346 347
17. Overtime	252	Section (C) is optional and should be considered deleted unless agreed according to Box 22.	348 349
The Vessel to work day and night if required. The Charterers to refund the Owners their outlays for all overtime paid to Officers and Crew according to the hours and rates stated in the Vessel's articles.	253 254 255 256 257	22. Cancelling	350
18. Lien	258	Should the Vessel not be delivered by the date indicated in Box 23, the Charterers to have the option of cancelling.	351 352 353
The Owners to have a lien upon all cargoes and sub-freights belonging to the Time-Charterers and any Bill of Lading freight for all claims under this Charter, and the Charterers to have a lien on the Vessel for all moneys paid in advance and not earned.	259 260 261 262 263 264	If the Vessel cannot be delivered by the cancelling date, the Charterers, if required, to declare within 48 hours after receiving notice thereof whether they cancel or will take delivery of the Vessel.	354 355 356 357 358
19. Salvage	265	23. Arbitration	359
All salvage and assistance to other vessels to be for the Owners' and the Charterers' equal benefit after deducting the Master's and Crew's proportion and all legal and other expenses including hire paid under the charter for time lost in the salvage, also repairs of damage and coal or oil-fuel consumed. The Charterers to be bound by all measures taken by the Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.	266 267 268 269 270 271 272 273 274	Any dispute arising under the Charter to be referred to arbitration in London (or such other place as may be agreed according to Box 24) one Arbitrator to be nominated by the Owners and the other by the Charterers, and in case the Arbitrators shall not agree then to the decision of an Umpire to be appointed by them, the award of the Arbitrators or the Umpire to be final and binding upon both parties.	360 361 362 363 364 365 366 367 368
20. Sublet	275	24. General Average	369
The Charterers to have the option of subletting the Vessel, giving due notice to the Owners, but the original Charterers always to remain responsible to the Owners for due performance of the Charter.	276 277 278 279 280	General Average to be settled according to York/ Antwerp Rules, 1974. Hire not to contribute to General Average.	370 371 372
21. War	281	25. Commission	373
(A) The Vessel unless the consent of the Owners be first obtained not to be ordered nor continue to any place or on any voyage nor be used on any service which will bring her within a zone which is dangerous as the result of any actual or threatened act of war, war hostilities, warlike operations, acts of piracy or of hostility or malicious damage against this or any other vessel or its cargo by any person, body or State whatsoever, revolution, civil war, civil commotion or the operation of international law, nor be exposed in any way to any risks or penalties whatsoever consequent upon the imposition of Sanctions, nor carry any goods that may in any way expose her to any risks of seizure, capture, penalties or any other interference of any kind whatsoever by the belligerent or fighting powers or parties or by any Government or Ruler.	282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299	The Owners to pay a commission at the rate stated in Box 25 to the party mentioned in Box 25 on any hire paid under the Charter, but in no case less than is necessary to cover the actual expenses of the Brokers and a reasonable fee for their work. If the full hire is not paid owing to breach of Charter by either of the parties the party liable therefor to indemnify the Brokers against their loss of commission.	374 375 376 377 378 379 380 381 382
(B) Should the Vessel approach or be brought or ordered within such zone, or be exposed in any way to the said risks, (1) the Owners to be entitled from time to time to insure their interests in the Vessel and/or hire against any of the risks likely to be involved thereby on such terms as they shall think fit, the Charterers to make a refund to the Owners of the premium on demand; and (2) notwithstanding the terms of Clause 11 hire to be paid for all time lost including any time lost owing to loss of or injury to the Master, Officers, or Crew or to the action of the Crew in refusing to proceed to such zone or to be exposed to such risks.	300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313	Should the parties agree to cancel the Charter, the Owners to indemnify the Brokers against any loss of commission but in such case the commission not to exceed the brokerage on one year's hire.	383 384 385 386 387
(C) In the event of the wages of the Master, Officers and/or Crew or the cost of provisions and/or stores for deck and/or engine room and/or insurance premiums being increased by reason of or during the existence of any of the matters mentioned in section (A) the amount of any increase to be added to the hire and paid by the Charterers on production of the Owners' account therefor, such account being rendered monthly.	314		

VII Kuģu sadursme

Ievads

Kuģu sadursmes rezultātā tiesiskās attiecības, kas rodas starp sadursmē iesaistītajām personām, izriet no delikta, ko ļoti īsi varētu raksturot kā prettiesisku darbību vai bezdarbību, kuras rezultātā viena persona nodara zaudējumus otrai personai, par ko tā ir vainojama un tādēļ atbildīga par zaudējumu atlīdzību šai personai. Kuģu sadursmes gadījumā par vainīgo personu, kura ir izraisījusi kuģu sadursmi, ērtības labad tiek uzskatīts pats kuģis. Latvijas Jūrniecības noteikumu (Jūras kodeksa) 7. nodaļā "Kuģu sadursmju novēršana un kuģošanas drošība", nosakot atbildību par kuģu sadursmi, arī tiek runāts par "kuģa vainu". Tādēļ arī šajā grāmatas nodaļā atsauksimies uz kuģa "vainu", "atbildību" utt., lai gan pēc būtības tā ir kuģa īpašnieka darbinieku — kuģa kapteiņa un apkalpes locekļu — darbība vai bezdarbība, kas var izraisīt kuģu sadursmi, un tas ir kuģa īpašnieks, kas attiecīgi ir atbildīgs par zaudējumu atlīdzību cietušajai pusei.

Šīs nodaļas ietvaros galvenā uzmanība tiks pievērsta atbildībai un zaudējumu atlīdzībai, kas rodas kuģu sadursmes rezultātā.

Kuģu sadursmes gadījumu diezgan droši lielos vilcienos var pielīdzināt automašīnu sadursmei. Arī šajā gadījumā atbildības un zaudējumu atlīdzības pienākuma noteikšana nav iespējama, nepārzinot ceļu satiksmes noteikumus. Tādēļ, lai arī tehnisko normu iztirzāšana nav šīs nodaļas uzdevums, tomēr tās tiks īsumā apskatītas, lai gūtu vispārēju priekšstatu par to saturu un galvenajām normām.

Tiesību avoti

Kuģu sadursme rada nepieciešamību ielūkoties trīs atšķirīgās tiesību jomās. Pirmām kārtām, tās ir tehniska rakstura normas, kuras nosaka kuģu kustību jūrā un kuru mērķis ir novērst kuģu sadursmi. Ja sadursme tomēr notikusi, tad ir jātbild uz diviem jautājumiem: kuras valsts likumdošanas akti ir piemērojami konkrētajai kuģu sadursmei (proti, analizējams jautājums par jurisdikciju), kā arī jānosaka, kurš kuģis ir vainojams sadursmes izraisīšanā un kuram tāpēc ir uzliekams zaudējumu atlīdzības pienākums (proti, jautājumi, kas ir saistīti ar kuģa īpašnieka civiltiesisko atbildību).

Kuģu kustības noteikumi ir atrodamī Starptautiskajā konvencijā par sadursmju novēršanu jūrā¹⁶⁸, kas plaši pazīstama pēc tās saīsinātā angļiskā nosaukuma — COLREG konvencija. Jūras kodeksa 151. pantā dots šīs konvencijas saīsināts latviskais nosaukums — Sadursmju novēršanas noteikumi. Konvencija regulē jautājumus, kas saistīti ar:

- 1) sadursmju novēršanu jūrā;
- 2) ugunīm un zīmēm, kas jāuzstāda uz kuģa;
- 3) kuģošanas un kuģu vadīšanas noteikumiem.

Latvija ir minētās konvencijas dalībvalsts kopš 1991. gada saskaņā ar Latvijas Republikas Augstākās padomes 1991. gada 10. septembra deklarāciju "Par Latvijas Republikas pievienošanās starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos". Atsauce uz šo konvenciju,

kā jau minēts, ir dota arī nacionālajā likumdošanas aktā — Jūras kodeksa 7. nodaļa noteic, ka Sadursmju novēršanas noteikumi ir jāievēro visiem kuģiem Latvijas iekšējos un teritoriālajos ūdeņos.

Jautājumus par jurisdikciju regulē divi starptautisko tiesību dokumenti. Kā pirmais no tiem ir jāmin 1952. gada Starptautiskā konvencija par atsevišķiem noteikumiem attiecībā uz civilo jurisdikciju sadursmes gadījumos¹⁶⁹. Kuģu sadursme, ņemot vērā kuģošanas starptautisko dabu un dažādos tiesiskos režīmus, kas attiecas uz to vai citu ūdeņu zonu atkarībā no tās ģeogrāfiskās vietas, rada nepieciešamību noteikt, kuras valsts tiesas jurisdikcijai piekrit izskatīt pēc būtības katru konkrēto kuģu sadursmi.

Kā jau var spriest pēc konvencijas nosaukuma, tā risina jautājumus, kas saistīti ar civilo jurisdikciju. Lai gan samērā reti, tomēr atsevišķos kuģu sadursmes gadījumos tiek iesaistīta arī kriminālā jurisdikcija, proti, tiek izskatīts jautājums par kuģa kapteiņa vai apkalpes locekļu kriminālo atbildību sakarā ar izraisīto kuģu sadursmi. Šajā gadījumā risinājums meklējams 1982. gada Apvienoto Nāciju Jūras tiesību konvencijas 97. pantā, kas regulē kriminālās un disciplinārās jurisdikcijas jautājumus gadījumos, kad kuģu sadursme ir notikusi atklātajā jūrā. Ņemot vērā konvencijas 58. pantu, šie noteikumi ir attiecināmi arī uz tām kuģu sadursmēm, kururas notiek piekrastes valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Atšķirīgi noteikumi attiecībā uz kriminālo jurisdikciju ir izvirzīti konvencijas 27. pantā, kas regulē teritoriālās jūras tiesisko režīmu.

Kā pēdējā, bet ne mazsvarīgākā konvencija, kas ir jāpiemin kā viens no kuģu sadursmes tiesību avotiem, ir 1910. gada Starptautiskā konvencija par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz sadursmēm starp kuģiem¹⁷⁰. Šī konvencija regulē jautājumus, kas saistīti ar kuģa īpašnieka civiltiesisko atbildību kuģu sadursmes gadījumā, kā arī nosaka zaudējumu atlīdzināšanas kārtību. Lai gan Latvija nav šīs konvencijas dalībvalsts, taču Jūras kodeksa 7. nodaļas 154. un 155. pants tieši ietver atsevišķas šajā konvencijā iekļautās normas, kas reglamentē atbildības noteikšanas pamatprincipus.

Sadursmju novēršanas noteikumi

Sadursmju novēršanas noteikumu neievērošana saskaņā ar Jūras kodeksa 152. pantu ir uzskatāma par vienu no pamatiem kuģa atzīšanai par vainīgu sadursmes izraisīšanā. Tādēļ ir vērts aplūkot šo noteikumu pamatprasības, lai varētu saprast, kādu noteikumu neievērošana var novest kuģa īpašnieku līdz pienākumam atlīdzināt zaudējumus.

Sadursmju novēršanas noteikumi iedalīti piecās daļās. Noteikumiem pievienoti četri pielikumi, kas reglamentē uģu izvietojuma tehniskos noteikumus, papildu signālus, kuri jālieto zvejas kuģiem, skaņas signālu tehniskās detaļas, kā arī noteikumus attiecībā uz briesmu signāliem.

Pirmajā — A daļā — ietver vispārīgās prasības attiecībā uz šo noteikumu piemērošanas apjomu, to ievērošanas pienākuma apjomu un atsevišķas definīcijas. Būtiskākais ir 2. pants, kas reglamentē šo noteikumu ievērošanas pienākuma apjomu. Pants nosaka, ka nekas šajos noteikumos nevar atbrīvot kuģa īpašnieku, kuģa kapteini vai apkalpes locekli no sekām, ko izraisa šo noteikumu, kā arī piesardzības, ko prasa labā jūras prakse vai īpaši apstākļi, neievērošana. Jāsecina, ka šo noteikumu galvenais mērķis ir nevis panākt verdzisku to izpildīšanu, bet gan ikvienas sadursmes situācijas novēršanu. Tādēļ var teikt, ka jūrnieka pienākums attiecībā uz kuģa vadīšanu ir trīspakāpju pienākums. Vispārējā prasība ir Sadursmju novēršanas

noteikumu ievērošana tādā veidā, kā tie ir uzrakstīti, bet, ja konkrētā situācija, labā jūras prakse vai īpaši apstākļi to pieprasa, jūrnieka pienākums ir darīt visu nepieciešamo, ko var sagaidīt no "normāla jūrnieka"¹⁷¹, lai novērstu iespējamo sadursmi, pat ja tas ir pretrunā ar šo noteikumu burtisku izpildi.

Tiek uzskatīts, ka jūrniekam savi pienākumi uz kuģa, tajā skaitā arī Sadursmju novēršanas noteikumu izpildīšana, ir jāveic, ievērojot nepieciešamo rūpību. Tādējādi jūrnieks ir atbildīgs par noteikumu neievērošanu, ja viņš tos pārkāpis vai nu aiz neuzmanības, vai nevērības, vai arī apzināti, zinot, ka viņa darbības vai bezdarbības rezultātā var notikt kuģu sadursme, vai arī apzināti pieļaujot šādu seku iestāšanos. Absolūta noteikumu ievērošana, ja tas nav iespējams sakarā ar konkrētā gadījuma īpašajiem apstākļiem, no jūrnieka netiek prasīta. Parasti kuģu sadursmi izraisa jūrnieku neuzmanība vai nevērība, vadot kuģi un novērojot apkārtni, kurā attiecīgais kuģis kuģo.

Sadursmju novēršanas noteikumu otrajā — B daļa — ietverti kuģu vadīšanas noteikumi, un tā tiek uzskatīta par šo noteikumu "sirdi". B daļas 1. nodaļa regulē kuģu kustību normālas redzamības apstākļos. Šīs nodaļas ietvaros ir aplūkoti šādi jautājumi:

- 1) prasība pastāvīgi novērot apkārtni ar visiem līdzekļiem, kas piemēroti konkrētajiem apstākļiem;
- 2) prasība ievērot drošu ātrumu;
- 3) prasība precīzi izmantot radaru, paredzot, ka lēmumi par kuģa vadīšanu nedrīkst tikt pieņemti, balstoties tikai uz radara sniegto informāciju;
- 4) prasības attiecībā uz kuģu kustības sadales shēmām un citas prasības.

Noteikumu 2. nodaļa regulē to kuģu kustību, kuri atrodas savstarpējas redzamības zonā, nosakot kārtību, kādā kuģi brauc viens otram pretim, apdzen viens otru, šķērso viens otra ceļu, un rīcību, ja kuģi atrodas tieši viens otram pretim. Kuģi, kas ir nonākuši jebkurā no šīm situācijām, tiek iedalīti divās grupās: kuģis, kuram ir jādod ceļš, un kuģis, kuram ir jāturpina iesāktais kurss. Visvairāk sarežģījumu ir izraisījušas grūtības noteikt, kad uzskatāms, ka viens kuģis apdzen otru, un kad — ka kuģi šķērso viens otra ceļu, jo tad, kad kuģi šķērso viens otra ceļu, kuģim, kas šķērso to no labās puses, ir tiesības uz ceļu, bet šādu tiesību kuģim nav, ja tas apdzen otru kuģi no labās puses.

Noteikumu 3. nodaļā ietvertas prasības attiecībā uz kuģu vadīšanu ierobežotas redzamības apstākļos, piemēram, miglā. No jūrniekiem tiek prasīta papildu uzmanība un vērība.

Sadursmju novēršanas noteikumu trešā — C daļa — ietver prasības attiecībā uz kuģu ugunīm un zīmēm. Noteikumu D daļa regulē gaismas un skaņas signālus un to izmantošanu. Pēdējā — E daļa — nosaka atsevišķus izņēmumus attiecībā uz noteikta tipa kuģiem.

Jurisdikcija

Latvijas tiesai, nosakot, vai lieta par kuģu sadursmi ir tai piekritīga vai nav, jāvadās pēc tām tiesību normām, kuras ir ietvertas Latvijas Civilprocesa kodeksa 121. un 122. pantā. 121. pants nosaka vispārējo kārtību, kas paredz, ka prasība tiesā ceļama pēc atbildētāja dzīves vietas (fiziskās personas gadījumā), vai — juridiskas personas gadījumā — pēc tā atrašanās vietas. Savukārt šā kodeksa 122. pants, kas nosaka gadījumus, kad piekritība nosakāma pēc prasītāja izvēles, paredz, ka "prasības par zaudējumu atlīdzināšanu, kas radušies no kuģu sadursmēm [...] var celt arī pēc atbildētāja kuģa atrašanās vietas vai pēc tās ostas atrašanās vietas, kurā kuģis pierakstīts."

Latvijas Jūras kodeksa 15. nodaļa "Jūras prasība un kuģu arests" papildus vēl noteic, ka tiesa ir tiesīga izskatīt lietu pēc būtības, ja kuģis arestēts atbilstoši tiesas jurisdikcijai un "prasība radusies kuģu sadursmes [...] dēļ". Šajā pašā 15. nodaļā ir noteikts, ka Latvijas ūdeņos var arestēt ikvienu kuģi, attiecībā uz kuru ir celta jūras prasība. Prasības, kas izriet no cilvēka dzīvības zaudējuma vai miesas bojājumiem, vai īpašuma bojājumiem, kas rodas kuģu sadursmes rezultātā, saskaņā ar Latvijas Jūras kodeksu ir uzskatāmas par jūras prasībām.

Apkopojot visu, var teikt, ka atbilstoši Latvijas nacionālajiem tiesību aktiem Latvijas tiesai piekrīt ar kuģu sadursmi saistīta lieta, ja:

- 1) atbildētāja dzīves vai atrašanās vieta ir Latvijā, vai
- 2) atbildētāja kuģis atrodas Latvijā, vai
- 3) atbildētāja kuģa pieraksta osta ir viena no Latvijas ostām, vai
- 4) kuģis ir arestēts Latvijā sakarā ar izraisīto sadursmi.

Jau pieminētā Starptautiskā konvencija par atsevišķiem noteikumiem attiecībā uz civilo jurisdikciju sadursmes gadījumos jautājumus par tiesas piekritību risina ļoti līdzīgi, kaut arī vērojamas zināmas atšķirības. Atsevišķos gadījumos Latvijas nacionālie tiesību akti tiesas piekritību traktē plašāk, piemēram, attiecībā uz kuģa atrašanās vietu vai pieraksta ostas ģeogrāfisko izvietojumu. Kuģa atrašanās kādā ostā saskaņā ar konvenciju var kļūt par pamatu prasības celšanai attiecīgās valsts tiesā tikai tad, ja šajā ostā kuģis ir arestēts vai arī ir pastāvējusi juridiska un faktiskā iespēja kuģi arestēt. Pieraksta osta saskaņā ar konvenciju vispār nav uzskatāma par pietiekamu pamatu tiesas jurisdikcijas noteikšanai.

Savukārt attiecībā uz kuģu arestu konvencija piedāvā plašāku pieeju: kuģim nav jābūt faktiski arestētam, pietiek, ka pastāvēja iespēja arestēt "vainīgo" vai jebkuru citu atbildētāja kuģi vai arī iemaksāt drošības naudu.

Papildus iepriekšminētajam konvencija noteic, ka attiecīgās valsts tiesai piekrīt kuģu sadursmes lieta, ja sadursme ir notikusi šīs valsts ostā vai iekšējos ūdeņos.

Konvencijas tekstā ir iekļautas arī vairākas normas, kuras palīdz tiesām izšķirt jautājumu par lietas piekritību, ja kuģu sadursmes rezultātā ir radušās vairākas prasības. Konvencija nosaka, ka puses ir tiesīgas izvēlēties tiesu, savstarpēji vienojoties, vai arī nodot prasību izskatīšanai šķīrējtiesā. Ja kuģu sadursmes rezultātā ir cietušas vairākas personas, jebkurš no prasītājiem var pievienoties tiesas procesam, kas jau ir uzsākts sakarā ar šo sadursmi. Tāpat pretprasības gadījumā tiesai, kas izskata pamatprasību, piekrīt arī lieta par pretprasību.

Konvencijas noteikumi ir attiecināmi arī uz tādiem gadījumiem, kad kuģu sadursme faktiski nav notikusi, bet ir bijis Sadursmes novēršanas noteikumu pārkāpums un tā rezultātā nodarīti zaudējumi personām vai bojājumi īpašumam. Līdzīga norma iekļauta arī Latvijas Jūras kodeksa 15. nodaļā, un tā pieļauj tiesas jurisdikciju arī par zaudējumu nodarīšanu faktiski nenotikušas sadursmes rezultātā.

Ja kuģu sadursme notikusi atklātā jūrā vai ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, kriminālo jurisdikciju, kā jau minēts, regulē 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 97. pants. Tas viennozīmīgi noteic, ka kriminālo jurisdikciju ir tiesīga piemērot vai nu kuģa karoga valsts, vai arī tā valsts, kuras pilsonis ir persona, kas izdarījusi noziegumu.

Parasti kriminālā jurisdikcija balstās uz teritorialitātes principu, proti, tiesa, nosakot lietas piekritību, vadās pēc nozieguma izdarīšanas vietas. Tā kā kuģis tiek uzskatīts par kuģa karoga valsts teritorijas daļu, lielākoties tieši šīs valsts tiesa ir tiesīga iztiesāt noziegumu, kas izdarīts kuģu sadursmes laikā. Tomēr nevar noliegt nacionalitātes principa aizvien pieaugošo lomu kriminālās jurisdikcijas laukā. Apskatot 97. panta pirmās daļas redakciju, ir pilnīgs pamats uzskatīt, ka jautājums par to, vai tās valsts (kuģa, uz kura atrodas cietušie, karoga valsts) tiesa,

attiecībā uz kuru ir izplatījušās nozieguma sekas, ja tā nav tā pati valsts, uz kuras kuģa noziegums izdarīts, ir tiesīga iztiesāt šādu lietu, ir atrisināts, atbildot uz šo jautājumu ar "nē".

Tieši tādā pašā veidā konvencija risina jautājumus, kas saistīti ar kuģa kapteiņa un apkalpes locekļu administratīvo un disciplināro atbildību. Tās 97. panta otrā daļa papildus vēl noteic, ka jūrnieku kvalifikācijas dokumentu anulēšanu, ja tas ir nepieciešams sakarā ar izraisītās kuģa sadursmes laikā pieļautajiem pārkāpumiem, drīkt veikt tikai tās valsts institūcija, kas ir izdevusi šos dokumentus, pat ja šo dokumentu turētājs nav šīs valsts pilsonis.

Kriminālās jurisdikcijas jautājumi, ja kuģu sadursme notikusi piekrastes valsts teritoriālajā jūrā, ir detalizēti izskatīti šīs grāmatas nodaļā par teritoriālo jūru. Šeit būtu pieminams vienīgi tas, ka vispārīgā gadījumā būtu piemērojami iepriekš apskatītie principi, bet izņēmuma gadījumos, kas noteikti konvencijā, piemērojama piekrastes valsts kriminālā jurisdikcija. Attiecībā uz kuģu sadursmi tas visbiežāk varētu būt gadījumos, kad nozieguma sekas attiecas uz piekrastes valsti (piemēram, kuģa sadursmē ir iesaistīts arī piekrastes valsts kuģis un ir cietuši piekrastes valsts pilsoņi) vai arī palīdzību ir lūgusi kuģa karoga valsts konsulārās vai diplomātiskās pārstāvniecības amatpersona.

Atbildība un zaudējumu atlīdzība

Kā jau tika teikts, vienkāršības labad kuģu sadursmes gadījumā tiek runāts par kuģa "vainu" un kuģa "atbildību". Tomēr viennozīmīgi ir skaidrs, ka par kuģu sadursmes rezultātā nodarītajiem zaudējumiem ir atbildīgs kuģa īpašnieks, bet vainīgi ir faktiskie pārkāpēji, proti, tās personas, kuras vada konkrēto kuģi vai ir atbildīgas par kuģa drošību kopumā.

Tātad kuģu sadursmes gadījumā kuģa īpašnieka civiltiesiskā atbildība ir balstīta uz vainu, proti, īpašnieks ir atbildīgs tikai tad, ja tiek pierādīts, ka viņam piederошais kuģis "ir vainīgs" zaudējumu nodarīšanā sadursmes rezultātā. Starptautiskās konvencijas par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz sadursmēm starp kuģiem 6. panta otrā daļa precīzi noteic, ka "visu veidu tiesiskās vainas prezumpcijas attiecībā uz atbildību par sadursmi ir spēkā neesošas".

Līdz ar to fakts, ka ir notikusi kuģu sadursme vai arī ir bijis Sadursmju novēršanas noteikumu pārkāpums, vēl nebūt nenozīmē, ka viens no kuģiem vai abi kuģi ir "vainīgi" sadursmes izraisīšanā un zaudējumu nodarīšanā.

Vaina, kā jau tika teikts, nevar piemist lietai, tāpēc ikvienā gadījumā tiek novērtēta kuģa kapteiņa un apkalpes locekļu, kas ir atbildīgi par kuģa navigāciju, rīcība. Līdz ar to ikreiz ir rūpīgi jānovērtē kuģu sadursmes lietas faktiskie apstākļi, proti, vai jūrnieki uz kuģa ir ievērojuši to nepieciešamo rūpību, kas vajadzīga drošai kuģa vadīšanai un kas jūrniecībā plaši pazīstama kā "labā jūras prakse".

Pienākums pierādīt šādas rūpības trūkumu un tā rezultātā radītos zaudējumus gulstas uz to personu, kura izvirza prasību sakarā ar kuģa "nevērību vai neuzmanību", kā rezultātā šī persona ir cietusi zaudējumus. Sadursmju novēršanas noteikumu vai labās jūras prakses prasību neievērošana, ņemot vērā katra gadījuma īpašos apstākļus, parasti ir pietiekami pierādījumi, lai noteiktu kuģa "vainu un atbildību".

Kā redzams no iepriekšteiktā, kuģa īpašnieks faktiski ir atbildīgs par savu darbinieku — kuģa kapteiņa un attiecīgo apkalpes locekļu vainas dēļ nodarītajiem zaudējumiem. Tādēļ prasītājam ir papildus jāpierāda, ka starp attiecīgo kuģa īpašnieku un šā kuģa apkalpi ir pastāvējušas darba attiecības.

Šāda nostādne atrisina arī jautājumu par to, kas ir uzskatāms par attiecīgā kuģa īpašnieku, proti, par atbildīgo personu. Kuģu sadursmes rezultātā nodarīto zaudējumu gadījumā par kuģa īpašnieku ir uzskatāma tā persona, kura nodarbina attiecīgā kuģa apkalpi. Parasti tas ir reģistrētais kuģa īpašnieks vai viņa vārdā kuģa menedžmenta sabiedrība (kuģa operators), ja attiecībā uz kuģi ir noslēgts laika vai reisa čarters. Kuģa berbouta vai dimaiza čartera gadījumā tas var būt arī fraktētājs, ja saskaņā ar noslēgto līgumu viņš ir atbildīgs par kuģa apkalpes nokomplektēšanu.

Šāda pieeja ir uzskatāma par taisnīgu vairāku iemeslu dēļ. Pirmkārt, personai, kura nodarbina citas personas savā labā un tādējādi gūst zināmus ienākumus, ir attiecīgi jāsedz šo citu personu darbības (bezdarbības) radītie zaudējumi trešajām personām. Otrkārt, piešķirot prasītājam (sadursmes rezultātā cietušajam) tiesības iesniegt prasību tieši pret kuģa īpašnieku, nevis pret faktisko pārkāpēju, prasītājs iegūst daudz lielākas iespējas atgūt zaudējumus.

Jautājums par to, kas ir uzskatāms par kuģa īpašnieka darbinieku, nebūt nav tik vienkāršs, kā sākumā varētu likties. Pavisam viennozīmīgi par tādiem ir uzskatāmi kuģa kapteinis un apkalpes locekļi. Tomēr ar šīm personām kuģa īpašnieka darbinieku loks nebūt nav izsmelts.

Jau pieminētās Starptautiskās konvencijas par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz sadursmēm starp kuģiem (turpmāk — Sadursmju atbildības konvencija) 5. pants noteic, ka saskaņā ar šo konvenciju noteiktā kuģu īpašnieku atbildība attiecas arī uz tiem gadījumiem, kad "sadursme ir izraisīta loča vainas dēļ, pat tad, ja loča pakalpojumi saskaņā ar likumu ir obligāti". Turklāt ne mazāk pazīstama ir tiesību nostādne, ka locis laikā, kad viņš sniedz kuģim savus pakalpojumus, ir uzskatāms par attiecīgā kuģa īpašnieka darbinieku. Līdzīga pieeja atrodama arī Latvijas Jūras kodeksa 14. nodaļā "Loči", kur noteikts, ka pret loci nevar celt civilprasību par kļūdainu loča pakalpojumu sniegšanu. Izanalizējot šo normu, jāizdara viennozīmīgs secinājums — ja ir izraisīta kuģu sadursme Latvijas ūdeņos kļūdainu loča pakalpojumu dēļ, prasību tiesā sakarā ar atlīdzību par nodarītajiem zaudējumiem var iesniegt tikai pret kuģa īpašnieku.

Mazliet sarežģītāka situācija rodas tajos gadījumos, kad kuģu sadursmē iesaistītos kuģus papildus saista kuģu vilkšanas līgums. Tas var būt gadījums, kad velkonis saduras ar velkamo kuģi, kā arī gadījumos, kad velkonis un velkamais kuģis saduras ar trešo kuģi. Dažkārt saskaņā ar noslēgto vilkšanas līgumu velkamo kuģi var noteikt par atbildīgo par nodarītajiem zaudējumiem pat tad, ja tos izraisījusi velkoņa apkalpes darbība vai bezdarbība. Ja līgumā nav īpašu normu, kas nosaka atbildību par sadursmes rezultātā nodarītajiem zaudējumiem, tiek uzskatīts, ka atbildīgais ir tas kuģis, kurš kontrolē vilkšanas līguma realizāciju. Ja līguma izpildi kontrolē velkamais kuģis, šā kuģa īpašnieks ir uzskatāms par "kvazi — darba devēju" arī attiecībā uz velkoņa apkalpes locekļiem, kaut arī starp viņiem nav tieši noslēgta darba līguma.

Latvijas Jūras kodeksa 13. nodaļa "Vilkšana" paredz līdzīgu pieeju. 300. pants nosaka, ka tad, ja līgumā par vilkšanu nav norādīts citādi, par zaudējumu atlīdzību trešajām personām ir atbildīgs kuģis, kas izraisa sadursmi, tomēr, ja sadursmi ir izraisījis viens kuģis, bet faktiski ar trešo kuģi ir sadūries otrs kuģis, atbildība var tikt vai nu sadalīta starp velkoni un velkamo kuģi, vai arī pilnībā uzlikta tam kuģim, kas kontrolēja kuģu kursu.

Ja zaudējumi radušies uz delikta pamata, vispārējās tiesību normas noteic, ka prasītājam, lai noteiktu kādas personas atbildību par nodarītajiem zaudējumiem, ir jāpierāda, ka šī persona ir nodarījusi ar likumu noteikta pienākuma vai ar likumu aizsargāto tiesību un interešu pārkāpumu, ka prasītājam ir nodarīti zaudējumi (dzīvības zaudējums, miesas bojājums,

īpašuma bojājums, liegta iespēja gūt peļņu vai citi ar likumu atļidzībai pakļauti zaudējumi) un, visbeidzot, ka pastāv cēloniska sakarība starp šo pārkāpumu un ciestajiem zaudējumiem.

Tāpat mums ir zināms, kuru personu darbība vai bezdarbība ir jānovērtē kuģu sadursmes lietā, lai noskaidrotu, vai ir izdarīts pārkāpums un ir iestājusies attiecīgo personu atbildība. Šīs personas ir kuģa īpašnieks un viņa darbinieki. Ir arī noskaidrots, kādi ir tie kritēriji, pēc kuriem vērtējama šo personu rīcība, un tie ir: Sadursmju novēršanas noteikumi, labā jūras prakse un katra gadījuma īpašie apstākļi.

Nākamais, par ko vajadzētu tikt skaidrībā, ir tas, kā noteikt cēlonisko sakarību starp izdarīto pārkāpumu un ciestajiem zaudējumiem. Kuģu sadursmes gadījumā papildu grūtības var radīt fakts, ka visbiežāk nevērību vai neuzmanību kuģu vadīšanā ir iespējams attiecināt uz abiem sadursmē iesaistītajiem kuģiem. Līdz ar to ir ļoti svarīgi noteikt, tieši kuras puses rīcība izraisīja sadursmi.

Sakarā ar to, ka vainas prezumpcija, kas bija spēkā attiecībā uz kuģu sadursmes gadījumiem pirms Sadursmes atbildības konvencijas pieņemšanas, ir atcelta, tiesai rūpīgi jāizvērtē visa lietas attīstības gaita, lai noskaidrotu, kura kuģa "darbība vai bezdarbība" bijusi par cēloni kuģu sadursmei.

Ja sadursme ir notikusi ar Latvijas kuģi jebkurā vietā vai arī ar jebkuru kuģi Latvijas ūdeņos, liels palīgs tiesai var būt dokumenti, kuras kuģošanas negadījuma izmeklēšanas gaitā ir savākusi Latvijas Jūras administrācija un novērtējusi Jūrniecības departamenta Izmeklēšanas komisija. Šīs izmeklēšanas uzdevums ir novērtēt kuģu sadursmes kā viena no iespējamajiem kuģošanas negadījumiem norises gaitu un novērtēt katra kuģa "vainu", lai izlemtu jautājumu par kuģa kapteiņa un apkalpes locekļu disciplināro un administratīvo atbildību.

Kaut arī šie materiāli var būt ļoti noderīgs informācijas avots, tomēr tiesai pašai ir jānoskaidro visi lietas fakti, lai konstatētu, kura kuģa rīcība izraisīja sadursmi. Izsekojot visām notikuma fāzēm, tiesai ir jānosaka tas pēdējais iemesls, kura dēļ notika konkrētais negadījums, bet saskatīt šo faktu kopējā notikumu virknē var būt ļoti sarežģīti.

Ar īpaši lielu rūpību tiesai jāizmeklē visi lietas apstākļi, ja sadursmes rezultātā kuģis ir zaudējis pilnībā. Ļoti bieži šādos gadījumos atbildētājs, kaut arī atzīst savu vainu sadursmes izraisīšanā un bojājumu nodarīšanā otram kuģim, mēģina pierādīt, ka bojātā kuģa kapteinis un apkalpe bija nevērīga pēc kuģa sadursmes un pieļāva kuģa nogrimšanu, tādējādi izraisot kuģa pilnīgu zaudēšanu. Ja tas tiek pierādīts, ir jāuzskata, ka nepastāv tieša cēloniskā sakarība starp "atbildētāja — kuģa" nodarījumu un tā izraisītajām sekām — kuģa pilnīgu zaudēšanu. Šādā gadījumā atbildība par nodarītajiem zaudējumiem var būt tikai daļēja, proti, vainīgais kuģis būs atbildīgs tikai par bojājumu nodarīšanu otram kuģim.

Kā piemēru šādai situācijai varētu minēt gadījumu, kad bojātā kuģa kapteinis pēc kuģu sadursmes atkārtoti un nepamatoti atsakās no glābšanas pakalpojumu pieņemšanas, kā rezultātā kuģis tiek pilnībā zaudēts. Šādā gadījumā prasītājs saņems atļidzību tikai par nosacītām remonta izmaksām.

Atsevišķos gadījumos atbildētājs var mēģināt pierādīt, ka sadursmi izraisījis nenovēršams negadījums. Tad personai, kura mēģina pierādīt šāda nenovēršama negadījuma faktu, ir jāpierāda, ka sadursmes cēlonis ir tāds notikums, kas bija ārpus kuģa kontroles iespējām (pēkšņs vējš vai kas tamlīdzīgs), un ka to nebija iespējams novērst ar visu rūpību, zināšanām un prasmī, kāda parasti tiek gaidīta no jūrnieka šādā situācijā.

Sadursmju atbildības konvencijas 2. pants nosaka: ja ir pierādīts, ka "sadursmei ir negadījuma raksturs, to ir izraisījis nepārvarama vara, kā arī tad, ja sadursmes cēloni nav iespējams noskaidrot, zaudējumus sedz tā persona, kura tos cietusi".

Līdzīga norma ir paredzēta arī Latvijas Jūras kodeksa 154. panta ceturtajā daļā. Tātad, ja sadursmi ir izraisījis šāds nenovēršams negadījums, gan Sadursmju atbildības konvencijas, gan Latvijas nacionālās tiesību normas paredz, ka neviens no sadursmē iesaistītajiem kuģiem nav atbildīgs par nodarītajiem zaudējumiem un katrs cietušais pats sedz savus zaudējumus. Nav nozīmes tam, ka pirms šā negadījuma kāds no kuģiem ir bijis nevērīgs vai neuzmanīgs, ja vien šī nevērība nekādā veidā nav veicinājusi sadursmes izraisīšanu. Ja ir pastāvējusi šāda neuzmanība, ir jābūt ļoti stipriem argumentiem, ka tā nekādā veidā neveicināja sadursmi un ka šis sadursmes vienīgais iemesls bija nenovēršamais negadījums. Personai ir jāpierāda, ka:

- 1) tā nekādā veidā nav veicinājusi sadursmes iemesla rašanos, un
- 2) tai nebija iespējams novērst sadursmes izraisīšanos.

Līdz šim tika apspriesti tikai tie gadījumi, kad sadursmi izraisīja viena kuģa "rīcība". Tomēr lielākoties kuģu sadursmju gadījumos ir novērojama abu iesaistīto kuģu neuzmanība vai nevērība. Šādās reizēs kuģa īpašnieks var atzīt savu atbildību par izraisīto negadījumu, vienlaikus izvirzot pretprasību par to, ka arī otrs kuģis ir bijis "neuzmanīgs" un ar savu rīcību veicinājis kuģu sadursmi. Tad svarīgākais jautājums, uz kuru ir jāatbild, ir tas, kā sadalīt radušos zaudējumus starp negadījumā iesaistītajiem kuģiem.

Sākotnēji angļu tiesībās pastāvēja uzskats, ka gadījumos, kad sadursmi izraisījusi vairāku kuģu neuzmanība, zaudējumi sadalāmi vienlīdzīgi starp šiem kuģiem. Laika gaitā šis princips pierādīja savu netaisnīgumu un neprecizitāti.

Šī prasība tika grozīta 1910. gada Sadursmju atbildības konvencijā, ieviešot tā saukto proporcionālās atbildības principu, kas balstās uz kuģa "vainas" pakāpi. Konvencijas 4. panta pirmā daļa nosaka:

"Ja ir vainīgi divi vai vairāki kuģi, katra kuģa atbildība ir nosakāma proporcionāli tā vainas pakāpei. Ja, ņemot vērā lietas apstākļus, nav iespējams noteikt katra kuģa vainas pakāpi vai arī to vaina ir līdzīga, atbildība sadalāma vienādās daļās."

Šāda pati pieeja atrodama arī Latvijas Jūras kodeksa 154. pantā, kas, ievērojot Sadursmju atbildības konvencijas 4. panta otrās daļas nosacījumus, precizē kuģu atbildības noteikšanu attiecībā uz zaudējumu atlīdzību, ja ir īpašums bojāts vai zaudēts pavisam. Kodeksa 154. panta pirmā daļa noteic:

"Atbildība par zaudējumiem, kas kuģu sadursmes rezultātā radušies kuģiem, kravai, apkalpei un pasažieriem, kā arī par trešajām personām piederošajai mantai nodarītajiem bojājumiem, tiek noteikta atbilstoši katra sadursmē iesaistītā kuģa vainas pakāpei."

Mazliet neveiklā redakcija var radīt šaubas par to, vai šie nosacījumi attiecināmi tikai uz īpašuma prasībām. Tomēr, ņemot vērā konvencijas tekstu, kas ir bijis par pamatu šā panta redakcijai, kā arī šā paša panta sestās daļas nosacījumus, kas regulē kuģa īpašnieka atbildību par cilvēku dzīvībai un veselībai nodarītajiem zaudējumiem, ir pilnīgs pamats apgalvot, ka šīs normas ir attiecināmas tikai uz tām prasībām, kuras ir saistītas ar īpašumam nodarītajiem bojājumiem.

Tiesai varētu rasties problēmas, praktiski nosakot tās summas apmēru, kas jāmaksā katram no negadījumā iesaistītajiem kuģiem. Jo īpaši sarežģīti tas var būt gadījumos, kad bojājumi nodarīti gan abiem kuģiem, gan uz to klāja esošajai kravai un personu īpašumam. Šeit papildus jāņem vērā fakts, ka visbiežāk kravu pārvadājuma līgumos ir noteikts, ka kuģa īpašnieks neatbild par bojājumiem, kas uz viņa kuģa klāja esošajai kravai radušies kuģu sadursmes rezultātā. Šos zaudējumus parasti sedz kravas īpašnieks pats vai viņa apdrošinātājs. Tādēļ būtu visnotaļ ieteicams, lai ar laiku tiktu radīta vienota formula, pēc kuras Latvijas tiesas varētu aprēķināt un sadalīt šādi radušos zaudējumus.

Atšķirīgi nosacījumi gan Sadursmju atbildības konvencijā, gan Latvijas Jūras kodeksā ir paredzēti attiecībā uz to zaudējumu atlīdzību, kuri radušies, ja sadursmes rezultātā ir zaudēta cilvēku dzīvība vai nodarīti miesas bojājumi. Abi tiesību dokumenti dod cietušajam tiesības pieprasīt zaudējumu atlīdzību no jebkura sadursmē iesaistītā kuģa, kura neuzmanības rezultātā noticis šis negadījums. Kodeksa 154. panta sestā daļa noteic, ka "par zaudējumiem, kas radušies cilvēku nāves vai ievainojumu rezultātā, vainīgo kuģu īpašnieki atbilstoši katra vainas pakāpei ir solidāri atbildīgi..."

Vienlaikus jāpiebilst, ka gan Latvijas Jūras kodekss, gan konvencija paredz iespēju tam kuģa īpašniekam, kurš ir atlīdzinājis šādi radītos zaudējumus, regresa kārtībā atgūt daļu samaksātā no pārējiem vainīgo kuģu īpašniekiem atbilstoši katra vainas pakāpei.

Šāda pieeja piešķir īpašas privilēģijas prasītājam, kurš pieprasa zaudējumu atlīdzību cilvēka dzīvības zaudēšanas vai miesas bojājumu nodarīšanas gadījumā. Prasītājs var izvēlēties, kuru no kuģiem "iesūdzēt" tiesā, un kuģa īpašniekam neatkarīgi no viņa vainas pakāpes būs pilnībā jāsedz cietušajam nodarītie zaudējumi, vēlāk atgūstot pārmaksāto daļu no pārējo kuģu īpašniekiem.

Ne Sadursmju atbildības konvencija, ne Latvijas Jūras kodekss nenosaka kārtību, kādā atlīdzināmi zaudējumi, ja sadursme ir notikusi starp kuģi un kādu citu objektu. Šādā gadījumā, domājams, tiesai jāpiemēro vispārējie Civillikuma nosacījumi par prasībām, kas izriet no neatļautas darbības.

Pēc tam kad tiesa ir novērtējusi to personu rīcību, kuru darbība vai bezdarbība ir faktiskais iemesls sadursmes izraisīšanai, un ir noskaidrojusi, kāda ir bijusi šo personu vaina ar likumu aizsargāto tiesību vai interešu, vai ar likumu noteikta pienākuma pārkāpšanā, tāpat ir noskaidrots, ka pastāv cēloniska sakarība starp šo rīcību un nodarītajiem zaudējumiem un viens vai abi kuģu sadursmē iesaistīto kuģu īpašnieki ir atziti par atbildīgiem par zaudējumu atlīdzību, ir nepieciešams noteikt, kādus zaudējumus likums pieļauj atlīdzināt un kāds ir nodarīto zaudējumu apmērs. Tiesai ir jāatbild uz šķietami pavisam vienkāršu jautājumu: cik maksāt cietušajam?

Esam noskaidrojuši, ka katram kuģim, kas "vainojams" kuģu sadursmes izraisīšanā, ir jāatlīdzina cietušajam nodarītie zaudējumi. Tomēr ne visus zaudējumus likums uzskata par iespējamu un nepieciešamu atlīdzināt.

Saskaņā ar angļu tiesībām atbildētājam ir jāatbild tikai par tiem zaudējumiem, kuru nodarīšanu savas rīcības rezultātā viņam bija iespējams paredzēt. Tas nozīmē, ka ciestajiem zaudējumiem ir tieši jāizriet no pārkāpēja neuzmanīgās vai nevērīgās rīcības un tie nevar būt pārāk "tāli". Piemēram, ja dabiskās eļļas pārvadātājukuģis saduras ar citu kuģi un tā rezultātā ūdenī izplūst šī eļļa, kuģa īpašnieks nevar paredzēt, ka izplūdušī eļļa, savienojoties ar ūdeni esošajām vielām, radīs kaitīgu gāzi, ar kuru saindēsies apkārtējie cilvēki. Tomēr šā kuģa īpašnieks var paredzēt, ka eļļa var nodarīt bojājumus tuvumā esošajam īpašumam. Fakts, ka bojājumu novēršanas operācijas ir ļoti dārgas vai ilgstošas, neatceļ eļļas pārvadātājukuģa īpašnieka atbildību.

Jautājums par to, vai konkrētu zaudējumu nodarīšanu bija iespējams paredzēt, ir atkarīgs no katras lietas īpašajiem apstākļiem.

Latvijas tiesību normas, kas nosaka, kādi zaudējumi ir atlīdzināmi saskaņā ar likumu, ietverti Civillikumā. Tā 1779. pants paredz, ka katram, kas ar savu darbību vai bezdarbību ir nodarījis citiem zaudējumus, ir pienākums tos atlīdzināt. Kā jau tika teikts, kuģu sadursmes rezultātā var rasties divu veidu zaudējumi, proti, zaudējumi, kas izriet no cilvēka dzīvības zaudēšanas vai miesas bojājumu nodarīšanas, un zaudējumi, kas rodas no bojājumu nodarīšanas īpašumam vai no tā pilnīga zuduma.

Civillikums nosaka pamatkritērijus, pēc kuriem vērtējams nodarīto zaudējumu apjoms attiecībā uz abām zaudējumu kategorijām. Šā likuma 2347. pantā teikts:

“Ja kāds ar darbību, par ko viņš ir vainojams un kas ir prettiesīga, nodara otram miesas bojājumus, tad viņam jāatlīdzina tam ārstēšanas izdevumi un, bez tam, pēc tiesas ieskata, varbūtējā atrautā peļņa.”

Kuģa īpašnieka atbildība iestājas arī prettiesiska mantas bojājuma gadījumā. Civillikuma 1786. pants noteic, ka, novērtējot nodarītos zaudējumus mantas bojājuma vai zaudēšanas rezultātā, ir jāņem vērā galvenās lietas un tās piederumu vērtība, kā arī pametums un negūtā peļņa. Kuģa bojājuma gadījumā ir jāņem vērā kuģa korpusa un uz tā esošo kuģa navigācijai nepieciešamo piederumu vērtība.

Vispārējie tiesību principi noteic, ka atbildētājam ir jāatlīdzina nodarītie zaudējumi tādā apjomā, lai nostādītu cietušo tādā pašā stāvoklī, kādā viņš bija pirms šo zaudējumu nodarīšanas. Kuģu sadursmes gadījumā atbildētājam ir jāatlīdzina visa kuģa vērtība, ja kuģis ir pilnībā zaudēts, vai arī remonta izmaksas, ja kuģis ir bijis bojāts.

Kuģa zaudējuma gadījumā atbildētājam parasti ir jāatlīdzina kuģa tirgus vērtība, kāda tā šim kuģim bija, pirms tas cieta sadursmē.

Kuģa remonta izmaksu atlīdzināšanas gadījumā papildus remonta izmaksām atbildētājs ir atbildīgs arī par negūto peļņu. Tā var būt atlīdzība par zaudēto iespēju izmantot kuģi remonta laikā, kā arī zaudētie ienākumi, ja attiecībā uz bojāto kuģi bija noslēgts pārvadājuma līgums.

Apkopojot teikto, var secināt, ka prasītājam pienākas visu to izdevumu un zaudējumu atlīdzība, kas tieši un dabīgi izriet no kuģu sadursmes un kas nepieciešama, lai nostādītu viņu tādā stāvoklī, kādā viņš bija pirms kuģu sadursmes.

Kontroljautājumi

1. Uz kādu tiesisko attiecību pamata balstās kuģa īpašnieka atbildība par nodarītajiem zaudējumiem kuģu sadursmes gadījumā? Raksturojiet to sīkāk!
2. Kādi starptautisko tiesību dokumenti regulē jautājumus, kas saistīti ar kuģu sadursmi?
3. Kādus jautājumus regulē Sadursmju novēršanas noteikumi?
4. Kādas prasības tiek izvirzītas jūrniekam, lai novērstu kuģu sadursmes situāciju?
5. Kā tiek risināti jautājumi par civilo jurisdikciju kuģu sadursmes gadījumā?
6. Kā tiek risināti jautājumi par kriminālo un disciplināro jurisdikciju kuģu sadursmes gadījumā?
7. Kādu personu rīcība un pēc kādiem kritērijiem tiek vērtēta, lai noteiktu kuģa īpašnieka atbildību par kuģu sadursmi?
8. Kā tiek noteikta cēloniskā sakarība un kādi ir īpašie gadījumi kuģu sadursmes lietā?
9. Kādus zaudējumus atlīdzina kuģu sadursmes gadījumā?

Uzdevums

Kuģis “Prieks”, kas peld zem Latvijas karoga, ir sadūries ar kuģi “Nebēdnis”, kas peld zem Libērijas karoga un pārvadā izejvielas dzirkstošā vīna ražošanai. Sadursme ir notikusi

Zviedrijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Sadursmes rezultātā daļa kuģa "Nebēdnis" krava tiek zaudēta — tā izlīst jūrā. Jūras administrācijas izmeklēšanas rezultātā tiek konstatēts, ka kuģis "Prieks" nav ievērojis Sadursmju novēršanas noteikumu prasības attiecībā uz kuģu apdzīšanu, savukārt kuģis "Nebēdnis" nav pietiekami rūpīgi novērojis kuģošanas rajonu, bet uz kuģa klāja esošais radars nav bijis ieslēgts jau divas dienas. Tuvumā esošā zvejas kuģa apkalpe apgalvo, ka sadursmes vietā nozvejotās zivis bijušas saindētas.

Uzdevums. Noteikt, kuras valsts tiesas jurisdikcijai piekritīs lietas izskatīšana par zaudējumu atlīdzību, kā vainas dēļ notika sadursme un kādas cietušo prasības tiesa tiks atlīdzināt!

Ieteicamā literatūra

Vitiņš V. *Jūras tiesības*. Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.

Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. *Chorley and Giles' Shipping Law*, 8th ed. Pitman Publishing, 1987.

Hill C. *Maritime Law*. Lloyd's of London Press Ltd, 1989.

VIII Kuģu glābšana

Ievads

Kuģošanas tiesību normas, kas regulē ar kuģu glābšanu saistītās attiecības izsenis ir vēstas uz to, lai atbalstītu jūrniekus, kuri sniedz palīdzību tiem, kas nokļuvuši nelaimē uz jūras. No vienas puses, gan publiskās jūras tiesības, gan privātās kuģošanas tiesības ietver normas, kas uzliek par pienākumu sniegt palīdzību tiem, kuri nonākuši briesmās uz jūras. Bet, no otras puses, kuģošanas tiesību normas, kas regulē glābšanu, paredz, ka izglābtajam ir pienākums samaksāt atlīdzību par glābšanu.

Kuģu glābšanas tiesību pamatprincipi starptautiskā mērogā pirmo reizi tika iedibināti ar 1910. gada Briseles konvenciju par glābšanu¹⁷². Jāpiemin, ka šī konvencija lielā mērā ir pamatota uz angļu tiesību pamatprincipiem, kuri dažādu iemeslu dēļ arī ir bijuši noteicošie šīs tiesību nozares attīstībā. Viens no šiem iemesliem ir jau minētā 1910. gada Briseles konvencija, kura laikā gaitā guva samērā plašu atbalstu dažādu valstu praksē un likumdošanas aktos. Otrs iemesls ir varbūt pat vēl nozīmīgāks, jo tas tieši skar jūrniecības industriju. Tā ir kuģu glābšanas līguma standartforma, tā sauktā *Loida atvērtā forma*¹⁷³, kas pamatoti tiek atzīta par visplašāk izplatīto glābšanas līguma formu un ir pamatota uz Anglijas tiesību normām.

1989. gadā Starptautiskās jūras organizācijas ietvaros tika pieņemta jauna konvencija par kuģu glābšanu, kas pazīstama kā 1989. gada Starptautiskā konvencija par glābšanu (turpmāk — Glābšanas konvencija). Šī konvencija vairākos aspektos būtiski atšķiras no 1910. gada konvencijas un tajā ir ieviesti vairāki jauninājumi, kas šajā nodaļā tiks aplūkoti sīkāk. Lai gan Latvija šai konvencijai nav pievienojusies, tās pamatprincipi ir iestrādāti tās noteiktos Latvijas Jūrniecības noteikumu (Jūras kodeksa) 12. nodaļā.

Šāda situācija, kad Latvijas tiesību akts ir pamatots uz tādas konvencijas teksta, kura starptautiskajā aspektā Latvijai nav saistoša, ir neapmierinoša, jo rada neskaidrību par to, kādas tiesību normas ir piemērojamas. Saskaņā ar likuma "Par Latvijas Republikas starptautiskajiem līgumiem" 13. pantu gadījumos, kad Latvijas tiesību aktu normas ir pretrunā ar Latvijai saistošām starptautisko tiesību normām, tiek piemērotas starptautiskā līguma normas. Līdz ar to pusēm, kas noslēgušas glābšanas līgumu, vai tiesai, piemērojot Jūras kodeksa 12. nodaļu, ik reizi nākas izvērtēt, vai minētā norma nav pretrunā ar 1910. gada Briseles konvencijas prasībām.

Nemot vērā to, ka 1910. gada Briseles konvencija ir atzīta par novecojušu un mūsdienu prasībām neatbilstošu, Latvijai ir nepieciešams pievienoties Glābšanas konvencijai. Tā kā Latvija savā likumdošanā ir balstījusies uz Glābšanas konvenciju un, domājams, vistuvākajā laikā kļūs par šīs konvencijas dalībvalsti, arī šī nodaļa visumā ir pamatota uz 1989. gada konvencijas normām.

Kuģu glābšanas būtība

Būtībā kuģu glābšana ir kvazilīgumiskas attiecības, kas veidojas starp to kuģa īpašnieku, kura kuģis ir briesmās, un personu vai personām, kuras sniedz palīdzību un jūras tiesību literatūrā bieži tiek dēvētas par glābēju. Ja ir noticis glābšanas akts¹⁷⁴, glābējam saskaņā ar

likumu pienākas atlīdzība, kaut arī puses par to nav vienojušās, ja vien glābējs var pierādīt, ka viņa veiktās darbības ir glābšanas akts, nevis, piemēram, vilkšanas pakalpojumi. Ja puses glābšanas darbu laikā ir vienojušās par glābējam pienākošo atlīdzību, noslēdzot līgumu par glābšanu, tiek uzskatīts, ka izglābtā kuģa īpašnieks ir atzinis glābšanas aktu un glābēja tiesības uz atlīdzību par glābšanu.

Definīcija

Kuģa glābšana ir akts, kura laikā persona brīvprātīgi glābj kuģi, tā kravu, frakts naudu vai citu ar likumu atzītu objektu vai piedalās šāda objekta glābšanā no briesmām, kas radušās, šim objektam atrodoties jūrā, un par kuru glābējam pienākas atlīdzība neatkarīgi no tā, vai starp pusēm ir vai nav noslēgts līgums par glābšanu.

Glābšanas konvencija definē glābšanas operācijas daudz plašāk, nosakot, ka tās ir jebkāda veida darbības, kas veiktas, lai palīdzētu kuģim vai jebkuram citam īpašumam, kas atrodas briesmās jebkuros ūdeņos. Nosakot, ka glābšana ir iespējama "jebkuros ūdeņos", konvencijas piemērošana tiek paplašināta arī attiecībā uz ostu un citiem iekšējiem ūdeņiem, kuri tradicionāli tika izslēgti no jēdziena "glābšana" definīcijas.

Glābšanas pazīmes

Saskaņā ar definīciju, ja vien puses nav noslēgušas līgumu par glābšanu, lai kāda darbība tiktu atzīta par glābšanas aktu, tai jāatbilst četrām pazīmēm:

- 1) glābējs ir brīvprātīgs;
- 2) glābšanas operācija ir veiksmīga;
- 3) izglābtais īpašums atbilst tiem ierobežojumiem, kurus likums noteicis attiecībā uz šādu īpašumu;
- 4) izglābtais īpašums pirms glābšanas uzsākšanas un glābšanas operāciju laikā ir bijis pakļauts briesmām.

Brīvprātība

Likums nenosaka nekādus ierobežojumus attiecībā uz to personu loku, kuras var būt glābēji, taču ar vienu nosacījumu — šīm personām glābšanas aktā jāpiedalās brīvprātīgi. Ne 1910. gada, ne 1989. gada Glābšanas konvencija nedod nekādus norādījumus par to, kādām pazīmēm vajadzētu atbilst personai, lai tā tiktu atzīta par brīvprātīgu. Praksē glābēji parasti ir vai nu profesionālas glābšanas sabiedrības, vai to kuģu īpašnieki, kapteiņi vai apkalpes, kuri sniedz palīdzību. Parasti šīs personas tiek atzītas par brīvprātīgām.

Ja persona darbojas, pamatojoties uz iepriekš noslēgtu līgumu par glābšanas pakalpojumu sniegšanu nelaimes gadījumā, vai ja personai ar likumu ir uzlikts pienākums sniegt palīdzību citām personām un īpašumam, kas atrodas briesmās uz jūras, šo personu nevar uzskatīt par brīvprātīgu.

Parasti nav grūti konstatēt, vai persona darbojusies brīvprātīgi. Problēmas var rasties gadījumos, ja puses ir noslēgušas līgumu par kādu citu pakalpojumu sniegšanu, piemēram,

kuģa vilkšanu un šā pakalpojuma sniegšanas laikā viena no līgumslēdzējām pusēm ir paveikusi vairāk, nekā līgumā ir noteikts. 1989. gada Glābšanas konvencijas 17. pants noteic, ka:

“Saskaņā ar šo konvenciju noteiktā atbildība pienākas tikai tad, ja sniegtie pakalpojumi, tos saprātīgi izvērtējot, uzskatāmi par tādiem, kuri veikti, pārsniedzot tā līguma nosacījumus, kas bija noslēgts pirms briesmu rašanās.”

Ja velkoņa kapteinis un apkalpe, sniedzot vilkšanas pakalpojumus, ir veikuši darbības, kas pārsniedz līgumā noteiktos pienākumus, velkoņa īpašnieks ir tiesīgs pieprasīt, lai sniegtie pakalpojumi tiktu atzīti par glābšanas aktu un lai par to tiktu samaksāta likumā noteiktā atbildība par glābšanu. Tomēr šis apgalvojums nav viennozīmīgs. Ja kuģis nonācis briesmās vilkšanas līguma izpildes laikā velkoņa kapteiņa vai apkalpes vainas dēļ, velkoņa īpašniekam nav šādu tiesību. Vilkšanas standartlīguma normas parasti paredz, ka velkonim ir jābūt tehniski spējīgam veikt līgumā paredzētos pakalpojumus, tāpēc, ja velkoņa tehnisko trūkumu dēļ vai arī kapteiņa vai apkalpes rīcības dēļ velkamais kuģis tiek pakļauts briesmām, velkoņa īpašniekam par saviem līdzekļiem šīs briesmas jānovērš un jāaizvelk kuģis uz paredzēto vietu. Šādas darbības nav uzskatāmas par glābšanas aktu.

Apgalvojums, ka par glābšanas pienākuma pildīšanu, ja to uzliek likums, nepienākas atbildība, arī jāvērtē piesardzīgi. Ir jānošķir katra jūrnieka pienākums sniegt palīdzību cilvēkiem, kuri nonākuši briesmās uz jūras (tas var attiekties arī uz īpašuma glābšanu), no atbildīgās valsts pārvaldes institūcijas pienākuma rūpēties par kuģošanas drošību valsts jurisdikcijai pakļautajos piekrastes ūdeņos (tas ietver arī pienākumu sniegt palīdzību personām un īpašumam, kas cietis nelaimi šajos ūdeņos).

Latvijā šāda atbildīgā institūcija ir Latvijas Jūras administrācijas Glābšanas un meklēšanas dienests. Saskaņā ar Jūras kodeksu un Ministru kabineta 1996. gada 5. novembra noteikumiem nr. 426 “Noteikumi par Aviācijas meklēšanas un glābšanas dienesta koordinācijas centra un Jūras administrācijas Meklēšanas un glābšanas dienesta koordinācijas centra darbību aviācijas un jūras avārijas gadījumos” šā dienesta koordinācijas centra pienākums ir koordinēt un vadīt glābšanas darbus Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos, ja ir noticis ar kuģošanu saistīts nelaimes gadījums. Koordinācijas centra darbinieki tādējādi veic ar likumu noteiktu pienākumu, par kuru tiem nepienākas īpaša atbildība. Vienīgais izņēmums, kad Glābšanas un meklēšanas dienesta darbinieki varētu pretendēt uz atbildību par glābšanu, būtu tādā gadījumā, ja viņu veiktās darbības, sniedzot palīdzību, izteikti pārsniedz šo darbinieku dienesta instrukcijā paredzētos parastos dienesta pienākumus.

Tajā pašā laikā jūrnieki, kas sniedz palīdzību citam, nevis savam kuģim, kā arī tās personas, kuras pakļaujoties Glābšanas un meklēšanas dienesta koordinācijas centra darbinieka norādījumiem, piedalās glābšanas darbos un kuras nav šā centra darbinieki, tiek uzskatītas par brīvprātīgajiem un šiem jūrniekiem un personām attiecīgi pienākas ar likumu noteiktā atbildība par glābšanu. Arī 1989. gada Glābšanas konvencijas 5. pants noteic, ka personas, kas piedalās glābšanas operācijās, pakļaujoties valsts pārvaldes institūcijas likumīgām prasībām, bauda visas tās pašas tiesības, kuras konvencijā paredzētas glābējam, un ir tiesīgas saņemt konvencijā noteikto atbildību.

Ja persona saskaņā ar likumu ir uzskatāma par brīvprātīgo, nav svarīgi, kādu motīvu mudināta šī persona ir uzņēmusies glābšanas pakalpojumu sniegšanu. Netiek pieprasīts, lai persona darbotos līdzjūtības vai citu līdzīgu jūtu vadīta. Tieši otrādi, likuma iedibinātās koncepcijas mērķis ir veicināt personu ieinteresētību sniegt palīdzību īpašumam, kas nonācis briesmās uz jūras.

Veiksme. Nav izglābts — nav atlīdzības

Glābšanas pamatprincips, kas ietverts populārajā frāzē "nav izglābts — nav atlīdzības"¹⁷⁵, noteic, ka tad, ja glābšanas operācija nav bijusi veiksmīga un nekas no briesmām pakļautā īpašuma nav izglābts, persona, kura sniegusi palīdzību, lai arī cik lielas pūles tā pielikusi un lai arī cik lieli ir bijuši tās izdevumi, nav tiesīga pretendēt uz atlīdzību par glābšanu. Šis princips izriet no koncepcijas, ka minētā atlīdzība ir jāmaksā, ņemot par pamatu izglābtā īpašuma vērtību.

1989. gada Glābšanas konvencijas 12. pants noteic, ka tikai tās glābšanas operācijas, kas tiek pabeigtas ar pozitīvu rezultātu, dod tiesības uz atlīdzību par glābšanu. Ja glābšanas operācija visumā ir bijusi veiksmīga un tajā ir piedalījušies vairāki glābēji, ne vienmēr ir viegli konstatēt, vai konkrētā glābēja ieguldījums sekmīgā rezultāta sasniegšanai ir vērtējams kā derīgs vai ne. Šādā gadījumā ne tikai jānovērtē, vai konkrētās darbības ir palīdzējušas sasniegt pozitīvo rezultātu, bet pēc tam, kad glābšanas atlīdzības kopējais apmērs ir noteikts, jānosaka arī tas, cik liela daļa no šīs atlīdzības pienākas konkrētajam glābējam. Nosakot šo atlīdzības daļu, kritērijs, lai arī loģisks un vienkāršs, ir diezgan nekonkrēts un grūti piemērojams, proti, nav viegli konstatēt, cik lielā mērā konkrētā glābēja darbības veicinājušas pozitīva rezultāta sasniegšanu.

Kā jebkuram citam tiesību principam, arī principam "nav izglābts — nav atlīdzības" ir izņēmums. Tomēr jāteic, ka šis izņēmums parādījās relatīvi nesen, proti, to ieviesa 1989. gada Glābšanas konvencijas 14. pants. Tā kā šim izņēmumam ir svarīga nozīme glābšanas tiesību normu vispārīgajā attīstībā, tas turpmāk tiks detalizēti izanalizēts.

Izglābtais īpašums

Atlīdzība par glābšanu pienākas tikai tad, ja īpašums, kas ir izglābts glābšanas operāciju laikā, atbilst tiem ierobežojumiem, kurus likums noteicis attiecībā uz šādu īpašumu. Līdz 1989. gada Glābšanas konvencijas pieņemšanai tradicionāli tika uzskatīts, ka glābšanas atlīdzība pienākas par kuģa, tā aprīkojuma, krājumu, degvielas, kravas, frakts naudas, vraka un jūrā pamestas kravas izglābšanu.

Īpaši noteikumi ir spēkā attiecībā uz cilvēka dzīvības glābšanu. Pamatprincips noteic, ka izglābtajam cilvēkam par savas dzīvības glābšanu nav jāmaksā. Tomēr, ja kuģa glābējs līdz ar kuģi ir izglābis arī cilvēkus, kas uz tā atrodas, atlīdzība, kas viņam pienākas no kuģa īpašnieka par kuģa izglābšanu, tiek attiecīgi palielināta.

Mūsdienās vairāku valstu likumdevēji to lietu sarakstā, par kuru izglābšanu no jūras briesmām pienākas atlīdzība, ir iekļāvuši arī lidaparātus un uz tiem esošo kravu, kā arī citu īpašumu¹⁷⁶. Kuģu pasažieru ikdienas lietošanai paredzētās mantas netiek iekļautas to lietu sarakstā, par kuru izglābšanu pienākas atlīdzība.

1910. gada konvencijā nav iekļauts to lietu saraksts, par kuru izglābšanu to īpašniekam būtu jāmaksā atlīdzība glābējam. Savukārt 1989. gada Glābšanas konvencijā, definējot šīs lietas, pieeja ir atšķirīga no tās, kura parasti tiek izmantota dažādu valstu likumdošanā. Konvencijas 1. panta "c" punktā ir ietverta ļoti plaša un vispārīga definīcija, kas noteic, ka atlīdzība pienākas par jebkuras tādas lietas izglābšanu, kura nav pastāvīgi un ar nolūku piestiprināta pie krasta, tajā skaitā arī par apdraudētas frakts naudas izglābšanu.

Konvencijas 3. pants savukārt no minētās definīcijas izslēdz atsevišķu kategoriju lietas:

“Šī konvencija netiek piemērota attiecībā uz piestiprinātām vai peldošām platformām vai mobilām jūras urbšanas iekārtām, ja šādas platformas vai iekārtas tiek izmantotas jūras dziļu minerālo resursu izpētei, ieguvei un apstrādei.”

Jau pašlaik tiek paredzēts, ka abu minēto noteikumu neprecizitātes dēļ nākotnē var rasties problēmas to piemērošanā, piemēram, nav saprotams, vai vārds “platforma” ir attiecināms arī uz daļēji iegremdētām, pie jūras dibena nepiestiprinātām izpētes iekārtām, vai arī tas, kā interpretēt vārdkopu “piestiprināts pie krasta”.

1989. gada Glābšanas konvencijas 13. panta otrā daļa noteic, ka atlīdzība par glābšanu maksā kuģa un citu izglābto objektu īpašnieki proporcionāli izglābtā, viņiem piederošā īpašuma vērtībai. Jāatzīmē, ka šāds sadalījums tiek piemērots tikai attiecībās, kas veidojas starp izglābto objektu īpašniekiem, no vienas puses, un glābēju — no otras puses. Diezgan bieži pēc tam, kad glābējam ir samaksāta atlīdzība par sniegto palīdzību, kravas īpašnieks iesniedz prasību pret kuģa īpašnieku attiecībā uz zaudējumu atlīdzību par kravai nodarītajiem bojājumiem sakarā ar to, ka kuģa īpašnieks nav pienācīgi rūpējies par pār vadājamo kravu vai arī viņa kuģis nav bijis jūrasspējīgs.

Briesmas

Saskaņā ar 1989. gada Glābšanas konvenciju par izglābto īpašumu ir atzīstams tāds īpašums, kas ir bijis pakļauts briesmām. Briesmas var būt divējāda rakstura — tie var būt draudi, ka mantai tiks nodarīts fizisks bojājums, vai arī draudi, ka mantas īpašnieks cietīs finansiālus zaudējumus.

Nav noteikts, ka glābšanas sakarā briesmas tikai tad ir atzīstamas par briesmām, ja tās ir tūlītējas un pastāv tieši glābšanas pakalpojumu sniegšanas laikā. Pietiek ar to, ja glābšanas operāciju laikā kuģim ir nodarīti tādi bojājumi vai tas nonācis tādos apstākļos, ka tad, ja tam laikus netiks sniegta palīdzība, kuģis varētu iet bojā. Šis princips jūras paražu tiesībās pastāv kopš 19. gs. vidus, kad to pirmo reizi 1848. gadā “*The Charlotte*” lietā definēja Anglijas tiesa.

To, vai kuģis, tā krava, apkalpe un pasažieri ir vai nav pakļauti briesmām, konstatē kuģa kapteinis, jo tieši viņš ir pilnībā atbildīgs par radušos situāciju un no viņa lēmuma ir atkarīgas turpmākās darbības uz kuģa. Ņemot vērā šo atbildību un faktu, ka, pieņemot lēmumu par glābšanas pakalpojumu pieprasīšanu, kuģa kapteinis pakļauj kuģa īpašnieku pienākumam maksāt atlīdzību par glābšanu, kuģu kapteini, kaut arī apzinās draudošās briesmas, ne vienmēr laikus pieņem lēmumu par glābšanas pakalpojumu pieprasīšanu. Kuģa kapteini nevar piespiest pieņemt lēmumu par to, ka kuģis ir nonācis briesmās un ka ir nepieciešams pieprasīt glābšanas pakalpojumus.

Ja izglābtā kuģa īpašnieks, gribēdams izvairīties no atlīdzības maksāšanas, apstrīd faktu, ka briesmas ir bijušas reālas un ja puses nav noslēgušas līgumu par glābšanu, tad to, vai briesmas ir apdraudējušas kuģi, tā kravu, apkalpi un pasažierus, konstatē tiesa.

Atlīdzība par glābšanu un tās apmērs

Kā jau tika minēts, ja persona vai personas ir sniegušas kuģim glābšanas pakalpojumus, šīm personām jeb glābējiem pienākas atlīdzība par glābšanu. Ja puses ir noslēgušas līgumu par glābšanu, kā arī tad, ja līgums nav noslēgts, bet tiesa ir konstatējusi, ka kuģim sniegtā

palīdzība ir vērtējama kā glābšanas akts, likums glābējam paredz atlīdzību par sasniegto pozitīvo rezultātu un par viņa pūlēm. Šo atlīdzību maksā izglābtās lietas īpašnieks.

Par pamatu šādas atlīdzības noteikšanai tradicionāli tiek uzskatīta izglābtā īpašuma vērtība pēc glābšanas operāciju pabeigšanas. Tomēr mūsdienu tiesību normās šis samērā nenoteiktais kritērijs ir konkretizēts, un 1989. gada Glābšanas konvencijas 13. pantā ir fiksēti 10 kritēriji, kas ņemami vērā, nosakot atlīdzības apmēru, turklāt nevienam no šiem kritērijiem nav paredzēta noteicoša loma — tie visi ir līdzvērtīgi.

Konvencijas 13. panta "Atlīdzības noteikšanas kritēriji" pirmā daļa noteic, ka:

"(1) Atlīdzība ir nosakāma ar mērķi veicināt glābšanas operācijas, ņemot vērā sekojošus kritērijus, turklāt secībai, kādā tie nosaukti, nav nozīmes."

Konvencijā minētie atlīdzības noteikšanas kritēriji ir tieši iekļauti līguma par glābšanu standartformās LOF 90 un LOF 95.

Atlīdzības noteikšanas kritēriji

1. Izglābtā kuģa vai cita izglābtā īpašuma vērtība.

Šis kritērijs izriet no iepriekšminētā glābšanas pamatprincipa "nav izglābts — nav atlīdzības". Šeit jāņem vērā, ka tiek novērtēta nevis īpašuma vērtība kā tāda, bet tikai izglābtā īpašuma vērtība. Tas nozīmē, ka tad, ja, piemēram, tankkuģī esoša krava, pateicoties glābēja pūlēm, ir pilnībā izglābta, bet kuģis pats ir stipri cietis, atlīdzības lielāko daļu maksās kravas īpašnieks.

2. Glābēja pūles un parādītā prasme, novēršot vai samazinot zaudējumus apkārtējai videi.

Šis ir jauns kritērijs, kas tika ietverts 1989. gada Glābšanas konvencijā. Tā mērķis ir mudināt glābējus pielikt visas pūles, lai samazinātu tos zaudējumus, kas var tikt nodarīti jūras videi.

3. Veiksmes pakāpe, ko sasniedzis glābējs.

Saskaņā ar minēto konvenciju tiesības uz atlīdzību glābējam rodas tikai tad, ja viņš ir sasniedzis pozitīvu rezultātu. Jūras paražu tiesībās tiek uzskatīts, ka veiksmē ir viena no pamatpazīmēm, kas liecina par glābšanas aktu. Tā kā veiksmē var būt lielāka vai mazāka, ir nepieciešams noteikt tās pakāpi, bet tas praktiski ir diezgan grūti izdarāms. Tiek uzskatīts, ka izglābtā īpašuma vērtība salīdzinājumā ar tā vērtību pirms negadījuma ir pamats veiksmes pakāpes noteikšanai.

4. Briesmu pakāpe un veids.

Saskaņā ar šo kritēriju ir jānovērtē tās briesmas, kurām ir bijis pakļauts kuģis, tā krava, apkalpe un izglābtais īpašums, nevis briesmas, kuras ir draudējušas glābējiem. Šā kritērija ietvaros ir jāņem vērā arī tas, vai pastāvēja tā sauktā alternatīvā palīdzība. Piemēram, ja velkonis, kas sniedzis glābšanas pakalpojumus, ir viens no vairākiem velkoņiem, kas būtu varējuši sniegt šādu palīdzību, tad velkoņa — glābēja atlīdzības apmērs tiek būtiski samazināts.

5. Glābēja pūles un parādītā prasme, glābjot kuģi, citu īpašumu un cilvēku dzīvību.

Saskaņā ar glābšanas līguma standartformu LOF glābējam ir pienākums pielikt vislielākās pūles, lai sasniegtu pozitīvu rezultātu. Neprasmīga un ne sevišķi centīga glābēja atlīdzība tā tad var tikt attiecīgi samazināta. Atlīdzības apmēru var samazināt arī tādus gadījumos, kad pati kuģa apkalpe un citi kuģa īpašnieka darbinieki ir pielikuši īpašas pūles, lai izglābtu briesmās nonākušo īpašumu.

6. Laiks, ko patērējis glābējs, viņa izdevumi un zaudējumi.

Saskaņā ar šo kritēriju svarīgi ir apsvērt trīs jautājumus. Patērētais laiks ir svarīgs kritērijs tajos gadījumos, kad glābšanas operāciju sekmīgai veikšanai ir nepieciešams ilgs laiks. Jēdziens "izdevumi" nav sīkāk definēts, bet tiek uzskatīts, ka tas ietver gan algas, gan naudu, kas nepieciešama, lai iznomātu glābšanas operācijām nepieciešamo aprīkojumu, gan izdevumus par ēdienu, degvielu, papildu apdrošināšanu u. c. Jēdziens "zaudējumi" galvenokārt attiecas uz glābēja īpašumam nodarītajiem bojājumiem, ja glābējs šai ziņā nav bijis nevērīgs.

7. Risks, arī atbildības risks, kam pakļauts glābējs un tā īpašums.

Atsevišķu valstu likumdošanas akti noteic, ka velkonis — glābējs var būt atbildīgs par velkamā kuģa aizvākšanu, ja velkamais kuģis vilkšanas operāciju laikā nogrimst, kļūst par vraku un apdraud kuģošanas drošību piekrastes valsts ūdeņos.¹⁷⁷ Kuģis — glābējs var arī tikt atzīts par atbildīgu jūras piesārņojuma izraisīšanā, par ko tā īpašniekam var uzlikt naudas sodu. Šie un līdzīgi riski tiek ņemti vērā, nosakot glābšanas atbildības apmēru.

8. Gatavība sniegt pakalpojumus.

Uz sauszemes esošajiem glābējiem, atšķirībā no jūrniekiem, likums neuzliek par pienākumu atsaukties uz trauksmes signālu un doties sniegt palīdzību. Tas, ka šādi glābēji tomēr ļoti bieži atsauca, vispār tiek uzskatīts par atbalstāmu faktu. Tikpat svarīgi ir arī tas, ka glābēji laikus iesaista glābšanas operācijās attiecīgus cilvēkus, kuģošanas līdzekļus un citu aprīkojumu.

9. Glābšanas operācijām paredzēto kuģu un aprīkojuma pieejamība un izmantošana.

Šis kritērijs zināmā mērā ir cieši saistīts ar iepriekšminēto kritēriju, jo profesionālajām glābšanas sabiedrībām, kuras uztur pastāvīgā gatavībā speciālus kuģus un aprīkojumu, parasti tiek piešķirta ievērojami lielāka atbildība par glābšanu. Šā kritērija mērķis ir veicināt tādu profesionālo glābšanas sabiedrību darbību, kuru rīcībā ir ļoti dārgs aprīkojums, kas reti tiek izmantots.

10. Glābēja rīcībā esošā aprīkojuma gatavība un efektivitāte, kā arī tā vērtība.

Šis kritērijs sasaucas ar iepriekšminēto, tomēr ietekmē atbildības apmēru tikai tādā gadījumā, ja glābējs var pierādīt, ka viņa izmantotais aprīkojums ir bijis labi uzturēts un piemērots nepieciešamo pakalpojumu sniegšanai. Glābējam ir tiesības pieprasīt, lai tiktu novērtēts viss glābšanas darbiem paredzētais īpašums, nevis tikai tas īpašums, kas tika izmantots konkrētajā operācijā.

Pušu pienākumi saskaņā ar līgumu par glābšanu

1989. gada Glābšanas konvencijas 8. pants noteic, ka glābējam ir pienākums:

- 1) veikt glābšanas operācijas ar pienācīgu rūpību;
- 2) gādāt par vides piesārņojuma novēršanu vai samazināšanu;
- 3) meklēt citu glābēju palīdzību, ja apstākļi to prasa;
- 4) pieļaut citu glābēju iejaukšanos, ja to pieprasa glābjamā kuģa īpašnieks vai kapteinis.

Šis konvencijas pants ir inkorporēts līguma standartformā LOF 95, saskaņā ar kuru glābējs apņemas pielikt vislielākās pūles, lai izglābtu īpašumu, kas nonācis briesmās uz jūras (līguma 1. pants). Protams, glābēja pienākums glābt nav absolūts, jo kuģa — glābēja kapteinis nekad netiek atbrīvots no sava pienākuma attiecībā uz savu kuģi, proti, viņš nedrīkst pakļaut kuģi, kravu un uz tā esošos cilvēkus nepamatotām briesmām.

Ja glābējs, sniedzot glābšanas pakalpojumus, pieļāvis neuzmanību, sekas var būt divējādas. Pirmkārt, glābšanas atlīdzības apmērs var tikt samazināts. Otrkārt, izglābtā kuģa īpašnieks var iesniegt prasību sakarā ar atlīdzību par nodarītajiem zaudējumiem, pamatojoties uz noslēgto līgumu, ja tāds ir, vai uz delikta pamata. Prasības iesniegšana nav atkarīga no tā, vai glābējs ir bijis veiksmīgs vai ne — izglābtās mantas īpašnieks saglabā savas tiesības pieprasīt atlīdzību par nodarīto zaudējumu.

Pienākums meklēt citu glābēju palīdzību, ja apstākļi to pieprasa, parasti izpaužas tādējādi, ka glābējs noslēdz līgumu ar kādu trešo personu. Piemēram, profesionālās glābšanas kompānijas bieži vien, noslēdzot līgumu ar briesmās nonākušā kuģa kapteini, vienojas ar negadījuma tuvumā esošajiem velkoņu īpašniekiem par to, ka šie velkoņi sniegs nepieciešamo palīdzību. Šādā gadījumā velkoņu īpašnieki parasti pieprasa noteiktu atlīdzību par sniegtajiem pakalpojumiem.

Izglābtās mantas īpašniekam un kuģa kapteinim saskaņā ar 1989. gada Glābšanas konvenciju un LOF 95 ir pienākums:

- 1) glābšanas operāciju laikā pilnā mērā sadarboties ar glābēju;
- 2) rūpēties par vides piesārņojuma novēršanu vai samazināšanu;
- 3) kad kuģis vai cits izglābtais īpašums ir nogādāts drošā vietā, pieņemt tā piegādi glābēja pieprasītajā laikā;
- 4) iemaksāt drošības naudu par atlīdzību, kas pienākas glābējam, ja glābējs to pieprasa.

Īpašā kompensācija

Kā minēts, 1989. gada Glābšanas konvencijā ir ietverts izņēmums, kas attiecas uz glābšanas pamatprincipu "nav izglābts — nav atlīdzības". Šā izņēmuma mērķis ir mudināt glābējus pielikt visas pūles, lai pasargātu vidi no iespējamā piesārņojuma, vai, ja vide ir cietusi, samazinātu radīto piesārņojumu.

Konvencijas 14. pants noteic, ka glābējam, ja viņš ir paglābis jūras vidi no piesārņojuma, pienākas īpaša kompensācija neatkarīgi no tā, vai viņam ir vai nav izdevies izglābt briesmām pakļauto īpašumu. Pienākums maksāt šo kompensāciju pilnībā gulstas uz kuģa īpašnieku. Šis pants attiecas uz jebkura veida kuģi un uz visiem gadījumiem, kad radušies piesārņojuma draudi, neatkarīgi no piesārņojošās vielas.

Ja glābējs sniedzis glābšanas pakalpojumus kuģim, kurš apdraud vidi, un glābējs nevar saņemt atlīdzību par glābšanu saskaņā ar konvencijas 13. pantu, tad glābējam pienākas īpaša kompensācija, kurā iekļaujami visi saprātīgi pieļautie glābēja izdevumi, bet, ja glābējam ir izdevies pasargāt vidi, kompensācijas apmēru var paaugstināt no 30% līdz 100%. Tomēr īpašo kompensāciju neizmaksā, ja tās apmērs ir mazāks nekā atlīdzība, kas saskaņā ar konvencijas 13. pantu pienākas par glābšanu.

Kontroljautājumi

1. Kāda ir kuģu glābšanas būtība?
2. Kādas ir kuģu glābšanas akta (pakalpojumu) pamat pazīmes? Raksturojiet katru no tām!
3. Kas ir LOF?

4. Kādi kritēriji nosaka atlīdzības par glābšanu apmēru?
5. Kādi ir pušu pamatpienākumi saskaņā ar līgumu par glābšanu?
6. Kas ir īpašā kompensācija?

Uzdevums

Kuģis "Killeena" bija cietis vētrā, un to bija pametis tā kapteinis un apkalpe. Kuģis "Nora", lai gan arī pats cietis vētras laikā, ieradās palīgā un izsēdināja uz "Killeena" borta piecus cilvēkus no savas apkalpes. Viņi mēģināja kuģot ar šo kuģi, bet drīz zaudēja kontroli pār to un deva briesmu signālu, kuru uztvēra kuģis "Beatrice". Šā kuģa apkalpe pieprasīja, lai "Noras" cilvēki atstāj kuģi, un nogādāja uz tā savas apkalpes locekļus, ar kuru palīdzību kuģis "Killeena" tika pietauvots un uzsākta tā vilkšana. Tauva pārtrūka, un "Beatrice" aizbrauca, atstājot savus cilvēkus uz "Killeena" borta. Beidzot kuģis "Leipzig" ieradās palīgā un aizvilka "Killeena" uz drošu ostu.

Jautājums

Kuru kuģu apkalpes locekļu ieguldījums palīdzēja sasniegt pozitīvu rezultātu?

Ieteicamā literatūra

- Vītiņš V. **Jūras tiesības**. Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.
- Hill C. **Maritime Law**. Lloyd's of London Press Ltd, 1989.
- Vincenzini E. **International Salvage Law**. Lloyd's of London Press Ltd, 1992.
- Rainey S. **The Law of Tug and Tow**. Lloyd's of London Press Ltd, 1996.
- Luddeke C. F. **Marine Claims**. Lloyd's of London Press Ltd, 1993.
- Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. **Chorley and Giles' Shipping Law, 8th ed.** Pitman Publishing, 1987.
- Tetley W. **Maritime Liens and Claims**. International Shipping Publishing, 1984.

IX Vispārējā avārija

Definīcija

Jūras ceļojuma laikā var gadīties, ka kuģim un kravai vienlaikus rodas kopējas briesmas. Lai izvairītos un paglābtos no šādām briesmām, dažreiz ir nepieciešams nodarīt tišus zaudējumus jeb upurēt kādu īpašumu.

Jūras briesmu situācijās, kuras seko jūras nelaimes gadījumiem, bieži var rasties interešu konflikts, kas savukārt var izcelties gadījumos, kad rodas nepieciešamība no vairākiem iespējamajiem lēmumiem pieņemt pareizo, lai ar iespējami mazākiem zaudējumiem novērstu katastrofu. Piemēram, gadījumā, kad kuģis, kurā ir iekrauta krava, uzskrien uz rifiem, kuģa kapteinim ir jāpieņem pareizais lēmums: atbrīvoties no kravas vai kādas tās daļas vai izmantot velkoņa pakalpojumus, vai arī mēģināt panākt kuģa atbrīvošanos no rifiem, izmantojot galvenos dzinējus. Kuģa kapteiņa lēmums ir atkarīgs no tā, cik bīstama ir situācija, vai ir iespējams novērst zaudējumus pašu spēkiem, vai velkoņa pakalpojumi neizmaksās dārgāk nekā saglabātais īpašums.

No vienas puses, kravas pārvadāšanas veiksmīgā iznākumā ir ieinteresētas abas puses — gan kuģa īpašnieks, gan kravas īpašnieks. No otras puses, ja negadījuma rezultātā tiek zaudēta daļa kravas vai pat visa krava, par to vainot nevar.

Nemot vērā ievadā teikto, var secināt, ka vispārējās avārijas princips ir pastāvējis kopš seniem laikiem un pastāv arī tagad. Tā būtība ir nodrošināt, lai, upurējot kādu īpašumu vai tā daļu un tādējādi saglabājot citu īpašumu vai tā daļu, izdotos samazināt iespējamus zaudējumus vai novērst kuģa un kravas pilnīgu bojāeju.

Vēstures avoti liecina, ka tirgoņi, kas pārvietojās kopā ar savām kravām pa jūru, par vispārējās avārijas iespējamību un apstākļiem parasti vienojās ar kuģa kapteini. Vēlāk vispārējās avārijas noteikumi tika iekļauti pārvadājuma līgumos, ko pārvadātājs noslēdza ar kravas īpašnieku.

Pastāvot tiem pašiem briesmu apstākļiem, kādi tika minēti iepriekš, zaudējumus iespējams samazināt arī citādā veidā — bez jebkāda īpašuma upurējuma. Tādā gadījumā tie ir finansiāli zaudējumi, kas izpaužas kā vispārējās avārijas izmaksas, kuru segšanā var tikt iesaistītas abas puses, kompensējot otras puses zaudējumus.

Tādējādi *vispārējā avārija ir zaudējumu un izdevumu kopums, kas var vienlaikus attiekties gan uz kuģi, gan uz kravu, gan arī uz frakti sakarā ar kuģa vai kravas vai to daļu saprātīgu upurējumu, ko veic ar nolūku un pēc kapteiņa pavēles, lai paglābtu kuģi un kravu no lielākiem zaudējumiem.*

Vispārējās avārijas vēsture

Lai labāk izprastu vispārējās avārijas būtību, ir jāpievēršas tās pirmsākumiem.

Jau sirmā senatnē var atrast avotus, kuros runāts par vispārējo avāriju. Tā, piemēram, apskatot romiešu tiesības, tā saukto Rodas (*Rhodeos*) likumu, ir atrodami atsevišķi noteikumi, kas reglamentē kravas izmešanu jūrā, ja jāglābj krava un kuģis. Saskaņā ar tiem zaudējumi,

kas tādējādi rodas, ir sadalāmi starp visiem brauciena dalībniekiem, t. i., starp kuģa īpašnieku un kravas īpašniekiem.

Nākamais spilgtākais vispārējās avārijas vēstures avots ir viduslaiku noteikumi "*Consulat de la Mer*" un "*Roles d'Oleron*", kas noteica upurējumu kārtību vispārējās glābšanas nolūkā, kā arī radušos zaudējumu sadalīšanu.

Saskaņā ar "*Consulat de la Mer*" ietvertajiem noteikumiem gadījumā, kad kuģim un kravai jūrā draudēja briesmas, kapteinim, pirms viņš deva pavēli upurēt kravu vai apzināti nodarīt bojājumus kuģim, par to vajadzēja vienoties ar tirgotājiem — kravas īpašniekiem, kas atradās turpat uz kuģa, kā arī vienoties par tiši nodarītā zaudējuma sadalīšanu starp tirgotājiem un kuģa īpašnieku. Šāda kārtība toreiz bija iespējama, jo viduslaikos kravas īpašnieki — tirgoņi paši devās kopā ar savu kravu jūrā. Piespiest tirgoņus saprast, ka šāda daļēja kravas upurēšana ir nepieciešama, varēja tikai tad, kad izdevās viņus pārliecināt, ka pretējā gadījumā zaudējumi būs vēl lielāki. Kuģa kapteinim bija jāpanāk arī piekrišana, ka šos zaudējumus sadalīs vienādi starp visiem.

Laikā gaitā tirdzniecības un kuģošanas kārtība mainījās un tirgoņi aizvien retāk ceļoja kopā ar savu kravu, tādēļ "*Consulat de la Mer*" sāka zaudēt savu nozīmi, taču Francijas likumos vispārējo avāriju joprojām apzīmē kā "apzinātus zaudējumus un izdevumus", kuri var tikt nodarīti kuģa vai kravas īpašniekam vienīgi pēc apspriešanās ar īpašniekiem. Tikai pēc tiesu prakses apkopošanas, tika izdarīti secinājumi, ka šāda "apspriešanās" ir nevajadzīga.

Līdz ar kuģniecības tehnikas attīstību tādi upurējuma veidi kā kravas mešana pāri bortam vai kuģu mastu ciršana kļuva nevajadzīgi, un krava no kuģa tiek izmesta ļoti retos gadījumos. Visbiežāk vispārējās avārijas izdevumus veido izdevumi par palīdzības sniegšanu kuģim, par kuģa kravas pārkraušanu vai daļēju pārkraušanu, kuģa vilkšanas izdevumi vai kuģa remonta izmaksas un citas izmaksas. Parasti kuģis un krava ir apdrošināti, un tad zaudējumu sadalīšana notiek nevis starp kuģa un kravas īpašniekiem, bet gan starp abu pušu apdrošinātājiem.

Kuģa kapteiņa pienākums tagad ir bez jebkādas apspriešanās izlemt, vai apstākļi ir tik bīstami, ka tie atbilst vispārējās avārijas gadījumam, vai varbūt situācija uzskatāma tikai par daļēju avāriju.

Jorkas–Antverpenes noteikumu vēsture

Vispārējās avārijas problēmas ir tikpat vecas, cik veca ir jūrniecība. Tā kā pieņemts uzskatīt, ka senākais zināmais likums ir Rodas likums, arī mūsdienu likumos tiek iekļauta šā vecā likuma daļa. Parasti tas vairāk attiecas uz paražu tiesībām. Tā, piemēram, vispārējās avārijas definīcija ir saglabājusies arī tagad spēkā esošā Anglijas 1906. gada Jūras apdrošināšanas likuma 66. paragrāfā.

Apkopojot pieredzi, ko uzkrājuši daudzi kuģu un kravu īpašnieki, apdrošināšanas aģenti un avāriju eksperti, kas aprēķina avāriju radītos zaudējumus, tika izstrādāti noteikumi par vispārējo avāriju. Šos noteikumus nosauca par Jorkas—Antverpenes noteikumiem. Pirmais Jorkas noteikumu variants dienasgaismu ieraudzīja 1864. gadā, bet Jorkas—Antverpenes noteikumi tika pieņemti — 1890. gadā. 1974. gadā noteikumos izdarīja grozījumus, kas tika apstiprināti Hamburgā. Noteikumu ievaddaļā ir izskaidrota to būtība, pēc tam seko septiņi noteikumi, no A līdz G, kuros ietverti vispārējās avārijas principi. Tad seko 22 panti, kuros

ir iekļauti vispārējās avārijas speciālie gadījumi. Jāatceras, ka Jorkas—Antverpenes noteikumi "ir nevis likums, bet gan jūras tirdzniecības pārstāvju pieņemtie lielās avārijas noteikumi, kas apmierina tiklab apdrošinātājus, kā arī kuģu īpašniekus un tirgotājus. "Y. A. R." piemēro līgumslēdzēji uz vienošanās pamata."¹⁷⁸

Vispārējās avārijas priekšnoteikumi vispārējās avārijas aktā

Noteikumu A daļā ir sacīts: "Vispārējās avārijas akts ir par to un tikai par to, ka jebkurš ārkārtējs upurējums jūrā vai radušās izmaksas ir ar nolūku un saprātīgi izdarītas un ciestie zaudējumi ir radušies, lai aizsargātu dzīvību vai saglābtu īpašumu no jūras briesmām jūras ceļojuma laikā."

Apzināta rīcība

Viena no svarīgākajām prasībām, kas tiek izvirzīta vispārējās avārijas gadījumā, attiecas uz rīcību, kas skar kuģi un kravu. Šai rīcībai vienmēr ir jābūt *apzinātai*. Tas nozīmē, ka kuģa amatpersonām rūpīgi jāapsver radušies apstākļi un jāpieņem optimāls lēmums, par kuģa un kravas glābšanu. Lēmumā jāatspoguļojas tam, kādas apzinātas darbības veicamas, varbūt pat upurējot kādu īpašuma daļu, lai izglābtu pārējo īpašumu. No iepriekšsacītā izriet, ka zaudējumi, kas kuģim nodarīti nejauši, nav atzīstami par vispārējo avāriju un tādēļ netiek atlīdzināti vispārējās avārijas kārtībā.

Briesmas

Noteikumos ir paredzēts, ka vispārējās avārijas gadījumā svarīgs nosacījums īpašuma vai tā daļas upurējumam ir *reālu briesmu* pastāvēšana. Šis nosacījums ir ietverts arī Anglijas 1906. gada Jūras apdrošināšanas likumā. Briesmām jābūt *reālām un kopējām*, skatot kā kuģi, tā arī kravu. Ja īpašuma vai tā daļu upurējums vai izmaksu palielināšana ir izdarīta apstākļos, kad kuģim un citam īpašumam briesmas nedraudēja, tad radušies zaudējumi netiek atlīdzināti kā vispārējās avārijas apstākļos radušies zaudējumi. Vispārējās avārijas apstākļi paredz, ka briesmas jau ir *iestājušās* vai arī par to *iestāšanos nav nekādu šaubu*.

Aplūkosim šādu piemēru. Kuģa kapteinis kļūdījās, bez īpaša pamata uzskatīdams, ka kuģa mašīntelpā sācies ugunsgrēks, jo no mašīntelpas nāca dūmi. Viņš pavēlēja dzēst uguni ar ūdeni, un tādējādi tika sabojāta krava. Tiesa nolēma, ka tas nav bijis vispārējās avārijas gadījums, un radušies zaudējumi netika atzīti par vispārējās avārijas izraisītiem zaudējumiem.

Šādi gadījumi nav nekāds retums, kuģu kapteiņi bieži nonāk dilemmas priekšā, kad viņiem ir jāizlemj, vai konkrētajā gadījumā ir vispārējās avārijas apstākļi. Tādēļ kuģu kapteiņi ir atbildīgi par šādu gadījumu stingru pārbaudi un par attiecīgā rīkojuma došanu. Šis nosacījums ir iekļauts Noteikumu A daļā. Savukārt, gadījumos, kad kuģa apkalpe (un pasažieri) nonāk vispārējās avārijas apstākļos un kuģa kapteinis dod rīkojumu veikt upurējuma darbības, šādu kapteiņa pilnīgi pareizo rīcību regulē ar Noteikumu V daļu.

Vispārējās avārijas apstākļos kuģa kapteiņa rīcības rezultātā ir jābūt pozitīvam iznākumam, t. i., jātiek saglābtam īpašumam vai tā daļai. Šādā gadījumā nav svarīgi, kāda īpašuma daļa ir saglābta.

Rīcība vispārējās avārijas situācijā

Kad kuģa kapteinis konstatē, ka pastāv reālas briesmas, viņam ir attiecīgi jārikojas. Kas ir jādara kuģa kapteinim, lai saskaņā ar likumu viņa rīcība tiktu atzīta par nepieciešamu vispārējās avārijas situācijā?

Vispārējās avārijas situācijā kapteinim jāizvēlas:

- a) ārkārtējs upurējums, vai
- b) papildu izdevumi.

Tātad, lai briesmu apstākļos izbēgtu no lielāka posta, kuģa kapteinis var rīkoties divējādi. Ilustrēsim šādu situāciju ar piemēriem.

1. Kuģis, kas apgādāts ar papildu dzinējiem, jūras briesmās tika pamatīgi sabojāts un pilnīgi zaudēja savu kuģošanas jaudu. Kuģis turpināja braucienu ar papildu dzinēju palīdzību, tādēļ brauciena izmaksas palielinājās par 1400 latiem. Kuģa īpašnieks centās pierādīt, ka šīs papildu izmaksas izraisīja vispārējās avārijas apstākļi un visiem šā brauciena dalībniekiem ir atlīdzināmi sakarā ar to radušies zaudējumi. Šādā situācijā kuģa īpašnieks nevar saņemt atlīdzību par šīm izmaksām, jo uz šo gadījumu neattiecas noteikumi par papildu izmaksām vispārējās avārijas situācijā.

2. Kuģim jūrā atklājās sūce, un kuģa atrašanos virs ūdens nodrošināja tikai pastāvīga ūdens atsūkņošana. Ūdens atsūkņošana tika veikta ar sūkņu palīdzību. Ogles, kuru bija pietiekami daudz, lai veiktu parasto braucienu, izbeidzās ļoti ātri, un kuģa apkalpei nācās izmantot kā kurināmo dažādas kuģa koka daļas un arī kravu. Šis gadījums attiecas uz vispārējās avārijas apstākļiem, un zaudējumi, kas radās kuģa un kravas īpašniekiem, bija jāatlīdzina, saskaņā ar noteikumiem par papildu izmaksām vispārējās avārijas situācijā.

Ārkārtējs upurējums

Viena no visplašāk lietotajām ārkārtējā upurējuma formām ir kravas vai cita veida īpašuma mešana pāri bortam (*jettison*), lai samazinātu kuģa svaru. Parasti krava vai cita veida īpašums, kas atrodas uz klāja, ir visātrāk pieejams, lai to upurētu jūrai, kad rodas tāda nepieciešamība. Laikam ritot, tika būvēti kuģi, kas bija speciāli pielāgoti īpašu kravu pārvadāšanai uz kuģa klāja, piemēram, koku vai konteineru pārvadāšanai. Tas tika ietverts arī Jorkas—Antverpenes noteikumos, kad tos papildināja. Tā šo noteikumu I sadaļā ir noteikts: "Ja vien kāda krava tiek pārvadāta, ievērojot muitas reglamentētos pārvadāšanas noteikumus, vispārējās avārijas gadījumā nedrīkst izdarīt lietu upurējumu."

Noteikumos nav sacīts, ka I sadaļas noteikums attiecināms tikai uz klāja kravu, taču tas izriet no vārdiem "ievērojot muitas reglamentētos pārvadāšanas noteikumus", t. i., gadījumos, kad kravas pārvadāšana notiek tādā veidā, ka muitas kontrolei nav iebildumu.

Ja vispārējās avārijas apstākļos ir nepieciešams samazināt kuģa svaru (piemēram, lai noņemtu kuģi no sēkļa), daļēji vai pilnīgi pārkraujot kravu no viena kuģa uz otru, tad ar kuģa kravas pārkraušanu saistītie izdevumi atlīdzināmi kā vispārējās avārijas papildu izdevumi. Taču

ir jāņem vērā tas, ka Jorkas—Antverpenes noteikumi paredz: šādi kravas pārkraušanas papildu izdevumi atlīdzināmi tikai tad, ja ir bijuši pozitīvi rezultāti, piemēram, kuģis pēc kravas pārkraušanas tika noņemts no sēkļa un sasniedza lēmumostu.

Ja vispārējās avārijas apstākļos ir radusies nepieciešamība kuģi apzināti uzbraukt uz sēkļa (*voluntary stranding*), lai novērstu tā nogrimšanu, tad papildu izdevumi, kas rodas, vēlāk kuģi no sēkļa novelkot, vai jebkuri citi ar to saistīti izdevumi ir atlīdzināmi vispārējās avārijas kārtībā. Šajā gadījumā ir jāievēro ļoti svarīgs nosacījums: ka, kuģi, uzsēdinot uz sēkļa, ir jānodrošina, ka kuģi varēs no tā novilkt. Ja kuģis pēc apzinātas uzsēdināšanas uz sēkļa kļūst nemontējams, šie zaudējumi tiek sadalīti kā daļējās avārijas gadījumā.

Ja kuģis uz sēkļa tiek uzsviests vētras laikā, vispārējās avārijas kārtībā atlīdzināmi tikai tie zaudējumi, kas kuģim nodarīti tišas darbības rezultātā, piemēram, tie zaudējumi, kas nodarīti, lai kuģi noņemtu no sēkļa, bet tie zaudējumi, kuri nodarīti vētras laikā, vispārējās avārijas zaudējumu atlīdzināšanas kārtībā netiek atlīdzināti.

Ja kuģim un kravai draud vispārējās avārijas briesmas un kuģis, turpinot iesākto braucienu, tomēr ir spiests ieiet kādā no ostām, ko šajā gadījumā sauc par patvērumostu, visi zaudējumi ir pieskaitāmi pie tādiem, kas radušies vispārējās avārijas apstākļos. Visi šie izdevumi, kuri ir radušies un turpina rasties vispārējās avārijas apstākļos, ir atlīdzināmi, ievērojot noteikumus par vispārējo avāriju. Pie šādiem izdevumiem pieskaitāmi izdevumi, kas saistīti, piemēram, ar kuģa apkalpes nogādāšanu krastā, ar kravas atkraušanu vai visas kravas pārkraušanu uz citu kuģi, ar apkalpes uzturu un algu saistītie izdevumi par visu to laika periodu, kamēr kuģis atradās patvērumostā. Kuģa remonta izdevumi vispārējās avārijas kārtībā ir atlīdzināmi tikai tad, ja kuģim bojājumi nodarīti tišām, lai izvairītos no citiem, vēl lielākiem zaudējumiem.

Vispārējās avārijas kārtībā atlīdzina visus izdevumus, kas rodas, dzēšot ugunsgrēku, ja tāds izceļas uz kuģa. Pie šādiem izdevumiem pieskaitāmi arī izdevumi, kas rodas, ja ugunsgrēka dzēšanas rezultātā tiek bojāta krava. Taču ir jāatceras svarīgs nosacījums: paša ugunsgrēka nodarītos zaudējumus kuģim atlīdzina kā daļējas avārijas gadījumā.

Atlīdzība par vispārējā avārijā bojātu vai upurētu īpašumu

Vispārējās avārijas apstākļos bojātās vai upurētās kravas vai kāda cita īpašuma zaudējums atlīdzināms, ievērojot tirgus cenas kuģa pienākšanas dienā vai arī, ja brauciens nebeidzas paredzētajā ostā, — pēc tās vietas tirgus cenām, kur beidzas brauciens un krava tiek izkrauta no kuģa.

Saskaņā ar vispārējās avārijas noteikumiem ir atlīdzināma tikai tā īpašuma vērtība, kura pilnībā vai daļēji upurēta vai vispārējās avārijas apstākļos zaudēta vai neatgriezeniski bojāta. Pie šā īpašuma uzskaitījuma nepieder kuģa balasts, pārtikas krājumi, kurināmais, kuģa apkalpes personiskās mantas un pasažieru rokasbagāža.

Faktiskie zaudējumi kravas īpašniekiem ir atlīdzināmi, ievērojot zaudētās vai bojātās kravas vērtību. No atlīdzināmās summas ir jāatskaita:

1) izdevumi, kuri kravas īpašniekam būtu jānomaksā par kravas piegādi kravas saņēmējam, jo līdz ar kravas upurējumu, šie izdevumi atkrit. Galvenokārt te ir domāta frakts jeb vedummaksa. Šī frakts nauda nav jāatskaita, ja tā ir nomaksāta pirms reisa vai arī ja līgumā ir noteikts, ka šī maksa neattiecas uz veiksmīgu vai neveiksmīgu braucienu. Vēl uz šiem

izdevumiem attiecas ievadmuitas, preču izkraušanas, uzglabāšanas un citi izdevumi, taču nekad netiek atskaitīti apdrošināšanas izdevumi, kas jau ir nomaksāti pirms brauciena;

2) visi tie izdevumi, kas nav saistīti ar vispārējo avāriju. Tie ir izdevumi, kas radušies daļējās avārijas rezultātā, un zaudējumi, kas radušies pašu kravas īpašnieku vainas dēļ.

Vispārējā avārijā tiek ņemtas vērā trīs vērtības: kuģa vērtība, kravas vērtība un frakts. Brauciena beigās ir jānovērtē katra no tām. Novērtēšanā nekad netiek ņemts vērā un novērtēts kuģis, kas kļuvis par vraku, un krava, kas ir sabojāta tiktāl, ka kļuvusi nelietoama.

Par faktisko kuģa vērtību tiek uzskatīta kuģa iegūšanas vērtība, izsolē iegūtā summa, kuģa apdrošinājuma summa un arī kuģa novērtējuma vērtība. Kravu pārvadājuma līgumslēdzējas puses var vienoties par aprēķina sastādīšanas vietu un attiecīgo likumdošanas piekrišanu. No faktiskās kuģa vērtības atvelkami tie izdevumi, kas ir saistīti ar kuģa atjaunošanu pēc vispārējās avārijas. Tātad jāatskaita visi izdevumi par kuģa atjaunošanu un uzlabojumiem, bet atlīdzināmi tikai tie izdevumi, kas saistīti ar vispārējo avāriju. Pēc tam pie vispārējās avārijas zaudējumiem tiek pieskaitītas visas vērtības, kuras tika upurētas. Arī tās tiek atlīdzinātas atbilstoši vispārējās avārijas noteikumiem.

Krava šajā aprēķinā tiek ņemta vērā pēc tās faktiskās vērtības tajā brīdī, kad pabeigts brauciens un krava tiek izkrauta no kuģa. Vispirms aprēķina kravas vērtību; to izdara, atskaitot visus izdevumus, kas saistīti ar vispārējo avāriju. Parasti tiek atskaitīti:

- 1) frakts maksājumi, kas netiek samaksāti, ja krava iet bojā. Ja līgumā noteikts, ka nekas nevar ietekmēt frakts maksu, tad tā netiek atskaitīta. Līdzīgi rīkojas arī tajos gadījumos, kad frakts maksa tiek samaksāta uz priekšu, pirms brauciena uzsākšanas;
- 2) muitas nodokļi, kravas izkraušanas un uzglabāšanas izdevumi, kā arī citi izdevumi, kuri nebija jāsedz sakarā ar to, ka krava ir gājusi bojā;
- 3) izdevumi, kas saistīti, piemēram, ar kravas žāvēšanu pēc vispārējās avārijas.

Pasažieru mantas un bagāža šajos aprēķinos tiek ņemta vērā tikai tajos gadījumos, ja tā ir ierakstīta konosamentā. Ja pasažieru mantas un bagāža nav ierakstīta konosamentā, tā netiek uzskatīta par kravu un atlīdzības summā netiek ņemta vērā.

No frakts maksas tiek atskaitīta tā daļa, kas ir saglabāta vispārējās avārijas apstākļos. Aprēķinot frakts maksu, ir jāņem vērā un jānodala:

- 1) kuģa īpašnieka — izfraktētāja risks;
- 2) nofraktētāja risks.

Pirmajā gadījumā, ja krava aiziet bojā vispārējās avārijas rezultātā, kuģa īpašniekam tiek aiztaupīti vairāki izdevumi. Saskaņā ar vispārējās avārijas noteikumiem tie ir jāatskaita no kopējās frakts maksas. Otrajā gadījumā frakts maksa pilnībā ir nofraktētāja risks: gan tad, ja visa ir nomaksāta uz priekšu, gan arī kravas pilnīgas bojāejas gadījumā tā netiek atmaksāta.

Zaudētā frakts maksa tiek ieskaitīta vispārējās avārijas izdevumu summā līdz ar visiem vispārējās avārijas rezultātā atlīdzināmajiem zaudējumiem.

Zaudējumu sadalīšana vispārējā avārijā

Visi zaudējumi, kas radušies vispārējās avārijas rezultātā, ir sadalāmi starp kuģi, kravu, frakti jeb izfraktētāju un nofraktētāju. Lai šo sadalījumu varētu aprēķināt, ir jākonstatē šādi nosacījumi:

- 1) kam ir tiesības uz zaudējumu atlīdzību;

- 2) kā pienākumi ir zaudējumus atlīdzināt;
- 3) kā nosakāma īpašuma vērtība;
- 4) kā tiek sadalīti zaudējumi;
- 5) kas jādara kuģa kapteinim, lai saglabātu tiesības uz zaudējumu atlīdzību par kuģi un frakti.

Vispārējās avārijas rezultātā radītie zaudējumi ir to vērtību kopums, par kuru pienākas atlīdzība vai kontribūcija, un to parasti sauc par **aktīvo masu, aktīvo kapitālu vai avārijas masu**.

Turpretī to vērtību daļu, kurai šie zaudējumi ir jāatlīdzina, sauc par **pasīvo masu vai kontribūcijas kapitālu**. Šo divu daļu salīdzinājuma rezultātā iegūst proporciju, kādā katrai daļai ir jāatlīdzina zaudējumi.

Uz aktīvo kapitālu attiecas tiesības uz kontribūciju. Tas nozīmē, ka aktīvais kapitāls dod tiesības uz kontribūciju kā kuģim, tā kravai un frakti, t. i. tajā ietilpst visi zaudējumi, kas nodarīti kādam no tiem. Bez šajā uzskaitījumā iekļautajiem zaudējumiem aktīvajā kapitālā ieskaitāmi arī tie izdevumi, kas ir tieši saistīti ar vispārējo avāriju. Tālāk tiks apskatīts katrs zaudējumu veids atsevišķi.

Kuģa zaudējumi

Dažreiz kuģa bojājumi, kas rodas vispārējās avārijas rezultātā, tiek izlaboti kuģa brauciena laikā kādā no patvērumostām; tad šos zaudējumus aprēķina pēc faktiskajiem izdevumiem. Ja kuģa bojājumi ceļā netiek novērsti un kuģis ienāk gala ostā ar bojājumiem, tos novērtē pēc kuģa ienākšanas ostā. Jāatceras, ka zaudējumu novērtēšana tiek veikta, ievērojot tikai vispārējās avārijas rezultātā radušos zaudējumus. Ja kuģis ir pilnīgi gājis bojā vai bojāts tā, ka remontā ieguldāmie līdzekļi ir lielāki par paša kuģa vērtību, bet negadījums noticis vispārējās avārijas apstākļos, kuģa novērtējums izdarāms pēc tā stāvokļa, kādā kuģis bijis pirms vispārējās avārijas. Zaudējumu sadalīšanas nolūks ir atlīdzināt patiesi ciestos zaudējumus, kuri radušies vispārējās avārijas rezultātā, tādēļ no kuģa novērtējuma vērtības tiek atskaitīta izglābtā vērtība. Ievērojot Jorkas—Antverpenes noteikumu XIII punktu, atlīdzina nevis visus remonta izdevumus, bet gan izdara atskaitījumu pēc principa "jauns par veco", kas nosakāms ar kādu daļu, piemēram, 2/3, 1/5 u. c.

Kravas zaudējumi

Ja krava vispārējās avārijas rezultātā ir pilnīgi zaudēta, kravas zaudējumus aprēķina pēc kravas vērtības lēmumostā. Aprēķinot atlīdzību, jāatskaita ietaupītās summas, kas kravas bojāejas dēļ nebija jāizdod, piemēram, muitas nodevas, izkraušanas un glabāšanas izdevumi u. c. Tāpat kā kuģa zaudējumu gadījumā, arī kravas zaudējumu gadījumā, ja vispārējā avārijā krava sabojāta, atlīdzināma tikai starpība starp sākotnējo kravas vērtību tās iekraušanas brīdī un kravas vērtību izkraušanas brīdī. No šīs starpības arī ir atskaitāmas ietaupītās jeb nesamaksātās summas, tikai šajā gadījumā nekad netiks atskaitīti izdevumi par frakti, jo arī par sabojātu kravu ir jāapmaksā frakts.

Frakts zaudējumi

Frakts zaudējumi izfraktētājam aprēķināmi pilnā apjomā, kādu tas saņemtu, ja krava tiktu nogādāta lēmumostā, ja tā nebūtu bojāta vai upurēta jūrai. Zaudējumi pilnā apjomā tiek aprēķināti tādēļ, ka izfraktētāja izdevumi ir vieni un tie paši neatkarīgi no tā, vai lēmumostā nogādā visu kravu vai tikai daļu no tās.

Vispārējās avārijas izdevumi

Aprēķina beigās pieskaita visus citus izdevumus, kas radušies sakarā ar vispārējo avāriju, arī izdevumus par vispārējās avārijas aprēķina sastādīšanu un izpildīšanu. Nacionālās likumdošanas aktos var paredzēt procentu pieskaitījumu par labu pusei, kura ir izdarījusi iemaksas vispārējās avārijas gadījumā.

Kontribūcijas kapitāls

Kontribūcijas kapitālā ietilpst visas tās vērtības, kuru dēļ tika upurēts kāds cits īpašums. Uz kontribūcijas kapitālu attiecas tikai tās vērtības, kuras var aprēķināt naudas izteiksmē.

Pie kontribūcijas kapitāla pieder kuģis, krava un frakts. Kuģis ieskaitāms kontribūcijas kapitālā ar visu savu vērtību, kāda tam ir brauciena lēmumostā kravas izkraušanas laikā. Kravas vērtība ieskaitāma kontribūcijas kapitālā pēc lēmumostas cenām, un nav svarīgi, vai lēmumostā tā nogādāta vesela vai bojātā veidā. Frakts tiek ieskaitīta tikai par izglābto kravu, turklāt no frakts summas atskaita parastos brauciena izdevumus.

Vispārējās avārijas zaudējumu atlīdzināšanā visas kontribūcijas kapitāla vienības tiek iekļautas aprēķinā proporcionāli to vērtībai lēmumostā.

Praksē ir pieņemts, ka gadījumos, kad kāda no kontribūcijas kapitāla vienībām pieder vienam īpašniekam vai apdrošinātājam, vispārējās avārijas gadījumā tiek uzskatīts, ka šis īpašums pieder dažādām personām.

Neatkarīgi no minētajiem ārkārtējiem upuriem un izdevumu maksām apdrošinātājs atbild apdrošinājumaņēmējam par:

- 1) visiem nepieciešamajiem un lietderīgajiem izdevumiem, kādi radušies apdrošinājumaņēmējam, glābjot apdrošināto īpašumu vai cenšoties zaudējumus samazināt, pat tad, ja glābt vai samazināt zaudējumus nav izdevies;
- 2) izdevumiem, kuri radušies sakarā ar zaudējumu apmēru noskaidrošanu, ekspertīzi, īpašuma pārdošanu un vispārējās avārijas radīto zaudējumu sadales aprēķina sastādīšanu.

Ja kuģa nogrimšanas, bojājumu, aizturēšanas vai cita no apdrošinājumaņēmēja neatkarīgu iemeslu dēļ krava jāpārkrauj patvērumostā un no turienes jānosūta uz lēmumostu ar citu kuģi, apdrošinātājam ir jāatlīdzina visi izdevumi, kādi varētu rasties apdrošinājumaņēmējam sakarā ar šādu pārvešanu.

Dispaša jeb vispārējās avārijas zaudējumu sadales princips

Pēc nelaimes gadījuma pirmais jautājums, kas jānoskaidro, ir — vai šis gadījums uzskatāms par vispārējo vai tikai par daļējo avāriju? Vienīgi tad, ja nelaimes gadījums tiek atzīts par vispārējo avāriju, nosaka zaudējumus un sastāda to sadalīšanas aprēķinu. Latvijā aprēķina sastādīšana un zaudējumu sadale notiek šķirējtiesā.

Dispaša ir vispārējās avārijas zaudējumu aprēķins un sadale. Vispirms dispašers noteic to zaudējumu apmērus, kas pieskaitāmi vispārējai avārijai. Lai veiktu savu uzdevumu, dispašeram ir tiesības iepazīties ar visiem aprēķinam nepieciešamajiem dokumentiem un pierādījumiem. Kuģa zaudējumus nosaka, novērtējot kuģi pirms un pēc vispārējās avārijas. Starpība, kura nedrīkst pārsniegt remontizdevumus, ir kuģa zaudējumi. Dažreiz rodas grūtības, lai nosakot, kuri kuģa bojājumi attiecas uz daļējo avāriju un kuri — uz vispārējo. Piemēram, kuģis ir guvis vairākus bojājumus, kas attiecināmi uz daļējo avāriju, un, lai glābtu īpašumu, kuģa kapteinis dod pavēli kuģi uzbraukt uz sēkļa. Kuģi noņemot no sēkļa, tam tiek radīti vairāki jauni bojājumi, taču šie bojājumi attiecas uz vispārējo avāriju, līdz ar to var rasties grūtības, sastādot vispārējās avārijas zaudējumu un sadales aprēķinu.

Frakts zaudējumi vispārējā avārijā tiek aprēķināti, ievērojot Jorkas—Antverpenes noteikumu XV panta nosacījumus. Par zaudējumu pamatu tiek ņemta frakts maksa, no kuras atskaita tos izdevumus, kuri kuģa īpašniekam būtu jāmaksā, lai šo frakti nopelnītu, bet kuri vispārējās avārijas gadījumā nerodas.

Kravas zaudējumi tiek aprēķināti, ievērojot Jorkas—Antverpenes noteikumu XVI pantu, kā arī cenas, kādas ir lēmumostā vai brauciena pabeigšanas ostā, ja kuģis pabeidz savu braucieni citā ostā, nevis lēmumostā.

Jorkas—Antverpenes noteikumu XVII pantā ir reglamentēta vispārējās avārijas aprēķina kārtība. Katram vispārējās avārijas līdzdalībniekam zaudējumu atlīdzināšanā jāpiedalās ar summu, kāda brauciena lēmumostā attiecas uz katru dalībnieku neatkarīgi no tā, kam pieder īpašums.

Formula, pēc kuras tiek aprēķināts zaudējums, ir šāda:

$$X : C = A : B; X = \frac{C \times A}{B}, \text{ kur}$$

vispārējās avārijas zaudējums ir A, visu īpašumu vērtība ir B, kravas vērtība ir C un kravas īpašnieka iemaksājamā zaudējuma daļa ir X.

Pēc zaudējumu, t. i., aktīvā kapitāla sastādīšanas dispašeram jānosaka izglābto priekšmetu vērtība. Pēc īpašuma vērtības noteikšanas jāpieskaita aktīvā kapitāla summa. Šādi aprēķinātā summa ir kontribūcijas kapitāls. Aktīvo kapitālu daļa ar kontribūcijas kapitālu un rezultātā iegūst kontribūcijas dividendi, pēc kuras aprēķina katra līdzdalībnieka dalības summu.

Dispašas saturs

Dispašā īsi jāapraksta brauciens un jāraksturo tie apstākļi, kas izraisīja avāriju. Tad seko dispašera atzinums, ka gadījums uzskatāms par vispārējo avāriju. Šim atzinumam jābūt pamatotam ar attiecīgiem dokumentiem. Tālāk jāuzrāda kontribūcijas kapitāla daļas, aktīvā

kapitāla daļas un zaudējumu sadalīšanas plāns, kurā ir noteikts dalības koeficients, ar kādu katrai kontribūcijas kapitāla vienībai jāpiedalās zaudējumu segšanā. Kaut gan dispašā tiek minētas trīs vienības: kuģis, frakts un krava, faktiski norēķinā tiek iesaistītas tikai divas personas: izfraktētājs un nofraktētājs.

Dispaša jāsastāda, ja par to nav nekādu atrunu līgumā, lēmumostā vai kuģa piederības ostā.

Ja dispašers atsakās no dispašas sastādīšanas, lēmumā norādot, ka nelaimes gadījums nav uzskatāms par vispārējo avāriju, dispašera lēmumu var pārsūdzēt tiesā.

Dispašas sastādīšanas izdevumus ieskaita vispārējās avārijas izdevumos. Sastādīto dispašu dispašers apliecina ar savu parakstu un zīmogu. Dispaša ir jāsastāda sešu nedēļu laikā. Dispašā ierakstītie dati un aprēķini ir saistoši vispārējās avārijas dalībniekiem. Dispašas piedziņa veicama atbilstoši spēkā esošajiem likumdošanas aktiem.

Kontroljautājumi

1. Kas ir vispārējā avārija?
2. Kas ir daļējā avārija?
3. Kādi ir pirmie zināmie normatīvie akti, kuros ietverti vispārējās avārijas nosacījumi?
4. Kas ir ārkārtējs upurējums vispārējā avārijā?
5. Kurā gadā tika izstrādāti Jorkas—Antverpenes noteikumi, un kurā gadā tajos ir izdarīti grozījumi?
6. Kādi ir galvenie priekšnoteikumi, lai iestātos vispārējās avārijas apstākļi?
7. Kā notiek zaudējumu sadalīšana vispārējās avārijas gadījumā?
8. Kādis zaudējumi rodas vispārējās avārijas apstākļos?
9. Kas ir dispaša, un kā to aprēķina?

Uzdevums

Kuģa "Ausma" kapteinis izbrauca no Rīgas uz Limu ar kokvilnas audumu kravu, kas atradās kuģa kravas tilpnēs. Pēc trim dienām, kapteinis pamanīja, ka no kuģa kravas tilpnēm nāk dūmi, un deva pavēli nekavējoties nodzēst ugunsgrēku ar ūdeni un speciālajām ugunsgrēka dzēšanas putām. Šajā laikā, kad visa apkalpe dzēsa uguni, kuģis guva bojājumu no nezināmā objekta, un tā rezultātā strauji sāka grimt. Kapteinis deva pavēli atvieglināt kuģi un daļu kravas izmest jūrā, apkalpe to arī izdarīja. Kuģi sāka strauji nest uz rifiem, un kapteinis deva pavēli uzsēdināt kuģi uz sēkļa. Laikā, kad kuģi cēla nost no sēkļa, tika nolauzta tā dzenskrūve. Kuģi "Ausma" aizvilka uz Hamburgu — patvēruma ostu, lai izdarītu nepieciešamo remontu. Atlikusī krava tika pārkrauta uz citu kuģi un nogādāta lēmumostā. Daļa kravas tika upurēta jūrā, bet daļa ugunsgrēka dzēšanas rezultātā samirka un tika aplieta ar speciālajām dzēšanas putām.

Kuri no minētajiem apstākļiem pieskaitāmi pie vispārējās avārijas apstākļiem? Kuri bojājumi radās vispārējās avārijas apstākļos un kuri — daļējās avārijas apstākļos? Starp ko un kā tiks sadalīta atbildība par avāriju?

Ieteicamā literatūra

1. *Chorley & Giles. Shipping Law, 8th ed.* Pitman 1988.
2. *Hill Ch. Maritime Law, 4th ed.* Lloyd's of London Press, 1995.
3. *Mitchelhill A. Bills of Lading Law and practice, 2nd ed.* Chapman and Hall, 1990.
4. *Vītiņš V. Jūras tiesības.* Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939.

Dispašas saturs

Dispaša ir iedziļināta brauciena un jāraksturo tie apstākļi, kas izraisa avariju. Tādā veidā dispaša atzinums, kas gadījums uzskatāms par vispārējo avariju. Šim atzinumam jābūt pamatotam ar attiecīgiem dokumentiem. Tālāk jāuzrāda kontribūcijas kapitāla daļas,

X Jūras apdrošinājums

Definīcijas

APDROŠINĀTIE ir juridiskas vai fiziskas personas, kuru labā noslēgts apdrošināšanas līgums.

APDROŠINĀŠANAS GADĪJUMS ir notikums vai juridisks fakts, kuram iestājoties paredzēta apdrošināšanas atlīdzības izmaksa saskaņā ar līgumu.

APDROŠINĀJUMA SUMMA ir naudas summa, par kuru ir apdrošinātas materiālās vērtības, intereses un saistības.

APDROŠINĀŠANAS RISKS ir varbūtība vai iespēja, ka varētu iestāties apdrošināšanas gadījums. Tas ietver apdrošinātāja atbildību par paredzēto saistību izpildi.

APDROŠINĀŠANAS PRĒMIJA ir maksājums par apdrošināšanu. Tā ir atkarīga no apdrošināšanas veida, apdrošināšanas līguma darbības termiņa, apdrošinājuma summas un tarifa likmes.

APDROŠINĀŠANAS POLISE ir dokuments, kas apliecina, ka starp apdrošinājumaņēmēju un apdrošinātāju ir noslēgts apdrošināšanas līgums.

APDROŠINĀŠANAS ATLĪDZĪBA — naudas summa, ko izmaksā zaudējumu atlīdzināšanai. Maksimālā izmaksājamā apdrošināšanas atlīdzība civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas veidos ir atbildības limits.

Ievads

Latvijas Republikā (turpmāk LR) jūras apdrošinājuma tiesības, galvenokārt, nosaka Latvijas Jūrniecības Noteikumi (turpmāk Jūras kodekss)¹⁷⁹ (19. nodaļa (362.—446. p.)). Uz jūras apdrošinājumu ir attiecināmi visi tie paši nosacījumi un principi, kas ir citos mantiskajos apdrošināšanas veidos, izņemot, konstruktīvā pilnā zuduma principu (*constructive total loss*). Jūras apdrošinājuma tiesību regulējums Jūras kodeksā ir gandrīz identisks ar tiesību normām 1906. gada Jūras Apdrošinājuma aktā (*Marine Insurance Act*), kas ir spēkā Anglijā un Velsā. Šī ļoti tuvā līdzība ir izskaidrojama divējādi. Pirmkārt, Anglijas ietekme pasaules tirdzniecībā 18—19. gs., kas nozīmē arī Anglijas tiesību sistēmas dominanti un, otrkārt, ar Lloyd's apdrošināšanas tirgus ietekmi, tradīcijām, ko var papildināt ar apdrošināšanas tiesību dabisku tendenci uz unifikāciju visā pasaulē.

Jūras apdrošinājumā jeb līgumā piedalās divas puses. Viena no tām vēlas apdrošināt risku, kas ir apdrošinājumaņēmējs, un otra puse, apmaiņā pret apdrošināšanas prēmiju, uzņemas šo risku, kas riska izkliešanas nolūkā var atkal tikt apdrošināts, ko attiecīgi sauc par pārapirošināšanu. Par apdrošinājumaņēmējiem galvenokārt ir kuģu īpašnieki, kravas īpašnieki, kuģa apkalpe un citas personas, kas ir ieinteresētas, lai attiecīgais jūras pābrauciens jeb reiss veiksmīgi izdotos. Atrašanās uz jūras ir risks, kas var apdraudēt attiecīgo personu intereses un kuru rezultātā var rasties būtiski zaudējumi. Apdrošināšanas līgumā var paredzēt arī to risku apdrošināšanu, kas var atgadīties iekšējos ūdeņos vai uz sauszemes. Apdrošinājumaņēmējs apdrošina vai nu kuģi, kravu, frakti, komisijas naudu, kā arī jebkuru citu interesi, kuru var apdraudēt jūras risks jeb briesmas.

Apdrošināšanas līguma mērķis un apdrošināšanas tiesību pamatprincips ir dot nodrošinājumu pret zaudējumiem, kuri var rasties no visāda veida jūras riskiem. Jūras apdrošinājuma tiesības regulē tās tiesiskās attiecības, kas ir attiecināmas un tieši izriet no šāda apdrošināšanas līguma.

Apdrošināšanas interese

Katrai personai, kas ir ieinteresēta reisa veiksmīgā norisē, ir apdrošināšanas interese. Šai ieinteresētības saiknei ir jābūt vai nu tiesiska vai objektīva rakstura, kā arī finansiāli novērtējamai. Tiesiska rakstura saikne, piemēram, nozīmē īpašuma tiesības uz minēto kuģi, savukārt par objektīva rakstura saiknes piemēru varētu būt attiecības starp kravas pircēju un kravu uz kuģa.

Apdrošināšanas interese ir nepieciešams nosacījums, lai persona varētu kļūt par tiesīgu apdrošinājuma ņēmēju. Ja personai nav apdrošināšanas intereses, tad apdrošināšanas līgums nav spēkā. Apdrošināšanas intereses esamība ir jāpierāda apdrošinājuma ņēmējam, ja tas to nav spējīgs izdarīt, tad apdrošināšanas līgums nav spēkā un apdrošinātājam ir jāatgriež apdrošināšanas prēmija, ja vien apdrošinājuma ņēmēja mērķis nebija noslēgt fiktīvu vai derību līgumu.

Apdrošinājuma ņēmēja interesei uz apdrošināšanas līguma objektu nav jābūt uz apdrošinājuma līguma noslēgšanas brīdi, bet ir obligāti jābūt uz apdrošināšanas gadījuma iestāšanās brīdi. Gan izzūdoša un iespējama, gan daļēja interese ir apdrošināma.

Jūras kodekss nosaka, kādiem apdrošinājuma ņēmējiem ir apdrošināšanas interese uz kādiem objektiem:

- apdrošinātājs var pārapirošināt risku, ko tas uzņēmis;
- aizdevējam bodmerejas gadījumā ir tiesības apdrošināt šo aizdevumu;
- kuģa kapteinim un jebkuram apkalpes loceklim ir tiesības apdrošināt savu algu;
- jebkurai personai, kurai jāveic frakts priekšapmaksā, ir apdrošināšanas interese attiecībā uz šo maksājumu, ja tas netiks atmaksāts kuģa bojāejas gadījumā;
- kuģa īpašniekam ir apdrošināšanas interese uz kuģi;
- hipotekārajam kreditoram arī ir apdrošināšanas interese uz iekļāto kuģi, bet tikai kredīta apjomā (ieskaitot procentus).

Aizdevuma saņēmējs (kuģa īpašnieks) var slēgt apdrošināšanas līgumu par labu sev vai arī aizdevējam (finansu institūcijai).

Ja apdrošinājuma ņēmējs nodod savu interesi uz apdrošināto objektu trešajām personām, tad tas nenozīmē apdrošināšanas līguma nodošanu, ja vien puses neizsaka skaidri savu gribu par saistību nodošanu, kas izriet no apdrošināšanas līguma. Bieži vien apdrošināšanas līgums paredz, ka īpašuma tiesību maiņa ietekmē apdrošināšanas līguma spēkā esamību.

Apdrošinājuma summa

Katrā apdrošinājuma līgumā apdrošinātājs un apdrošinātais var brīvi vienoties par apdrošinājuma summu. Apdrošinājuma summu būtu vēlams zināt gan apdrošinātājam, gan arī apdrošinājuma ņēmējam, lai precīzi zinātu savu saistību apjomu. Ja puses to nav izdarījušas vai tā arī nav bijusi zināma, tad Jūras kodekss nosaka, kā aprēķināmas apdrošinājuma summas atsevišķiem apdrošinājuma objektiem.

Apdrošinot kuģi, apdrošinājuma summa ir kuģa vērtība (pārtikas krājumi apkalpei, degviela, apdrošināšanas prēmija un kuģa nepieciešamie piederumi un izmaksas) riska sākumā. Apdrošinot frakti — apdrošinājuma summa ir frakts kopsumma un apdrošināšanas prēmija. Apdrošinot kravu — apdrošinājuma summa ir kravas pamatvērtība, kurai pieskaitāmi ir ar nosūtīšanu saistītie izdevumi un apdrošināšanas prēmija. Apdrošinot jebkuru citu objektu — apdrošinājuma summa ir polisē norādītā summa, kurai pieskaitāma apdrošināšanas prēmija.

Labā ticība un nepieciešamā informācija

Papildus apdrošināšanas pamatprincipiem kā apdrošināšanas interese un apdrošinājuma ņēmēja garantijas, Jūras kodekss nosaka tādu principu kā laba ticība (*utmost good faith*) jeb citiem vārdiem — savstarpējs godīgums un uzticēšanās, kas ir apdrošinājuma līguma fundamenti. Ja kāda no pusēm neievēro šo principu, tad otra puse, vairumā gadījumu, apdrošinātājs, var līgumu anulēt un apdrošināšanas prēmija nav atmaksājama. Labas ticības princips piemērojams gan pirms, gan pēc apdrošināšanas līguma noslēgšanas.

Pirms apdrošināšanas līguma noslēgšanas apdrošinājuma ņēmējam ir jāatklāj apdrošinātājam visa veida informācija, kas ir svarīga jeb būtiska, slēdzot apdrošinājuma līgumu. Par svarīgu informāciju ir uzskatāmi jebkādi apstākļi, kas var ietekmēt piesardzīga apdrošinātāja lēmumu attiecībā uz apdrošināšanas prēmijas lielumu vai par apdrošinājuma līguma slēgšanu un riska uzņemšanos vispār. Apdrošinājuma ņēmējam nav jāatklāj informācija, kas samazina risku vai kas apdrošinātājam ir zināma, vai apdrošinātājs atsakās iepazīties, vai kuru nav nepieciešams atklāt, jo apdrošinājuma ņēmējs ir uzņēmies noteiktas saistības pret apdrošinātāju. Katra apstākļa vai informācijas svarīgumu nosaka, vadoties no katras konkrētās lietas apstākļiem.

Ja apdrošinājuma ņēmējs nesniedz nepieciešamo informāciju vai arī tā nav patiesa, apdrošinātājs ir tiesīgs lauzt līgumu un neatmaksāt apdrošināšanas prēmiju. Nav reti gadījumi, kad apdrošinājuma ņēmējs nav atklājis noteikta veida informāciju, lai samazinātu prēmiju vai arī lai vispār apdrošināšanas līgums tiktu noslēgts.

Vairumā gadījumu apdrošināšanas līgumu slēdz apdrošinājuma ņēmēja pienācīgi pilnvarota persona — aģents (*broker*). Uz aģentu ir attiecināmi visi tie paši informācijas sniegšanas noteikumi, kas uz apdrošinājuma ņēmēju, un aģenta izmantošana neatbrīvo apdrošinājuma ņēmēju no atbildības par informācijas sniegšanas nosacījumu neievērošanu.

Svarīgs brīdis ir apdrošinājuma līguma noslēgšana, jo vēl līdz tam apdrošinājuma ņēmējs var nodoto informāciju labot, papildināt vai atsaukt. Apdrošinājuma līgums stājas spēkā ar brīdi, kad apdrošinātājs ir akceptējis apdrošinājuma ņēmēja priekšlikumu, apliecinot to ar noteiktas formas dokumentu. Polises izrakstīšanas jeb noformēšanas brīdis nenosaka apdrošinājuma līguma stāšanos spēkā.

Polises saturā ir jāatspoguļo sekojošais: apdrošināšanas līguma slēdzēji, apdrošinātais objekts, apdrošinājuma summa un apdrošinājuma gadījums vai gadījumi. Tam visam ir jābūt aprakstītam līdz noteiktai skaidrības pakāpei, kas ļautu identificēt attiecīgo sabiedrību, kravu vai apdrošināšanas gadījumu.

Izšķir 3 veida polises: reisa polisi, termiņa polisi un jaukto polisi. Reisa polise norāda uz apdrošināšanas objekta nogādi vai maršrutu no vienas vietas uz otru. Termiņa polise norāda

uz apdrošināšanas objekta apdrošināšanu uz noteiktu periodu. Jauktā polise ir reisa un termiņa polises sajaukums un tajā tiek norādīts gan reiss, gan termiņš.

Polisē var tikt norādīta apdrošinātā objekta vērtība, bet ja tas nav izdarīts, tad tas ne-nozīmē, ka polise nav spēkā. Puses var vienoties par jebkādu apdrošinātā objekta vērtību un tas būs spēkā starp pusēm, ja vien šās vienošanās pamatā nebūs konstatēts krāpšanas gadījums. Tādu polisi, kurā ir norādīta apdrošinātā objekta vērtība, sauc par taksētu, un otrādi — polisi, kurā nav norādīta apdrošināšanas objekta vērtība — sauc par netaksētu polisi. Vērtība, kas minēta taksētajā polisē, ir saistoša abām pusēm, izņemot gadījumu, kad ir nepieciešams noteikt, vai ir iestājies apdrošinātā objekta konstruktīvais pilnais zudums, ja vien polisē nav norādīts savādāk. Nav reti gadījumi, kad puses vienojas par apdrošinātā objekta krietni augstāku vērtību nekā objekta reālā vērtība riska sākumā. Šāda vienošanās ir spēkā starp pusēm un praktiski tiek lietota praksē, jo, papildinot apdrošināšanas līgumu ar noteiktiem nosacījumiem, kas nosaka konstruktīvā pilnā zuduma aprēķināšanas kārtību, apdrošinātājs ir ieinteresēts augstākā objekta vērtībā, jo tad apdrošinājumaņēmējam būs grūtāk deklarēt apdrošināšanas objekta pilnu zudumu būtisku daļējo zaudējumu gadījumos, un rezultātā būs jāaprobežojas ar daļējiem zaudējumiem. Citas reizes apdrošinājuma objekta vērtība tiek noteikta augstāka, vadoties no objekta tirgus cenas izmaiņām un citiem mainīgiem lielumiem.

Jūras kodekss paredz arī vispārējo polisi, kas attiecināma gan uz kuģiem, gan uz kravām. Vispārējā polise ir gadījums, kad puses vienojas par apdrošināšanas līguma nosacījumiem, bet apdrošināšanas objekts vai cita informācija nav minēta vai minēta nepilnīgi un polise it kā, citiem vārdiem, paliek atvērta. Apdrošinājumaņēmējam ir pienākums paziņot noteiktā laikā iztrūkstošas ziņas. Visi paziņojumi ir jānodod labā ticībā, pat ja ir jau iestājies apdrošināšanas gadījums un apdrošināšanas objekts ir cietis zaudējumus vai iestājies pilnīgs zudums.

Uz doto brīdi¹⁸⁰ saskaņā ar Jūras kodeksu jūras apdrošinājuma polises veidlapas paraugu var noteikt Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments un to apstiprina Latvijas Republikas apdrošināšanas uzraudzības inspekcija. Kamēr šāda veidlapa nav noteikta, apdrošinātāji var paši piedāvāt pašu izstrādātās veidlapas, saskaņojot tās ar Latvijas Republikas apdrošināšanas uzraudzības inspekciju.

Jūras apdrošinājuma praksē laika gaitā ir izstrādātas noteikta standarta formas, kas balstītas gan uz apdrošināšanas un tiesību praksi un precedentiem vairāk kā 200 gadu garumā, gan arī uz pašreizējiem jūrniecības un tirdzniecības standartiem un tradīcijām. Pašlaik pasaules apdrošināšanas tirgus, kura centrs ir Lloyd's un atrodas Londonā, ir ieviesis un strādā ar ļoti daudzām un specifiskām apdrošināšanas līgumu formām, un visizplatītākās no tām ir: kuģa reisa polise — *the Institute Voyage Clauses (Hull) 1983. gads*, kuģa termiņa polise — *the Institute Time Clauses (Hull) 1983. gads un 1995. gads*; kravām — *the Institute Cargo Clauses (A), the Institute Cargo Clauses (B) un the Institute Cargo Clauses (C) 1982. gads*.

Apdrošinātāja vienīgā interese slēgt apdrošināšanas līgumu ir apdrošināšanas prēmijas saņemšana. Puses var brīvi vienoties par apdrošināšanas prēmijas lielumu, bet ja vienošanās nav bijusi iespējama un līgums jau ir noslēgts, tad maksājama ir pieņemama prēmija. Kas ir pieņemama prēmija, ir nosakāms, vadoties no katras lietas apstākļiem. Puses var vienoties, ka noteiktos gadījumos apdrošinājumaņēmējam ir jāmaksā papildus prēmija. Prēmijas samaksa var būt nosacījums, lai apdrošināšanas līgums stātos spēkā, bet tas ir tikai tajos gadījumos, kad puses par to ir skaidri vienojušās.

Divkāršā apdrošināšana

Ja apdrošinājuma ņēmējs noslēdzis vai viņam par labu tiek noslēgts vairāk kā viens apdrošināšanas līgums par viena un tā paša apdrošināšanas objekta apdrošināšanu pret to pašu risku un apdrošinājuma summa pārsniedz ar likumu atļauto lielumu — tad iestājas divkāršās apdrošināšanas gadījums jeb citiem vārdiem — pārmērīgs apdrošinājums.

Ja ir divkāršās apdrošināšanas gadījums, tad tas nenozīmē, ka apdrošinājuma ņēmējs arī saņems lielāku apdrošināšanas atlīdzību par apdrošināto objektu. Jūras kodekss nosaka, ka apdrošinājuma ņēmējs nevar saņemt lielāku atlīdzību, lai gūtu peļņu, bet gan lai tikai tiktu segti viņa zaudējumi un tikai. Šis princips ir apdrošināšanas tiesību pamats un mērķis. Apdrošināšanas tiesību uzdevums ir dot ieinteresētajām pusēm nodrošinājumu pret zaudējumiem un nevis peļņu, ja šādi zaudējumi radīsies.

Taksētās polises ar paaugstinātu apdrošināšanas objekta vērtību nav dubultās apdrošināšanas gadījums.

Garantijas

Garantijas jeb noteikumi apdrošināšanas līgumā veido apdrošināšanas līguma būtisku sastāvdaļu. Garantijas ir tāda līguma būtiska sastāvdaļa, kas ir jāizpilda precīzi un kuru neievērošanas gadījumā apdrošinātājs automātiski atbrivojas no apdrošināšanas līguma saistībām. Latvijas Civillikums gan nepazīst tādu terminu kā garantijas, bet gan atceļoši nosacījumi un būtiski noteikumi. Manuprāt, savu būtību skaidri izsakošs termins ir būtisks nosacījums, jo Civillikums tikai daļēji nokļāj civiltiesību daļu, ko mēs saucam par apdrošinājuma tiesībām. Šis nosacījums ir jāievēro precīzi un neatkarīgi no tā, vai attiecīgais nosacījums ir attiecināms uz risku vai nav, vai apdrošinājuma ņēmējam ir jāizdara kāda darbība vai arī ir jāatturas no tās. Citiem vārdiem — tas ir tiesisks mehānisms, kā apdrošinātājs var panākt to, ka risks būtiski nemainās apdrošināšanas līguma termiņa laikā. Piemēram, ja apdrošinājuma līgums nosaka, ka kuģis nedrīkst šķērsot noteiktu paralēli, un ja kuģis tomēr to šķērso, pārkāpjot apdrošinājuma līguma nosacījumus, tad apdrošinātājs ir brīvs no saistībām un kuģis vairāk nav apdrošināts, un līgums nav atkal saistošs ar brīdi, kad kuģis ir atgriezies atpakaļ atļautajā navigācijas rajonā. Līgums tiek laužts automātiski, nevis tā darbība tiek apturēta vai atcelta (atlikta) uz laiku.

Būtiskie nosacījumi var tikt izteikti gan tieši, gan netieši. Tieši izteikti nosacījumi ir, piemēram, noteikti navigācijas ierobežojumi. Netieši nosacījumi ir tie, kas ir jau tieši noteikti ar Jūras kodeksu, piemēram, reisa polises gadījumā, kuģim ir jābūt jūrasspējīgam vai arī, ka attiecīgais pārvadājums ir likumīgs.

Būtiskie nosacījumi apdrošināšanas līgumā ir tāda rakstura noteikumi, kuriem piemīt sekojošas īpašības, kas noteiktas ar tiesību aktiem, gan ar apdrošinājuma tiesību precedentiem:

- būtiskam nosacījumam nav jābūt attiecināmam uz risku,
- būtiskais nosacījums ir precīzi jāizpilda,
- būtiska nosacījuma neievērošana nav attaisnojama,
- būtiska nosacījuma neievērošana nav labojama,
- nav nepieciešama cēloniskā sakarība starp zaudējumu un būtiskā nosacījuma neievērošanu,
- būtiskā nosacījuma neievērošana automātiski atbrīvo apdrošinātāju no apdrošināšanas līguma saistībām,

- apdrošinātājs var atteikties no tiesībām lauzt apdrošināšanas līgumu par būtiska nosacījuma neievērošanu.

Par netiešu būtisku nosacījumu nedrīkst uzskatīt to, ka kuģis nedrīkst mainīt karogu. Būtiskie nosacījumi, kas attiecināmi ir uz kuģa jūrasspēju, atšķiras reisa polisei no termiņa polises, un dažādie noteikumi ir norādīti 7. apakšnodaļā.

Neatbilstība kuģošanas drošības prasībām

Kā jau minēts iepriekšējās nodaļas beigās, tad uz reisa un termiņa polisi ir attiecināmi atšķirīgi nosacījumi par kuģa jūrasspēju brīdī, kad sāk darboties polise un polises darbības laikā.

Reisa polises gadījumā, lai polise sāktu darboties, kuģim, uzsākot reisu, ir jābūt jūrasspējīgam, citādi apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas var tikt attiecināti uz šādu jūrasnospēju. Ja reisa polisē ir paredzēts, ka polise sāk darboties, jau kuģim atrodoties ostā, tad kuģim ir jābūt nodrošinātam pret ostas riskiem, citādi apdrošinātājs neatbild par zaudējumiem, kas var tikt attiecināti uz šādiem riskiem. Ja reiss norisinās ar vairākiem posmiem, tad kuģim ir jābūt jūrasspējīgam katra šī posma sākumā, citādi apdrošinātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas attiecināmi uz šādu jūrasnospēju.

Termiņa polises gadījumā tiek piemēroti atšķirīgi noteikumi, jo termiņa polise sāk darboties neatkarīgi no kuģa atrašanās vietas. Termiņa polise sāk darboties noteiktā laikā, piemēram, 25. decembris, plkst. 14:00 pm UCT. Būtiski atzīmēt, ka termiņa polisē nav šī pienākuma apdrošinājuma ņēmējam rūpēties par kuģa jūrasspēju, bet ir noteikts, ja rodas zaudējumi kuģim tādu iemeslu dēļ, kas var tikt attiecināti uz tā jūrasnospēju, izejot no iepriekšējās ostas, un apdrošinājuma ņēmējam tas bija zināms, tad apdrošinātājam nav pienākums segt zaudējumus.

Apdrošinot kravu, ir jāievēro, ka apdrošinātājs nav atbildīgs, ja rodas zaudējumi kravai, kas izrietēja no kuģa jūrasnospējas, kas veica pārvadājumu. Savukārt kravai nav jābūt jūrasspējīgai, jo jūrasnospējas prasība ir attiecināma tikai uz kuģiem.

Kas ir jūrasspēja? Jūrasspēja katrā ziņā ir šaurāks jēdziens nekā atbilstība kuģošanas drošības prasībām. Kuģis ir atzīstams kā jūrasspējīgs, ja tas ir pietiekoši nodrošināts pret riskiem, kas var rasties reisa laikā.

Reiss

Reisa polise ir atšķirīga no termiņa polises ar 2 pamatelementiem, kuru nav termiņa polisē: 1) polises darbošanās uzsākšanas brīdis un 2) novirzīšanās no kursa. Uz termiņa polisi šie jautājumi nav attiecināmi, jo polise sāk darboties noteiktā laikā un neatkarīgi no kuģa atrašanās vietas, un savukārt novirzīšanās no kursa nespēj ietekmēt termiņa polises nosacījumus, jo tā nav paredzēta tikai noteiktam maršrutam, kā tas ir parasti noteikts reisa polisē, ja vien polisē nav atrunāts savādāk, kas gan tad būtu termiņa polise ar noteiktiem navigācijas ierobežojumiem garantiju veidā.

Reisa polise sāk darboties ar brīdi, kad kuģis atrodas pie piestātnes vai arī uzsāk reisu. Tas ir atkarīgs no katra konkrētā gadījuma un polises nosacījumiem. Ja kuģis ilgstoši aizkavējas uzsākt reisu, tad apdrošinātājs var lauzt apdrošinājuma līgumu.

Ja polisē reisa uzsākšanas vieta ir konkretizēta, bet kuģis uzsāk reisu no citas ostas, lai gan uz polisē norādīto galapunktu, tad polise nav sākusi darboties. Ja polisē ir norādīts reisa galapunkts, bet kuģis, uzsākot reisu, dodas uz citu galapunktu, tad arī polise nav sākusi darboties. Ja sākotnēji reiss tiek uzsākts uz polisē norādīto galapunktu, bet reisa gaitā galapunkts tiek mainīts, tad apdrošinātājs nav atbildīgs no brīža, kad ir pieņemts un paziņots lēmums par reisa galapunkta maiņu, lai arī kuģis zaudējumu rašanās brīdī nebija mainījis kursu.

Novirzīšanās no maršruta jeb kursa ir vēl viens pušu atbildību nosakošs moments. Pamatnostādne ir sekojoša: ja kuģis faktiski novirzās no kursa, tad apdrošinātājs nav atbildīgs par zaudējumiem no brīža, kad notika kursa maiņa. Kuģa kurss ir raksturots kā ierastais vai polisē norādītais kurss. Ja polisē ir paredzētas vairākas kravas iekraušanas vai izkraušanas ostas, tad kuģim jānododas uz šīm ostām polisē norādītajā secībā, ja vien nav pamatota iemesla rīkoties savādāk. Ja polisē nav norādīta secība, tad ostas jāapmeklē vadoties no ģeogrāfiskā izvietojuma.

Jūras kodekss nosaka izņēmumu gadījumus, kad apdrošinātājs nevar izslēgt savu atbildību jeb novirzīšanās no kursa ir bijusi attaisnota:

- ja to paredz polises nosacījumi,
- ja to izraisa apstākļi ārpus kuģa kapteiņa vai tā darba devēja kontroles,
- ja tas bija nepieciešams, lai izpildītu būtiskos tiešos vai netiešos nosacījumus,
- ja tas bija nepieciešams kuģa vai apdrošinātā objekta drošībai,
- ja bija jāglābj cilvēka dzīvība vai jāpalīdz kuģim, uz kura varēja tikt apdraudēta cilvēka dzīvība,
- ja rodas pamatota nepieciešamība sniegt medicīniska vai ķirurģiska rakstura palīdzību jebkurai personai uz kuģa,
- ja to izraisa kuģa kapteiņa vai apkalpes ļaunprātīga darbība, ja šāda darbība ir viens no apdrošināšanas gadījumiem, uz kuru attiecas attiecīgā apdrošināšana.

Reisa nepamatota aizkavēšana nav pieļaujama. Ja reiss tiek nepamatoti aizkavēts, tad apdrošinātājs nav atbildīgs no brīža, kad šāds reiss tiek aizkavēts bez attaisnojuma.

Polises cedēšana

Polises cedēšana citiem vārdiem nozīmē apdrošināšanas līguma cesiju, kur cesionāram tiek nodotas visas tās pašas apdrošinājumaņēmēja tiesības, kas tam bija uz cesijas brīdi. Polises cedēšana ir pieļaujama tikai tad, ja to atļauj apdrošināšanas līgums. Ja apdrošināšanas līgumā nav minēts nekas par cesiju, tad apdrošinājumaņēmējs var uzskatīt, ka cesija ir atļauta. Cesija ir atļauta gan pirms, gan pēc zaudējumu rašanās brīža. Kopā ar apdrošinājuma līgumā paredzētajām saistībām cesionārs iegūst arī visas cedenta tiesības griezties tiesu instancēs, bet savukārt apdrošinātājs var izmantot tieši tādu pašu aizstāvību kā pret sākotnējo apdrošinājumaņēmēju. Cesionārs ir tādā pašā tiesiskā pozīcijā kā cedents. Cesija var tikt izdarīta, izdarot atbilstošu atzīmi jeb apliecinājumu vispārpieņemtā veidā uz polises.

Cesija nav spēkā, ja apdrošinājumaņēmējam pirms cesijas izdarīšanas vairs nav apdrošināšanas intereses (tā ir bijusi nodota vai arī izbeigusies) un ja pirms apdrošināšanas intereses pazušas nebija panākta vienošanās par cesijas izdarīšanu. Šie noteikumi gan neattiecas uz gadījumu, kad zaudējumi ir jau iestājušies.

Nepieciešamība cedēt polisi rodas vairākos gadījumos un visbiežāk tie ir kā noteiktu saistību neatņemams elements — kuģa hipotēkas gadījumā polise var tikt cedēta hipotekārajam kreditoram, kravas vai kuģa pirkuma līguma gadījumā — pārdevējs cedē polisi pircējam.

Apdrošināšanas prēmija

Apdrošinājuma ņēmēja pienākums ir samaksāt apdrošināšanas prēmiju apdrošinātājam. Apdrošināšanas prēmijas nesamaksāšana nevar būt par iemeslu tam, lai apdrošināšanas līgums nestātos spēkā, ja vien puses nav vienojušās savādāk. Apdrošinātājs ir tiesīgs neizsniegt apdrošināšanas polisi, ja nav samaksāta apdrošināšanas prēmija.

Atbildība par apdrošinājuma prēmijas samaksu ir apdrošināšanas starpniekam — aģentam (brokerim), bet apdrošinātājs ir savukārt tieši atbildīgs apdrošinājuma ņēmējam par apdrošināšanas atlīdzības samaksu vai prēmijas atgriešanu.

Apdrošināšanas starpniekam ir tiesības nenodot polisi apdrošinājuma ņēmējam, kamēr netiks samaksāti starpnieka izdevumi, kas saistīti ar apdrošinājuma līguma noslēgšanu.

Ja polise apstiprina, ka apdrošinātājs ir saņēmis apdrošināšanas prēmiju no apdrošinājuma ņēmēja, tad tas ir neapstrīdams apliecinājums par šo pušu tiesiskajām pozīcijām, bet ne starp apdrošinātāju un apdrošināšanas starpnieku. Faktiski apdrošināšanas prēmija retos gadījumos jau ir samaksāta uz apdrošināšanas līguma noslēgšanas brīdi. Šī īpatnējā pozīcija ir izskaidrojama ar Lloyd's tradīcijām un uzbūvi, kas citiem vārdiem ir sekojoša: apdrošinātājs nevar iesūdzēt tiesā apdrošinājuma ņēmēju par prēmijas nesamaksāšanu, un apdrošinātājs nevar izdarīt ieskaitu starp nesamaksāto prēmiju un izmaksājamo apdrošināšanas atlīdzību. Par prēmijām atbild apdrošināšanas starpnieks un par apdrošināšanas atlīdzību atbild apdrošinātājs.

Zaudējumi un abandons

Šī Jūras kodeksa daļa nosaka tos apdrošināšanas gadījumus, par kuriem ir atbildīgs apdrošinātājs. Citiem vārdiem — apdrošinātājs ir atbildīgs — mēs ar to saprotam apdrošināšanas atlīdzības izmaksāšanu apdrošinājuma ņēmējam.

Pirmkārt, apdrošinātājs ir atbildīgs par visiem apdrošināšanas gadījumiem, kurus tieši izraisījuši apdrošinātie gadījumi. Piemēram, ja krava ir apdrošināta pret uguni, tad apdrošinātājs atbild tikai par to zaudējumu kravai, kurai tiešām par cēloni bija uguns.

Otrkārt, apdrošinātājs nav atbildīgs par apdrošināšanas gadījumiem, kurus nav tieši izraisījuši apdrošinātie gadījumi. Piemēram, ja krava bija apdrošināta pret zādzību, bet to konfiscēja muiža, tad apdrošinātājs nav atbildīgs.

Treškārt, augstāk minētajiem vispārējiem gadījumiem ir piemērojami izņēmumi, kad apdrošinātājs nav atbildīgs un šie gadījumi ir:

ja apdrošināšanas gadījuma iestāšanās ir saistāma ar apdrošinājuma ņēmēja tīšu rīcību, bet tas nav attiecināms uz gadījumiem, kad apdrošināšanas gadījums iestāties kuģa kapteiņa vai apkalpes nolaidības vai neuzmanības dēļ,

ja apdrošināšanas gadījuma iestāšanās ir saistāma ar nokavēšanos, lai arī šādu nokavēšanos būtu izraisījis apdrošināšanas gadījums (ja vien polisē nav paredzēts savādāk),

ikdienišķā kuģa nolietošanās, ikdienišķās sūces un atgadījumi, apdrošinātā objekta iekšējie defekti un kļūmes, un zaudējumi, kurus nodarījuši grauzēji un citi kaitēkļi, un citi gadījumi, kurus nav izraisījušas jūras briesmas (ja vien polisē nav paredzēts savādāk).

Katram apdrošinājuma līgumam ir jādod atbilde uz sekojošiem jautājumiem:

- kādi riski ir apdrošināti?
- kādi riski ir izslēgti?
- kādi ir citi apdrošinājuma nosacījumi?

Zaudējumus iedala divās grupās: pilns zudums un daļējs zudums. Pilnais zudums var būt gan faktiskais, gan konstruktīvs. Ja apdrošinājumaņēmējs prasa atzīt pilno zudumu, bet tiek konstatēti tikai daļējie zudumi, tad apdrošinājumaņēmējam ir tiesības saņemt atlīdzību kā par daļējiem zaudējumiem, ja vien polise neparedz savādāk. Faktiskais pilnais zudums ir tajos gadījumos, kad apdrošināto objektu nevar vairs identificēt kā tādu pašu objektu, kāds tas bijis polises sākumā, vai arī tas ir pilnīgi gājis bojā vai arī objekts ir neatgūstami zaudēts (piemēram, objekts ir konfiscēts uz nenosakāmu laiku). Faktiskais pilnais zudums ir arī tajos gadījumos, kad kuģis ir pazudis un no viņa nav saņemtas ziņas pietiekoši ilgu laika periodu, un ir pamats atzīt kuģi kā par faktiski pazudušu.

Ja notiek kravas pārkraušana tādu apstākļu dēļ, kurus ir izraisījis apdrošinātais gadījums, un mērķis ir nogādāt kravu galapunktā, tad apdrošinātāja atbildība saglabājas, neskatoties uz šādas pārkraušanas faktu.

Konstruktīvais pilnais zudums ir tajos gadījumos, kad apdrošinājumaņēmējs atsakās no apdrošinātā objekta, jo faktiskais zudums ir nenovēršams, vai objekta faktiskā zuduma novēršanu nevar izdarīt bez izdevumiem, kas pārsniegs šī objekta reālo vērtību. Lai konstatētu konstruktīvo pilno zudumu, saskaņā ar Anglijas tiesībām — apdrošināšanas objekta atjaunošanas izdevumiem ir jāsasniedz objekta vērtība vai līgumā atrunātā vērtība, bet Skandināvijas un ASV tiesību sistēmās šo iespējamo izdevumu apjoms ir samazināts par labu apdrošinājumaņēmējam, t. i., uz 80% no objekta vērtības.

Kad ir konstruktīvais pilnais zudums, tad apdrošinājumaņēmējs var rīkoties divējādi: prasīt atzīt daļējus zaudējumus vai arī pieteikt abandonu un uzskatīt, ka ir iestājies faktiskais pilnais zudums. Abandons ir noteikti jāiesniedz, citādi zaudējumi var tikt atzīti tikai par daļējiem. Kas ir abandons? Abandons ir apdrošinājumaņēmēja atteikšanās no savām tiesībām uz apdrošināto objektu, kas parasti tiek noformēta rakstveidā. Latviski var teikt, ka attiecīgais kuģis vai krava ir pamesti. Abandona gadījumā apdrošinātājs to var pieņemt vai nepieņemt. Abandona pieņemšana nenozīmē to, ka pamestā objekta jaunais īpašnieks ir apdrošinātājs — apdrošinātājs izvēlas, vai tas par tādu vēlas kļūt. Abandons ir jādod apdrošinātājam tikai tajos gadījumos, kad ir ko nodod apdrošinātājam, un, piemēram, faktiskā pilnā zuduma gadījumā abandons nav nepieciešams.

Daļējie zaudējumi

Daļējie zaudējumi sastāv no: apdrošināšanas objekta tiešiem zaudējumiem, vispārējās avārijas izdevumiem, glābšanas izdevumiem un citiem īpašiem izdevumiem. Katrs šis zaudējums pastāv neatkarīgi viens no otra, bet zem kopēja nosaukuma — daļējie zaudējumi.

Apdrošinātājs atbild par izdevumiem, kas radušies, veicot glābšanas darbus, lai pasargātu apdrošināto objektu no riska, kas ir attiecīgi apdrošināts. Ja glābšanas nepieciešamību ir izraisījis gadījums, kas nav apdrošināts, tad apdrošinātājs nav atbildīgs.

Vispārējās avārijas zaudējumi ir visi izdevumi, kurus ir izraisījuši vispārējā avārija vai arī tās tiešās sekas. Ja apdrošinātā objekta īpašniekam ir jāveic vispārējās avārijas iemaksa, tad prasīt atlīdzību apdrošinājumaņēmējs var tikai pēc iemaksas izdarīšanas, bet, ja apdrošinājumaņēmēja apdrošinātais objekts ir ticis upurēts, tad, negaidot vispārējās avārijas iemaksu saņemšanu, apdrošinājumaņēmējs ir tiesīgs prasīt atlīdzību no apdrošinātāja. Te ir būtiski

atzīmēt, ja vien apdrošināšanas līgums neparedz savādāk, ka apdrošinātājs ir atbildīgs tikai par tiem vispārējās avārijas gadījumiem, kuru mērķis bija izvairīties no briesmām, kas bija apdrošinātas.

Atlīdzība

Ja ir gadījums, ka apdrošinātājam ir jāizmaksā atlīdzība apdrošinājuma ņēmējam, tad rodas jautājums — cik daudz ir jāmaksā? Pirmais jautājums atlīdzības apmēra noteikšanā ir attiecībā uz pašu polisi — vai tā ir taksēta vai nē. Ja polise ir taksēta, tad vadās no tajā noteiktās vērtības, ja polise nav taksēta, tad vadās no apdrošinātā objekta vērtības, kas nosakāma atbilstoši kodeksa noteikumiem.

Pilnā zuduma gadījumā atlīdzības apmērs ir taksētajā polisē noteiktā objekta vērtība vai arī apdrošināšanas objekta vērtība riska sākumā — šis princips attiecas uz visiem apdrošināšanas objektiem.

Daļējo zaudējumu atlīdzība tiek noteikta dažādi, vadoties no apdrošināšanas objekta — kuģis, frakts vai krava. Attiecībā uz kuģi tiek piemērota sekojoša kārtība:

ja kuģis izremontēts par pieņemamu samaksu, tad atlīdzība nedrīkst pārsniegt apdrošinājuma summu attiecībā uz vienu nelaimes gadījumu,

ja veikts daļējs kuģa remonts par pieņemamu samaksu, tad atlīdzību sastāda izdevumi un kompensācija par vērtības samazināšanos, ar nosacījumu, ka kopējā summa nevar pārsniegt pilnībā veikta remonta izmaksas un apdrošinājuma summu attiecībā uz vienu nelaimes gadījumu,

ja kuģis nav izremontēts, tad atlīdzība ir kompensācija par kuģa vērtības samazināšanos, bet nedrīkst pārsniegt apdrošinājuma summu attiecībā uz vienu nelaimes gadījumu.

Frakts apdrošināšanas gadījumā — atlīdzība nosakāma proporcionāli starp zaudēto frakti un polisē minēto.

Kravas apdrošināšanas gadījumā:

- ja ir kravas daļas pilnīgs zudums, tad atlīdzību nosaka kā proporciju starp zaudēto kravu un nezaudēto, un attiecina to uz taksētajā polisē noteikto vērtību,
- ja ir kravas daļas pilnīgs zudums un netaksēta polise, tad nosaka zaudētās kravas vērtību, piemērojot pilnā zuduma noteikumus,
- ja visa krava ir cietusi daļēju zaudējumu, tad atlīdzība ir proporcionāls vērtības samazinājums.

Vispārējās avārijas, glābšanas izdevumu un civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas gadījumā — atlīdzība ir izdevumu pilns apjoms vai arī proporcionāla, vadoties no apdrošināšanas līguma noteikumiem attiecībā uz apdrošināšanas apjomu.

Ja apdrošināšanas līgums paredz, ka apdrošinātājs nav atbildīgs par daļējiem objekta zaudējumiem, tad tas neizslēdz atbildību par vispārējās avārijas izdevumiem.

Ja apdrošināšanas līgums paredz tiesas prasības pantu (*sue and labour*), kas faktiski nozīmē to, ka apdrošinājuma ņēmējam un viņa kuģa apkalpei ir pienākums jebkādā veidā samazināt iespējamus zaudējumus no briesmām, kas ir apdrošinātas, tad tiek uzskatīts, ka tā ir papildus vienošanās, kas paredz atlīdzības izmaksāšanu papildus apdrošinājuma summai, lai gan ne vairāk par tās apmēru.

Apdrošinātāja tiesības attiecībā uz maksājumiem

Apdrošinātājs, izmaksājot atlīdzību, iegūst subrogācijas tiesības, kas nozīmē to, ka apdrošinātājs pārņem apdrošinājumaņēmēja intereses (tiesības un pienākumus) neatkarīgi no apdrošinātā objekta stāvokļa. Ja ir pilnā zuduma gadījums, tad apdrošinātājs var iegūt īpašuma tiesības. Daļēju zaudējumu gadījumā apdrošinātājs nevar iegūt īpašuma tiesības, bet iegūst apdrošinājumaņēmēja tiesības attiecībā uz to daļu, par kuru ir samaksāta atlīdzība un no brīža, kad notika apdrošinātais gadījums, kas radīja zaudējumus.

Ja apdrošinājumaņēmējs nav apdrošinājis objektu par pilnu tā vērtību, tad uzskatāms, ka apdrošinājumaņēmējs ir pašapdrošinātājs attiecībā uz neapdrošināto objekta vērtību.

Prēmijas atdošana

Var rasties gadījumi, kad prēmija ir atdodama atpakaļ apdrošinājumaņēmējam. Ja prēmija ir jau samaksāta, tad no apdrošinātāja to atgūst apdrošinājumaņēmējs, bet, ja prēmija nav samaksāta, tad apdrošinājumaņēmējs vai brokers var tās maksāšanu apturēt. Prēmijas atdošanas gadījumus vai nosacījumus var paredzēt apdrošināšanas līgumā. Jūras kodekss paredz detalizētu gadījumu uzskaitījumu, kad prēmija vai tās daļa ir vai nav atgriežama apdrošinājumaņēmējam, paredzot, ka prēmija nav atgriežama jebkādā gadījumā, ja apdrošinājumaņēmējs nerīkojas saskaņā ar labu ticību.

Savstarpējās apdrošināšanas sabiedrības

Apdrošināšanu var izdarīt, izmantojot profesionālas sabiedrības Latvijā un ārvalstīs, kā arī organizējot jeb dibinot savstarpējās apdrošināšanas biedrības. Tās var paredzēt apdrošināšanas prēmiju aizstāšanu ar garantijām vai citām saistībām. Savstarpējās apdrošināšanas biedrības var grozīt ar Jūras kodeksu noteiktos apdrošināšanas noteikumus, ja vien tas tiek paredzēts šādu biedrību izsniegtajās polisēs.

Pašlaik pasaulē ir vairāki desmiti starptautiski kuģu īpašnieku savstarpējās apdrošināšanas sabiedrības, kas ir pazīstamas galvenokārt kā P&I (*protection and indemnity*) klubi jeb apdrošinātāji, kuru dalībnieki ir paši apdrošinājumaņēmēji. Katram no šiem klubiem ir savi noteikumi, kas nosaka savstarpējās tiesiskās attiecības starp kluba dalībniekiem un apdrošināšanas līguma noteikumus. Pamatideja šiem klubiem ir apdrošināt visus tos riskus, kurus neapdrošina tradicionālās apdrošināšanas kompānijas, t. i., apdrošināt kuģu īpašniekus pret prasījumiem, kas izriet no kravas sabojāšanas vai bojāejas, civiltiesiskā atbildība trešajām personām, apkalpes prasījumi u. c. Praksē — īpašiem riskiem var tikt izveidoti atsevišķi klubi un, piemēram, pastāv 3 klubu veidi:

- 1) tieši nodarbojas ar kara risku apdrošināšanu,
- 2) tieši nodarbojas ar dīkstāves, frakts, glābšanas prasījumiem un tiesu izmaksām, un
- 3) *protection and indemnity*, kas ietver visus atlikušos riskus.

Līdzīga rakstura klubus, lai nodrošinātos pret citiem riskiem, izveidojuši arī nofraktētāji. Ir vairākas būtiskas iezīmes P&I klubu polisēm — tās nav atļauts cedēt bez kluba piekrišanas,

kluba atbildība iestājas tikai tad, kad ir nomaksāta apdrošināšanas prēmija, visus strīdus izskata pašu šķīrētiesa. Apdrošināšanas prēmijas apjoms ir galvenokārt atkarīgs no kuģa īpašnieka vēstures — jeb izmaksātās atlīdzības kopsummas iepriekšējā apdrošināšanas periodā.

Papildinājumi

Jūras kodekss apdrošinājuma nodaļas beigās paredz vēl divus būtiskus papildinājumus. Ja apdrošināšanas līgumā tiek izdarītas atsauces uz pieņemamu laiku, izmaksām vai prēmiju, tad pusēm jāvadās no prakses un faktiskajiem lietas apstākļiem. Tas ir atrunāts, lai atvieglotu noteiktu vārdu savienojumu interpretāciju. Otrs papildinājums norāda uz pušu tiesībām papildināt un grozīt apdrošināšanas līguma saturu.

Noslēgums

Latvijas jūras apdrošinājuma tiesības ir pieteikušas savu dzīvotspēju tikai pēdējos gados. Ir viennozīmīgi skaidrs, ka tās nespēs izkonkurēt Anglijas tiesības šajā tiesību sfērā, bet vairāk dos savu ieguldījumu kravu apdrošinājuma gadījumos. Ja pāris gadus atpakaļ Latvijas Republikai nebija pat tiesību avotu, tad tagad atliek tikai krāt pieredzi šajā tiesību nozarē.

Kontroljautājumi

1. Kādas kravas un kuģu apdrošināšanas līguma standarta formas pašlaik apdrošināšanas tirgū tiek lietotas?
2. Ar ko atšķiras "pilns zudums" no "konstruktīvā pilnā zuduma"?
3. Kādas sekas ir kuģa jūrasnespējai, reisu uzsākot, attiecībā uz kuģa reisa polisi un kuģa termiņa polisi?
4. Uzskaitiet garantijām jeb būtiskajiem nosacījumiem piemētošās īpašības jeb sekas?
5. Kas ir atbildīgs par apdrošināšanas prēmijas samaksāšanu apdrošinātājam un kam ir izmaksājama apdrošināšanas atlīdzība?
6. Izskaidrojiet labas ticības un apdrošināšanas intereses principus jūras apdrošinājumā?
7. Kad apdrošinātājs ir atbildīgs un kad nav atbildīgs?

Uzdevumi

1.

Kuģis, kura tirgus vērtība ir LVL 10 000, tiek apdrošināts par LVL 50 000. Apdrošinājuma ņēmējs apzināti nesniedz informāciju apdrošinātājam par kuģa reālo vērtību. Notiek kuģa avārija un tiek konstatēts pilnīgs faktiskais zudums. Apdrošinātājs saņem prasību izmaksāt atlīdzību LVL 50 000 apjomā. Kā rīkoties apdrošinātājam?

2.

Tiek apdrošināts Panamā reģistrēts kuģis. Apdrošināšanas līgums satur būtiskus nosacījumus: "Kuģa kapteinim ir jābūt Latvijas Republikas pilsonim" un "Kuģis tiek apdrošināts pret uguns izraisītajiem zaudējumiem". Uz kuģa 10. decembrī notiek ugunsgrēks, bet 2 dienas iepriekš par kuģa kapteini tika nozīmēts Igaunijas Republikas pilsonis. Apdrošinājumaņēmējs ceļ prasību segt radušos zaudējumus. Vai ir izmaksājama apdrošināšanas atlīdzība par uguns nodarītajiem zaudējumiem?

3.

Tiek apdrošinātas 668 automašīnas, paredzot apdrošināšanas atlīdzības izmaksāšanu tikai pilnā zuduma gadījumā. Pēc ļoti smagas vētras uz kuģa paliek tikai 12 automašīnas. Vai izmaksājama apdrošināšanas atlīdzība?

4.

Kuģis tiek apdrošināts par LVL 4 000. Kuģim avārijas rezultātā tiek nodarīti zaudējumi LVL 5 000 apmērā. Kāds ir atlīdzības apmērs, kuru var saņemt no apdrošinātāja?

5.

Kuģis uzsāk reisu ar nepietiekošu apkalpes sastāvu. Uz jūras kuģis iet bojā. Apdrošinātājs atsakās izmaksāt apdrošināšanas atlīdzību un atsakās atgriezt apdrošināšanas prēmiju. Vai apdrošinātājs rīkojas pareizi?

Ieteicamā literatūra

- Arnould J. **The Law of Marine Insurance and Average, 16th ed.** London, 1981.
 Badger D. and Whitehead G. **Elements of Cargo Insurance.** Cambridge, 1983.
 Braekhus S. and Rein A. **Handbook on P&I Insurance.** Oslo, 1988.
 Clarke M. **Law of Insurance Contracts, 2nd ed.** London, 1994.
 Goodacre J. K. **Marine Insurance Claims, 2nd ed.** London, 1981.
 Goodacre J. K. **Goodbye to the Memorandum.** London, 1988.
 Grönfors K. **Cargo Insurance and Modern Transport.** Göteborg, 1970.
 Hodges S. **Law of Marine Insurance.** London, 1996.
 Hudson N. G. and Allen J. C. **The Institute Clauses Handbook.** London, 1986.
 Hardy Ivamy E. R. **Chalmer's Marine Insurance Act 1906, 10th ed.** London, 1993.
 Miller M. D. **Marine War Risks, 2nd ed.** London, 1994.
 O'May D. and Neil J. **Marine Insurance Law and Policy.** London, 1993.
 Rose F. D. **New Foundations For Insurance Law — Current Legal Problems.** London, 1987.
 Rawson K. **The Carriage of Bulk Oil and Chemicals at Sea.** London, 1994.
 Templeman F. **Templeman on marine insurance: its principles and practice, 6th ed.** London, 1986.
 Tetley W. **Marine Cargo Claims, 3rd ed.** Montreal, 1988.
 Treitel G. H. **Frustration and Force Majeure.** London, 1994.

XI Civiltiesiskā atbildība par jūras vides piesārņošanu

Ievads

Jautājums par kuģu īpašnieka civiltiesisko atbildību gadījumos, kad vide tiek piesārņota ar naftu, nav viennozīmīgs un ir regulēts vairākos starptautiskos dokumentos, kuri kopš kuģa *Torrey Canyon* negadījuma 1967. gadā¹⁸¹ ir radījuši pilnīgi jaunu jūras tiesību apakšnozari — jūras vides ekoloģijas tiesības. No šā brīža naftas piesārņojuma problēma jeb jūras vides aizsardzība pasaules kuģošanas industrijā ieņem pirmo vietu un pārējie jautājumi ir tam pakārtoti. Starptautisko dokumentu mērķis ir sniegt valstīm finansiālu palīdzību jūras vides piesārņošanas gadījumā. Šī palīdzības sniegšana izpaužas noteiktās prasībās, kuras attiecas, gan uz piesārņojuma vietu, gan piesārņotāju statusu un citiem faktoriem. Jāatzīmē, ka vēl aizvien valstis, kuras nav pievienojušās attiecīgajām konvencijām, nav tiesīgas pieprasīt papildu finanses piesārņojuma seku likvidācijai. ASV federālais likums "*Oil Pollution Act 1990*"¹⁸² (turpmāk — OPA) un atsevišķu ASV štatu tiesību akti izvirza augstas prasības visu veidu kuģiem, kuri pārvadā attiecīgos produktus un izmanto tos dzinējam. Visi šie dokumenti ir saistīti ar kuģa īpašnieka civiltiesisko atbildību, kas ir obligāti apdrošināma, lai kuģis varētu ieiet valsts teritoriālajos ūdeņos.

Šajā nodaļā tiks aplūkoti pašreizējie starptautiskie dokumenti, to statuss un pamatnostādnes, kā arī īsumā analizēti OPA noteikumi kopumā. Protams, tiks skarti arī citi jautājumi, kas ir tieši saistīti ar civiltiesiskās atbildības apdrošināšanu, to vidū — naftas ieguves un transportēšanas industrijas pasākumi vides aizsardzībā. Nobeigumā tiks dots īss ieskats par to, kā Latvijā tiek regulēta atomkuģu operatora civiltiesiskā atbildība.

Starptautiskie dokumenti

1969. gada Briseles starptautiskā konvencija par civilo atbildību par zaudējumiem no piesārņojuma ar naftu¹⁸³ Latvijas Jūras kodeksā ir nosaukta par Atbildības konvenciju un tai Latvijas Republika pievienojās 1992. gadā¹⁸⁴. Šis dokuments tika radīts pēc SJO¹⁸⁵ rekomendācijām un starptautiski ir pazīstams ar saīsinājumu CLC (*Civil Liability Convention*), bet šajā nodaļā tiks lietots Latvijas Jūras kodeksā dotais saīsinājums — Atbildības konvencija. SJO ir autors arī otrai konvencijai — tā ir 1971. gada Starptautiskā konvencija par fonda izveidošanu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensācijai, kas pazīstama kā Fonda konvencija¹⁸⁶ (*Fund Convention*)¹⁸⁷. Šie divi dokumenti regulē kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību par zaudējumiem, kas nodarīti trešajām personām naftas piesārņojuma rezultātā, un valstu tiesības saņemt starptautisku finansiālu kompensāciju par ciestajiem zaudējumiem.

Atbildības konvencijas centrā izvirzīta kuģu īpašnieku atbildība par naftas piesārņojuma rezultātā radītajiem zaudējumiem, kas paredz divus pamatelementus:

kuģu īpašnieku atbildību neatkarīgi no vainas¹⁸⁸ un

šīs atbildības obligāto apdrošināšanu.

Šie nosacījumi ir jāskata kopsakarā ar kuģu īpašnieku atbildības vispārējo ierobežošanu

atbilstoši starptautiskajām konvencijām par kuģu īpašnieku civiltiesiskās atbildības ierobežošanu¹⁸⁹, kas atļauj kuģu īpašniekiem ierobežot savu atbildību atbilstoši attiecīgā kuģa bruto tilpībai. Atbildības konvencijā noteiktie ierobežojumi ir piemērojami tikai tiem gadījumiem, kad prasība atbilst Atbildības konvencijas nosacījumiem, jo visos citos gadījumos, kad prasība neatbilst Atbildības konvencijas kritērijiem, piemērojama vispārīgās atbildības konvencija.

Atbildības konvencijas mērķis ir:

- noteikt, ka kuģa īpašnieks ir atbildīgs neatkarīgi no vainas (izņemot gadījumus, kad konstatēts viens no trim izņēmumiem:
 - a) nepārvarama vara, karadarbība, nemieri,
 - b) trešās personas nodoms vai nolaidība,
 - c) valsts atbildīgās institūcijas nolaidīga rīcība — navigācijas tehnisko līdzekļu nepareizas uzstādīšana vai uzturēšana¹⁹⁰);
- izslēgt kuģa īpašnieka darbinieku un pilnvarnieku civiltiesiskās atbildību;
- izslēgt kuģa īpašnieka citu atbildību (piemēram, soda sankcijas vai tamlīdzīgi);
- ja kuģis faktiski pārvadā vairāk nekā 2000 tonnu naftas, tam ir jābūt spējīgam uzrādīt galvojumu tādā atbildības apmērā, kāda noteikta Atbildības konvencijā (dokumenta kopija tiek turēta Latvijas Kuģu reģistrā; tas arī izsniedz sertifikātu, kurš apliecina kuģa īpašnieka saistību izpildi atbilstoši Atbildības konvencijai un kura formu ir apstiprinājis Jūrniecības departaments);
- pieļaut tiešu prasības celšanu pret galvotāju (t. i., apdrošinātāju);
- noteikt noilgumu prasību celšanai — trīs gadus no zaudējumu rašanās brīža vai arī sešus gadus no negadījuma brīža;
- noteikt tādu procedūru atbildības ierobežošanai, kura ir pietiekami skaidra un kuras centrā ir depozīta izveidošana atbildības apmērā.

Ja Latvijas teritoriālajos ūdeņos ir iebraucis kuģis, kuram nav attiecīgā dokumenta, Jūras administrācija ir tiesīga kuģi aizturēt vai arī pieprasīt, lai tas atstāj Latvijas teritoriālos ūdeņus.

Viena no Atbildības konvencijas būtiskajām problēmām ir to zaudējumu nenosegšana, kuri rodas no piesārņojuma ar ķīmiskajiem produktiem.

Fonda konvencija ir paredzēta kā finansiāls papildinājums Atbildības konvencijas kompensācijām, ja zaudējumi bijuši lielāki nekā Atbildības konvencijā noteiktie griesti. Fonda konvencija paredz izveidot finansiālu fondu, kuru pārvalda sabiedrība "Starptautiskais naftas piesārņojuma fonds"¹⁹¹ (turpmāk — Fonds). Fonda pārvaldes sabiedrība ir starptautisks starpvalstu valdību izveidots institūts (nepiederošs pie SJO struktūrvienībām), kas nodarbojas ar kompensāciju izmaksām par zaudējumiem, kurus ir radījis naftas¹⁹² piesārņojums no kuģu tilpnēm. Fonda pamatuzdevums ir nodrošināt papildu kompensācijas tām 68 Fonda konvencijas dalībvalstīm¹⁹³, kuru zaudējumi ir lielāki, nekā sedz Atbildības konvencija jeb tajā noteiktais kuģu īpašnieka atbildības ierobežojums atkarībā no bruto tilpības (respektīvi, ja kuģa īpašnieks vai tā apdrošinātājs nav spējīgs samaksāt vai arī zaudējumi ir lielāki nekā atbildības maksimums). Šī kompensācija ir izmaksājama valdībām vai valdību pilnvarotām institūcijām, kuras ir cietušas zaudējumus jeb izmaksas, novēršot piesārņojuma sekas, tās nepieļaujot vai arī samazinot (tas ietver sevī arī kompensāciju izmaksas gan par tiešajiem zaudējumiem, gan par netiešajiem zaudējumiem, kas nodarīti zivrupniecībai un atpūtas industrijai). Tā, piemēram, Latvijas Jūras kodekss¹⁹⁴ noteic, ka Jūras administrācija ir tiesīga naftas piesārņojuma sekas likvidācijā iesaistīt jebkuras trešās personas, kas savukārt ir tiesīgas prasīt zaudējumu atlīdzību no valsts. Kompensācijas izmaksas no Fonda ir saistāmas tikai ar piesārņojuma izraisīto

zaudējumu vietu dalībvalsts teritorijā (ieskaitot teritoriālo jūru), un kompensācija nav atkarīga no kuģa piederības, karoga, kravas (naftas) īpašnieka vai negadījuma (piesārņojuma) vietas. Kompensācijas izmaksas ir ierobežotas, un tās nevar pārsniegt 60 miljonus norēķinu vienības (*Special Drawing Rights*)¹⁹⁵ par vienu gadījumu, ieskaitot summu, kuru ir samaksājis kuģa īpašnieks vai — ticamāk — tā apdrošinātājs saskaņā ar Atbildības konvenciju. Fonda darbības forma ir kopsapulce, kurā piedalās visas dalībvalstis. Tā ievēl izpildinstitūciju, kas sastāv no 15 dalībvalstīm. Fonda sekretariātu vada Fonda direktors. Fondu finansē ikviens persona, kura pēc jūras pārvadājuma saņem Fonda konvencijas dalībvalsts ostās vairāk nekā 150 000 tonnu neattīrītu naftas produktu vai arī mazuta (dīzeļdegvielas) gadā, un ja Latvijas Republika vēlētos pievienoties Fondam, tas noteikti izraisītu naftas saņēmēju lielu politisku pretestību. Dalībvalstu valdības iesniedz Fonda sekretariātam ziņojumus par to, kādus līdzekļus tieši Fondā iemaksā personas, kuras saņem naftu. Valdības nav atbildīgas par šiem maksājumiem, ja vien tās brīvprātīgi nav uzņēmušās šādu atbildību.

Kopš 1972. gada Fonds ir veicis izmaksas 120 miljonu Lielbritānijas sterliņu mārciņu apmērā un bijis iesaistīts 72 negadījumos. Gūtās pieredzes rezultātā 1992. gadā tika izstrādāti divi protokoli, kas pievienoti gan Atbildības konvencijai, gan Fonda konvencijai, un šo protokolu mērķis bija:

- palielināt konvenciju piemērošanas iespējas;
- noteikt lielāku kuģu īpašnieku vai tā apdrošinātāju atbildību.

Protokolu teksti ir visai līdzīgi 1969. gada un 1971. gada konvenciju sākotnējiem tekstiem, taču tajos ir samazinātas prasības, lai panāktu, ka protokoli stātos spēkā. Prasību samazināšanas rezultātā 1996. gada 30. maijā¹⁹⁶ abi protokoli stājās spēkā. 1992. gadā Fonda konvencijai pievienotais protokols paredz obligātu 1971. gada Fonda konvencijas un Atbildības konvencijas denonsēšanu, ja protokola parakstītājas valstis saņems kopā vairāk nekā 75 miljonus tonnu naftas.

1992. gada protokolos atšķirībā no Atbildības konvencijas un Fonda konvencijas:

- paaugstināta atbildība un papildu atbildība paredzēta arī mazo kuģu īpašniekiem un;
- ja kuģa bruto tilpība nepārsniedz 5000 vienību — atbildības ierobežojums ir 3 miljoni norēķina vienību¹⁹⁷,
- ja kuģa bruto tilpība ir no 5000 līdz 140000 vienību — atbildības ierobežojums ir 3 miljoni norēķina vienību + 420 norēķina vienību¹⁹⁸ par katru bruto tilpuma vienību virs 5000,
- ja kuģa bruto tilpība ir 140000 vienību vai lielāka — atbildības ierobežojums ir 59,7 miljoni norēķina vienību¹⁹⁹);
- palielināta kompensācijas izmaksas summa no Fonda — tā ir noteikta 135 miljoni norēķina vienību²⁰⁰ apmērā, ieskaitot kuģa īpašnieka kompensāciju cietušajiem saskaņā ar Atbildības konvencijai²⁰¹ pievienoto 1992. gada protokolu;
- paredzēta atvieglota procedūra ierobežojumu grozīšanai abās konvencijās;
- paredzēta konvenciju piemērošana arī attiecībā uz ekskluzīvo ekonomisko zonu, kā tas noteikts ANO Konvencijā par jūras tiesībām;
- ir paredzēts, ka zaudējumi, kurus radījuši kuģi, kas nepārvadā naftu tilpnēs, arī tiks segti saskaņā ar konvenciju. Tas nozīmē, ka tiks izmaksātas kompensācijas cietušajiem;
- ir paredzēts, ka tiks kompensēti arī izdevumi, kas radušies, novēršot naftas piesārņojumu, kad šāda iespējamība nopietni pastāvēja;
- precizēta zaudējumu definīcija, tajā norādot uz saprātīgiem pasākumiem²⁰² jeb izmaksām piesārņojuma seku novēršanai.

Kādas ir šo dokumentu dalībvalstu priekšrocības? Tās ir šādas:

- ja valsts ir pievienojusies Atbildības konvencijai un Fonda konvencijai, tai ir iespēja saņemt kompensāciju par naftas piesārņojumu no kuģa, kas pārvadā naftu tilpnēs, līdz pat 90 miljoniem ASV dolāru;
- ja valsts ir pievienojusies 1992. gada protokoliem, piesārņojums no kuģiem, kas nepārvadā naftu tilpnēs, arī tiks kompensēts, turklāt kompensācijas apjoms ir citāds — 200 miljoni ASV dolāru.

OPA pamatnostādnes

1990. gadā ASV Kongress pieņēma federālo tiesību aktu, kas noteica visai atšķirīgus principus attiecībā uz atbildību par naftas piesārņojumu ASV ūdeņos, un tā rezultātā tagad pasaulē darbojas, ja tā var teikt, divi režīmi jeb divi atbildības standarti — Atbildības konvencija un Fonda konvencija no vienas puses un OPA — no otras puses.

OPA nosaka atbildības minimumu un pamatprincipus. ASV štati ir tiesīgi noteikt savas paaugstinātās prasības attiecībā uz naftas piesārņojuma sekām, un tas tiek arī izmantots. Tā, piemēram, Kalifornijas štata likums paredz, ka, sākot ar 2000. gada 1. janvāri, kuģiem štata teritorijā vajadzēs uzrādīt finansiālu galvojumu jeb galvojumu²⁰³ jeb apdrošināšanas polisi, kas sedz zaudējumus viena miljarda ASV dolāru apmērā. Šāda polise būs jāuzrāda jebkurai personai, kuras intereses ir saistītas ar kuģi (t. i., gan īpašniekam, gan nofraktētājiem u. c.).

Saskaņā ar OPA ir trīs personas, kas atbild par to, lai kuģis ievērotu OPA prasības:

- kuģa īpašnieks (arī formālais kuģa īpašnieks, piemēram, banka, kas finansējusi kuģa būvi);
- berbouta nofraktētājs;
- operators (juristi uzskata, ka ar terminu "operators" jāsaprot nevis čartera vai reisa čartera nofraktētāji, bet gan kuģa operatori jeb menedžeri, kas veic kuģa ikdienas aprūpi un tamlīdzīgi; taču tas nebūt nenozīmē, ka nofraktētāji nav atbildīgi, jo viņu atbildība var izpausties kā pienākums galvot par drošu ostu/piestātņi²⁰⁴, un, pamatojoties uz to, tiks izvirzīta regresa prasība).

Visas šīs personas ir solidāri atbildīgas pilnā apmērā un neatkarīgi no vainas²⁰⁵. Kravas īpašnieki nav atbildīgi par iespējamiem zaudējumiem, lai gan sākotnēji bija paredzēts²⁰⁶ likt atbildības nastu arī uz viņu pleciem.

Atbildība iestājas, kad nafta²⁰⁷ noplūst no kuģa vai rodas liela iespējamība, ka tas varētu notikt. Naftai nav katrā ziņā jābūt kravas tilpnēs, tā var būt arī kuģa degviela. Kuģa īpašnieka atbildību izslēdz nepārvarama vara²⁰⁸, karadarbība vai trešās personas ļaunprātīga rīcība (trešās personas nav personas, kuras saista līgumattiecības ar kuģi, no kura notikusi noplūde).

Ir noteikti šādi atbildības ierobežojumi:

- ja tankkuģa bruto tilpība pārsniedz 3000 vienības, tad 1200 ASV dolāru par katru bruto tilpuma vienību vai arī 10 miljoni ASV dolāru, atkarībā no tā, kas ir lielāks;
- ja tankkuģa bruto tilpība ir 3000 vienību vai mazāk — 1200 ASV dolāru par katru bruto tilpuma vienību vai arī 2 miljoni ASV dolāru;
- sauskraavu kuģiem — 600 ASV dolāru par katru bruto tilpuma vienību vai arī 500000 ASV dolāru, atkarībā no tā, kas ir lielāks.

Šie ierobežojumi ir spēkā gadījumos, kad nav konstatēta atbildīgās personas rupja neuzmanība²⁰⁹ vai arī nodoms, kas var izpausties, piemēram, kā federālo kuģošanas drošības

noteikumu neievērošana, atteikšanās sadarboties, lai novērstu piesārņojumu, neziņošana par piesārņojumu vai tamlīdzīgi, un, ņemot vērā ASV tiesu karsto vēlmi allaž nepieļaut atbildības ierobežojumu, ir pamats uzskatīt, ka OPA reāli paredz neierobežotu atbildību par piesārņojumu.

Problēmas sākas ar sertifikāta uzrādīšanu par finansiālām iespējām nest šīs atbildības nastu. Sertifikāts ir jāuzrāda personām, kas saistītas ar kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 300 vienības, un galvojuma apjomam jābūt aprēķinātam, vadoties pēc vislielākā kuģa, kurš pieder šai personai vai kura operators ir attiecīgā persona. Ja šī persona nevar uzrādīt galvojumu, kuģis netiek ielaists ASV ūdeņos un kritiskos gadījumos to var pat aizturēt un konfiscēt. Galvotājs (vairumā gadījumu tas ir apdrošinātājs) ir tiesīgs izmantot visus tos pašus aizstāvības līdzekļus, kādi ir vainīgās personas rīcībā, un vienīgais gadījums, kad galvotājs var atteikties maksāt, ir tas, ja tiek konstatēts, ka vainīgā persona pārkāpumu izdarījusi ar nodomu. Apdrošinātājiem ir grūti uzņemties atbildību neierobežotā apjomā, un tradicionālie poliSES izsniedzēji — *P&I klubi*²¹⁰ — apdrošināšanas poliSES izsniedz tikai atbilstoši Atbildības konvencijas prasībām, tāpēc papildu segums kuģa īpašniekiem ir jāmeklē citur. OPA ir spilgts piemērs tam, kā tika pieņemts tiesību akts, nesaskaņojot to ar apdrošināšanas tirgus iespējām.

TOVALOP un CRISTAL

Kad tapa Atbildības konvencija un Fonda konvencija, naftas biznesa industrija arī izveidoja mehānismu, kas paredzēja kompensāciju maksāšanu cietušajiem no naftas piesārņojuma. Šie divi mehānismi, kas arī organizēti finansu fondu veidā, ir:

TOVALOP (*Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*) un CRISTAL (*Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*).

Abu šo fondu mērķis bija kompensēt zaudējumus tām valstīm, kuras nav ratificējušas Atbildības konvenciju vai Fonda konvenciju. Fondu mērķis bija viens — rast pagaidu risinājumu, līdz Atbildības konvencija un Fonda konvencija tiks piemērota visā pasaulē.

1995. gada novembrī šo fondu administratori²¹¹ pieņēma lēmumu nepagarināt fondu darbības laiku, kā bija noteikts, līdz 1997. gada 20. februārim, kā pamatojumu minot pakāpenisku šo fondu nozīmes samazināšanos laika gaitā, jo aizvien vairāk un vairāk valstu pievienojās gan Atbildības konvencijai un Fonda konvencijai, gan arī šo konvenciju 1992. gada protokoliem. Kā otrs arguments tika minēts apstākļi, ka šo fondu (t. i., TOVALOP un CRISTAL) darbība liek vilcināties valstīm pievienoties starptautiskajiem dokumentiem. No 1997. gada 20. februāra vairs nav iespējams dabūt kompensācijas no šiem fondiem par naftas piesārņojuma radītajiem zaudējumiem.

Atomkuģu operatoru civiltbildība

Šis jautājums ir skatāms atbilstoši 1971. gada Starptautiskajai konvencijai par civiltbildību par radioaktīvo materiālu pārvadāšanu²¹², kas atspoguļota Latvijas Jūras kodeksa 20. nodaļā (6. apakšnodaļa) — "Atomkuģu operatoru civiltbildība un civiltbildība uz kodolmateriālu jūras pārvadājumiem". 1971. gadā SJO kopā ar Starptautisko atomenerģijas aģentūru²¹³ un Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas²¹⁴ Eiropas atomenerģijas aģentūru

sarīkoja konferenci, kurā tika pieņemts šis starptautiskais dokuments, kas nosaka atbildību par radioaktīvo materiālu pārvadāšanu.

Šis konvencijas mērķis ir atrisināt domstarpības un kolizijas, kādas rodas starptautiski atzītiem dokumentiem, kuri nosaka kuģu īpašnieku atbildību un radioaktīvo materiālu terminālu (no kurienes tiek vesti vai arī uz kurieni tiek vesti radioaktīvie materiāli) operatoru atbildību.

Konvencija paredz, ka gadījumos, kad saskaņā ar 1960. gada 29. jūlija Parīzes konvenciju par trešo personu atbildību atomenerģijas jomā, vai 1963. gada 21. maija Vīnes konvenciju par civilo atbildību par kodolkaitējumiem²¹⁵, vai nacionālo tiesību sistēmu, kas nodrošina tādu pašu režīmu kā minētās konvencijas, negadījumā daļēji ir vainojams radioaktīvo materiālu termināla operators, visa atbildība gulstas uz šo operatoru un personas (kuģu īpašnieki), kuras citādi varētu būt vainojamas, ir no atbildības atbrīvotas.

Pievērsoties Latvijas Jūras kodeksa pantiem, ir jāmin tās pamatnostādnes, kuras attiecas gan uz atomkuģu navigāciju Latvijas ūdeņos, gan arī uz šo kuģu atbildību.

Pirmkārt, Latvijas ūdeņos neviens atomkuģis bez Ministru kabineta atļaujas nedrīkst ienākt. Ministru kabinets īpašos gadījumos var dot šo atļauju, tāpat Ministru kabineta atļauja ir nepieciešama, ja caur Latvijas ostām vai teritoriālajiem ūdeņiem grib pārvadāt kodolmateriālus.

Otrkārt, atomkuģa operators atbild par jebkuru zaudējumu neatkarīgi no vainas, neviena cita persona, izņemot operatoru, neatbild par šādu zaudējumu, ja nav noteikts citādi. Aprēķinot zaudējumu apmēru, tajos nedrīkst iekļaut paša atomkuģa ciestos zaudējumus.

Treškārt, tāpat kā tas noteikts Atbildības konvencijā, — operatora pienākums ir nodrošināt apdrošinājumu vai citu finansiālu galvojumu 100 miljonu norēķina vienību apmērā. Visām prasībām, kas saistītas ar kodolnegadījumu, ir noteikts noilgums — 10 gadi. Visi šie noteikumi ir piemērojami attiecībā uz atomkuģu radītajiem zaudējumiem Latvijas ekonomiskajā zonā, teritoriālajos ūdeņos vai iekšējos ūdeņos, kā arī uz atomkuģiem, kuri darbojas ar kodoldegvielu un radioaktīvajām vielām vai atkritumiem.

Ceturtkārt, prasība par kodolnegadījuma radīto zaudējumu kompensāciju ierosināma pret operatoru vai apdrošinātāju, vai jebkuru citu personu, kas ir nodrošinājusi finansiālu galvojumu operatoram.

Kontroljautājumi

1. Kādi ir starptautiskie pamatdokumenti, kas nosaka kuģu īpašnieku atbildību naftas piesārņojuma gadījumā?
2. Kādus principus ievieš Atbildības konvencija?
3. Kādi izņēmumi paredzēti kuģa īpašnieka atbildībai saskaņā ar Atbildības konvenciju?
4. Kāds ir Fonda konvencijas uzdevums?
5. Kāds ir 1992. gada protokolu mērķis?
6. Kas ir TOVALOP un CRISTAL?
7. Kādas priekšrocības ir Fonda konvencijas dalībvalstīm?
8. Ar ko atšķiras kuģa īpašnieka atbildība Atbildības konvencijā un OPA?
9. Kad saskaņā ar OPA finansiālā galvojuma devējs ir atbrīvots no atbildības?
10. Kādas īpašas prasības ir pret atomkuģu operatoriem Latvijas ūdeņos?

Uzdevumi

Kāda apjoma finansiāls galvojums ir jāsaņem kuģim, kura bruto tilpība ir 5500 vienības un kurš pārvadā naftu tilpnēs:

— saskaņā ar Atbildības konvenciju;

— saskaņā ar OPA?

Kā mainītos situācija, ja kuģis nepārvadā naftu tilpnēs?

Vai atbildīgs ir kuģa īpašnieks (saskaņā ar OPA un Atbildības konvenciju), ja, paklausot locim, kas lietoja vecas navigācijas kartes, kuģis uzsēdās uz sēkļa un radās naftas noplūde?

Kā jārikojas Latvijas ostas kapteinim, ja viņš konstatē, ka kuģim nav Atbildības konvencijā paredzētā galvojuma?

Ieteicamā literatūra

Bates B. *Marine Environment Law*. London, 1993.

Hill C. *Maritime Law*, 4th ed. London, 1995.

Hill Robertson, Hazelwood. *Introduction to P&I*, 2nd ed. London, 1996.

Power, V. *EC Shipping Law*, 2nd ed. London, 1992.

The Institute of Maritime Law, University of Southampton. *The Ratification of maritime Conventions*. London, 1990.

XII Ostas

Ostas jēdziens

Osta ir teritorija ar pieeju jūrai vai kuģojamai upei, kas piemērota kuģu piestāšanai un kravas operāciju veikšanai. Saskaņā ar likumu "Par ostām" osta ir ar robežām noteikta Latvijas sauszemes teritorijas daļa (ieskaitot mākslīgi izveidotos uzbērumus) un iekšējo ūdeņu daļa (ieskaitot iekšējos un ārējos reidus un kuģuceļus ostas pieejā), kas iekārtota kuģu un pasažieru apkalpošanai, kravas, transporta un ekspedīciju operāciju veikšanai un citai saimnieciskai darbībai. Latvijā ostas tiek izveidotas ar Ministru kabineta lēmumu, nosakot ostas teritorijas robežas.

Ostu darbības tiesiskais regulējums

Ostas akvatoriju var iedalīt divās daļās — piekrastes valsts iekšējie ūdeņi, kurus norobežo līnija, kas savieno vistālāk uz jūru izvīrītās ostai piederīgās hidrotehniskās vai citas būves un piekrastes valsts teritoriālie ūdeņi, kas ir ostas ārējais reids.

Pastāv viedoklis, ka ostās, kuras ir atvērtas starptautiskai kuģošanai, var brīvi ienākt jebkurš kuģis, kurš nav karakuģis. Tajā pašā laikā tiek uzskatīts, ka piekrastes valstij ir suverēnas tiesības noteikt savu iekšējo ūdeņu, tajā skaitā ostu, tiesisko režīmu. Tieši tāpēc gan 1958. gada Ženēvas jūras tiesību konvencijas, gan 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencija, neskar iekšējo ūdeņu tiesisko statusu. Piekrastes valstij ir ekskluzīvās tiesības noteikt tiesisko režīmu iekšējos ūdeņos.

Vispārējais ostu tiesiskais regulējums ir noteikts likumā "Par ostām", izņemot trīs Latvijas brīvostas, kuras darbojas saskaņā ar atsevišķiem likumiem, proti, likumu "Par Rīgas tirdzniecības brīvostu", "Ventspils brīvostas likumu" un likumu "Par Liepājas speciālo ekonomisko zonu".

Ostu darbības sīkāki noteikumi ir ietverti ostas noteikumos. Ostas noteikumi ir obligāti visām juridiskām un fiziskām personām, kas atrodas ostas teritorijā. Ostas noteikumus apstiprina Satiksmes ministrija, taču pirms apstiprināšanas noteikumu projekts ir jāsaskaņo ar pašvaldību, kuras teritorijā atrodas attiecīgā osta. Ostas noteikumos tiek norādīta ostas teritorija, kuģu pieņemšanas tehniskās iespējas pie piestātnēm, noteikumi par kuģu satiksmi akvatorijā, kuģu stāvēšanas noteikumi, vides aizsardzības prasības, ostas padziļināšanai izvīrītās prasības, ostas drošības uzraudzības režīms, muitas, robežapsardzes, sanitārais, ugunsdrošības režīms, ostas nodevas, atbildība par ostas noteikumu pārkāpšanu un citi noteikumi, piemēram, nekustamā īpašuma lietošanas aprobežojumi.

Kuģu tiesiskais stāvoklis ostās

Kuģis, kurš ir ienācis citas valsts ostā, savas attiecības ar piekrastes valsti veido, pamatojoties uz šīs valsts tiesību aktiem. Kuģim un tā apkalpei ir tiesības uz šīs valsts tiesību aktos noteikto aizstāvību, bet, protams, tam ir arī jāievēro šie akti. Atrodoties citas valsts ostā,

kuģim ir jāpakļaujas tai kārtībai, kādu ir noteikusi šī valsts. Izņēmumi ir tie gadījumi, kas ir saistīti ar kuģa iekšējām lietām, piemēram, darba tiesiskās attiecības uz kuģa tiek regulētas saskaņā ar kuģa karoga valsts tiesību aktu prasībām. Piekrastes valstij ir tiesības noteikt kuģošanas, muitas un sanitāro režīmu, nodevu un nodokļu nomaksas kārtību, pārkraušanas darbu organizēšanu, kārtību, kādā kuģa apkalpes locekļu atrodas krastā, kā arī citus ostas un kuģošanas drošības noteikumus. Piekrastes valsts vajadzības gadījumos ir tiesīga realizēt administratīvo, civilo un kriminālo jurisdikciju.

Kriminālā un civilā jurisdikcija ostās

Piekrastes valsts kriminālās jurisdikcijas īstenošana ir attiecīgo šīs valsts institūciju pienākums. Latvijā kriminālo jurisdikciju īsteno tiesa. Saskaņā ar starptautisko praksi šī jurisdikcija netiek piemērota gadījumos, ja uz kuģa veiktais noziegums neskar piekrastes valsts teritoriju, tās pilsoņus, nepārkāpj kārtību ostā, vai arī nav noziegums saskaņā ar piekrastes valsts likumiem.

Pēc kuģa karoga valsts diplomātiskā pārstāvja vai kuģa kapteiņa lūguma, piekrastes valsts kompetentās institūcijas var veikt izziņas darbības un uzsākt tiesvedību, neņemot vērā izdarītā nozieguma raksturu un tā sekas. Ja noziegumu uz kuģa ir izdarījis piekrastes valsts pilsonis vai patstāvīgais iedzīvotājs, tad piekrastes valsts jebkurā gadījumā īsteno savu jurisdikciju.

Īstenojot civilo jurisdikciju, kamēr kuģis atrodas ostā, piekrastes valsts tiesa faktiski var izskatīt jebkuru prasību, kas saistās ar šo kuģi, ievērojot Latvijas Civilprocesa kodeksā noteiktās prasības attiecībā uz lietu piekritību. Tomēr saskaņā ar starptautisko praksi piekrastes valsts tiesa parasti pieņem prasību izskatīšanai, ja ir skartas valsts, tās pilsoņu vai valstī reģistrēto juridisko personu intereses.

Ostas pārvalde. Vispārīgie noteikumi

Ostas pārvalde un attiecīgā pašvaldība ir tās institūcijas, kuras īsteno administratīvo uzraudzību, lai nodrošinātu valsts politiskās un ekonomiskās intereses ostās, kā arī robežas, muitas un sanitāro kontroli. Kuģošanas drošību Latvijas ostās garantē Latvijas Jūras administrācijas attiecīgās struktūras. Likums "Par ostām", ievērojot starptautisko tiesību principus, nosaka pietiekamu ostas pārvaldes kompetenci administratīvajos un arī citos jautājumos, kas attiecas uz visiem ostā esošajiem kuģiem.

Ostas pārvaldes izveidošanas un darbības vispārīgie noteikumi atrodami likumā "Par ostām". Saskaņā ar minēto likumu ostas pārvaldīšanu veic ostas pārvalde, kuru katrā ostā izveido, pamatojoties uz attiecīgās pilsētas domes vai pagasta padomes lēmumu.

Ostas pārvaldē ietilpst ostas valde un tās izpildaparāts, kuru vada ostas pārvaldnieks. Ostas pārvaldes darbību reglamentē attiecīgās ostas pārvaldes nolikums, kuru izstrādā ostas pārvalde kopīgi ar ostas kapteini. Ostas pārvaldes nolikumu apstiprina attiecīgā pilsētas dome vai pagasta padome. Tam ir jāatbilst Ministru kabineta apstiprinātam paraugnolikumam.

Latvijas valsts ostu attīstības politiku koordinē Latvijas Ostu padome, kuru vada Ministru prezidents. Latvijas Ostu padome, ievērojot likuma "Par ostām" prasības, ir izveidota ar Ministru kabineta lēmumu un tajā ir iekļauti valsts un pašvaldības institūciju, kā arī lielāko ostu pārvalžu pārstāvji. Latvijas Ostu padome darbojas uz nolikuma pamata, kuru ir apstiprinājis Ministru prezidents. Ostu padomes galvenie uzdevumi ir:

- 1) ostu attīstības koncepcijas izstrāde,
- 2) ostu darbības koordinācija,
- 3) ostu attīstības fonda līdzekļu izlietojuma pārziņāšana.

Savas kompetences ietvaros ostu pārvaldē piedalās arī Satiksmes ministrija un tās Jūrniecības departaments.

Ostas pārvaldes tiesiskais statuss un kompetence

Kaut gan ostas pārvaldi izveido un tās nolikumu apstiprina pilsētas dome vai pagasta padome, un tādēļ to būtu jāuzskata par pašvaldības iestādi, tā vienlaicīgi likumā "Par ostām" noteiktajos ietvaros atrodas arī Satiksmes ministrijas pārraudzībā.

Ostas pārvalde ir juridiska persona. Ostas pārvalde iegūst tiesībspēju un rīcībspēju no tās izveidošanas brīža, proti, no brīža, kad attiecīgā pilsētas dome vai pagasta padome ir pieņēmusi lēmumu par ostas pārvaldes izveidošanu.

Ostas pārvalde darbojas, ievērojot bezpeļņas organizācijas darbības principus. Ostas pārvalde nedrīkst ieguldīt savus finansu līdzekļus uzņēmējdarbībā.

Svarīgākās ostas pārvaldes funkcijas ir:

- 1) noteikt un iekasēt ostas nodevas,
- 2) noteikt apsardzes un caurlaižu režīmu ostā,
- 3) izsniegt atļaujas uzņēmējdarbības veikšanai ostas teritorijā,
- 4) pārziņāt un pārvaldīt valsts un pašvaldības zemi un citu valsts un pašvaldības nekustamo īpašumu, kas atrodas ostas teritorijā;
- 5) kontrolēt ostas noteikumu ievērošanu;
- 6) noteikt tarifu robežlīmeņus par ostas teritorijā sniegtajiem pakalpojumiem;
- 7) kontrolēt vides piesārņojumu un nodrošināt tā seku likvidāciju;
- 8) plānot ostas attīstību;
- 9) nodrošināt kuģošanu ostā, veicot kuģu ceļu, navigācijas iekārtu, hidrotehnisko būvju un akvatorijas uzturēšanu.

Ostas valde

Ostas valde ir ostas pārvaldes augstākā lēmējinstiūcija. Tajā var būt ne vairāk kā 10 locekļi, kurus ieceļ attiecīgā pašvaldība (pilsētas dome vai pagasta padome). Ostas valdes loceklim ir jāievēro "Korupcijas novēršanas likumā" paredzētie ierobežojumi. Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu valžu sastāvā ir jāiekļauj piecu valsts institūciju — Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas un Latvijas Attīstības aģentūras pārstāvji. Jautājumus, kurus ostas valde nevar izlemt, kā arī tos jautājumus, kas iekļauti Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas valdes lēmuma

projektos un kurus apstrīd vismaz trīs no pieciem minēto valsts institūciju pārstāvjiem, izlemj Satiksmes ministrija. Detalizētāk ostas valdes darbības noteikumi un lēmumu pieņemšanas kārtība ir noteikta katras ostas pārvaldes nolikumā.

Ostas pārvaldnieks

Kā jau tika minēts, ostas izpildaparātu vada ostas pārvaldnieks, kuru ieceļ ostas valde, pirms tam pārvaldnieka kandidatūru saskaņojot ar Satiksmes ministriju. Ostas pārvaldnieks rīkojas ostas pārvaldes vārdā, ievērojot ostas valdes deleģētās tiesības un pienākumus. Detalizētāk ostas pārvaldnieka darbība un kompetence ir regulēta attiecīgās ostas pārvaldes nolikumā.

Izņēmumi no vispārējās kārtības

Rīgas tirdzniecības brīvostā, kas darbojas uz īpaša likuma pamata, ir noteikta atšķirīga pārvaldes sistēma. Ostas pārvaldes funkcijas veic atsevišķa valsts uzņēmēj sabiedrība — valsts akciju sabiedrība "Rīgas tirdzniecības brīvosta". Valsts akciju sabiedrības "Rīgas tirdzniecības brīvosta" darbību regulē vispārējie noteikumi par valsts akciju sabiedrībām, noteikumi par Rīgas tirdzniecības brīvostu un statūti, kurus apstiprina satiksmes ministrs. Valsts akciju sabiedrības "Rīgas tirdzniecības brīvosta" augstākā lēmēj institūcija ir padome, kuras sastāvā tiek iekļauti valsts pilnvarnieki.

Atšķirīga pārvaldes kārtība ir noteikta arī pārējās Latvijas brīvostās — Ventspilī un Liepājā. Tomēr atšķirībā no Rīgas ostas, visu Liepājas ostas un Venstpils ostas teritoriju pārvalda viena pārvalde, kas veic attiecīgajos likumos noteiktās funkcijas.

Privātās ostās pārvaldes kārtību nosaka ostas īpašnieks. Latvijā pagaidām nedarbojas neviena privātā osta.

Īpašuma tiesības ostā. Akvatorija

Ostas akvatorija (ieskaitot ostas iekšējo un ārējo reidu, kā arī kuģuceļus ostas pieejā) ir valsts īpašums un tā nevar būt privātās apgrozības objekts. Akvatorija saskaņā ar likuma "Par ostām" 4. pantu atrodas ostas pārvaldes valdījumā.

Zeme

Ostas zeme ir ostas teritorijas sauszemes daļa, kas var būt tiklab valsts, kā pašvaldības īpašums, tā arī citas juridiskas vai fiziskas personas īpašums. Valsts un pašvaldības zeme ostā atrodas attiecīgās ostas pārvaldes valdījumā, kura nevar šo zemi pārdot vai citādā veidā atsvināt. Likums "Par ostām" noteic, ka tiesības iegūt īpašumā zemi ostas teritorijā ir tikai valstij vai pašvaldībai ostas pārvaldes personā.

Rīgas tirdzniecības ostā tāpat valstij piederošo zemi nav atļauts pārdot vai citādi

atsavināt. Citām personām (pašvaldībai un citām juridiskām vai fiziskām personām) piederošo zemi, kas atrodas Rīgas tirdzniecības ostas teritorijā var pārdot vai citādi atsavināt tikai par labu valstij.

Ēkas, būves un inženiertehniskās komunikācijas

Rīgas, Ventspils un Liepājas ostā kopējās hidrotehniskās būves (moli, straumes regulēšanas dambji, viļņlauži, krasta nostiprinājumi), kuģuceļi un peldošās navigācijas iekārtas ir valsts vai pašvaldības īpašums un atrodas ostas pārvaldes valdījumā. Citas būves, tajā skaitā, ēkas, kā arī inženiertehniskās komunikācijas (autoceļi, sliežu ceļi, tilti, telekomunikācijas u. tml.) var būt tiklab valsts, kā pašvaldības īpašums, tā arī citas juridiskas un fiziskas personas īpašums.

Jautājums par piestātņu īpašuma tiesībām likumā "Par ostām" nav skaidri reglamentēts un atkarībā no likuma 4. panta interpretācijas var uzskatīt, ka piestātnes var būt tikai valsts vai pašvaldības īpašums visās ostās, vai arī tikai Rīgā, Ventspilī un Liepājā. Ja tiek pieņemts pēdējais variants, piestātnes pārējās Latvijas ostās var būt arī citu juridisku un fizisku personu īpašumā.

Īpašuma tiesību aprobežojumi

Fiziskām un juridiskām personām piederošais nekustamais īpašums ostā pret atlīdzību var tikt piespiedu kārtā atsavināts par labu valstij vai pašvaldībai likumā "Par nekustamā īpašuma piespiedu atsavināšanu valsts vai sabiedriskajām vajadzībām" noteiktajā vispārējā kārtībā.

Ostas pārvalde var piespiedu kārtā apgrūtināt ostas zemi, tajā skaitā fizisko un juridisko personu īpašumā esošo, ar ostas darbībai nepieciešamajiem servitūtiem tiklab par labu sev, kā arī par labu trešajām personām.

Ostas zemes nomas līgumu un servitūtu termiņš nedrīkst pārsniegt 30 gadus, izņemot tos gadījumus, kad ir saņemta Latvijas Ostu padomes atļauja.

Saskaņā ar pašreiz spēkā esošo likuma "Par ostām" redakciju ostas zemes nomas maksas maksimālo apmēru nosaka Ministru kabinets. Tomēr tiek uzskatīts, ka šāda pieeja nav pietiekoši elastīga un neļauj ostas valdēm sekmīgi risināt tām uzliktos pienākumus sakarā ar ostas zemes pārvaldīšanu. Tāpēc Latvijas Ostu padome ir ierosinājusi izdarīt grozījumus likumā "Par ostām", paredzot, ka nomas maksas apmēru regulē katras ostas valde.

Ostas nodevas

Latvijas ostās var būt šādas ostas nodevas:

- 1) tonnāžas nodeva;
- 2) kanāla nodeva;
- 3) sanitārā nodeva;
- 4) mazo kuģu nodeva;
- 5) enkura nodeva;

6) ledus nodeva.

Ostu nodevu tarifus nosaka ostas pārvalde, saskaņojot ar pašvaldību. Ostas nodevas iekasē ostas pārvalde.

Latvijas ostās var būt šādas kuģošanas nodevas:

1) bāku nodeva;

2) loču nodeva.

Kuģošanas nodevu tarifus nosaka Satiksmes ministrija. Šīs nodevas iekasē Latvijas Jūras administrācija.

Saimnieciskā darbība ostā

Uzņēmējdarbība ostā ir pakļauta vispārīgajiem noteikumiem, kas paredzēti Latvijas tiesību aktos. Likums "Par ostām" papildu noteic, ja persona vēlas veikt uzņēmējdarbību ostā, šim uzņēmējam ir jānoslēdz ar ostas pārvaldi līgums par uzņēmējdarbības veikšanu šajā ostā. Šāds līgums nav jāslēdz, ja uzņēmējs jau darbojas ostā, pamatojoties uz zemes nomas līgumu, kas noslēgts ar ostas pārvaldi.

Jebkādu darbību veikšanai ostas akvatorijā, kas var ietekmēt kuģošanas drošību, piemēram, nogrimušas mantas izcelšana, padziļināšana, celtniecība, ūdenslīdzēju darbi u. c., ir jāsaņem arī ostas kapteiņa atļauja.

Ostas kapteinis

Kuģu satiksmes operatīvo vadību un kuģošanas drošības valsts kontroli un uzraudzību ostā veic ostas kapteinis. Ostas kapteinis ir pakļauts Latvijas Jūras administrācijai un nav ostas pārvaldes amatpersona. Ostas kapteinis lēmumus pieņem patstāvīgi un ostas pārvaldes amatpersonām nav tiesību iejaukties ostas kapteiņa darbībā.

Saskaņā ar 1974. gada Konvenciju par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS—74) un 1966. gada Konvenciju par kravas zīmi, kā arī citām starptautiskajām konvencijām jautājumos par kuģu drošību, kas ir saistošas Latvijas Republikai, ir paredzētas ostas kapteiņa tiesības aizturēt kuģus ostās, ja tie neatbilst konvencijās noteiktajām prasībām līdz šo prasību izpildei.

Kuģu satiksme, ostu kontrole un formalitātes un nodevas

Vispārīgie noteikumi

Kuģu ienākšanas un iziešanas kārtību no ostas reglamentē "Noteikumi par kuģu noformēšanu valsts dienestos Latvijas ostās", kas apstiprināti ar Latvijas Jūras lietu ministrijas 1993. gada pavēli nr. 55. Pēc kuģa ienākšanas un attiecīgo ostas formalitāšu nokārtošanas, kuģim tiek izdota "Brīvās prakses apliecība", savukārt izejot no ostas, kuģim tiek izdota "Atļauja kuģa iziešanai no ostas".

Saskaņā ar Latvijas Jūras kodeksa 7. nodaļu ostas akvatorijā ir piemērojama 1972. gada Starptautiskā konvencija par sadursmju novēršanu jūrā (COLREG—72) un tās pielikumi. Līdzīga prasība ir iekļauta arī katras ostas noteikumos.

Ostas kontrole

Kuģi, kravas un personas, atrodoties ostas teritorijā, ir pakļautas robežkontrolei, kas ietver robežsardzes, muitas, sanitāro, un citas kontroles procedūras. Ostas pārvalde kopīgi ar robežsardzes un muitas institūcijām ostas teritorijā izstrādā tehnoloģisko shēmu, atbilstoši kurai tiek veikta robežkontrole.

Rīgas tirdzniecības brīvostas, Venstspils brīvostas un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorija ir brīvā muitas zona, t. i., muitas nodokļi tiek piemēroti tikai tad, ja prece no brīvās muitas zonas tiek ieviesta tālāk Latvijas Republikas muitas teritorijā.

Starptautiskās vienošanās par ostu kontroli un ostu formalitātēm

1982. gada 1. jūlijā spēkā stājās vienošanās par ostu valsts kontroli galvenajās Eiropas valstīs, kas pazīstama pēc tās saīsinātā nosaukuma "Parīzes memorands". Tas nosaka dalībvalstu attiecīgo institūciju tiesības pārbaudīt un vajadzības gadījumā veikt arī citas darbības attiecībā uz ārvalsts kuģiem, kas ienāk piekrastes valsts ostā. Kontroles laikā tiek pārbaudīts, kā tiek ievērotas starptautiski vispārārstītās prasības attiecībā uz kuģa drošību, cilvēku dzīvības aizsardzību, vides aizsardzību un jūrnieku darba un dzīves apstākļu nodrošināšanu uz kuģa.

Prasības par to dokumentu noformēšanu, kas vajadzīgi, kuģim ienākot ostā un to atstājot, starptautiskā aspektā regulē 1965. gada Konvencija par kuģu satiksmes atvieglošanu, kas pazīstama pēc tās saīsinātā nosaukuma — FAL konvencija, kura, domājams, drīz tiks piemērota arī Latvijā.

Muitas kontrole

Pēc kuģa ienākšanas ostā uz kuģa tiek veikta muitas kontrole. Kuģa kapteinim ir pienākums dot iespēju muitas institūciju (Latvijā — Valsts ieņēmumu dienesta Muitas departamenta) pārstāvjiem apskatīt jebkuru kuģa telpu, kravas vienību, kā arī kuģa apkalpes un pasažieru personīgās lietošanas piederumus. Apkalpes locekļu un citu personu izkāpšana krastā vai uzkāpšana uz kuģa klāja ir atļauta tikai pēc muitas kontroles pabeigšanas, izņemot gadījumus, kad uz kuģa ir jānokļūst locim vai attiecīgā kuģa aģentam. Atsevišķos gadījumos arī pirms muitas kontroles pabeigšanai, saņemot muitas pārstāvju atļauju, var uzsākt kravas iekraušanas vai izkraušanas darbus.

Robežsardzes kontrole

Uz kuģa vienmēr tiek veikta arī robežsardzes kontrole. Tās laikā tiek pārbaudīti to cilvēku personu apliecinošie dokumenti, kas atrodas uz šā kuģa, lai lemtu jautājumu par šo personu ielaišanu valstī. Pēc kuģa kontroles pabeigšanas kuģa apkalpes locekļiem un pasažieriem ir atļauts nokāpt krastā.

Sanitārā kontrole

Sanitārās kontroles normas tiek balstītas uz Starptautiskās veselības aizsardzības organizācijas 1969. gada 25. jūnija XXII Asamblejā pieņemtajiem Starptautiskajiem sanitārajiem noteikumiem.

Saskaņā ar šiem noteikumiem kuģa kapteinim, kuģim ienākot ostā, ir jādod ostas sanitārās kontroles (Latvijā — Zemkopības ministrijas Sanitārā robežinspekcija un Labklājības ministrijas veselības centri) pārstāvim informāciju par kuģa apkalpes un pasažieru veselību un kuģa atbilstību citām sanitārajām normām, kā arī informāciju par tām ostām, kurās kuģis ir bijis pirms ienākšanas šajā ostā. Ostas sanitārās kontroles pārstāvis, pamatojoties uz saņemto informāciju, lemj par to, vai parakstīt brīvās prakses apliecību. Tomēr aizliegt kuģa ienākšanu ostā, pamatojoties uz sanitārās kontroles pārstāvja lēmumu, nevar. Ja uz kuģa ir slimnieks, kas slimo ar kādu no Starptautiskajos sanitārajos noteikumos noteikto slimību (mēris, holēra, bakas vai tropiskais drudzis), kuģim tiek noteikta karantīna. Veicot sanitāro kontroli, tiek pārbaudīts deratizācijas sertifikāts un vakcinācijas sertifikāts.

Kontroljautājumi

1. Kādi tiesību akti reglamentē ostu darbību Latvijā?
2. Kā tiek veidota ostas pārvalde?
3. Kā veidojas īpašumtiesiskās attiecības ostā?
4. Kādas ir piekrastes valsts tiesības veikt ostas valsts kontroli?
5. Kādas ir ostas kapteiņa funkcijas?
6. Kādas ostu nodevas var iekasēt Latvijas ostās?

Ieteicamā literatūra

- Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. **Chorley and Giles' Shipping Law, 8th ed.** Pitman Publishin, 1987.
- Rainey S. **The Law of Tug and Tow.** Lloyd's of London Press Ltd, 1996.
- Hill C. **Maritime Law.** Lloyd's of London Press Ltd, 1989.
- Douglas R. P. A., Geen G. K. **The Law of Harbours and Pilotage, 4th ed.** Lloyd's of London Press Ltd, 1993.

XIII Jūras prasības un atbildības ierobežojums

Jūras prasību jēdziens

Kāds tiesisks pamats ir tam, ka prasība ir "jūras"? Kāpēc atsevišķās valstīs šo prasību izskatīšana piekritt speciāliem tiesnešiem un pat tiesām?

Jūras prasībām ir raksturīgi trīs īpaši aspekti, kuri nosaka šo prasību trejādo dabu:

- 1) normas, kuras prasītājam garantē, ka viņš tiesas ceļā varēs saņemt materiālu gandarījumu savai prasībai (iepriekš paredzamās atlīdzības aspekts);
- 2) normas, kuras prasītājam savu tiesību aizsardzībai ļauj uzsākt procesu pret tiesību aizskārēju (jurisdikcijas aspekts);
- 3) normas, kuras prasītāju nostāda privileģētākā stāvoklī attiecībā pret tiem prasītājiem (kreditoriem), kuru pretenzijas nebalstās uz jūras prasībām (nodrošinājuma aspekts).

Faktiski tieši procesuālais jūras prasību aspekts ir tas, kas izceļ šīs prasības citu civilprasību vidū. Tās ir civilprocesa normas, kuras regulē jūras prasību piekritību, iztiesāšanas īpatnības, prasību nodrošinājumu un to apmierināšanu. Pamatā jūras prasības, tāpat kā pārējās civilprasības, balstās uz vispārējām civilprocesa normām, taču atsevišķos likumdošanā noteiktos gadījumos prioritāti pār šīm vispārējām normām iegūst speciālās jūras tiesību procesuālās normas.

Prasības ir personu aizskarto vai apstrīdamo tiesību un ar likumu aizsargāto interešu aizsardzības veids tiesā, un tām ir gan materiālo tiesību, gan procesuālo tiesību puse. Materiālo tiesību puse dod iespēju personai pēc būtības apmierināt savu prasību, pamatojoties uz konstatētajiem faktiem un tiesiskajām normām. Procesuālā puse nosaka, vai persona ir tiesīga griezties tiesā ar mērķi panākt tiesas lēmumu. Likums precīzi nosaka tos apstākļus, kuru dēļ tiesa var nepieņemt izskatīšanai lietu, pārtraukt lietas izskatīšanu vai noraidīt prasību. Prasības kā tiesību aizstāvēšanas veids visvairāk ir raksturīgas tieši civiltiesībām, iekļaujot tajās arī darba tiesības, ģimenes tiesības, u.t.t. Praksē bieži tiek lietots pat termins civilprasība, lai šīs prasības nošķirtu no prasībām, kuras izriet no administratīvajām vai citām attiecībām.

Jūras prasības, bez šaubām, ir daļa no civilprasībām, jo tās attiecas uz tiesību aizstāvēšanu civiltiesiskajās attiecībās jūrniecības jomā, bet atšķirīgais prasības objekts nebūt neliek nošķirt jūras prasības no pārējām civilprasībām, tādā gadījumā katrā ziņā sekotu "tirdzniecības prasības", "finansu prasības" un vesela rindu citu "īpašu" prasību. Jūras prasības no pārējām civilprasībām atšķir tieši trīs iepriekšminētie īpašie jūras prasību aspekti.

Jūras prasības ir jūrniecības jomā apstrīdamo vai aizskarto personas tiesību un ar likumu aizsargāto interešu aizsardzības veids tiesā, kurām raksturīgs īpašs materiālā gandarījuma nodrošināšanas, tiesas jurisdikcijas un zaudējumu atlīdzības veids.

Jūras prasību — tāpat kā civilprasību — objekts ir personu apstrīdamās, aizskartās vai ar likumu aizsargātās intereses. Jūras prasību celšanas gadījumā šīs intereses ir tieši saistītas ar jūrniecību kā sabiedrisko attiecību veidu. Tās ir tieši vai pastarpināti saistītas ar kuģiem, turklāt vārdu "kuģis" var saprast visdažādākajās nozīmēs. Kuģis jūras tiesībās ir jebkura izmantošanai jūrā paredzēta pašgaitas vai pārvietojama peldoša ierīce. Nav pat svarīgi, vai ierīce pārvietojas pati ar dzinēja vai vēja spēku vai arī tā tiek pārvietota pa jūru ar cita kuģa palīdzību. Pat

ierīces, kuras pamatā ir stacionāras, piemēram, naftas ieguves platformas, pārvietošanas laikā tiek pielīdzinātas kuģiem; tas pats attiecas uz baržām. Teiktais, protams, nenozīmē, ka naftas ieguves platforma būtu jāsteidzas reģistrēt kuģu reģistrā, jo katram gadījumam ir sava specifika.

Tāpat jūras prasības ir saistītas ar jūrniecību, vēl precīzāk kuģniecību, un šo prasību objekts ir kuģniecības jomā apstrīdamās, aizskartās vai ar likumu aizsargātās personas intereses.

Jūras prasību veidi

Jūras prasību uzskaitījums dots 1952. gada Konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju 1. pantā.

Prasības, kuras izriet no bojājumiem, ko izraisa kuģa sadursme vai citi negadījumi. Šo prasību mērķis ir panākt to zaudējumu atlīdzību, kuri radušies kuģa sadursmes vai citu negadījumu rezultātā radīto bojājumu dēļ. Šādu notikumu uzskaitījums varētu būt samērā plašs. Šeit var minēt kuģu savstarpējās sadursmes, sadursmes ar citiem objektiem (ostu piestātnēm, hidrotehniskajām būvēm, navigācijas ierīcēm, utt.) kuru rezultātā radušies zaudējumi. Uz šīm prasībām attiecināmi arī tie zaudējumi, kuri radušies sakarā ar faktiski nenotikušu sadursmi, piemēram, zaudējumi, kuri radušies, kuģim manevrējot, lai izvairītos no iespējamās sadursmes ar kuģa ņīlūdeni, vai citādi radot postošu situāciju. Uz šīm prasībām attiecināmi arī zaudējumi no kuģa uzsēšanās uz sēkļa, sadursmes ar ledu, zaudējumi, kurus radījis piesārņojums ar naftu vai citām kaitīgām vielām, kā arī gadījumi, kuros vainīga ir kāda cita persona, bet kuri neattiecas uz vispārējo avāriju, glābšanu, vilkšanu vai citiem jūras prasību vai zaudējumu veidiem. Šīs ir prasības, kas skar atbildību par zaudējumiem, kuri kuģu sadursmes rezultātā nodarīti kuģim un kravai, par zaudējumiem, kurus cietusi apkalpe un pasažieri, kā arī par trešajai personai piederošajai mantai nodarītajiem bojājumiem. Šī atbildība tiek noteikta atbilstoši katra sadursmē iesaistītā kuģa vainas pakāpei. Šajā gadījumā ir būtiski konstatēt, ka tieši kuģis ir bijis tas instruments, ar kuru nodarīts zaudējums, bet tiešs, fizisks kuģa kontakts ar objektu, kam nodarīts zaudējums, nav obligāts.

Prasības, kuras izriet no cilvēka dzīvības zaudējuma vai miesas bojājumiem, ko izraisa kuģis vai kas ir radušies saistībā ar kuģa darbību. Šādas prasības var izvirzīt, ja dzīvības zaudējuma vai veselības bojājuma cēlonis ir kuģa vai tā ierīču un ekipējuma darbība, tehnisks defekts, vai kuģa īpašnieka, to personu, kuru valdījumā atrodas kuģis, kapteiņa vai citas personas prettiesiskas darbības, neuzmanība vai nolaidība kuģa navigācijā vai vadīšanā, iekraujot vai izkraujot kravu, vai uzņemot, pārvadājot vai izlaižot personas no kuģa. Dzīvības zaudējums vai kaitējums personu veselībai var notikt kuģu sadursmes rezultātā. Šie apstākļi konkrētīzē arī iespējamo cietušo personu loku: kuģa kapteinis, apkalpe, pasažieri, kā arī citas personas, kuras saskaras ar kuģa darbību, piemēram, ostas dokeri, loči, u. c. personas, un nosaka tās situācijas, kad uzskatāms, ka kuģis atrodas darbībā. Tā, piemēram, bez atrašanās reisā par tādu tiek uzskatīta arī kuģa atrašanās ostā un dokā. Kuģis ir vai nu tas faktiskais instruments, ar kuru tiek atņemta personas dzīvība vai nodarīts kaitējums personas veselībai, piemēram, miesas bojājumus nodara kāda kuģa ierīce, vai arī miesas bojājumi radušies vai nāve iestājusies saistībā ar kuģi, piemēram, kuģa pasažieris paslīd uz slidena kuģa klāja un gūst traumu vai iekrīt jūrā tāpēc, ka kuģim nav margu.

Prasības, kuras izriet no glābšanas. Glābšana katrā ziņā ir viens no vissarežģītākajiem un vislabāk reglamentētajiem jautājumiem jūras tiesībās.

Glābšana ietver īpašuma (kuģa, kravas) un cilvēku dzīvības glābšanu, gan jūrā, gan pie krasta, un par to glābējam, pastāvot zināmiem nosacījumiem (glābšanai jābūt sekmīgai, efektīvai, profesionālai, utt.), pienākas atbilstoša atlīdzība. Prasības par glābšanu faktiski ir prasības par glābēja atlīdzības, tajā skaitā speciālās atlīdzības, piešķiršanu vai tās apmēru noteikšanu, un to vēsturiskais pamats ir romiešu *negotiorum gestio*. Šīs prasības var būt saistītas ar prasībām par kuģim nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu, ja kāds no kuģiem glābšanas operāciju laikā ir nodarījis bojājumu otram kuģim vai glābšanas operāciju veicis nesavlaicīgi. Glābšana ļoti strikti jānošķir no vilkšanas, bet tiesu praksē dažkārt to ir bijis visai grūti izdarīt.

Prasības, kuras izriet no līguma par kuģa iznomāšanu vai izmantošanu. Šis formulējums no jūras tiesību terminoloģijas viedokļa nav īpaši precīzs, jo gan ar vienu, gan otru līgumu ir jāsaprot atsevišķi čarteru veidi, konkrēti — laika čarteri un berbouta (dimaiza) čarteri, pazīstami arī kā fraktēšanas līgumi.

Praktiski jebkura šo čarteru normu neizpilde, nepienācīga izpilde vai pārkāpums var būt par pamatu jūras prasības celšanai, ja, protams, tas neattiecas uz kādu citu jūras prasību veidu.

Ar kuģa izmantošanas vai nomas līgumu nav jāsaprot tikai un vienīgi čarters. 1952. gada Briseles konvencijas 1. panta (d) punkts ir plašāk skaidrojams, jo norāda: "...whether by charterparty or otherwise". No tā jāsecina, ka par pamatu jūras prasībai var būt ne tikai čarters, bet arī jebkurš cits līgums, kas tā slēdzējam ļaus izmantot kuģi vai ņemt to nomā. Var gadīties arī tā, ka kuģis nonāk citas personas rīcībā arī ar cita civiltiesiska līguma starpniecību. Iespējams, ka pie šīs prasību kategorijas var pieskaitīt vēl citus kuģu izmantošanas veidus, piemēram, līgumu par glābšanu.

Prasības, kuras izriet no līguma par kravu pārvadājuma ar kuģi. Zināmā mērā šis prasību veids sasaucas ar iepriekš apskatīto, jo ietver tos kuģa fraktēšanas līgumus, uz kuriem neattiecas iepriekšējais jūras prasību veids, t. i., šeit ietilpst reisa čarteri, vienreizēji un cits citam sekojošu reisu čarteri, pārvadājuma līgumi saskaņā ar konosamentu vai tam līdzvērtīgiem dokumentiem, kurus parasti izmanto līnijpārvadājumos. Visbiežāk kuģi tiek fraktēti tieši kravu pārvadājumiem, un jebkurš nofraktētāja kravas pārvadājumam slēgta čartera pārkāpums reizē būs arī kravas pārvadājuma līguma pārkāpums, — šajā gadījumā starp tiem var likt vienlīdzības zīmi.

Taču situācija ir citāda, ja nofraktētājs neizmanto kuģi savas kravas pārvadāšanai, bet veic citu kravu nosūtītāju kravas pārvadājumu. Arī šajā gadījumā galvenais līgums būs starp izfraktētāju un nofraktētāju noslēgtais čarters, bet nofraktētājs katram kravas nosūtītājam izsniegs kravas pārvadājuma līgumu apliecinājošu dokumentu — konosamentu.

Taču tāpat kā iepriekšējā jūras prasību veidā, arī šajā gadījumā, spriežot pēc 1952. gada konvencijas 1. panta (e) punkta, ir iespējami citi kravas pārvadājuma līguma varianti, uz ko norāda jau citētā frāze: "...whether by charterparty or otherwise".

Prasības, kuras izriet no vispārējās avārijas. Par vispārējo avāriju tiek sastādīta dispaša, t. i., vispārējās avārijas sadalījums starp kuģi, frakti un kravu proporcionāli to vērtībai. Tāpēc arī prasības, kuras izriet no vispārējās avārijas, pamatā būs prasības par vispārējās avārijas sadali, dispašas sastādīšanu un vispārējās avārijas zaudējumu piedziņu.

No vispārējās avārijas katrā ziņā ir jānošķir daļējā avārija, t. i., zaudējumi, kuri netiek piešķirti pie vispārējās avārijas. Daļējā avārija nevar būt par pamatu jūras prasības celšanai, ja šie zaudējumi, protams, neattiecas uz kādu citu jūras prasību veidu, piemēram, uz bojājumiem, kurus ir izraisījusi kuģa sadursme.

Prasības, kuras izriet no bodmerezjas. Bodmerezja, tāpat kā respondentia, jūras tiesībās ir

aizdevuma līgums, kurā par saistību nodrošinājumu kalpo kuģis un/vai tā krava. Debitora atbildība bodmerējā ir ierobežota ar konkrēto kuģi un/vai kravu. Mūsdienās šis līgumu veids pieskaitāms pie "mirušajām tiesībām", jo praktiski šādus līgumus nekur vairs nelieto, un izdaiļo jūras tiesības ar savu "retro" būtību, vienīgi pateicoties jūrnieku konservatīvismam.

Prasības, kuras izriet no vilkšanas pakalpojumu sniegšanas. Vilkšana, kas var ietvert arī stumšanu, parasti pamatojas uz noslēgto vilkšanas līgumu, turklāt tiek uzskatīts, ka līdz ar velkoņa pasūtīšanu ostā ar to ir noslēgts arī vilkšanas līgums. Vilkšanas operācijā var būt iesaistīti vairāki velkoņi, bet to apkalpes, kaut arī formāli paliek velkoņa īpašnieka dienestā, vilkšanas pakalpojuma sniegšanas laikā pakļaujas velkamā kuģa kapteinim, ja līgumā nav noteikts citādi.

Tāpat prasības, kuras izriet no vilkšanas pakalpojumu sniegšanas, varētu būt prasība samaksāt atlīdzību par vilkšanu, par zaudējumu atlīdzību, kuri radušies, ja laikus nav piegādāts atbilstošs velkonis vai velkoņu skaits, par zaudējumiem, kuri radušies vilkšanas operācijas rezultātā, par zaudējumu atlīdzību velkamajam, vilcējam un trešajām personām vilcēja vai velkamā vainas dēļ, ja, protams, attiecīgie zaudējumi nerada pamatu pamatu citai jūras prasībai.

Atsevišķos gadījumos vilkšanas pakalpojums var lielā mērā atgādināt glābšanas pakalpojumu un otrādi, tāpēc ir ļoti svarīgi nošķirt šos divus jūras prasību cēloņus, jo glābšanas pakalpojums parasti ir saistīts ar lielāku risku un tiek arī labāk atalgots.

Prasības, kuras izriet no loča pakalpojumu sniegšanas. Šīs prasības ietver loča (ostas) prasības pret kuģi, kuram sniegts loča pakalpojums, kā arī trešo personu prasības pret kuģi vai tā loci par nodarīto kaitējumu. Locis uz kuģa pilda tikai kuģa kapteiņa padomdevēja funkcijas, kaut arī viņa padomi kapteinim lielā mērā ir saistoši, tos neievērot kapteinis drīkst tikai ārkārtējos gadījumos. Ņemot vērā minēto, locis faktiski nav atbildīgs par savām kļūdām, un, ja tādas tiek pieļautas un to rezultātā trešajām personām radies zaudējums, parasti prasība tiek celta nevis pret loci, bet gan pret kuģi, jo locis tiek pielīdzināts apkalpes loceklim. Kuģis ir atbildīgs par jebkuru trešajām personām nodarīto zaudējumu loča pakalpojumu izmantošanas laikā, kā arī, protams, tam ir jāsamaksā par loča pakalpojumu saņemšanu (loča nodeva) un jākompensē izdevumi, kas saistīti ar loča atgriešanos ostā.

Prasības, kuras izriet no kuģa darbībai vai uzturēšanai kuģim jebkurā vietā piegādātajām precēm un materiāliem (vielām). Šīs prasības, kaut arī tiek pieskaitītas jūras prasību kategorijai, faktiski ir visparastākās pārdevuma līguma prasības. Šis līgums ir pietiekami labi pazīstams no vispārējām civiltiesībām, tāpēc diez vai būtu sīkāk aplūkojams. Šīs prasības jūras tiesībās tiek nošķirtas no prasībām, kuras izriet no kuģa kapteinai vai aģenta disbursementa rēķiniem.

Prasības, kuras izriet no kuģa būvēšanas, remonta vai tā iekārtām, vai arī doka izdevumiem un nodevām. Uzskats, ka šīs prasības attiecas tikai un vienīgi uz darbuzņēmuma līgumu, saskaņā ar kuru tiek būvēts vai remontēts kuģis, ir vismaz nepilnīgs. Mūsdienās, kad neatslābstoša uzmanība vispirms tiek veltīta kuģošanas drošībai, tās ir prasības attiecībā uz kuģa drošumu, precīzāk runājot, uz kuģa kvalitatīvu būvēšanu un remontēšanu atbilstoši pieņemtajiem starptautiskajiem standartiem.

Kuģis parasti tiek būvēts, pamatojoties uz tā būvēšanas līgumu, saskaņā ar kuru kuģu būvētava apņemas pasūtītājam uzbūvēt noteiktu kuģi, bet pasūtītājs savukārt apņemas par to samaksāt. Kuģa būve ir ne tikai ļoti darbietilpīgs, bet arī visai dārgs pasākums, kas parasti ir saistīts ar liela kredīta ņemšanu vai kuģa būves sabiedrības organizēšanu, parasti komandītsabiedrības veidā. Tāpat prasības, kuras izriet no kuģa būvēšanas, ir saistītas ar šā darba veikšanu, termiņiem, samaksu, bet mūsdienās arī ar kvalitāti un atbilstību IMO standartiem, no kā tieši ir atkarīga kuģa jūrasspēja.

Līdzīgi kuģa būvei, arī tā remonte katrā ziņā jāveic atbilstoši attiecīgajiem drošības noteikumiem, tāpēc šīs prasības izriet no paša remonta, iekārtu uzstādīšanas vai labošanas kuģa būves vai remonta laikā utt.

Domājams, ka nav vērts sīkāk pakavēties pie doka izdevumiem un nodevām, jo arī tas ir parasts civiltiesību jautājums.

Prasības, kuras izriet no kapteinim, virsniekiem un ierindas jūrniekiem paredzētajām algām. Jūras tiesības ienes zināmu specifiku šajā darba tiesību jautājumā, jo jāievēro noteikums, ka jūrnieku darba alga nav atkarīga no frakts. Tā var būt paredzēta ne tikai par konkrēto reisu saskaņā ar apkalpes līgumu, bet arī par laiku, kad jūrnieks neatrodas reisā saskaņā ar sabiedrības(darba) līgumu. Jūrniekiem darba alga pienākas arī par to laiku, kad kuģis ir bijis arestēts, un šajā gadījumā tā tiek ieskaitīta kuģa arestēšanas izdevumos, bet kuģa pārdošanas gadījumā tiek segta no pārdošanas ieņēmumiem pirms citām prasībām. Šīs prasības attiecas arī uz jūrnieka uzturēšanas izdevumu segšanu ārvalsts ostā, ja jūrnieks tur kādu iemeslu dēļ ir atstāts, kā arī uz jūrnieka repatriācijas izdevumu segšanu un jebkuriem sociālajiem maksājumiem, kuri darba devējam ir jāizdara jūrnieka labā.

Prasības, kuras izriet no kapteiņa disbursmenta rēķiniem, arī kravas nosūtītāja, nofraktētāja vai aģenta izrakstītiem rēķiniem kuģa vai tā īpašnieka vārdā. Disbursmenta rēķins ir dokuments, kurā kuģa aģents uzrāda kuģa īpašniekam uz viņa rēķina izdarītos kuģa uzturēšanas izdevumus, kuģim atrodoties ostā. Kuģa aģents ostā nodrošina visus kuģim un tā apkalpei nepieciešamos pakalpojumus saskaņā ar ostas tarifiem, bet pēc kuģa atiešanas sastāda disbursmenta rēķinu, kuru kopā ar kuģa kapteiņa un/vai kuģa īpašnieka pārstāvja parakstītiem izdevumus apliecinošiem dokumentiem nosūta kuģa īpašniekam.

Turklāt noteiktos gadījumos (parasti čarterā vai konosamentā) kuģa īpašnieka vārdā disbursmenta rēķinu var izrakstīt arī kuģa kapteinis vai kravas nosūtītājs, ja saskaņā ar līgumu viņš nodrošina kuģa iekraušanu un citus pakalpojumus uz kuģa īpašnieka rēķina, vai nofraktētājs — reisa vai laika čartera gadījumā.

Prasības, kuras izriet no disbursmenta rēķina, ir ļoti līdzīgas prasībām, kuras izriet no kuģa darbībai vai uzturēšanai kuģim jebkurā vietā piegādātajām precēm un materiāliem (vielām). Atšķirība ir tā, ka disbursments ir saistība, kuru kuģa īpašnieka vārdā uzņēmusies cita persona, bet iepriekš aplūkotās piegādes ir tieši paša kuģa īpašnieka saistība.

Otra atšķirība ir tā, ka uzturēšanas piegādes ietver sevi samaksu par ostas pakalpojumiem, t. i., samaksu par degvielu, pārtiku, u. t. t., bet neietver loču, kanālu un doku nodevas, samaksu par iekraušanu vai izkraušanu un citus ar kuģa uzturēšanos ostā saistītus izdevumus.

Prasības, kuras izriet no strīdiem par kuģa īpašuma tiesībām un prasībām attiecībā uz šo kuģi (1.), strīdiem starp kopīpašniekiem par īpašuma, valdījuma tiesībām, kuģa nodarbinātību vai no kuģa iegūto peļņu (2.), un prasības, kuras izriet no kuģa hipotēkām un hipotekārajām prasībām pret jebkuru kuģi (3.). Šīs ir trīs pēdējās jūras prasības, kuras faktiski var izdalīt atsevišķi ne tikai tā iemesla dēļ, ka tās vairāk vai mazāk attiecas uz kuģa īpašuma tiesībām, to realizāciju un apgrūtināšanu, bet arī tāpēc, ka tām ir nedaudz atšķirīgs tiesiskais statuss, konkrēti — atšķirībā no iepriekšējiem jūras prasību veidiem, šo prasību nodrošināšanai var arestēt tikai to kuģi, sakarā ar kuru celta prasība, bet ne jebkuru citu tā paša īpašnieka kuģi.

Prasības sakarā ar kuģa īpašuma tiesībām galvenokārt skar gadījumus, kad kāda persona pretendē uz kuģi kā uz savu īpašumu vai uz īpašuma tiesībām uz kuģa daļu. Tā var būt persona, kura ir ieguldījusi līdzekļus kuģa būvēšanā, kura pretendē uz kuģi kā mantojumu (prasība par mantojuma sadali) vai arī pretendē uz kuģi kā bankrotējušā kuģa īpašnieka tiesību pārņēmēja. Uz šo jūras prasību veidu var attiecināt prasības par kuģa izņemšanu no nelikumīga

valdījuma (vindikācija), piemēram, izbeidzoties dimaiza čartera termiņam, nepamatotas aizturēšanas vai aresta gadījumā, u. tml. Šādas prasības celšana var būt saistīta arī ar nepieciešamību atzīt personu par kuģa vai tā daļas īpašnieku, lai to varētu šādā statusā reģistrēt kuģu reģistrā.

Prasības, kuras izriet no strīdiem par kuģa īpašuma un valdījuma tiesībām, tā nodarbinātību un iegūtās peļņas sadali, kā arī prasības, kuras izriet no kuģa hipotekām, un hipotekāro kreditoru prasības neprasa īpašus komentārus, jo neatšķiras no analogu jautājumu risināšanas vispārējās civiltiesībās.

Jūras prasību piemērošanas veidi

Jūras prasību piemērošanas īpatnības ir otrs specifisks jūras prasību aspekts, kas tās nošķir no vispārējām civilprasībām. Galvenā īpatnība saistīta ar apstākli, ka prasību likumā noteiktajos gadījumos jūras var celt ne tikai pret atbildētāju, fizisko vai juridisko personu (lat. v. — *actio in personam*), bet arī pret lietu (lat. v. — *actio in rem*).

In rem

Actio in rem (process pret īpašumu, turpmāk — *in rem*) ir specifiska anglosakšu tiesību norma, kuru Eiropas kontinentālo valstu, turklāt ne visu, juristi pazīst tikai un vienīgi saistībā ar kuģošanas tiesībām. *In rem* gadījumā prasība aizskarto tiesību aizstāvēšanai tiesā tiek iesniegta nevis pret fizisko vai juridisko personu kā atbildētāju, bet gan vai nu pret lietu, vēl konkrētāk — pret kuģi, kurš formāli tiek uzskatīts par atbildētāju lietā līdz tam brīdim, kad kuģa īpašnieks savu interešu aizstāvībai iesaistās procesā, vai pret kuģa īpašnieka formālo atvietotāju, piemēram, kuģa kapteini.

Šis pirmajā acumirkli šķietami divainās juridiskās konstrukcijas nozīme slēpjas apstākļi, ka prasītājs iegūst reālas papildu iespējas savas prasības realizēšanai, jo praktiski atkrīt nepieciešamība uzsākt garo un sarežģīto "atbildīgā" kuģa īpašnieka, t. i., tā kuģa, sakarā ar kuru tiek celta jūras prasība, meklēšanas procesu, nav jāpieliek milzīgas pūles, lai piespiestu atbildīgo kuģa īpašnieku ierasties tiesā kā atbildētāju. Pret šā īpašnieka kuģi, kad tas ienāk prasītāja valsts ostā, tiek celta prasība *in rem*, uz kuras pamata kuģis tiek arestēts. Šajā gadījumā kuģa īpašnieks ir spiests iespējami operatīvi iesaistīties procesā, lai aizstāvētu savas tiesības un tādējādi pēc iespējas samazinātu ar šīs prasības celšanu un kuģa arestu saistītos zaudējumus. Protams, pastāv iespēja, ka kuģa īpašnieks turpina ignorēt pret viņa kuģi celtās prasības, bet šādā gadījumā viņš pats sev liedz iespēju aizstāvēt savas intereses, jo *in rem* konstrukcija pieļauj iespēju izskatīt prasību arī bez īpašnieka klātbūtnes.

In rem visticšākajā nozīmē ir saistīta ar jūrniecības prasījuma tiesībām, faktiski *in rem* var celt tikai jūrniecības prasījuma tiesību gadījumā.

In personam

Šis savu tiesību aizstāvēšanas veids ir parastā prasības celšana pret personu, t. i., atbildētājs ir noteikta fiziskā vai juridiskā persona vai personas. Jūras tiesībās šīs prasību

iesniegšanas veids nav īpaši regulēts, un tas ļauj izdarīt secinājumu, ka prasības iesniegšana pret personu tiek regulēta katras valsts nacionālajā likumdošanā, t. i., civilprocesā.

Vienīgā īpatnība šajā gadījumā ir tā, ka persona, kura ir atbildīga par kuģi, saistībā ar kuru tiek celta prasība, ne visos gadījumos būs kuģa īpašnieks. Tāpēc būtu lietderīgi īsumā pakavēties pie personu loka, kuras ir atbildīgas par kuģi un pret kurām tiesību aizskārums gadījumā var celt prasību. Atšķirībā no reisa vai laika čartera, kad nofraktētais kuģis paliek īpašnieka valdījumā, bet nofraktētājs tikai dod rīkojumus par reisa maršrutu, kuģis dimaiza čartera un tā paveida berbouta čartera gadījumā no kuģa īpašnieka valdījuma pāriet nofraktētāja valdījumā un apkalpe, kura reisa vai laika čartera gadījumā ir kuģa īpašnieka darbinieki, dimaiza čartera gadījumā kļūst par nofraktētāja darbiniekiem, protams, ja nofraktētājs nesalīgst sev jaunu apkalpi. Nofraktētājs dimaiza gadījumā iegūst kuģa lietošanas un valdījuma tiesības un daudzās tiesiskajās attiecībās uzstājas kā kuģa īpašnieks, viņš ir pilnībā atbildīgs par kuģa darbību. Šā iemesla dēļ arī prasība tiek celta nevis pret reģistrēto īpašnieku, bet gan pret nofraktētāju, turklāt piedziņu var vērst ne tikai pret nofraktēto kuģi, saistībā ar kuru tā ir celta, bet arī pret jebkuru citu nofraktētāja īpašumā esošu kuģi vai citu saskaņā ar dimaiza čarteru nofraktētu kuģi, bet ne pret reģistrētā īpašnieka citiem kuģiem. Atsevišķos gadījumos, ja tas izriet no čartera, arī nofraktētājs laika čarterā var būt atbildīgs par kuģa darbību.

Jēdziens "operators" tiek lietots attiecībā uz personu, kuru kuģa īpašnieks ir pilnvarojis "pārvaldīt un ekspluatēt kuģi", t. i., šai personai ir piešķirtas valdījuma un lietojuma tiesības. No teiktā izriet, ka operatoram ir tāds pats tiesību apjoms kā nofraktētājam dimaiza čarterā, tāpēc būtu jāatrod kādas papildus pazīmes, lai nošķirtu operatoru no nofraktētāja dimaizā, kā arī atrisinātu jautājumu par viņa atbildību, t. i., reālo tiesību un pienākumu kopumu. Galvenā atšķirība pastāv apstākļi, ka nofraktētājs darbojas savās interesēs un savā vārdā dimaiza čartera gadījumā, tātad, viņš, lietojams kuģi, pelna naudu sev. Turpretī operators tikai pārstāv kuģa īpašnieku attiecībās ar visu pasauli un, ekspluatējams kuģi, pelna naudu īpašniekam. Kā kuģa operatoru varētu minēt, piemēram, uzņēmumu, kurš organizē valsts īpašumā esošo komerciālo kuģu ekspluatāciju, ja vien šis uzņēmums nav valsts īpašums, kurā kuģi ieguldīti tā pamatkapitālā, un ir tā bilancē. Otrs piemērs varētu būt ar kuģi, kuram ir vairāki īpašnieki. Arī šie cilvēki ikdienā paši nepārvalda kuģi un nenodarbojas ar tā ekspluatācijas tiešo organizēšanu, bet to viņu vietā dara pilnvarota persona, tātad operators, kurš faktiski ir kuģa īpašnieku algots darbinieks. Tā kā operators pilnībā atbild par kuģa darbību un parasti ir reģistrēts attiecīgajā kuģu reģistrācijas institūcijā (kuģu reģistrs, osta), tad visdrīzāk tieši viņš būs tā persona, pret kuru tiks celta prasība, kaut gan operators, tāpat kā nofraktētājs dimaiza čartera gadījumā, nav reģistrētais kuģa īpašnieks.

Lai noskaidrotu, vai attiecīgā persona ir "derīga" prasības celšanai pret to, jāatbild uz vienu jautājumu: vai šai personai ir tāda interese par kuģi, lai to aizstāvētu pret visu pasauli? Kuģa aģentam vai nofraktētājam laika un reisa čartera gadījumā nav šādas ar kuģi saistītas intereses, kas liktu to aizstāvēt "pret visu pasauli", viņu interese attiecas uz kuģa reģistrēto īpašnieku, atšķirībā no dimaiza čartera gadījuma un kuģa operatora.

Tātad prasība *in personam* attiecībā uz kuģi var tikt celta pret:

- a) reģistrēto kuģa īpašnieku;
- b) nofraktētāju dimaiza čartera gadījumā, bet ne pret īpašnieku;
- c) operatoru — ar nosacījumu, ka viņš ir apveltīts ar tik plašām tiesībām un interesi, ka var būt par atbildētāju tiesā.

***In rem* pret viena īpašnieka kuģiem**

Iepriekš tika apskatīts jautājums par prasības celšanu pret personu vai pret lietu, ja prasība tiek celta sakarā ar kuģi. Taču prasība *in rem*, t. i., pret kuģi, var tikt celta ne tikai pret "vainīgo" kuģi, piemēram, ne tikai pret kuģi, kurš ir glābts, kura apkalpei nav izmaksāta alga vai kurš nav samaksājis ostas vai loča nodevu, bet arī pret jebkuru citu šā paša īpašnieka kuģi. Šis ir vēl viens specifisks jūras prasību aspekts, kas nāk klāt *in rem* tiesībām un padara jūras prasības par atsevišķu unikālu prasību veidu.

Iespējamais prasītājs parasti gaida, līdz "vainīgais" kuģis ienāks prasītāja valsts ostā, un tad steidzas celt tiesā prasību *in rem*. Taču iespējamā prasītāja tiesības krietni paplašina iespēja celt prasību *in rem* arī pret jebkuru citu tam pašam īpašniekam piederošu kuģi, jeb, kā tas īsuma labad tiek dēvēts ārvalstu literatūrā, — māsaskuģi. Jāsecina, ka prasību *in rem* var celt gan pret tam pašam īpašniekam piederošiem citiem kuģiem, gan — dimaiza čartera gadījumā pret "vainīgā" kuģa nofraktētāja citiem kuģiem, gan, pastāvot noteiktiem apstākļiem, arī pret operatora pārvaldīšanā esošajiem citiem kuģiem. Attiecībā uz operatora kuģiem noteicošais faktors būs nevis paša operatora personība, bet gan reģistrētie kuģa īpašnieki, jo nevar celt prasību pret operatora ekspluatācijā esošu kuģi, kurš īstenībā pieder nevis "vainīgā" kuģa īpašniekiem, bet citām personām. Turklāt par māsaskuģi tiek uzskatīts kuģis, kurš pieder tieši tai pašai personai vai personām, kurai vai kurām pieder "vainīgais" kuģis, t. i., abu kuģu visas kuģa īpašuma daļas atrodas vienu un to pašu personu rokās, turklāt netiek prasīts, lai arī katra īpašnieka daļu skaits būtu identisks.

Atbildības ierobežojums jūras prasībās

Jau kopš vissenākajiem laikiem kuģu īpašnieki ir centušies ierobežot savas atbildības apmēru par zaudējumiem, kurus bija nodarījis viņu kuģis. Tas tika panākts, norobežojoties no personiskās atbildības un par atbildības "subjektu" formāli padarot pašu "vainīgo" kuģi. Tādējādi kuģa īpašnieka atbildība par kādai personai nodarītajiem zaudējumiem nevarēja pārsniegt attiecīgā kuģa vērtību, pat ja nodarītie zaudējumi bija daudzkārt lielāki. Mūsdienās kuģošanas tiesībās ir saglabājies kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanas princips, un, tāpat kā senāk, atbildības ierobežošanas apmērs ir atkarīgs no kuģa, tikai tagad nevis no tā vērtības, bet gan pamatā no lieluma — tonnāžas vai citiem apstākļiem.

1957. gadā tika noslēgta Starptautiskā konvencija par jūras kuģu īpašnieku atbildības ierobežošanu. Tā stājās spēkā 1968. gadā, bet 1976. gadā šī konvencija tika aizstāta ar jaunu — par atbildības ierobežošanu jūras prasībās. Jaunā konvencija stājās spēkā 1986. gada 1. decembrī, un līdz 1997. gada 1. janvārim par konvencijas dalībniecēm bija kļuvušas 28 valstis, aptverot gandrīz 50% no visas pasaules kuģu kopējās tonnāžas.

Konvencijā noteiktais atbildības ierobežojums attiecas uz jūras prasībām, kuras izriet no cilvēka dzīvības zaudējuma vai miesas bojājumiem, prasībām par to zaudējumu atlīdzināšanu, kuri ar kuģi nodarīti citam kuģim, ostas būvēm vai citam īpašumam, prasībām par to zaudējumu atlīdzināšanu, kuri radušies pasažieru, viņu bagāžas vai kravas nesavlaicīgas nogādes dēļ, uz prasībām par to zaudējumu atlīdzināšanu, kuri neizriet no līgumiskajām attiecībām, uz prasībām, kuras ir saistītas ar vraka vai kuģa kravas izcelšanu, pārvietošanu vai

padarīšanu par nekaitīgu, kā arī uz to personu prasībām, kuras, nepildīdamas savus tiešos dienesta pienākumus, ir veikušas kādus pasākumus, lai novērstu vai samazinātu zaudējumus, par kuru nodarīšanu ir atbildīgs kuģa īpašnieks. Šis atbildības ierobežojums neattiecas uz prasībām, kuras izriet no glābšanas un vispārējās avārijas iemaksu sadalījuma. Par atbildības ierobežojuma vērtības mērvienībām konvencijā ir pieņemtas Starptautiskā valūtas fonda speciālo aizņemšanās tiesību vienības — SDR. Atbildības ierobežojuma apmērs tiek aprēķināts atkarībā no kuģa tonnāžas. Tā, piemēram, kuģa īpašnieka atbildība prasībā, kura izriet no personas nāves vai miesas bojājumiem, nevar pārsniegt 333 000 SDR, ja kuģa tonnāža nepārsniedz 500 bruto tonnas, turpretī, ja "vainīgais" kuģis būs lielāks, papildus par katru bruto tonnu virs 500 tonnām var nākties samaksāt vēl 500 SDR, bet par katru tonnu virs 3000 bruto tonnām vēl 333 SDR.

Piemērs. Desmit kuģa apkalpes locekļi reisa laikā uz 5000 bruto tonnu kuģa ir guvuši nopietnas traumas, kuru sekas ir pilnīgs darbaspēju zudums uz mūžu. Lai nodrošinātu savu nākotni, cietušie iesniedz tiesā prasību pret kuģa īpašnieku — katrs par Ls 200 000 piedziņu, kas kopā sastāda Ls 2 000 000. Pirmās 500 kuģa bruto tonnas ierobežo kuģa īpašnieka atbildību 333 000 SDR apmērā, nākamās 2500 tonnas katra atbildības limitam pievieno vēl 500 SDR, bet atlikušās 2000 bruto tonnas katra pievieno vēl pa 333 SDR. Kopā kuģa īpašnieka atbildības limits ir $333\,000 + 2500 \times 500 + 2000 \times 333 = 333\,000 + 1\,250\,000 + 666\,000 = 2\,249\,000$ SDR.

Atbildības limits līdzīgi tiek aprēķināts arī tajās prasībās, kuras nav saistītas ar cilvēka dzīvības zaudējumu vai miesas bojājumiem. Tikai tad kuģa īpašnieku atbildības ierobežojums ir mazāks — 167 000 SDR par pirmajām 500 bruto tonnām, 167 SDR — par katru nākošo tonnu līdz 30 000 tonnu apmēram, u.t.t.

Piemērs. Jau minētā kuģa atbildības limits šajās prasībās būs $167\,000 + 4500 \times 167 = 918\,500$ SDR. Kopējais atbildības limits ir $2249000 + 918500 = 3167500$ SDR. Pieņemot, ka Latvijas Bankas noteiktais SDR kurss pret latu ir 1 SDR = 0,7 lati, var secināt, ka kuģa īpašnieka atbildības limits šajās prasībās būs $3\,167\,500 \times 0,7 = \text{Ls } 2\,217\,250$. Ņemot vērā, ka atbildības ierobežojuma ietvaros vispirms tiek atlīdzinātas prasības, kas saistītas ar cilvēka dzīvības zaudējumu vai miesas bojājumiem, šajā piemērā tiesa var pilnā apmērā apmierināt jūrnieku prasības, kā arī vēl citas pret kuģa īpašnieku iesniegtās prasības Ls 217 250 apmērā.

1974. gada Atēnu konvencija par pasažieru un viņu bagāžas jūras pārvadājumiem ar tā paša gada papildprotokolu ierobežo kuģa īpašnieka atbildību gadījumā, ja prasītājs ir nevis kuģa apkalpes loceklis, bet gan pasažieris. Kuģa īpašnieka atbildība ir ierobežota ar 46 666 SDR par katru pasažieri, kuru drīkst pārvadāt kuģis, nepārsniedzot 25 000 000 robežu. Ostu un ostu piestātņu īpašnieki savukārt var ierobežot savu atbildību 70 SDR apmērā par katru valsti reģistrētā lielākā kuģa bruto tonnāžas tonnu.

Atbildības ierobežojumi ir paredzēti arī citās konvencijās. Tā, piemēram, 1969. gada Starptautiskās konvencijas par civilo atbildību par zaudējumiem no piesārņojuma ar naftu 1976. gada papildprotokols paredz kuģa īpašnieka atbildības ierobežojumu par jūras piesārņojumu ar naftu 125 SDR apmērā par katru kuģa bruto tonnu, nepārsniedzot 14 miljonus SDR. Šis konvencijas 1984. gada papildprotokols šo atbildības ierobežojumu vēl palielina. Kuģa īpašnieka atbildību ierobežo arī 1924. gada Hāgas noteikumi, 1968. gada Visbijas

noteikumi un 1978. gada Hamburgas noteikumi. Pēdējā konvencija paredz, ka pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kuri pārsniedz 835 SDR par katru kravas vienību vai 2,5 SDR par katru pārvadājamās kravas kilogramu atkarībā no tā, kura summa ir lielāka.

Kontroljautājumi

1. Kādas īpatnības nošķir jūras prasības no vispārējām civilprasībām?
2. Kas ir jūras prasības, to objekts?
3. Kuģu sadursmes rezultātā ir gājis bojā kuģa apkalpes loceklis. Kurai jūras prasībai atbilst šis negadījums?
4. Nošķiriet prasības, kuras izriet no līguma par kuģa iznomāšanu vai izmantošanu, no tām prasībām, kuras izriet no līguma par kravu pārvadājumu ar kuģi.
5. Stūrmaņa neuzmanības dēļ kuģis uzsēdies uz sēkļa. Vai kuģa īpašnieks var celt prasību par vispārējās avārijas sadali?
6. Nošķiriet prasības, kuras izriet no kuģa darbībai vai uzturēšanai piegādātajām precēm un materiāliem, no tām prasībām, kuras izriet no kapteiņa, nofraktētāja vai kuģa aģenta disbursmenta rēķiniem.
7. Nošķiriet prasības, kuras saistās ar īpašuma tiesībām uz kuģi, no prasībām sakarā ar strīdiem starp kuģa kopīpašniekiem par īpašuma, valdījuma tiesībām, kuģa nodarbinātību vai no kuģa iegūto peļņu.
8. Kādi ir jūras prasību piemērošanas veidi?
9. Kādas priekšrocības ir prasībai *in rem*?
10. Pret kādām personām var tikt celta prasība *in personam*?
11. Kādā veidā tiek ierobežota atbildība jūras prasībās?
12. Kurās jūras prasībās var tikt ierobežota atbildība?

Uzdevumi

Pasažieru kuģis X saduras ar kuģi Y. Kuģim X ir nodarīti zaudējumi 1 600 000 USD apmērā. Kuģim Y nodarīto zaudējumu apmērs ir 800 000 USD, kā arī nodarītie zaudējumi tā kravai 600 000 USD apmērā. Vainas sadalījums starp kuģiem: kuģim X — 30%; kuģim Y — 70%. Aprēķināt atbildības sadalījumu un ierobežojumu.

Kuģa X atbildību ierobežojošā tonnāža ir 600 tonnas. Pieņemsim, ka no kuģa X kopējās atbildības, kas noteikta 900 000 USD apmērā, prasības par cilvēku dzīvības zaudējumu vai veselībai nodarīto kaitējumu ir 600 000 USD, bet 300 000 USD ir prasības par īpašumam nodarīto kaitējumu. Pieņemsim, ka valūtas kurss ir 1 SDR = 1,2 USD. Aprēķināt kuģa X atbildības ierobežojumu.

3. Pasažieru kuģis "Lagūna" sadūrās ar kuģi "Selga". Sadursmes rezultātā "Lagūnai" tika nodarīts kaitējums 1 400 000 USD apmērā, bet "Selgai" nodarītais kaitējums 700 000, kā arī kaitējums "Selgas" kravai 500 000 USD apmērā. Vainas sadalījums starp "Lagūnu" un "Selgu" ir attiecīgi 25% un 75%.

(a) Aprēķināt kuģu atbildību, neņemot vērā atbildības ierobežojumu.

(b) Aprēķināt "Lagūnas" atbildības ierobežojumu un kaitējumu kopējo apjomu, ņemot

vērā prasības par veselībai nodarīto kaitējumu un īpašumam nodarīto kaitējumu ievērojot sekojošus nosacījumus:

— "Lagūnas" atbildību ierobežojošā tonnāža ir 650 tonnas;

— "Lagūnas" atbildības sadalījums no kopējā apjoma 650 000 USD iršāds: 450 000 USD par veselībai nodarīto kaitējumu un 200 000 USD par īpašumam nodarīto kaitējumu;

— 1 SDR = Ls 0,7

1 USD = Ls 0,5

(c) Saskaņā ar kuģa pasažieru apliecību "Lagūna" ir tiesīga pārvadāt 600 pasažierus. 350 pasažieri cēla prasību pret "Lagūnas" īpašnieku dzīvībai vai veselībai nodarīto kaitējumu 50000 USD apmērā katrs. Kāds būs "Lagūnas" īpašnieka atbildības ierobežojums, kāda var būt viņa maksimālā atbildība? Vai visas šīs prasības ir apmierināmas pilnā apmērā?

Ieteicamā literatūra

Jackson D. C. Enforcement of Maritime Claims. LLP, London, 1996.

Berlingieri F. Arrest of Ships. LLP, London, 1996.

Grime R. P. Shipping Law. London, 1978.

Hill Ch. Maritime Law. Lloyd's of London Press Ltd, 1989.

Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. Chorley & Giles' Shipping Law. Pitman Publishing, London.

Tetley W. Maritime Liens and Claims. Montreal.

XIV Jūras prasību nodrošinājums un kuģu piespiedu pārdošana

Jūrniecības prasījuma tiesības

Līdzīgi kā glābšana uz jūras un vispārējā avārija, arī jūrniecības prasījuma tiesības ir kuģošanas tiesību īpatnība, kuru nepazīst "sauszemes" tiesību sistēmas. Varētu teikt, ka jūrniecības prasījuma tiesības ir viens no kuģošanas tiesību pamatprincipiem, kas nošķir kuģošanas tiesības no citām tiesību nozarēm.

Jūrniecības prasījuma tiesības varētu raksturot ar vienu vārdu — privilēģija. Jūrniecības prasījuma tiesības ir privilēģija attiecībā uz īpašumu (kuģi), tās apgrūtinā īpašumu un seko tam bez jebkādam procesuālām darbībām, pārejas vai reģistrācijas. Tās seko līdzī kuģim, kad tas tiek pārdots citam īpašniekam, kurš var pat nezināt par šo jūrniecības prasījuma tiesību pastāvēšanu. Šajā ziņā jūrniecības prasījuma tiesības ir slepens kuģa apgrūtinājums, vēl precīzāk — tās atbilst civiltiesību un *lex mercatoria* "privilēģijas" koncepcijai. Jūrniecības prasījuma tiesībām ir raksturīgas šādas iezīmes:

- tās ir privilēģēts apgrūtinājums;
- ar tām tiek apgrūtināts tikai jūrniecības īpašums;
- tās rodas no jūrniecības īpašumam sniegtajiem pakalpojumiem vai nodarītajiem zaudējumiem;
- tās rodas brīdī, kad rodas prasības pamats;
- tās slepeni pavada īpašumu bez jebkādiem papildu nosacījumiem;
- daudzu valstu praksē tās tiek realizētas, ceļot prasību pret apgrūtināto īpašumu.

Teiktais ļauj definēt jūrniecības prasījuma tiesības.

Jūrniecības prasījuma tiesības ir privilēģēts jūras prasību nodrošinājuma veids, jūras īpašuma apgrūtinājums, kas seko apgrūtinātajam īpašumam neatkarīgi no īpašnieka un reģistrācijas maiņas, tas attiecas arī uz labticīgu īpašuma ieguvēju un dod kuģa kreditoram iespēju apmierināt savas prasības no apgrūtinātā īpašuma prioritārā kārtā attiecībā pret citiem īpašnieka kreditoriem.

Jūrniecības prasījuma tiesības ir regulētas 1926., 1967. un 1993. gada Briseles starptautiskajās konvencijās par atsevišķu noteikumu unifikāciju attiecībā uz kuģa hipotēku un jūrniecības prasījuma tiesībām.

Ar jūrniecības prasījuma tiesībām pret kuģa īpašnieku, nofraktētāju vai operatoru tiek nodrošinātas sekojošas prasības:

prasības, kas saistītas ar kuģa kapteiņa, virsnieku un apkalpes locekļu darba algu un citām summām, kas maksājamas saistībā ar viņu darbu uz kuģa, ieskaitot repatriācijas izdevumus un sociālos maksājumus;

prasības, kas attiecas uz dzīvības zaudējumu vai miesas bojājumu iegūšanu saistībā ar kuģa darbību, neatkarīgi no tā, vai dzīvība zaudēta vai miesas bojājumi iegūti uz sauszemes vai uz ūdens;

prasības, kas saistītas ar atlīdzību par kuģa glābšanu;

prasības, kas saistītas ar ostu, kanālu un citu ūdensceļu un loču nodevām;

prasības, kas saistītas ar zaudējumu nodarīšanu, kuri radušies kuģa darbības rezultātā tā

ekspluatācijas laikā, izņemot kravas, konteineru un pasažieriem piederošo mantu zaudējumu vai šai kravai, konteineriem un mantai nodarītos bojājumus.

Valstis savos nacionālajos likumdošanas aktos var paredzēt arī citas prasības, kuras ir nodrošinātas ar jūrniecības prasījuma tiesībām, taču to noilguma termiņš ir seši mēneši, bet labticīga (*bona fide*) kuģa ieguvēja atbildība tiek ierobežota ar 60 dienu termiņu. Kuģa piespiedu pārdošanas gadījumā šādas prasības tiek apmierinātas pēc tām prasībām, kuras nodrošinātas ar minētajām piecām jūrniecības prasījuma tiesībām vai reģistrētām kuģa hipotēkām.

Rodoties šādām prasījuma tiesībām, kreditoram, t. i., personai, kuras tiesības ir aizskartas, ir tiesības celt savu prasību pret kuģi vai tā īpašnieku neatkarīgi no tā, vai kuģa īpašnieks ir tas pats, kas bija prasības pamata rašanās brīdī, vai kuģis ir mainījis reģistrāciju vai karogu.

Jūrniecības prasījuma tiesību noilguma termiņš ir viens gads. Tās seko kuģim neatkarīgi no kuģa īpašnieka maiņas. Tas nozīmē, ka kreditors ir tiesīgs realizēt jūrniecības prasījuma tiesības gada laikā no tiesību aizskāruma brīža un izmantot tās jebkurā vietā pat tajā gadījumā, ja šajā laikā kuģis būtu pārgājis citas personas īpašumā. Par prasības rašanās brīdi uzskatāms brīdis, kad tika aizskartas cietušās personas intereses vai kad šī persona uzzināja vai tai vajadzēja uzzināt par tās tiesību aizskārumu. Jūrniecības prasījuma tiesības, kas radušās sakarā ar glābšanas darbu veikšanu, rodas līdz ar glābšanas operācijas pabeigšanu.

Jūrniecības prasījuma tiesības ir cieši saistītas ar prasību *in rem*, jo prasību pret īpašumu var celt tikai tajā gadījumā, ja attiecīgo jūras prasību papildina arī jūrniecības prasījuma tiesības, bet tas, protams, neliedz tiesības kreditoram celt arī prasību *in personam*. Tomēr par pašu būtiskāko jūrniecības prasījuma tiesībās ir uzskatāms tieši šo tiesību privilēģijas aspekts.

Kuģu arests

Ja ir aizskartas kādas personas likumīgās intereses, piemēram, tai nodarīti materiālie zaudējumi, vai kāda cita persona nav izpildījusi savas līgumsaistības, aizskartā persona var aizstāvēt savas intereses, iesniedzot prasību tiesā. Taču starp prasības iesniegšanas brīdi un brīdi, kad tiesa pasludinās spriedumu, var paiet samērā ilgs laiks, un atbildētājs var veikt darbības, lai paslēptu savu īpašumu, tādējādi apgrūtinot parāda piespiedu piedziņu vai bankrotēt. Lai izvairītos no šādas iespējas, prasītājs var lūgt tiesu nodrošināt prasību, t. i., veikt zināmas tiesiskas darbības, kuras neļautu atbildētājam brīvi rīkoties ar viņa īpašumu.

Viens no populārākajiem prasības nodrošinājuma veidiem ir aresta uzlikšana atbildētāja (parādnieka) mantai, un šāda manta var būt arī kuģis, kā atbildētāja īpašums. Īpaši ir jāuzsver tas, ka saskaņā ar 1952. gada Konvenciju par jūras kuģu arestu kuģim arestu var uzlikt tikai jūras prasības nodrošināšanas nolūkā.

Aresta uzlikšanu kuģim ir jānošķir no kuģa aizturēšanas. Ostu kapteiņiem ir tiesības aizturēt ostā kuģi, ja tas nav jūrasspējīgs, kā arī tad, ja kuģis ir nodarījis zaudējumus ostai vai ostas pietātņu īpašniekiem, nav norēķinājies par ostā saņemtajiem pakalpojumiem u. tml. Taču šāda kuģa aizturēšana ir administratīvs pasākums, kas nevar kalpot kā prasības nodrošinājums. Tāpat no aresta ir jānošķir kuģa aizturēšana, ko izdara valsts institūcijas, lai novērstu ārvalsts kuģa miermīlīgās caurbraukšanas noteikumu pārkāpumus.

Lai gan minētā konvencija par jūras kuģu arestu noteic, ka arests tiek veikts saskaņā ar katras valsts nacionālajām procesuālajām normām, tomēr gan šajā, gan arī 1993. gada Brieles starptautiskajā konvencijā kuģu hipotēku un jūrniecības prasījuma tiesībām ir atsevišķas

normas, kuras regulē aresta uzlikšanu kuģim un tā piespiedu pārdošanu. Šīs normas galvenokārt regulē kuģa piespiedu pārdošanas organizāciju, nosakot to personu loku, kuras ir jāinformē par piespiedu pārdošanu, un termiņus, kādos šī informēšana jāizdara, kā arī kuģa piespiedu pārdošanas tiesiskās sekas. Īpaša nozīme ir normai, kura atļauj sakarā ar jūras prasībām (izņemot prasības, kuras celtas sakarā ar strīdiem par kuģa īpašuma tiesībām, strīdiem starp kuģa kopīpašniekiem un prasības, kuras izriet no kuģa hipotēkām) arestēt arī māsaskuģus, t. i., citus tam pašam īpašniekam piederošus kuģus (māsaskuģu aresta tiesības ir analogas tiesībām celt prasību *in rem* pret tā paša īpašnieka citiem kuģiem). Turklāt šīs tiesības arestēt "māsaskuģus" attiecas ne tikai uz kuģa īpašnieka citiem kuģiem, bet arī kuģiem, kuri ir dimaiza nofraktētāja īpašums. Nevar arestēt atbildētāja māsaskuģi, ja celta jūras prasība, kura izriet no strīdiem par kuģa īpašuma tiesībām un prasībām attiecībā uz kuģi, no strīdiem starp kopīpašniekiem par īpašuma vai valdījuma tiesībām, par kuģa nodarbinātību vai no kuģa gūto peļņu, kā arī no prasībām, kuras izriet no kuģa hipotēkām un hipotekārajām prasībām pret kuģi.

Patī aresta uzlikšana kuģim notiek saskaņā ar attiecīgajām civilprocesuālajām normām, t. i., saskaņā ar tiesas (tiesneša) lēmumu arestu kuģim uzliek tiesu izpildītājs, sastādot par to aktu, kuru paraksta ne tikai attiecīgais tiesu izpildītājs, bet arī kuģa īpašnieks vai viņa pārstāvis, ja tie piedalās aresta uzlikšanas procesā, kā arī vismaz divi liecinieki. Tiesu izpildītāja sastādītais akts satur ziņas par kuģi, kuram tiek uzlikts arests, faktiski kuģa aprakstu. Tiesu izpildītājs pasludina arī aizliegumu lietot kuģi un to atsavināt. Šis aizliegums tiek paziņots kuģu reģistram, kurā kuģis ir reģistrēts, tādējādi liedzot kuģa īpašniekam iespēju atsavināt kuģi. Latvijā ir iedibinājusies prakse, ka tiesu izpildītājs nodod arestēto kuģi glabāšanā tuvākās ostas kapteinim, kurš ir atbildīgs par kuģa saglabāšanu. Tiesa var lemt par prasības nodrošināšanu jebkurā tiesas procesa stadijā un pat pirms prasības iesniegšanas. Ja arests kuģim tiek uzlikts pirms prasības celšanas, tiesa var noteikt prasītājam termiņu, kādā jāiesniedz prasība. Tiesa var arī pieprasīt, lai prasītājs iemaksā tiesas depozītā drošības naudu vai sniedz cita veida nodrošinājumu gadījumam, ja aresta uzlikšana kuģim izrādīsies nepamatota, piemēram, prasītājam nav likumīgu prasības tiesību pret atbildētāju vai arestētais kuģis īstenībā nepieder atbildētājam un tas nav šā kuģa dimaiza nofraktētājs vai operators. No prasītāja iemaksātās drošības naudas tiks segti atbildētāja ciestie zaudējumi, ja izrādīsies, ka arests kuģim ir uzlikts nepamatoti. 1952. gada konvencija neregulē šīs prasītāja iemaksājamās drošības naudas apmēru, to nosaka tiesa pēc saviem ieskatiem, taču, tā kā nebūtu taisnīgi pieprasīt, lai prasītājs iemaksā drošības naudu, kas būtu tik liela, ka nesamērīgi apgrūtinātu aresta iespējamību, parasti prasītāja iemaksājamās drošības naudas apmērs līdzinās vairāku kuģa uzturēšanās ostā dienu izmaksu apmēram.

Savukārt arestētā kuģa īpašnieks arī ir tiesīgs iemaksāt tiesas depozītā drošības naudu vai sniegt tiesai citu pieņemamu nodrošinājumu, lai panāktu kuģa atbrīvošanu no aresta. Atbildētāja iemaksājamās drošības naudas vai cita sniedzamā nodrošinājuma apmēram ir jāatbilst iesniegtās prasības summai.

Aplūkotās kuģu aresta normas būtiski ierobežo kuģa īpašnieka kreditoru tiesības panākt savu prasību apmierinājumu, jo vispārējās civilprocesuālās normas neparedz šādus aresta ierobežojumus. No teiktā izriet, ka 1952. gada konvencijā ir iekļautas normas, kas dod kuģa īpašniekam īpašas privilēģijas, taču tās nebauda to valstu kuģu īpašnieki, kuru valstis nav pievienojušās 1952. gada kuģu aresta konvencijai. Uz šo valstu kuģiem var attiecināt vispārējo civilprocesuālo režīmu un arestēt sakarā ar jebkuru civilprasību, ja pretējais nav noteikts likumdošanas aktos.

Papildus vēl jāatzīmē, ka šīs konvencijas normas nevar attiecināt uz valsts īpašumā esošiem nekomerciāla rakstura kuģiem, kuri bauda jurisdikcijas imunitāti ārvalstīs un atrodas ekskluzīvā karoga valsts jurisdikcijā.

Citi jūras prasību nodrošinājuma veidi

Kuģa arests ir viens no visbiežāk izmantotajiem jūras prasību nodrošināšanas veidiem, jo tas nodrošina celtajā jūras prasībā tiesas sprieduma operatīvu un efektīvu izpildi. Taču kuģa arests ir visai dārgs prasības nodrošinājuma veids, jo abām pusēm nākas rēķināties ar ļoti lieliem izdevumiem. Prasītājam ir jāiemaksā tiesas depozītā nodrošinājums, no kura, ja būs nepieciešams, tiks segti atbildētāja zaudējumi, kas būs radušies sakarā ar kuģa dīkstāvi un atbildētāja saistību neizpildi attiecībā uz trešajām personām, kā arī kuģa uzturēšanas izdevumi tā aresta laikā, kuros ietilps samaksa par kuģa tehnisko aprūpi, apsargāšanu, kuģa apkalpes darba algas aresta laikā. Arī atbildētājam kuģa arests katru dienu rada nozīmīgus finansiālus zaudējumus, kas ir saistīti ar kuģa dīkstāvi un saistību neizpildi attiecībā uz trešajām personām.

Šo iemeslu dēļ puses var izvēlēties, ja tiesa piekrit, citus prasības nodrošinājuma veidus.

Prasītājs var nelūgt tiesai uzlikt arestu kuģim, izņemot to no ekspluatācijas, bet gan noteikt aizliegumu rīkoties ar kuģi. Šādu tiesas lēmumu nosūta kuģu reģistrācijas iestādei, kas izdara attiecīgu ierakstu kuģu reģistrācijas žurnālā. Tādējādi rodas situācija, kurā īpašnieks drīkst izmantot kuģi, bet nedrīkst to atsavināt trešajām personām. Aizlieguma uzlikšana rīkoties ar kuģi, protams, ir daudz lētāka par kuģa arestu, jo prasītājam nav jāšķiras no depozītā iemaksājamās naudas, bet atbildētājs var turpināt gūt peļņu no kuģa. Tomēr pastāv iespēja, ka aizlieguma laikā samazināsies kuģa vērtība, ja tas, piemēram, cieš avārijā vai tiek izlaupīts un nolaists.

Kuģa arests rada būtiskus zaudējumus kuģa īpašniekam. Lai izvairītos no šiem zaudējumiem, neaizskarot prasītāja intereses, kuģa īpašnieks var lūgt, lai tiesa aizstāj arestu ar citu prasības nodrošinājuma veidu, piemēram, ar kuģa atbrīvošanu no aresta pret pietiekami lielas drošības naudas iemaksu tiesas depozītā.

Drošības naudas iemaksas gadījumā nauda tiek izņemta no apgrozības un nenes peļņu; pastāv arī iespēja, ka atbildētājam nav nepieciešamās skaidrās naudas summas. Šādā gadījumā atbildētājs pēc tiesas ieskatiem var sniegt cita veida nodrošinājumu, piemēram, savas bankas vai citas personas garantijas. Vienīgais vērā ņemamais apstāklis šādā situācijā ir atbildētāja garanta uzticamība, maksātspēja un stabilitāte. Šādas garantijas varētu izmantot ne tikai atbildētājs, bet arī prasītājs, lai nodrošinātu iespējamus zaudējumus, kas atbildētājam varētu rasties sakarā ar aresta uzlikšanu kuģim.

Citas kreditora interešu aizsardzības iespējas

Viens no jūras prasību trejādās dabas īpašajiem aspektiem ir normas, kurās kreditorus, kas izvirza jūras prasības, nostāda privileģētākā stāvoklī salīdzinājumā ar kreditoriem, kuru pretenzijas nevar aizsargāt ar jūras prasībām. Atšķirībā no iepriekš apskatītajām, tās ir normas, kuras prasītājam, kas izvirza jūras prasības, rada īpaši privileģētu stāvokli, ļaujot tam efektīvāk aizstāvēt savas tiesības.

Kuģu hipotēkas. Jūras tiesības regulē jautājumu par reģistrēta kuģa izmantošanu kā saistību nodrošinājumu. Kuģis parasti tiek ieķīlāts, pamatojoties uz ķīlas līgumu. Šo līgumu sauc par kuģa obligāciju. Pēc kuģa ieķīlāšanas kuģa obligācija, t. i., ķīlas līgums, jāreģistrē Kuģu reģistrā, jo tikai pēc tam darījums kļūst par kuģa hipotēku. Protams, nevar izslēgt arī iespēju, ka kuģis tiek ieķīlāts kreditoram, bet par šo darījumu netiek ziņots Kuģu reģistratoram un darījums netiek oficiāli reģistrēts, taču gadījumā, ja piedziņas vērsšana uz kuģi kļūst aktuāla, priekšroka prasību apmierināšanā tiek dota oficiāli reģistrētajiem kuģa hipotekārajiem kreditoriem. Tieši šī norma izvirza kuģa hipotekāros kreditorus privileģētākā stāvoklī salīdzinājumā ar citiem kuģa kreditoriem, nemaz jau nerunājot par citiem kuģa īpašnieka kreditoriem, kuru prasības neaizsargā jūras prasības.

Kuģa hipotekārajam kreditoram ir tiesības saistību neizpildīšanas gadījumā ar tiesas starpniecību vērst piedziņu uz ieķīlāto kuģi. Viņš to var darīt arī bez tiesas starpniecības, ja parādnieks viņam šo tiesību ir piešķīris, taču piedziņu uz valstij piederošu kuģi var vērst tikai ar tiesas starpniecību. Kuģošanas tiesības, aizsargājot visu iespējamo kuģa hipotekāro kreditoru intereses, uzliek par pienākumu tam kreditoram, kurš vērs piedziņu uz kuģi, par to informēt arī pārējos kuģa kreditorus, bet, ja viņš kreditoru rindā nav pirmais, viņam par piedziņas vērsšanu uz kuģi jāvienojas ar prioritātīvajā secībā noteikto iepriekšējo kreditoru (kreditoriem). Izņēmumu no šīs vispārējās normas var noteikt tikai tiesa ar savu spriedumu.

Aizturējuma tiesības. Pie privileģētajiem kuģu kreditoriem zināmā mērā ir pieskaitāmi arī kuģu būvētāji un remontētāji. Šīm personām ir aizturējuma tiesības, ja viņu valdījumā atrodas būvējamie vai remontējamie kuģi.

Aizturējuma tiesības ir kreditora tiesības aizturēt debitoram piederošu īpašumu, lai panāktu, ka debitors izpilda savas saistības. Kuģu būves vai kuģu remonta firmas var aizturēt kuģi, lai panāktu no kuģa īpašnieka atlīdzību par kuģa būvi vai remontu. Faktiski šīs aizturējuma tiesības zināmā mērā līdzinās arestam, vismaz tajā ziņā, ka pretēji īpašnieka gribai kuģis vairs neatrodas īpašnieka valdījumā.

Otra aizturējuma tiesību prioritātes iezīme ir tā, ka kuģu būvētajiem vai remontētājiem ir jāatsakās no savām aizturējuma tiesībām par labu kuģa jaunajam īpašniekam, ja kuģis tiek piespiedu kārtā pārdots, toties viņu prasības tiek apmierinātas tūlīt pēc to prasību apmierināšanas, kuras ir nodrošinātas ar jūrniecības prasījuma tiesībām.

Kuģu būvētāji vai remontētāji var izmantot savas tiesības, ja kuģi atrodas to valdījumā, un zaudē aizturējuma tiesības brīdī, kad tiek pārtraukta kuģa atrašanās viņu valdījumā.

Kuģa piespiedu pārdošana un jūras prasību apmierināšanas secība

Lai apmierinātu jūras prasības, kreditors zināmos gadījumos var vērst piedziņu uz kuģi. Tad kuģis ir jāpārdod izolē un iegūtie līdzekļi jāizmanto prasību apmierināšanai. Kuģa piespiedu pārdošana pamatā notiek saskaņā ar nacionālajām civilprocesuālajām normām, bet atsevišķus šā procesa jautājumus regulē arī 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģa hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām. Tiesu izpildītāja pienākums ir savlaicīgi paziņot par kuģa piespiedu pārdošanu visiem pārējiem zināmajiem kuģa kreditoriem, Kuģu reģistratoram un, protams, arī pašam pārdodamā kuģa īpašniekam. Šāds paziņojums ir nepieciešams, lai pārējie kuģa kreditori varētu paspēt tiesas ceļā aizstāvēt savas intereses. Pēc kuģa pārdošanas tiesu izpildītājam ir pēc pircēja pieprasījuma jāizsniedz viņam izziņa par to,

ka kuģis ir brīvs no jebkādiem apgrūtinājumiem, arī no jūrniecības prasījuma tiesībām, izņemot tos apgrūtinājumus, kurus kuģa pircējs ir pārņēmis, ja kuģa pircējs šādu izziņu pieprasa.

Arī tās sekas, kuras rada kuģa piespiedu pārdošana, ir viens no jūras prasību specifiskajiem aspektiem, jo prasību apmierināšanas secība šādā gadījumā būtiski atšķiras no tās, kura noteikta vispārējās civilprocesuālajās tiesībās.

1. Tiek segti izdevumi, kas saistīti ar kuģa arestu un piespiedu pārdošanu, un prasības par darba algu un sociālajiem maksājumiem. Šajos izdevumos ietver arī kuģa uzturēšanas izmaksas šī procesa laikā un kuģa apkalpes darba algu par laiku, kamēr kuģis bija arestēts un tika pārdots.
2. Sedzami izdevumi, kas radušies kompetentai valsts institūcijai sakarā ar nelaimes gadījumā cietuša vai nogrimuša kuģa izcelšanu un pārvietošanu, lai nodrošinātu navigācijas drošību.
3. Tiek segtas prasības, kas saistītas ar kuģa glābšanu, turklāt tās tiek apmierinātas apgrieztā secībā, ņemot vērā laiku, kad šīs prasības radušās, t. i., pirmā tiek apmierināta prasība, kura izriet no "svaigākā" glābšanas gadījuma.
4. Nākamajā kārtā tiek apmierinātas prasības, kuras nodrošinātas ar jūrniecības prasījuma tiesībām, izņemot prasības par kuģa glābšanu, kas tika apmierinātas iepriekš, t. i., prasības, kas saistītas ar darba attiecībām uz kuģa, ar ostu, kanālu un citu ūdensceļu un loču nodevām, ar kuģa ekspluatācijas laikā nodarītajiem zaudējumiem. Šīs prasības tiek apmierinātas vienlaikus un proporcionāli (*pari pasu*).
5. Nākamās ir kuģu būvētāju un remontētāju prasības, ja viņi pirms kuģa piespiedu pārdošanas ir izmantojuši savas aizturējuma tiesības.
6. Pēc minēto prasību apmierināšanas jāsedz visi obligātie valsts maksājumi, t. i., nodokļi, nodevas u. t. t.
7. Savu prasību apmierinājumu saņem prasītājs, pēc kura prasības kuģis arestēts un pārdots, ja, protams, viņš nepieder pie kādas no iepriekš minētajām kategorijām.
8. Visbeidzot tiek apmierinātas visas pārējās jūras prasības, arī vienlaikus un proporcionāli, bet Kuģu reģistrā neregistrētie kuģa ieķīlājumi tiek apmierināti pēc reģistrēto kuģa hipotēku dzēšanas.

Šādu kārtību nosaka 1993. gada Briseles starptautiskās konvencijas par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām 11. pants.

Šī pati jūras prasību apmierināšanas secība saglabājas arī tad, ja kuģis ir atbrīvots no aresta pret drošības naudu vai citu tiesas atzītu nodrošinājumu.

Kontroljautājumi

1. Kas ir jūrniecības prasījuma tiesības, kādas ir to īpatnības?
2. Kādas jūras prasības tiek nodrošinātas ar jūrniecības prasījuma tiesībām?
3. Kādā veidā tiek realizētas jūrniecības prasījuma tiesības?
4. Jūrniecības prasījuma tiesību starptautiskā unifikācija.
5. Ko nozīmē "nodrošināt prasību"?
6. Kāda ir atšķirība starp aresta uzlikšanu kuģim un kuģa aizturēšanu?
7. Kas ir māsaskuģi, kādos gadījumos tiem nevar uzlikt arestu?
8. Aresta uzlikšanas procedūra.

9. Nodrošinājuma iesniegšana, lūdzot kuģa arestu un kuģa atbrīvošana no aresta pret drošības naudu vai citu nodrošinājumu.
10. Kādi vēl — papildus īpašuma arestam — var būt prasības nodrošinājuma veidi?
11. Raksturojiet kuģa kreditoru interešu aizsardzības veidus.
12. Kādā secībā tiek apmierinātas jūras prasības kuģa piespiedu pārdošanas gadījumā?

Uzdevums

Luksuslaineris "Zvaigzne" piederēja firmai "Omega Inc.", bet tā operators ir kuģu operatorsabiedrība "Gamma Ltd.". Kamēr "Zvaigzne" uzpildīja savus degvielas rezervuārus Liepājas ostā, bankas "Santīms" darbinieki pārņēma to savā valdījumā, jo "Omega Inc." bija ieķīlājus "Zvaigzni" bankai "Santīms" kā sava aizņēmuma nodrošinājumu. "Zvaigznes" hipotēka bija reģistrēta Kuģu reģistrā, un tajā bija noteikts, ka saistību neizpildes gadījumā kreditors drīkst pārdot "Zvaigzni" bez tiesas starpniecības. Tieši to "Santīms" arī izdarīja.

Rīgas tūrisma firma "Vadītājs" pieteicās iegādāties "Zvaigzni" par 2 miljoniem latu, noslēdzot Kuģu reģistra izstrādāto tipveida kuģa pārdošanas līgumu. "Vadītājs" iemaksāja bankas "Santīms" depozītā 10% no kuģa cenas ar noteikumu, ka "Zvaigzne" līdz 1995. gada 1. septembrim tiks nogādāta Rīgas pasažieru ostā.

Vētras laikā "Zvaigzne" guva bojājumus, un Jūras spēku krasta apsardzes kuģim "Vārava" nācās "Zvaigzni" aizvilkt remontam uz Ventspils ostu. Kuģa ierašanās Rīgā bija nokavēta, tomēr "Vadītājs" akceptēja "Zvaigznes" novēlotu piegādi ar nosacījumu, ka kuģa iegāde tiks atbilstoši noformēta un to apliecinās bankas "Santīms" izsniegts dokuments.

Pēc kuģa saņemšanas "Vadītājs" izfraktēja "Zvaigzni" savam meitas uzņēmumam "Rādītājs" saskaņā ar berbouta līgumu un ieķīlāja "Zvaigzni" kā saistības nodrošinājumu bankā "Kapitāls".

Nedēļu pēc visu šo darījumu veikšanas "Zvaigzne" tika arestēta Rīgas ostā pēc firmas "Spāre" prasības, kura cēla prasību *in rem* pret "Zvaigzni" sakarā ar to, ka kuģis pirms tam sadursmes rezultātā bija nodarījis zaudējumus "Spāres" kuģim "Titāns". Lietā ar savu prasību iesaistījās arī "Santīms", bet "Zvaigznes" iepriekšējā apkalpe iesniedza prasību par neizmaksāto algu, savukārt Ventspils kuģu remonta darbnīca — prasību sakarā ar kuģim veikto remontu. "Zvaigznes" pasažieri iesniedza prasību pret "Vadītāju" par brauciena samaksas atlīdzināšanu. Kuras prasības un kādā secībā tiesai ir jāapmierina?

Ieteicamā literatūra

1. *Berlingieri F. Arrest of Ships*. LLP, London, 1996.
2. *Grime R. P. Shipping Law*. London, 1978.
3. *Hill Ch. Maritime Law*. Lloyd's of London Press Ltd, 1989.
4. *Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. Chorley & Giles' Shipping Law*. Pitman Publishing, London.
5. *Ivamy E. R. Hardy Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. London, Butterworths, 1989.
6. *Tetley W. Maritime Liens and Claims*. Montreal.
7. *Mankabady S. International Shipping Law*. Volume II, Euromoney Books.
8. *Thomas D. R. Maritime Liens*. British Shipping Laws, Volume 14, London, Stevens & Sons, 1980.

Terminu alfabētiskais rādītājs

- abandons 248; 249
actio in rem 110; 274
 Admiralitātes tiesa 111
 akreditīvs 153; 162; 164; 169; 171; 173
 aktīvais kapitāls 236
 akvatorija 125; 126; 263; 264; 266
 alga 142; 146; 147; 227; 273; 276
 apdrošināšanas interese 242; 243; 247
 apdrošināšanas prēmija 241.–244.; 249; 251
 apkalpes līgums 146; 147; 273
 arhipelāga ūdeņi 31; 32; 50; 51; 54; 56; 57; 82; 87;
 92
 arhipelāga valsts 51.–53.; 55.–58.; 82
 ārkārtējs upurējums 232; 233
 ārzonas reģistrs 129; 130
 atbildības ierobežojums 171; 255; 256; 269; 276;
 277
 atbildības pārtraukšanas atruna 188
 atklātā jūra 5; 6; 8; 10.–12.; 15; 18; 24; 26; 31; 36;
 38; 43; 44; 51; 53; 58; 60; 63.–65.; 69;
 75.–77.; 82.–84.; 86; 90.–93.; 95; 97; 99; 103
 atomkuģis 254; 268; 269
 atvērtie reģistri 129; 130
 avārijas masa 236
 bagāža 198; 276
 bāzes līnija 39; 53; 54
 bēguma līnija 39; 44
 bīstama krava 189
Bill of Sale 153
 BIMCO 163; 164; 177; 182; 185
 bodmereja 271; 272
 Bosfors un Dardaneli 90
 brīva prakse 187
 brīvība 3; 5; 8; 24; 77; 84; 103
 brīvosta 267
 brokers 182
Comite Maritime Internationale (CMI) 112; 171; 173;
 186
Consulado del Mar 110
 čarters 181.–183.; 185; 186; 188.–190.; 192.–196.;
 271; 273; 275
 daļējā avārija 271
 dedveita celtspēja 183
 delikts 210
 demeredžs 188
 deviācija 191
 dimaiza čarters 181; 182; 215; 275
 disbursmenta rēķins 273
 dispaša 188; 238; 239; 271
 divkāršā apdrošināšana 245
 droša osta 184
 dzīvības zaudējums 215; 276
 Džons Seldens 8
 Eiropas Savienība 123; 124; 132
 ekskluzīvā ekonomiskā zona 7; 11; 13; 18; 26; 32;
 52; 62; 64; 65; 68; 69; 75; 77; 82.–84.; 87;
 99; 103; 104
 ETA 186
 FIOST 191
fixture note 183
 FONASBA 182; 185
 frakts 150; 171; 181; 185; 188; 190; 191; 194; 195;
 222; 224; 234; 235; 237; 238; 242; 243; 250;
 273
 GAFTA 169
 garantijas vēstule 175
 GENCON 183; 185; 189; 190
 glābējs 221; 224; 226.–228.
 glābšana 6; 221.–225.; 227; 228; 270.–272.; 277;
 280; 286
 glābšanas atlīdzība 173; 224.–226.; 228
 GMDSS 145
 grīva 43
 guļlaiks 185; 186
 īpašā kompensācija 228
 īpašuma apliecība 139
 Hāgas noteikumi 171.–173; 190
 Hāgas—Visbijas noteikumi 173.–175.; 189; 190
 Hanzas tiesības 111
 Hartera likums 171
 hipotēka 136; 153.–156.; 274; 284
 hipotēkas apliecība 126; 157; 160; 161
 Hugo Grocijs 3; 8
 iekšējie ūdeņi 6; 33.–35.; 37; 82; 103
 IMDG 189
 IMO 27; 28; 93; 112; 124; 144; 272
in personam 274; 275; 281
in rem 276; 281; 282
 Incoterms 169
 Institūcija 21; 26; 28; 34; 100; 101
 INTERCARGO 185
 Jorkas—Antverpenes noteikumi 112; 231; 234; 236;
 238
 Jūras administrācija 116; 118; 120; 123; 124; 126;
 127; 138; 139; 165; 166; 216; 253; 262
 jūras briesmas 93; 248
 jūras prasības 269.–271.; 273; 274; 283; 284
 jūras šaurumi 9; 34; 55; 90.–93.; 95; 96
 Jūrniecības departaments 119.–122.; 124; 137; 244;
 255; 263

9. Nodrošinājuma iesniegšana, lūdzot kuģa arestu un kuģa atbrīvošana no aresta pret drošības naudu vai citu nodrošinājumu.
10. Kādi vēl — papildus īpašuma arestam — var būt prasības nodrošinājuma veidi?
11. Raksturojiet kuģa kreditoru interešu aizsardzības veidus.
12. Kādā secībā tiek apmierinātas jūras prasības kuģa piespiedu pārdošanas gadījumā?

Uzdevums

Luksuslaineris "Zvaigzne" piederēja firmai "Omega Inc.", bet tā operators ir kuģu operatorsabiedrība "Gamma Ltd.". Kamēr "Zvaigzne" uzpildīja savus degvielas rezervuārus Liepājas ostā, bankas "Santīms" darbinieki pārņēma to savā valdījumā, jo "Omega Inc." bija iekļājusī "Zvaigzni" bankai "Santīms" kā sava aizņēmuma nodrošinājumu. "Zvaigznes" hipotēka bija reģistrēta Kuģu reģistrā, un tajā bija noteikts, ka saistību neizpildes gadījumā kreditors drīkst pārdot "Zvaigzni" bez tiesas starpniecības. Tieši to "Santīms" arī izdarīja.

Rīgas tūrisma firma "Vadītājs" pieteicās iegādāties "Zvaigzni" par 2 miljoniem latu, noslēdzot Kuģu reģistra izstrādāto tipveida kuģa pārdošanas līgumu. "Vadītājs" iemaksāja bankas "Santīms" depozītā 10% no kuģa cenas ar noteikumu, ka "Zvaigzne" līdz 1995. gada 1. septembrim tiks nogādāta Rīgas pasažieru ostā.

Vētras laikā "Zvaigzne" guva bojājumus, un Jūras spēku krasta apsardzes kuģim "Vārava" nācās "Zvaigzni" aizvilkt remontam uz Ventspils ostu. Kuģa ierašanās Rīgā bija nokavēta, tomēr "Vadītājs" akceptēja "Zvaigznes" novēlotu piegādi ar nosacījumu, ka kuģa iegāde tiks atbilstoši noformēta un to apliecinās bankas "Santīms" izsniegts dokuments.

Pēc kuģa saņemšanas "Vadītājs" izfraktēja "Zvaigzni" savam meitas uzņēmumam "Rādītājs" saskaņā ar berbouta līgumu un iekļāja "Zvaigzni" kā saistības nodrošinājumu bankā "Kapitāls".

Nedēļu pēc visu šo darījumu veikšanas "Zvaigzne" tika arestēta Rīgas ostā pēc firmas "Spāre" prasības, kura cēla prasību *in rem* pret "Zvaigzni" sakarā ar to, ka kuģis pirms tam sadursmes rezultātā bija nodarījis zaudējumus "Spāres" kuģim "Titāns". Lietā ar savu prasību iesaistījās arī "Santīms", bet "Zvaigznes" iepriekšējā apkalpe iesniedza prasību par neizmaksāto algu, savukārt Ventspils kuģu remonta darbnīca — prasību sakarā ar kuģim veikto remontu. "Zvaigznes" pasažieri iesniedza prasību pret "Vadītāju" par brauciena samaksas atlīdzināšanu. Kuras prasības un kādā secībā tiesai ir jāapmierina?

Ieteicamā literatūra

1. *Berlingieri F. Arrest of Ships*. LLP, London, 1996.
2. *Grime R. P. Shipping Law*. London, 1978.
3. *Hill Ch. Maritime Law*. Lloyd's of London Press Ltd, 1989.
4. *Gaskell N. J. J., Debattista C., Swatton R. J. Chorley & Giles' Shipping Law*. Pitman Publishing, London.
5. *Ivamy E. R. Hardy Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*. London, Butterworths, 1989.
6. *Tetley W. Maritime Liens and Claims*. Montreal.
7. *Mankabady S. International Shipping Law*. Volume II, Euromoney Books.
8. *Thomas D. R. Maritime Liens*. British Shipping Laws, Volume 14, London, Stevens & Sons, 1980.

Terminu alfabētiskais rādītājs

- abandons 248; 249
actio in rem 110; 274
 Admiralitātes tiesa 111
 akreditīvs 153; 162; 164; 169; 171; 173
 aktīvais kapitāls 236
 akvatorija 125; 126; 263; 264; 266
 alga 142; 146; 147; 227; 273; 276
 apdrošināšanas interese 242; 243; 247
 apdrošināšanas prēmija 241.–244.; 249; 251
 apkalpes līgums 146; 147; 273
 arhipelāga ūdeņi 31; 32; 50; 51; 54; 56; 57; 82; 87;
 92
 arhipelāga valsts 51.–53.; 55.–58.; 82
 ārkārtējs upurējums 232; 233
 ārzona reģistrs 129; 130
 atbildības ierobežojums 171; 255; 256; 269; 276;
 277
 atbildības pārtraukšanas atruna 188
 atklātā jūra 5; 6; 8; 10.–12.; 15; 18; 24; 26; 31; 36;
 38; 43; 44; 51; 53; 58; 60; 63.–65.; 69;
 75.–77.; 82.–84.; 86; 90.–93.; 95; 97; 99; 103
 atomkuģis 254; 268; 269
 atvērtie reģistri 129; 130
 avārijas masa 236
 bagāža 198; 276
 bāzes līnija 39; 53; 54
 bēguma līnija 39; 44
 bīstama krava 189
Bill of Sale 153
 BIMCO 163; 164; 177; 182; 185
 bodmereja 271; 272
 Bosfors un Dardaneļi 90
 brīva prakse 187
 brīvība 3; 5; 8; 24; 77; 84; 103
 brīvosta 267
 brokers 182
Comite Maritime Internationale (CMI) 112; 171; 173;
 186
Consulado del Mar 110
 čarters 181.–183.; 185; 186; 188.–190.; 192.–196.;
 271; 273; 275
 daļējā avārija 271
 dedveita celtspeja 183
 delikts 210
 demeredžs 188
 deviācija 191
 dimaiza čarters 181; 182; 215; 275
 disbursmenta rēķins 273
 dispaša 188; 238; 239; 271
 divkārsā apdrošināšana 245
 droša osta 184
 dzīvības zaudējums 215; 276
 Džons Seldens 8
 Eiropas Savienība 123; 124; 132
 ekskluzīvā ekonomiskā zona 7; 11; 13; 18; 26; 32;
 52; 62; 64; 65; 68; 69; 75; 77; 82.–84.; 87;
 99; 103; 104
 ETA 186
 FIOST 191
fixture note 183
 FONASBA 182; 185
 frakts 150; 171; 181; 185; 188; 190; 191; 194; 195;
 222; 224; 234; 235; 237; 238; 242; 243; 250;
 273
 GAFTA 169
 garantijas vēstule 175
 GENCON 183; 185; 189; 190
 glābējs 221; 224; 226.–228.
 glābšana 6; 221.–225.; 227; 228; 270.–272.; 277;
 280; 286
 glābšanas atlīdzība 173; 224.–226.; 228
 GMDSS 145
 grīva 43
 guļlaiks 185; 186
 īpašā kompensācija 228
 īpašuma apliecība 139
 Hāgas noteikumi 171.–173; 190
 Hāgas—Visbijas noteikumi 173.–175.; 189; 190
 Hanzas tiesības 111
 Hartera likums 171
 hipotēka 136; 153.–156.; 274; 284
 hipotēkas apliecība 126; 157; 160; 161
 Hugo Grocijs 3; 8
 iekšējie ūdeņi 6; 33.–35.; 37; 82; 103
 IMDG 189
 IMO 27; 28; 93; 112; 124; 144; 272
in personam 274; 275; 281
in rem 276; 281; 282
 Incoterms 169
 Institūcija 21; 26; 28; 34; 100; 101
 INTERCARGO 185
 Jorkas—Antverpenes noteikumi 112; 231; 234; 236;
 238
 jūras administrācija 116; 118; 120; 123; 124; 126;
 127; 138; 139; 165; 166; 216; 253; 262
 jūras briesmas 93; 248
 jūras prasības 269.–271.; 273; 274; 283; 284
 jūras šaurumi 9; 34; 55; 90.–93.; 95; 96
 Jūrniecības departaments 119.–122.; 124; 137; 244;
 255; 263

- jūrniecības prasījuma tiesība 153; 158; 280; 281; 284; 285
- Jūrnieku reģistrs 125; 127
- jurisdikcija:
- civilā 262
 - civiltiesiskā 46
 - kriminālā 6; 46; 211; 213; 214; 262
- jus cogens* 20; 24
- kabeļi un cauruļvadi 45; 54; 55; 65; 68; 76; 77; 79; 83.–85.
- karakuģis 9; 35.–37.; 56; 76; 83; 86; 87; 90; 91; 94; 96
- Karoga apliecība 138; 139
- karstā vajāšana 75
- klāja krava 89; 96
- klasifikācijas sabiedrība 127; 138; 150; 155; 162; 192
- Klubu vienošanās 97
- Kombinētā transporta dokuments 178
- Kombinētā Transporta Operators 178
- konosaments 169.–171.; 173.–175.; 177; 178; 181; 188.–190.; 197; 273:
- atvērtais 176
 - indosaments 176
 - nosūtīts ar kuģi 171
 - ordera 176
 - oriģināls 176
 - saņemts nosūtīšanai 171
 - tīrs 174
 - tiešais 176
 - tranzitkonosaments 177
 - uzrādītāja 176
 - vārda 176
- kontinentālais šelfs 7.–9.; 26; 59.–66.; 71; 87; 103; 104
- kopīpašnieki 137; 158; 159; 273
- kopīpašums 132; 149; 158; 159; 161; 163
- kravu apjoma pārvadājuma līgums 181
- kuģa apraksts 92
- kuģa arests 135; 213; 281.–283
- kuģa atbildība 217
- kuģa būve 6; 28; 107; 138; 149.–154.; 257; 272; 273; 284
- kuģa jūrasspēja 36; 125; 134; 146; 153; 171.–173.; 190; 245; 246; 272
- kuģa kapteinis 144.–147.; 196; 215; 216; 225; 232; 233; 273
- kuģa obligācija 108; 154; 156; 283
- kuģa remonts 150; 219; 250; 273; 284
- kuģa vaina 217
- kuģis, pienācis 187
- kuģošanas tiesības 6; 51; 57; 58; 91; 94.–96.; 107.–111.
- Kuģu reģistrs 125; 126; 130; 133; 135.–137.; 139; 153.–155.
- kuģu sadursme 85; 210.–216; 218; 219; 270; 271
- labā jūras prakse 211; 212; 214; 215
- laba ticība 243; 244
- laika čarters 181; 182; 192.–197.; 215
- Latvijas Jūras kodekss 172
- līguma atcelšanas termiņš 186
- linijnosacījumi 191
- LINERTIME 194
- Lloyd's 241
- locis 126; 144; 193; 215; 272; 273
- LOF 226.–228.
- mare clausum* 8; 12; 16; 17; 83
- mare liberum* 8; 12; 16; 17; 83
- māsaskuģi 282
- matriarhālā jūra 13
- Meklēšanas un glābšanas dienests 125; 127; 223
- miermīlīgās caurbraukšanas tiesības 6; 9; 21; 22; 28; 34; 38; 45; 55.–58.; 90; 92; 96; 97; 103
- miesas bojājumi 218
- Ministru kabinets 35; 116; 118; 121; 123.–125.; 127; 135; 138; 143; 223; 259; 261.–263.; 265
- Muherdzi P. K. 112
- nacionālie reģistri 129
- narkotiskās vielas 46; 85; 96
- nelikumīgs pēdējais reiss 194
- nesaņemtās peļņas kompensācija 191
- noma 194; 195
- NOR 185.–187
- nosūtīšanas rīkojums 170
- NYPE 80; 193; 195; 196
- Oleronas kodekss 111
- OPA 254; 257
- osta 32.–34.; 36; 37; 43; 54; 86; 91; 121; 122; 125; 170; 184; 185; 194; 195; 213; 261.–267.; 272; 273
- ostas kapteinis 125; 266
- Ostas kontrole 267
- ostas nodevas 261; 263; 265; 266
- ostas pārvalde 262.–266.
- P&I Klubi 177; 197; 251; 258
- pārapdrošināšana 241
- pārdošanas apliecība 160; 161
- patiesa saikne 131; 139
- paziņojums par kravas pieņemšanu pārvadāšanai 170
- perspektīvi droša osta 184
- piegulošā zona 31; 38; 47

- piesārņojums 75; 117; 227; 256; 257; 270
 piespiedu pārdošana 280; 284; 285
 pilna krava 189
 pilnais zudums 155; 164; 244; 249
 pirātisms 6; 85; 86
 pirmpirkuma tiesības 160; 163
 prasības nodrošinājums 280; 283
 PSRS Jūras tirdzniecības kuģniecības kodekss 112
 rajons 64; 102
 reģistra grāmata 135; 137
 reids 32; 44
 reisa čarters 181; 182; 193; 194; 215
 represālija 2
res communis 26
res judicata 23
res nullius 26; 60
 retorsija 2; 34
 Rodas tiesības 111; 230
Romalpa Clause 152
 sala 26; 33; 40; 41; 43; 44; 50.–55.; 57; 58; 65; 70;
 73; 76; 77; 84; 104; 110; 129
 Satiksmes ministrija 116.–119; 121; 123; 136; 137;
 139; 244; 261; 263; 264
 SDR protokols 173
Sheltime 193
 SOLAS 197; 266
 standarta forma 164; 244; 252
 Starptautiskā darba organizācija 142; 143
 Starptautiskā tiesa 11; 16; 21; 24; 26; 27; 42; 61; 63;
 91
 Starptautiskā tiesību komiteja 50; 63; 92; 103
 Starptautiskā Tirdzniecības palāta 169
 starptautiskās attiecības 1.–4.
 starptautiskās gaisa tiesības 3
 starptautiskās jūras tiesības 3; 4; 6; 17
 starptautiskās organizācijas 4
 starptautiskās privāttiesības 2
 starptautiskās tiesības 2; 3
 Starptautiskie reģistri 129; 130
 stūrmaņa kvīts 170
 taksēta polise 244; 250
 Tautu Savienības Pastāvīgā starptautiskā tiesa 24
 tehnoloģija 59; 63; 64; 73; 77; 99; 100; 102
 teritoriālā jūra 3; 9.–15.; 17.–22.; 34; 38; 39; 43;
 44; 46; 47; 50; 51; 59; 70; 75; 77; 82;
 90; 91
 termiņa polise 243; 246
 tiesības nemaksāt nomu 195
 tiesību kodifikācija 14.–16.
 tilpums:
 • ķīpu 184
 • graudu 184
 tranzīts 5; 8; 55; 91.–96.
 UCP 500 169; 171; 174
 UNCTAD 27; 112
 UU 186
 uzņēmums 100.–102.
 vairāku secīgu reisu čarters 181
 vilkšana 271; 272
 Visbijas tiesības 111
 vispārējā avārija 173; 230.–232.; 234.–237.; 249;
 250; 271; 279; 280
 VOYLAYRULES 185; 187
 vraks 165; 166; 224; 227
 WD 186
 WHD 186
Worldscale 91
 WP 186
 WWD 186
 zinātniskie pētījumi 2; 25; 40; 94; 102.–104.
 zvejas zona 12; 68; 69; 71; 78; 103; 104
 Zvejniecības lieta 50

Atsauces

- ¹ Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 1994, 11. nr.
- ² Latvijas Republikas Augstākās Padomes un Valdības Ziņotājs, 1993, 7. nr.
- ³ Hugo Grotius, 1583 — 1645.
- ⁴ John Selden.
- ⁵ Līdz š. gs. 40. — 50. gadiem teritoriālās jūras platums bija 3 jūras jūdzes (1 jūras jūdze = 1852 metri)
- ⁶ **New Directions in the Law of the Sea**, ed. R. R. Churchill et al., vol. 1, 1972 — 81, 106. lpp., no angļu val. tulkojusi L. Medina.
- ⁷ Fisheries Jurisdiction Case (UK v. Iceland) ICJ Report (1974), 3.
- ⁸ Apvienoto Nāciju Organizācijas institūcija (UN International Law Commission), kas pēc ANO pieprasījuma gatavoja materiālus jūras tiesību konvenciju projektu izstrādāšanai un pieņemšanai diplomātiskajā konferencē.
- ⁹ Anglo—Norwegian Fisheries case [1951] ICJ Rep. 116.
- ¹⁰ International Court of Justice (ICJ).
- ¹¹ United Nations Conference on the Law of the Sea (UNCLOS).
- ¹² Latvijas Republika 1991. gada 10. septembrī ar Augstākās padomes deklarāciju "Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos" pievienojās trim konvencijām — Konvencijai par teritoriālo jūru un tai piegulošo zonu, Konvencijai par atklāto jūru un Konvencijai par kontinentālo šelfu.
- ¹³ Konference pabeidza savu darbu 1982. gadā Jamaikas sesijas laikā.
- ¹⁴ Trešā konference jūras tiesību jautājumos sāka savu darbu 1973. gadā un darbojās līdz 1982. gadam, kad tika pieņemta ANO Jūras tiesību konvencija.
- ¹⁵ North Sea Continental Shelf Case [1969] ICJ Rep. 253.
- ¹⁶ Anglo—Norwegian Fisheries case [1951] ICJ Rep. 116.
- ¹⁷ Fisheries Jurisdiction Case (UK v. Iceland) ICJ Report (1974), 3.
- ¹⁸ Piemēram, normas par zinātnisko izpēti, par valstīm, kurām nav sava jūras krasta u. c.
- ¹⁹ Informal single negotiating texts (ISNT).
- ²⁰ Informal revised single negotiating texts (IRSNT).
- ²¹ Informal Composit negotiating text (ICNT).
- ²² 130 balsis "par", 4 balsis "pret" un 17 atturējās.
- ²³ **Latvijas Republikas valsts robežas likums**, pieņemts 1994. gada 27. oktobrī, izsludināts 1994. gada 10. novembrī.
- ²⁴ Likums "**Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu**", pieņemts 1993. gada 2. februārī.
- ²⁵ Corfu Chanel Case, ICJ Reports (1949).
- ²⁶ Angļu val. International Court of Justice.
- ²⁷ Angļu val. Permanent Court of International Justice.
- ²⁸ Reparation for Injures Case, I. C. J. Reports (1949).
- ²⁹ Kondomināts — teritorija, kurā pārvaldi veic divas vai vairākas valstis, piemēram, no 1898. gada līdz 1956. gadam Lielbritānija kopā ar Ēģipti realizēja kondominātu pār Sudānu.
- ³⁰ Reparation for Injures Case, I. C. J. Reports (1949).
- ³¹ United Nations Conference on Trade and Development.
- ³² International Maritime Organization.
- ³³ Rezolūcija par atšķirību noteikšanu starp teritoriālās jūras un iekšējo ūdeņu tiesisko režīmu.
- ³⁴ Latvijas Republikas Saeimas un Ministru Kabineta Ziņotājs, 1994, 23. nr.
- ³⁵ Turpat.
- ³⁶ Paisuma un bēguma parādība, kas saistīta ar Saules un Mēness ietekmi uz Zemi, uz Pasaules okeāna

- ūdeņiem. Szigijas paisuma un bēguma parādība ir novērojama szigiju periodā — jaunmēness vai pilnmēness fāzēs. Šajā laika periodā ir novērojami paisuma un bēguma maksimālie lielumi.
- ³⁷ Lielbritānijas un Ziemeļīrijas valdība 1949. gadā iesniedza Starptautiskajā tiesā prasību pret Norvēģijas karalisti, ierosinot t. s. "Zvejniecības lietu". Strīda objekts bija Norvēģijas ziemeļu piekrastes ūdeņi, kurus ar 1935. gada 12. jūnija karalisko dekrētu Norvēģija bija pasludinājusi par savu ekskluzīvo zvejas zonu, liedzot citu valstu zvejniekiem tiesības zvejojot šajā teritorijā. Tiesa noraidīja Lielbritānijas prasību, pamatojoties uz to, ka Norvēģija savu robežas nosprašanas sistēmu balsta uz 1869. gada dekrētu un šajā laika periodā, t. i. vairāk nekā 60 gadus ne Lielbritānija, ne kāda cita valsts nav izteikusi nekādu neapmierinātību ar Norvēģijas rīcību. Skat. ICJ Reports [1951]
- ³⁸ 1958. gada Ženēvas konvencijas "Par teritoriālo jūru un piegulošo zonu" 19. pants un 1982. gada ANO konvencijas 27. pants
- ³⁹ 1982. gada ANO konvencijas 28. pants
- ⁴⁰ 1982. gada ANO konvencijas 33. pants
- ⁴¹ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 49. pants.
- ⁴² ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 51. panta pirmā daļa.
- ⁴³ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 51. panta pirmā daļa.
- ⁴⁴ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 47. panta sestā daļa.
- ⁴⁵ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 51. panta otrā daļa.
- ⁴⁶ ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencija, 53. panta divpadsmitā daļa.
- ⁴⁷ Prescott J. R. V., Straight and arhipelagic baselines in. G. Blake (ed.), Maritime Boundaries and Ocean Resources, — London, 1987, pp. 38 —51.
- ⁴⁸ Philippine note verbale of 7 March 1955 to the UN Secretary General, UN Doc. A/ 2934 (1955), pp. 52 — 3.
- ⁴⁹ 5 LOSB 62 — 3 (1985).
- ⁵⁰ No latīņu val. — kopīgs īpašums.
- ⁵¹ No latīņu val. — nevienam nepiederošs īpašums.
- ⁵² **New Directions in the Law of the Sea**, ed. R. R. Churchill et al., vol. 1, 1972 — 81, 106. lpp., no angļu val. tulkojusi L. Medina.
- ⁵³ 18 ILR 144, 155 lpp.
- ⁵⁴ The Continental Shelf, the convention adopted by the United Nations Conference on the Law of the Sea, 29 April 1958.
- ⁵⁵ **Basic Documents in International Law**, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 117. lpp; tulkojusi L. Medina.
- ⁵⁶ North Sea Continental Shelf case 1969] ICJ Rep. 3, 23. lpp.
- ⁵⁷ No angļu valodas tulkojusi L. Medina.
- ⁵⁸ No latīņu val. — no pašiem sākumiem.
- ⁵⁹ No latīņu val. — kā fakts, ar pašu faktu.
- ⁶⁰ **Basic Documents in International Law**, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 165 lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁶¹ ASV — Japānas strīds par krabju zveju Beringa jūrā un Francijas — Brazīlijas strīds par vēžu zveju pie Brazīlijas krastiem, Churchill R. R. and Lowe A. V., *The Law of the Sea*, 2nd edition. — Manchester University Press, 1988, 128. lpp.
- ⁶² **Basic Documents in International Law**, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 179. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁶³ No latīņu val. — izdarot nepieciešamos grozījumus detaļās.
- ⁶⁴ Latvijas Republikas Augstākās padomes 1991. gada 10. septembra deklarācija "Par Latvijas Republikas pievienošanos starptautisko tiesību dokumentiem jūras tiesību jautājumos".
- ⁶⁵ no latīņu val. — patstāvīgs, unikāls
- ⁶⁶ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 55. pants
- ⁶⁷ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 56. un 58. pants
- ⁶⁸ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 57. pants

- ⁶⁹ Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition, Clarendon Press, Oxford, 1983, 164. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena
- ⁷⁰ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 55. panta trešā daļa noteic, ka "Tiesības, kas ir paredzētas šajā pantā attiecībā uz jūras dibenu un dzilēm, tiek realizētas saskaņā ar VI daļu". Konvencijas sestā daļa regulē kontinentālā šelfa tiesisko režīmu.
- ⁷¹ *Fisheries Jurisdiction* case [1973] ICJ Rep. 3, [1974] ICJ Rep. 3
- ⁷² 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 61. pants.
- ⁷³ Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 168. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁷⁴ Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 165. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁷⁵ Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 166. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁷⁶ Jautājums par vraku un citu pamestu iekārtu, būvju vai konstrukciju aizvākšanu pašlaik tiek izskatīts Starptautiskās Jūras organizācijas Juridiskās komitejas ietvaros, izstrādājot konvencijas projektu par vraku aizvākšanu. Minētā projekta ietvaros šis jautājums tiek cieši saistīts tieši ar konstrukcijas ipašnieka pienākumiem un shēmu, kas nodrošinātu šī pienākuma izpildi. Viens no priekšlikumiem ir saistīts ar obligāto apdrošināšanu, kas garantētu iespējas finansēt vraka aizvākšanu, ja ipašnieks neizpilda savus pienākumus.
- ⁷⁷ Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 167. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁷⁸ Latvijas Republika nav šai konvencijai pievienojusies, bet ir iekļāvusi tās prasības savos tiesību aktos — Latvijas Jūrniecības noteikumos (Jūras kodeksā).
- ⁷⁹ MARPOL konvencijai Latvijas Republika pievienojās 1991. gadā, bet Helcom 92 konvencijai — 1994. gadā.
- ⁸⁰ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 56. panta 2. punkts.
- ⁸¹ 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 87. panta 2. punkts.
- ⁸² Basic Documents in International Law, edited by Ian Brownlie, 3rd edition. — Clarendon Press, Oxford, 1983, 166. lpp; tulkojis J. Griģeļonis, korektore I. Gredzena.
- ⁸³ Latvijas Republika nav pievienojusies minētajai konvencijai.
- ⁸⁴ Latvijas Republika ir noteikusi nevis ekskluzīvo ekonomisko zonu, bet gan ekonomisko zonu likuma "Par Latvijas Republikas kontinentālo šelfu un ekonomisko zonu", "Latvijas Republikas Saeimas un Ministru kabineta Ziņotājs" 1993., 7. nr.
- ⁸⁵ Analizējot šo jautājumu, protams, jāņem vērā arī valsts starptautiskās līgumsaistības, piemēram, tas, vai valsts nav pievienojusies 1958. gada Ženēvas konvencijai par atklāto jūru.
- ⁸⁶ Sk. konvencijas XV daļu "Strīdu atrisināšana"
- ⁸⁷ Regulēts konvencijas VI daļā "Kontinentālais šelfs"
- ⁸⁸ Turpat un XIII daļā "Jūras zinātniskie pētījumi"
- ⁸⁹ Sk. Bojārs J. Starptautiskās tiesības. Rīga, Zvaigzne ABC, 1996., 521. lpp.
- ⁹⁰ ANO Starptautiskās tiesas priekštece
- ⁹¹ Franču kuģis "Lotus" atklātajā jūrā saduras ar Turcijas kuģi. Sadursmes rezultātā gāja bojā vairāki turku kuģa apkalpes locekļi. "Lotus" dažas dienas vēlāk iegāja Stambulas ostā, kur kuģa virsnieks, kura sardzes laikā notika sadursme, tika arestēts. Francija, aizstāvot savu virsnieku, iesniedza prasību Pastāvīgajā starptautiskajā tiesā, lūdzot tiesu noskaidrot, vai Turcija ir tiesīga realizēt savu jurisdikciju šajā gadījumā. Ar tiesas priekšsēdētāja balsis pārsvaru lēmums bija labvēlīgs Turcijai.
- ⁹² Latvijas spēkā esošajos likumdošanas aktos nav šādas normas.
- ⁹³ Jēdziens "privāttiesības" ir jēdziena "civiltiesības" sinonīms. Kugošanas tiesības vācu valodā tiek sauktas par *private see rechte*, franču valodā — *droit maritime prive*, krievu valodā — *morskoje castnoje pravo*. Arī latviešu valodā ir sastopams jēdziena "jūras privāttiesības" lietojums.
- ⁹⁴ Minēto apstākļu dēļ autori uzskata par pareizāku lietot nevis jēdzienu "jūras privāttiesības", bet angļu valodā lietotajiem jēdzieniem *shipping law* vai *admiralty law* analogisku jēdzienu "kuģošanas

- tiesības", attiecīgi jūras tiesības iedalot publiskajās jūras tiesībās un kuģošanas tiesībās.
- 95 Sīkāk šis jautājums ir apskatīts nodaļā "Starptautiskās jūras tiesības kā starptautisko tiesību nozare".
- 96 Sk. K. Schmitthoff "Export Trade. The Law and Practice of International Trade", London, Stevens & Sons, 1990, M. M. Boguslavskij "Mezdunarodnoje castnoje pravo", Moskva, "Mezdunarodnije otnošenija", 1994 un Z. Ūdris, A. Sēle, V. Gustsons "Pamatzināšanas starptautiskajā tirdzniecībā", Rīga, 1994.
- 97 Daži zinātnieki ir apšaubījuši Rodas tiesību pastāvēšanu, jo faktiski vienīgās liecības par šīm tiesībām ir atsevišķas lapaspuses Justiniāna digestās un 1561. gada izdotā nezināma autora grāmatā "Rodas tiesības vai rodiešu navigācijas tiesības".
- 98 "Nospraužot kursu, lietojiet Amalfas kompasu"
- 99 Comité Maritime International (CMI) — Starptautiskā jūrniecības komiteja.
- 100 Jūras kodeksa 452. panta trīspadsmitā daļa.
- 101 Sīkāka informācija par konsulārā dienesta funkcijām ir atrodama Latvijas Republikas Ārlietu ministrijas rokasgrāmatā.
- 102 Jūrniecības departamenta Licencēšanas komisija licencē kuģu aģentu, stividoru, zemūdens darbu veikšanu, jūrnieku apmācību, starpniecības pakalpojumu sniegšanu jūrnieku darbiekārtošanā un kravu un pasažieru jūras pārvadājumu veikšanu.
- 103 Jūras kodeksa 3. nodaļa "Ar kuģi saistītās mantiskās intereses".
- 104 Angļu val. — Offshore.
- 105 Uzņēmēj sabiedrības gadījumā vismaz 51 % balsstiesību piederētu rezidentam.
- 106 Lai gan tajās valstīs, kur darbojas ostu valsts kontrole, šo atvērto reģistru kuģu kontrole ir iespējama.
- 107 Angļu val. — International Trade Union Federation.
- 108 Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss), pieņemti Ministru kabinetā 1994. gada 16. augustā, nr. 168, publicēts laikrakstā "Latvijas Vēstnesis" 1994. gada 10. septembrī.
- 109 Jūras kodekss, 10. pants, 3. apakšpunkts: "Latvijā var reģistrēt kuģi, kas pieder ārvalstu fiziskajām un juridiskajām personām, kurām Latvijā ir pilnvarots pārstāvis, kuram ir tiesības pieņemt šāda kuģa īpašniekiem adresētas prasības."
- 110 Jūras kodekss, 137. pants — Latvijas kuģa kapteiņa pilsonība: Latvijas kuģa kapteinim ir jābūt Latvijas Republikas pilsonim un izņēmumi ir pieļaujami tikai ar Satiksmes ministra atļauju.
- 111 Jūras kodekss, 10. pants, 4. apakšpunkts.
- 112 Angļu val. — United Nations Convention on the Registration of Ships, 1986.
- 113 Angļu val. — Geneva Convention on the High Seas, 1958.
- 114 Angļu val. — "genuine link".
- 115 Angļu val. — United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
- 116 1997. gada 1. aprīlis.
- 117 1997. gada sākumā Krievijas kuģu reģistrā bija reģistrēti aptuveni 7 000 kuģi.
- 118 Vincent Power "EC Shipping Law", 1992 edition with Supplement as of 1996, page 170.
- 119 Merchant Shipping Act, 1995.
- 120 Angļu val. — Memorandum on Port State Control, 1982.
- 121 Ir arī vēl papildus iespēja ES dalībvalstīm: ja izteiktie grozījumi vai papildinājumi ir pretrunā ar konvencijas mērķi, tad pārējām valstīm ir tiesības celt iebildumus 12 mēnešu laikā no šādu labojumu vai papildinājumu izteikšanas dienas pie konvencijas ratifikācijas.
- 122 COM(89) 266, 3 August, 1989, "A Future for the Community Shipping Industry: Measures to Improve Operating Conditions for Community Shipping".
- 123 84(2) un 92(3) pants it īpaši.
- 124 Tiek noteikts, ka visiem virsniekiem ir jābūt ES rezidentiem, bet apkalpes locekļiem — vismaz 50%, bet savukārt uz krūza (*cruise*) kuģiem un pasažieru kuģiem (*ferry*), kas dodas līnijreisos uz un starp ES dalībvalstīm, Ziemeļjūrā vai Baltijas jūrā, visiem apkalpes locekļiem ir jābūt ES rezidentiem.
- 125 The Court of Justice of the European Communities (skatīt: Vincent Power "EC Shipping Law" Supplement, page 22) nosprieda, ka kuģu īpašniekiem, kas reģistrējuši savus kuģus starptautiskajā reģistrā, ir tiesības izvīzīt citādus darba līguma nosacījumus karoga valsts nerezidentiem nekā reziden-

- tiem, un attiecīgajā lietā kuģim, kas lietoja Vācijas karogu, bija tiesības noteikt savādāku apmaksas sistēmu apkalpes locekļiem, kas nebija Vācijas rezidenti un kolektīvā līguma prasības neattiecās uz nerezidentiem.
- 126 Apstiprinājis Latvijas Republikas Satiksmes ministrs 1995. gada 20. februārī.
- 127 Jūras kodekss, 8. pants.
- 128 1996. gada 26. novembris.
- 129 1997. gada 1. aprīlis.
- 130 Angļu val. — International Association of Classification Societies.
- 131 1996. gada 9. jūlijs.
- 132 1994. gada 8. jūnijs.
- 133 Apstiprinājis Latvijas Republikas Satiksmes ministrs 1995. gada 20. februārī.
- 134 Starptautiskās darba organizācijas konvencijas, Latvijas Republikas Labklājības ministrija, Rīga, 1993. 26. lpp.
- 135 Vītiņš V. Jūras tiesības. — Krišjāņa Valdemāra Jūrskola, Rīga, 1939. 65. lpp.
- 136 Turpat, 63. lpp.
- 137 Personas šā darba izpratnē nozīmē gan fiziskās personas, gan juridiskās personas, jo darba ierobežotais apjoms neļauj norādīt uz atšķirīgām niansēm.
- 138 Sk. šīs nodaļas sadaļu par pirkuma līgumu.
- 139 Vairumā gadījumu tās ir atzītas klasifikācijas sabiedrības.
- 140 Kuģa būvētāja izsniegto *bill of sale* pazīst kā *Grand bill of sale*.
- 141 1952. gada Aresta konvencija pieļauj tikai ieķīlātā kuģa arestu, nevis tā saukto māsas (*sister*) kuģa arestu.
- 142 Sk. šīs grāmatas nodaļu "Civiltiesiskā atbildība par jūras vides piesārņošanu".
- 143 Ir arī daudz citu tiesību aktu, kas piemērojami darījumiem ar hipotēkām, piemēram likums "Kreditiestāžu likums" vai arī — ja Jūras kodeksā nav noregulēts kāds hipotēkas tiesiskais aspekts — piemērojami pēc analogijas varētu būt CL attiecīgie panti, kas attiecas uz nekustamā īpašuma hipotēku, jo CL 1279. panta piezīme to neizslēdz.
- 144 Šī apdrošinājuma būtība ir segt kreditoram zaudējumus, ja kuģa īpašnieks ar nodomu rada kuģa pilno zudumu. Sk. šīs grāmatas nodaļu "Jūras apdrošinājums".
- 145 JK, 9. panta, (2) daļa: "Latvijas kuģu reģistram ir publisks raksturs. Ieskatīties kuģa reģistra grāmatās un saņemt uzziņas, izrakstus un norakstus, privātas personas, izņemot kuģa vai tā daļas īpašnieku un personas, kurām ir kādas tiesības uz kuģi vai tā daļu, var tikai ar kuģu reģistratora atļauju.". Šis formulējums ir ietverts Jūras kodeksa projektā.
- 146 JK, 14. un 16. pants.
- 147 Par pamatu tiek ņemts kritērijs par būvējamā kuģa pietiekami skaidru identifikāciju, lai to atšķirtu no citām jaunbūvēm.
- 148 Merchant Shipping Act 1995, Section 16, Schedule 1.
- 149 Lai atzītu kuģi kā Latvijas valstij piederošu, ir nepieciešams, lai kuģis 100% piederētu valstij jeb uzņēmēj sabiedrībai, kur 100% akciju jeb daļu pieder valstij.
- 150 Merchant Shipping Act 1995, Section 16, Schedule 1.
- 151 Kuģu reģistrā var reģistrēt kuģi uz tās personas vārda, kas minēta kuģa īpašuma apliecībā (gadījums, ja īpašnieks maina reģistru). Ja kuģis tiek atsavināts un ir vēlēšanās pircējam mainīt pašreizējo reģistru uz Latvijas Kuģu reģistru, tad nepieciešama kuģa īpašuma apliecība, kur pārdevējs minēts kā īpašnieks, un pirkuma līgums. Šī īpašuma apliecība var būt arī aizvietota ar apliecību, kas norāda uz kuģa izslēgšanu no iepriekšējā kuģu reģistra, tad ir nepieciešams tikai iesniegt pirkuma līgumu un šo apliecību, pat ja īpašnieks nav tas, kas atsavina kuģi, jo izslēgšanas apliecības oriģināls apliecina to, ka kuģis nav nekur citur reģistrēts. Te mēs saskaramies ar īpašu gadījumu kuģu pirkšanā, ka kuģis atradies civiltiesiskajā apgrozībā bez atsavināšanas gadījumu fiksēšanas publiskos reģistros.
- 152 CL, 1067. —1075. pants u. c.
- 153 Dažas uzņēmēj sabiedrības, piemēram, līgumsabiedrības (*partnership*), ir organizētas kopīpašuma formā un tās būtiski neatšķiras no kopīpašuma regulējuma CL.

- 154 CL, 1067. pants.
- 155 CL, 1068. pants.
- 156 Jūras kodekss lieto apzīmējumu — “pārdošanas rēķins” (*bill of sale*).
- 157 Šie vārdi nozīmē to, ka nodomu protokols nav saistošs un visu noteiks galīgais līguma teksts. *Subject to contract* saglabā pušu tiesības atkāpties no līguma slēgšanas, ja nespēs vienoties par kādiem līguma noteikumiem.
- 158 Arī no praktiskās puses būs gandrīz neiespējami atcelt līgumu uz šiem pamatiem, ņemot vērā, ka pircējs un pārdevējs ir profesionāļi, kuriem vajadzēja zināt kuģa īsto vērtību.
- 159 Latviešu valodā: 1993. gada Starptautiskā konvencija par jūrniecības prasībām un hipotēku.
- 160 Latviešu valodā: 1967. gada Starptautiskā konvencija par tiesību reģistrāciju attiecībā uz būvējamiem kuģiem.
- 161 Sk. nodaļu “Kuģu reģistrēšana un kontrole”.
- 162 Latviešu valodā: 1988. gada UNIDROIT konvencija par starptautisko finansu līzingu.
- 163 Latviešu valodā: 1988. gada UNIDROIT konvencija par starptautisko faktoringu.
- 164 UN Convention on International Sales of Goods, done at Viena 1980.
- 165 116. pants.
- 166 JK, 263. p.
- 167 Sk. Nolikuma par Latvijas Kuģu reģistru 27. un 28. punktu.
- 168 Angļu val. — Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, pieņemta 1972. gadā Londonā.
- 169 Angļu val. — International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, noslēgta 1952. gada 10. maijā Briselē, stājusies spēkā 1955. gadā.
- 170 Angļu val. — International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions Between Vessels, noslēgta 1910. gada 23. septembrī Briselē, stājusies spēkā 1913. gadā.
- 171 Anglosakšu tiesībās plaši izplatīts “parastas jeb normālas personas” tests, lai noteiktu, vai konkrētā persona ir rīkojusies ar nepieciešamo rūpību, veicot savus pienākumus. Ja gadījums saistīts ar personas profesionālo pienākumu pildīšanu, tiek ņemts vērā normāli sagaidāmais zināšanu un prasmes apjoms. Kuģu sadursmes gadījumā tiek vērtēta nevis “parasta persona”, bet gan “parasts jūrnieks”.
- 172 Latvija šai konvencijai pievienojās 1932. gadā.
- 173 Lloyd's Open Form (turpmāk — LOF).
- 174 Aprakstot ar kuģa glābšanu saistītās darbības, tiek lietota dažāda terminoloģija, piemēram, glābšanas akts, glābšanas darbi, glābšanas operācijas, arī glābšanas pakalpojumi, kas būtībā nozīmē vienu un to pašu, proti, to personu darbību, kuras sniedz palīdzību briesmās nonākušam kuģim.
- 175 No cure — no pay.
- 176 Anglijas likumdevēji šajā sarakstā iekļāvuši arī karaliskās zivis (*royal fish*).
- 177 Latvijas Jūrniecības noteikumu (Jūras kodeksa) 12. nodaļa noteic, ka par vraka aizvākšanu ir atbildīgs vraka īpašnieks.
- 178 Vitiņš V. Jūras tiesības. — Krišjāņa Valdemāra jūrskola, Rīga, 1939, 192. lpp.
- 179 Latvijas Republikas Ministru kabineta 1994. gada 16. augusta noteikumi nr. 168 (Prot. nr. 41, 6 paragrāfs); izdoti Satversmes 81. panta noteiktajā kārtībā.
- 180 1997. gada 1. maijs.
- 181 Pats graujošākais un videi nelabvēlīgākais negadījums notika 1989. gadā ar tankkuģi “Exxon Valdes” pie Ažaskas (ASV); tad aptuvenais prasību apjoms sasniedza 1,5 miljardus ASV dolāru un soda sankcijas — 15 miljardus ASV dolāru.
- 182 Latviešu valodā — 1990. gada Naftas piesārņojuma likums.
- 183 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage.
- 184 LR AP 1992. gada 3. jūnija lēmums.
- 185 Starptautiskā jūras organizācija jeb IMO (*International Maritime Organization*).
- 186 1971 International Convention on the Establishment of an international Fund for Compensation for oil Pollution Damage.

- 187 Līdz 1997. gada 1. jūnijam Latvijas Republika nav pievienojusies šai konvencijai.
- 188 Angļu val. — "strict liability".
- 189 Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 (The London Convention), Convention on the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Ships 1957.
- 190 Tas ietver arī kartes un savlaicīgu grozījumu izdarīšanu tajās.
- 191 The International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC Fund).
- 192 Sk. Latvijas Jūras kodeksa 495. panta astoto daļu.
- 193 Dati pēc stāvokļa uz 1997. gada 1. jūniju.
- 194 20. nodaļas 1. un 3. apakšnodaļa.
- 195 Oficiālais valdības izdevums "Ziņotājs", 1994. gads, nr. 23, 2180 lpp.; Šī summas ir aptuveni 90 miljoni ASV dolāru.
- 196 1996. gada 1. februārī šiem Protokoliem bija pievienojušās 15 valstis.
- 197 Aptuveni 4,5 miljoni ASV dolāru.
- 198 Aptuveni 625 ASV dolāri.
- 200 Aptuveni 201 miljons ASV dolāru.
- 201 Lai gan šis ierobežojums — 135 miljoni norēķina vienību — var tikt paaugstināts līdz 200 miljoniem norēķina vienību, ja vismaz trīs no Fonda konvencijas 1992. gada protokola dalībvalstīm kopā saņems vairāk nekā 600 miljonus tonnu naftas attiecīgajā gadā.
- 202 Angļu val. — "Reasonable measures"
- 203 Angļu val. — "Certificate of financial capability"
- 204 Gandrīz visas čartera standarta formas ir iekļautas "Indemnity and Employment Clause", kas paredz nofraktētāja pienākumu segt visus zaudējumus izfraktētajam, kas radiesies kuģa izmantošanas rezultātā atbilstoši nofraktētāja norādījumiem.
- 205 Angļu val. — "jointly, severally and strictly liable".
- 206 ASV tiek tradicionāli uzskatīta par kravas īpašnieku valsti, un tādējādi, manuprāt, var izskaidrot šo personu kopuma neiekļaušanu atbildīgo personu skaitā.
- 207 Jēdziens "nafta" ietver visu iespējamo veidu naftas produktus un eļļas, un ir precedenti, kā tas ietver arī specifiskas augu eļļas, kas vispār nav saistītas ar naftu.
- 208 Angļu val. — "Act of God". Šī koncepcija angļu tiesībās ir šaurāka nekā kontinentālajās tiesību sistēmās — Force Majeure.
- 209 Angļu val. — "Gross negligence".
- 210 Protection and Indemnity Clubs.
- 211 International Tanker Owners Pollution Federation Limited, Cristal Limited.
- 212 Convention relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage on Nuclear Material, 1971.
- 213 The International Atomic Energy Agency.
- 214 The Organization for Economic Cooperation and Development.
- 215 LR 1994. gada 10. decembra likums.

IMANTS BURVIS (25.02.1949.) 1970. gadā beidzis Rīgas jūrskolu, saņemot tāljūras stūrmaņa diplomu, 1980. gadā apguvis arī kuģa mehāniķa profesiju, 1985. gadā paaugstinājis kvalifikāciju Odesas Jūras flotes ministrijas vadošo kadru kvalifikācijas paaugstināšanas institūta jūras un ostu akvatoriju attīrīšanas darbu organizēšanā naftas izplūdes gadījumos, kā arī cēlis savu kvalifikāciju hidrogrāfijas nozarē Sanktpēterburgā, Hamburgā un Londonā. 1995. gadā ieguvis jurista profesionālo izglītību Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē, uzrakstot diplomdarbu "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļas jūras robežu delimitācijas starptautiski tiesiskais pamats". Kopš 1995. gada mācās Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes maģistratūrā, maģistra darba tēma "Valstu jurisdikcijas izplatīšana uz jūru teritorijām".

I. Burvis strādājis Latvijas kuģniecībā par matrozi, Rīgas jūras tirdzniecības ostā par kapteini, no 1992. gada strādājis par Latvijas Hidrogrāfijas dienesta priekšnieku, bet no 1994. gada ir Rīgas Eksperimentālās kuģu mehāniskās rūpnīcas direktors.

1989. gadā ievēlēts par deputātu Rīgas Ziemeļu rajona tautas deputātu padomē, 1992. gadā veicis darbu pie Latvijas Pašvaldību savienības izveidošanas, bijis Rīgas domnieks 1992.–1994. gadā un no 1997. gada. Latvijas delegācijas sastāvā I. Burvis ir piedalījies starpvalstu sarunās par Latvijas–Igaunijas un Latvijas–Lietuvas jūras robežu delimitāciju, darbojies Latvijas Republikas Augstākās Padomes darba grupās vairāku likumprojektu izstrādāšanā, ir Latvijas Jūrniecības savienības, Latvijas Juristu biedrības un Latvijas Jūras tiesību asociācijas biedrs.

MĀRIS LEJNIEKS (15.01.1969.) Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē 1993. gadā ieguvis tiesību bakalaura grādu, bet 1995. gadā — tiesību maģistra grādu ar maģistra darbu "Jūras prasības: jēdziens un piemērošana", 1994. gadā noklausījies kursu Eiropas tiesībās Eiropas tiesību akadēmijā Florencē, 1995. gadā — jūras tiesībās Konigsluterā (Vācija). 1996. gadā papildinājis zināšanas jūras tiesībās Oslo Universitātes Juridiskās fakultātes Ziemeļvalstu jūras tiesību institūtā, no 1996. gada studē Latvijas Universitātes doktorantūrā, zinātniskā pētījuma tēma "Jūrniecības prasījuma tiesību piemērošana Latvijā starptautiskās prakses kontekstā".

M. Lejnīks kopš 1993. gada ir Latvijas Universitātes Juridiskās fakultātes Starptautisko un jūras tiesību zinātņu katedras asistents, pasniedz starptautisko tiesību un jūras tiesību kursus. Presē publicējis virkni rakstu par jūras tiesību tēmu. Latvijas delegācijas sastāvā piedalījies Starptautiskās ekspertu grupas jūrniecības prasījuma tiesību un kuģu aresta jautājumos IX sesijā Ženēvā un Starptautiskās jūras organizācijas Juridiskās komitejas darbā, ir Latvijas jūras tiesību asociācijas biedrs, priekšsēdētāja biedrs.

PATRIKS MARKĒVIČS (15.03.1971.) 1994. gadā beidzis Latvijas jūras akadēmiju kuģu vadīšanas specialitātē. 1994. gadā ieguvis ostu un kuģošanas menedžmenta pēcdiploma studiju diplomu Starptautiskajā jūras transporta akadēmijā Nīderlandē, 1996. gadā ieguvis tiesību maģistra grādu IMO Starptautiskajā jūras tiesību institūtā Maltā, izstrādājot maģistra darbu "Latvijas Republikas un Anglijas likumdošanas attiecībā uz kuģipašumu kā saistību nodrošinājumu salīdzinoša analīze".

1993. gadā strādājis Latvijas Jūrlietu ministrijas Kuģošanas departamentā par vadošo speciālistu, kopš 1994. gada strādā par juriskonsultu Latvijas Kuģniecības jūras pretenziju daļā un no 1995. gada — arī par Latvijas jūras akadēmijas lektoru, pasniedz jūras tiesības.

1996. gadā Latvijas delegācijas sastāvā piedalījies Starptautiskās ekspertu grupas jūrniecības prasījuma tiesību un kuģu aresta jautājumos IX sesijā Ženēvā. P. Markēvičs ir Latvijas Jūras tiesību asociācijas biedrs, priekšsēdētāja biedrs, Latvijas Jūrniecības savienības biedrs.

LAILA MEDINA (08.02.1971.) 1996. gadā pabeigusi Latvijas Universitātes Juridisko fakultāti, aizstāvēt diplomdarbu "Ostas operatora civiltiesiskā atbildība", ieguvusi tiesību maģistra grādu IMO Starptautiskajā jūras tiesību institūtā Maltā, izstrādājot maģistra darbu "Jūrniecības prasījuma tiesību attīstība un tās atspoguļojums Latvijas likumdošanas aktos". 1992. gadā L. Medina strādāja Latvijas Republikas Jūrlietu ministrijas Juridiskajā daļā par vadošo speciālisti, kopš 1993. gada — par Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Juridiskās daļas vadītāju, bet no 1995. gada L. Medina ir Jūrniecības departamenta direktora vietniece — starptautisko līgumu un juridiskās nodaļas vadītāja, kā arī Latvijas jūras akadēmijas lektore, pasniedz jūras tiesības. L. Medina ir vadījusi darba grupas vairāku Latvijas normatīvo aktu un starpvalstu nolīgumu projektu izstrādāšanai. 1996. gadā kā Latvijas

delegācijas vadītāja piedalījās Starptautiskās konvencijas par atbildību un kompensāciju, kas saistīti ar bīstamo un kaitīgo vielu pārvadāšanu pa jūru, noslēgšanas diplomātiskajā konferencē, Starptautiskās ekspertu grupas jūrniecības prasījuma tiesību un kuģu aresta jautājumos IX sesijā Ženēvā un Starptautiskās jūras organizācijas Juridiskās komitejas darbā Latvijas delegācijas sastāvā. L. Medina ir piedalījies starpvalstu sarunās par Latvijas–Igaunijas un Latvijas–Lietuvas jūras robežu delimitāciju. L. Medina ir Latvijas Jūras tiesību asociācijas priekšsēdētāja, Latvijas Juristu biedrības Prezidija locekle.

INĀRA PLANKOVA (19.09.1959.) 1995. gadā beigusi Latvijas Universitātes Juridisko fakultāti, aizstāvēt diplomdarbu "Jūras kodekss". 1996. gadā ieguvusi tiesību maģistra grādu IMO Starptautiskajā jūras tiesību institūtā Maltā, izstrādājot maģistra darbu "Starptautiskā atbildība un tās izveidošana". 1995. gadā cēlusi kvalifikāciju jūras tiesībās Konigsluterā (Vācija), bet 1996. gada Parīzē.

No 1994. gada strādāja par galveno speciālisti Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Juridiskajā nodaļā, bet ar 1996. gadu strādā par Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Starptautisko līgumu un juridiskās nodaļas vecāko referenti, kā arī ir Latvijas Jūras akadēmijas lektore, pasniedz jūras tiesības.

I. Plankova ir pārstāvējusi Latvijas Republiku Naftas piesārņojuma kompensācijas fonda komitejas un asamblejas darbā, vadījusi Latvijas delegācijas darbu IMO Juridiskajā komitejā. I. Plankova ir Latvijas Jūras tiesību asociācijas biedre, valdes locekle.

GINTS VILGERTS (14.06.1973.) 1995. gadā beidzis Latvijas Universitātes Juridisko fakultāti. Uzrakstot bakalaura darbu "Tankkuģu fraktēšanas standarta formas "Shelltime 4" juridiskā analīze". 1994. gadā Oslo universitātes Juridiskās fakultātes Ziemeļvalstu Jūras tiesību institūtā noklausījies kursu "Ievads Norvēģijas jūras tiesībās". 1995. gadā *Baltic Exchange* programmas ietvaros Stokholmas universitātē apguva biznesa tiesību kursu. 1996. gadā ieguvis maģistra grādu jūrniecības attiecību tiesiskajos aspektos Velsas Universitātē Kārdifā, izstrādājot maģistra darbu "ICC standartformu salīdzinošais pētījums". Kopš 1997. gada ir Latvijas Universitātes doktorants, veic zinātnisko pētījumu par tēmu "Darījumi ar uzņēmēj-sabiedrību daļām un akcijām".

G. Vilgerts 1995. gadā strādāja par juristu zvērinātu advokātu birojā "Lejiņš, Edžiņš, Kleblis un Vonsovičs", no 1996. gada — par starptautisko tiesību juristu Latvijas Jūras administrācijā, kā arī Eurofakultātes asistents mācību priekšmetā "Sabiedrības tiesības". Kopš 1997. gada ir jurists juridiskajā birojā "Sorainen".

OBLIGĀTĀIS
EKSEMPLĀRS



Izdevējs — apgāds «Jumava»,
Aspazijas bulvārī 24, Rīgā LV 1050.
Reģistrācijas apliecība nr. 2-1012.
Iespiests a/s «Preses nams» tipogrāfijā,
Balasta dambī 3, Rīgā LV 1081.

deleģācijas vadītāja pienākumi Starptautiskā konvencija par atbildību un kompensāciju, kas nosaukti ar bīdāmo un laulīgo vīru pārvērtēšanai pie jūru noslēgšanas diplomātiskajā konferencē, Starptautiskā eksperta grupas jūrniecības-prātiesības tiesību un tiesu jomā ietvaros IX sesijā Jūrmā un Starptautiskās jūras organizācijas Juridiskās komisijas darbā Latvijas deleģācijas sastāvā, I. Minda un piedalījās starptautu saskaņā par Latvijas-igauņu un Latvijas-Lietuvas jūras robežu delimitāciju, I. Medina un Latvijas jūras tiesību asociācijas piekšmēdātāja, Latvijas jūras tiesību komisijas izstrādā-

INARA PLANKOVA (19.09.1959.) 1995. gadā beidusi Latvijas Universitātes Juridisko fakultātes izstrādāto diplomdarbu "jūras kodekss". 1996. gadā ieguvusi tiesību maģistra grādu IVO Starptautiskā jūras tiesību institūtā Maltā, izstrādājot maģistra darbu "Starptautiskā atbildība un tās izveidošana". 1995. gadā rīcusi kvalifikāciju jūras tiesību komisijas komisijas (Vācijā), bet 1996. gadā Pārisi.

No 1994. gada strādāja par galveno speciālistu Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas jūrniecības departamenta juridiskajā nodaļā, bet ar 1996. gada sākumā par Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas jūrniecības departamenta Starptautisko līgumu un juridiskās nodaļas vadītāju referenti, kā arī ir Latvijas jūras akadēmijas lektore, pasniedz jūras tiesības.

I. Plankova ir pārstāvējusi Latvijas Republiku Naftas piesārņojuma kompensācijas jomā komisijās un asamblejās darbot, vadījusi Latvijas deleģācijas darbu IVO Juridiskajā komisijā, I. Plankova ir Latvijas jūras tiesību asociācijas biedre, valdes locekle.

GINTS VILGERTS (14.06.1973.) 1995. gadā beidusi Latvijas Universitātes Juridisko fakultāti. Viņš rakstot bakalaurs darbu "Tankkuģu praktiskās standarta formas *Shullime-r*" juridiskā analīze", 1996. gadā Oslo universitātē, Juridiskās fakultātes Ziemeļvalstu jūras tiesību institūtā noklausījies kursu "Jūras Norisīgais jūras tiesības", 1995. gadā Rindē *Exchange* programmas ietvaros Stokholmas universitātē apguva biznesa tiesību kursu. 1996. gadā ieguvusi maģistra grādu jūrniecības attiecību tiesiskajās aspektos Helsas Universitātē Kārdifi, izstrādājot maģistra darbu "ICC standartaforma salīdzinotais pētījums". Kopš 1997. gada ir Latvijas Universitātes doktorants, veic zinātnisko pētījumu par tēmu "Darījumi ar uzņēmumu sabiedrību cetur un akciju".

G. Vilgerts 1995. gadā strādāja par juristu zvērētu atvērātu biroja "Lejns, Erdijs, Klebars un Vērsle" un 1996. gadā — par starptautisko tiesību jomā Latvijas jūras administrācijā. Kā arī izstrādājis sistēmu naušu jūras tēma "Sabiedrības tiesības" kopā 1997. gadā ir jūras jūrnieciskā Drošības "Saglabā".

Ls. 2190

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0304022353

97-5
L 93

Sērija
Juridiskā
mācību
un izlasesjosa
literatūra

Iznāk šādas grāmatas:

Juras tiesības

Starptautiskās tiesības

Ipašuma krimināltiesiskā aizsardzība

Civiltiesiskā atbildība un tās veidi

Autortiesības