

VII C
Jz. ts.

Čakste, Konstantīns, prof.

0309057130

L. V. B.
№ In. 370.905

1.

J Ū R A S T I E S Ī B A S.

J Ē D Z I E N S.

JŪRAS TIESĪBAS ir jūras kuģniecības tiesības - kā singulāras tiesības.

Jūras tiesības normē kuģniecību jūrā pretēji kuģniecībai iekšējos satiksmes ūdeņos.

Jāizšķir privātās un publiskās jūras tiesības

1) Publiskās jūras tiesības pieder vai nu pie starptautiskām, vai valsts un administratīvām tiesībām.

2) No privātām jūras tiesībām atdalīties sevišķo tiesību kompleks, proti jūras tirdzniecības tiesības, kā tirdzniecības tiesību daļa, kuras attiecas uz jūras tirdzniecības kuģiem, kuri kalpo un noder peļņas iegūšanai ar kuģniecību, t.i. uz jūras tirdzniecību. Šo tiesību apskats ir mūsu kursa uzdevums.

JŪRAS TIESĪBU IPATNĪBA pamatojas uz tā fakta, ka jūras tirdzniecības kuģis līdz ar savu kravu padots ārkārtīgām briesmām un dodas braucienos tālumā.

No tā attīstījusies

- sekoši:
- 1) zināma briesmu solidaritāte
 - 2) sevišķi jūras tirdzniecības principi, kuri ir
 - a) zaudējumu sadalīšana starp briesmu dalībniekiem.
 - b) jūras kuģniecības ārkārtīgais risks novedis pie viņa aprobežotas atbildības.
 - c) kuģa kreditoriem tiek piešķirta zināma priekšrocība attiecībā pret pārējiem kuģa saimnieka (privātiem) kreditoriem.
 - d) Kuģa vadītājam pieder lielākā, plašāka vara un reprezentācijas pilnvarojumi, bet arī uzlikta sevišķa atbildība.
 - e) ir sevišķi noteikumi pār lpašuma iegūšanas iespēju par tālumā esošo kuģi (ārzemēs) un pārvadājamo preci.
 - f) kuģniecība radījusi starptautisku regulamentāciju un uzrāda unifikācijas tendenci.

JŪRAS KUĢIS SAIMNIECISKĀ NOZĪMĒ daudz ekonomiskāks (pārvadājot normālos apstākļos to pašu preču daudzumu) pie kam prasa 1/7 daļu spēka, nekā dzelzceļi.

Ir konkurences spējīgs ar dzelzceļiem.

A V O T I.

Atsevišķi jūras tiesiskie noteikumi jau attīstījusies SENOS LAIKOS, sevišķi Grieķijā (jūras aizdevumi, avarija) un no tās pārgāja romiešu tiesībās kā: *receptum nautarum actio exercitoria*

lex Rhodia de jactu foenus neuticum (aizdevums)

VIDUS LAIKOS: Hamburgas 1292; 1497, 1603 g. statuti

Jau tajos laikos izveidojas princips par kopējo zaudējumu sadalīšanu uz atsevišķiem brauciena dalībniekiem

Izcēlušās jūras tiesiskās sabiedrības (rēderejas)

Izplatījās privātie jūras ieradumi un jūras tiesu spriedumu krājumi (tabula Amalfitana 13. - 14.g.s.)

Consolat del mar - vissvarīgākā viduslaiku (13.g.s.) tiesību grāmata, proti Barselonas jūras tiesu spriedumu krājums.

Les rolles d'Oleron, 12.g.s. (Anglijā, Holandē, Hanzā)

Visbijas jūras tiesības

Ordonance de la marine 1681.g.

Guidon de la mer (16.g.s.)

LATVIJAS JŪRAS TIESĪBU AVOTU attīstību būtu jāiesāk ar Krievijas likumiem.

Krievijas pirmavoti bija līgumi ar grieķiem

Pēc krievu atgriešanās no jūras, jūras tiesības sāk attīstīties ar Pētera 1. laiku.

Pie Latvijas jūras tiesību avotiem pieder



1. Kr. tirdzniecības nolikums, kas jau sen novecojies - attiecas uz būru kugniecību - moderniem laikiem nepiemērots.

2. Tādēļ jau 19.g.s. pirmā pusē sāka izstrādāt un 1861.g. iespieda krievu un vācu valodā jaunu projektu, nosūtot atsauksmei Rīgas Biržas komitejai, kura projektam piekrita. Bet par šī projekta tālākvirzīšanu nav nekas zināms.

3. Muitas nolikums 1910.g. izdevums ar papildu likumiem

4. Vietējās jūras tiesības:

Der Stadt Riga Statuta und Rechte 1673.g.

5. Latvijas pasta vēstnesa laikā izdotie likumi

1923.g. likums par kugu registrāciju un flagas patentu.

likums par kugu izmērīšanu

likums par kugošanas tiesībām

1925.g. noteikumi par kugu hipotēkām un jūras prasībām.

1925.g. konsulārais reglaments

1927.g. likums par tirdzniecības kugu administratīvo personālu

(ar vēlākiem pārgrūzījumiem un papl.)

1928.g. likums par hipotēkām un jūras prasībām

1931.g. likums par kugu pirkšanu un pārdošanu

un beidzot

1939.g. izdoti sekoši likumi par:

1) jūras tirdzn. kugu karteiņiem

2) palīdzības sniegšanu uz jūras

3) jūras tirdzniecības kugu dokumentiem

4) avarijām (V.V.150)

5) jūras kugu īpašnieku atbildību (V.V. 150)

6) koprēderējām (V.V. 153)

Bez šiem likumiem ir vēl daži mazāk svarīgi kuru atzīmēšana šeit būtu par plašu.

Būtu arī atzīmējams jūrniecības dep. neoficiāls izdevums "Kugniecības likumu un noteikumu kopojums" 1933.g. un 1938.g.

6. Ieradumi

Hamburgas "Allgemeine Seeversicherungsbedingungen" 1867.

"Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen" - 1919.

Rīgas biržas ieradumi

Pēdējā laikā arī L T R K izdod parašas attiecošas uz kugniecību, piem.:

1939.g. Latvijas ostu parašas.

ARZEMJU JŪRAS TIESĪBU ĀRŠTI

1. Vācijā: 1897.g. H G B. 4 grāmata Seehandel

1899.g. FFlagengesetz. 1902.g. Seemannsordnung

2. Francijā: Code de commerce 2. grām.

1885.g. lik. par jūras hipotēkām

1906.g. par jūras kredītbiedrībām

3. Anglijā: angļu privāto jūras tiesību kodols līdz mūsdienām ir uz tiesu praksi dibinātas ieradumu tiesības - common law.

Tomēr no 1854.g. sākas kodifikācijas

1855.g. - Bills of lading act and Merchant shipping act.

1894.g. Merchant Shipping act - sastāv no 14 daļām

un tikai mazākā daļa satur sevi privāttiesības.

4. U.S.A. līdzīgi Anglijai pārsvars ir nerakstītam tiesībām - (Common law; general maritime law).

1893.g. kodificētais "Harter act" par konosamentu klauzulu ierobežojumiem.

1920.g. "Merchant marine act"

līdzīgi

5. Skandināvijā visām valstīm ir gandrīz/jūras tiesību likumi, - zem vācu tiesību iespaida.

1891.g. Zviedrijas, 1892.g. Dānijas, 1893.g. Norvēģijas lik.

6. Grieķijā 1910.g. likums

Starptautiskie līgumi par tirdzniecību res p. kugniecību.

Starptautiskās diplomātiskās konferencēs tika pieņemti likumi un likumu projekti:

1) par kugu saimnieku atbildības ierobežojumiem

2) kugu kreditoru tiesībām un kugu hipotēkām

3) par konosamentiem

Latvija pievienojusies 1920.g. Dženovas konvencijām par

- 1) bērnu minimālo vecumu, tos pieņemot darbos uz jūras.
- 2) par "bez darba atlīdzību kugu bojā iešanas gadījumā.
- 3) par vietu apgādāšanu jūrniekiem
- 4) par bērnu un pusaudžu medicīnisko izmeklēšanu. 1921.

KUGOŠANAS UN FLAGAS TIESĪBAS.

Nodarboties ar preču un pasažieru pārvadāšanu ar jūras kugiem atļauts visiem Latvijas kā arī ārvalstu pilsoņiem, bet piekrastēs un iekšējos ūdeņos atļauts tikai tiem kugiem, kuri pieder Latvijas pilsoņiem vai Latvijas pilsoņu sabiedrībām.

Piekrastes un iekšējo ūdeņu kugniecību apzīmē par kabotažu un proti, viņu sauc par

- 1) "bornažu" t.i. brauciens iekšzemes piekrastēs kurš neiet tālāk par 15 jūras jūdzēm (1 j.j. = 0,539 klm) vienā jūrā.
- 2) "lielā kabotaža" t.i. brauciens iekšzemes piekrastēs vairākos iekšējos ūdeņos.

No kabotažas jāizšķir "commercio di escala" (Staffelfahrt-plavaniessjosta-nov-kamli- kugošana ar apstāšanās).

Glābšanas darbus jūras piekrastē ir tiesības izdarīt arī ārzemju kugiem.

Ārzemju velkoniem Latvijas ūdeņos atļauts vienīgi iebrukt atvelkot kādu kugi, prāmi, ploštus u.c.

Šī kugošanas tiesība kā tāda vēl nedod tiesību braukt zem Latvijas flagas, šīs tiesības paredz likumi "par kugu registrāciju un flagas patentu izdošanu"

Pēc 1923.g. likuma ar vēlākiem pārgrozījumiem un papildināj.

Zem Latvijas flagas atļauts braukt kā Latvijas, tā arī ārzemju pilsoņiem un juridiskām personām piederošiem tirdzniecības kugiem, ja tie reģistrēti Latvijā, vai arī izdarīta to iepriekšēja reģistrācija pie Latvijas konsulāriem pārstāvētiem ārzemēs un ja šo kugu atbildīgo rīkotāju pastāvīgā dzīves vieta ir Latvija, pie kam Latvijas kugniecības sabiedrības ne mazāk kā 2/3 valžu locekļu, to starpā priekšsēdētājam jābūt Latvijas pilsonim.

Par braukšanas tiesībām zem Latvijas flagas attiecīgi reģistrētiem kugiem izdod flagas patentu. Jūras nesējīgiem kugiem flagas patentu neizdod.

Ja Latvijas pilsonis vai juridiskā persona ieguvuši no ārzemnieka kugi, tad Latvijas konsuls izdod pagaidu flagas patentu.

- 1) uz vienu gadu, ja kugis atrodas ārvalsts Eiropas ūdeņos.
- 2) uz divi gadiem, ja tas iegūts citās pasaules daļās.

Šāda pagaidu flagapatenta derīgums nosakams līdz kuga ierašanās pirmajā Latvijas ostā.

Likumos ir arī paredzēts par flagapatientes pagarināšanu.

Ja Latvijas pilsoņiem piederošs kugis vai tā domājama daļa mantošanas ceļā pāriet ārvalsts pilsona īpašumā, tad pēc viena gada, skaitot no mantojuma devēja miršanas, kugis zaudē kabotažas tiesības, t.i. pārvadāt preces un pasažierus Latvijas piekrastes un iekšējos ūdeņos.

KUGU REGISTRĀCIJA.

Zem jūras kuga saprot kugi, kurš nodarbojas ar preču vai pasažieru pārvadāšanu un kas tiek no likumiem par tādu atzīts. KUGA DOMICILS.

Katram kugim ir savs domicils (kuga piederības osta)

Par kuga piederības ostu skaita to ostu, kurā kugis ir reģistrēts. Līdz kuga registrācijai kugis piederīgs pie tās ostas kurā dzīvo īpašnieks, vai pie īpašnieka pastāvīgai dzīves vietai tuvākās ostas.

Ja kugis pieder vairākiem - tad kuga rīkotāja dzīves vieta.

Ja kugis iegūts ārzemēs no ārvalsts pilsona, tad līdz kuga registrācijai par piederības ostu skaitas tā, kura uzrādīta pagaidu flagas patentā.

REGISTRĀCIJAS PIENĀKUMS

Visi Latvijas jūras tirdzniecības kugi, lielāki par 20 brutto registra tonām tilpības, ir jāieved F.M.J. depart. kugniecības nodaļas kugu registros.

Kugi zem 20 brutto reģ. tonām reģistrējami pēc īpašnieka vēlēšanas (neobligatoriska)

1. registrtona = 2,83 ckm.

Registrāciju tagad izdara F.M.J. dep-ta kugniecības nodale.

- 1) Registrācijas pieņemšanā jāuzrāda:
- a) kuga vārds
 - b) uzdevums, šķira
 - c) takelaža un dzinējs (*taxelaža ir kuga masti ar topāde un miēm*)
 - d) kuga izmēri
 - e) lielums reg. tonās vai kubmetros
 - f) mašīnu spēja - l.H.P.
 - g) katlu izmēri
 - k) kur un kad kugis būvēts vai iegūts no ārzemju pilsoņiem.

- 2) Registrācija notiek uz sekošu datu pamata:
- a) pierādījums, ka kugim tiesība braukt zem Latvijas flagas
 - b) kuga būves grāmata vai dokuments, kurš pierāda īpašuma tiesības uz kugi.
 - c) mēru grāmata
 - d) jūras spējas apliecība vai valdības atzītas klasifikācijas biedrības izdots klasifikācijas sertifikāts.

KUGA REGISTRĒŠANAI UN IEKĪLĀ -
ŠANAI vedamās grāmatas ir :

- 1) kugu registri
- 2) kugu hipotēkas grāmatas
- 3) korroborācijas aktis katram kugim atsevišķi.
- 4) žurnāls
- 5) kugu alfabētiski rādītāji
- 6) kugu īpašnieku alfabētiski rādītāji.

KUGU REGISTRĀCIJAS MĒRKIS ir noskaidrot jūras tirdzniecības kugu juridiskās attiecības, sevišķi apliecināt kuga nacionalitāti (pavalstniecību) kāpēc tiesību braukt zem Latvijas flagas var izlietot tikai pēc kuga ierakstīšanas registri.

REGISTRĀCIJAS CERTIFIKĀTS.

Par izdarīto registrāciju registrācijas iestādes izdod registrācijas sertifikātu (pēc angļu merchant shipping act un vācu parauga) ar svarīgākiem izrakstiem no kugu registra.

Katra pārmaiņa kugu īpašnieku sastāvā (pārdošanas, pārakstīšanas, mantošanas gadījumos u.c.) jāieved kugu registrā un jāatzīmē kuga registrācijas sertifikātā, vai daļu sertifikātos un flagas patentā. Kāmer tāda atzīme nav taisīta, pārmaiņas kuga īpašnieku sastāvā nav saistošas attiecībā uz trešām pers.

Pēc Latv. civillik. (842.p) kugis līdz ar visiem saviem piederumiem pieskaitāms pie KUSTAMAM LIETĀM (N.B. Dzelzceļš ar visiem saviem piederumiem - pie nekustamām lietām).

Tomēr īpašuma tiesības uz kugi pierādāmas tikai ar "registrācijas sertifikātu" sakarā ar flagas patentu.

Par kuga īpašnieku attiecībā uz trešām personām skaitas tikai persona, kura kā tāda ierakstīta kuga registrā.

Pēc Vācijas likumiem, īpašuma iegūšanas dēļ, par kugi, registram nav izšķirošas nozīmes un īpašuma tiesība pāriet tikai ar nodošanas līgumu, bez ierakstīšanas registrā; arī šai ziņā labticīgs valdītājs aizsargājams pret trešām personām.

Pirms mūsu likuma "par kuga registrāciju" ieviešanas, īpašuma tiesības uz kugi apliecināja ar t.s. "Beilbrief" - kā kuga būves grāmatu, t.i. dokuments, kas apstiprināja īpašuma tiesību uz kugi, zem būvētāja paraksta un kas bija apliecināms notariālā uzrādīšanas kārtībā, agrāki "Kammerei tiesā".

Tagad šim dokumentam nav nozīmes, jo to atvieto "registrācijas sertifikāts" kā īpašuma dokuments.

Tā tad ar kuga ierakstīšanu registrā notiek zināmā mērā kuga imobilizācija. Agrākiem 1865.g. likuma Krievijas kugu sarakstiem bija vienīgi publisks raksturs, uz kuru pamata izsniedza flagas patentus.

KUGU REGISTRS vedams pēc sevišķas formas, kur katrs kugis ar atsevišķu numuru dabū atsevišķu nodaļu, kura tad nu sastāv no sekošām 4 daļām.

Pirmā daļa ierakstami dati par kugi (reg. diena, vārds, bied. osta u.t.t.)

Otrā daļa: dati par kuga īpašnieku, līdzīpašniekiem piederošo kuga daļu lielums, kuga vai viņa daļu īpašuma tiesību iegūšanas pamats.

Trešā daļa: kīlu parādi, to izcelšanās, pārmaiņas un izbeigšanās.

Ceturtnā daļa: tiesas lēmumi par prasību nodrošināšanu, īpašuma tiesību ierobežojumi.

Tā tad kuga reģistrī jāievēd sekoši dati:

- 1) Kad un zem kāda numura kugis ievests kugu reģistrī
- 2) kuga vārds, bet, ja agrāk kugim bijuši citi vārdi, tad arī tie; kādiem braucieniem (tāliem vai tuviem) kugis noderīgs.
- 3) kuga īpašnieka vārds, uzvārds un tēva vārds, viņa pavalstniecība un pastāvīgā dzīves vieta; pie kuga īpašniecības - visu līdzīpašnieku un rīkotāju vārdi, un katram līdzīpašniekam piederošās kuga daļas lielums; pie juridiskām personām, tirdzniecības un citām atklātām sabiedrībām - to nosaukums, valžu atrašanās vieta, kā arī to pilnvarnieku vārdi; pie komandit- un akciju komanditsabiedrībām personīgi atbildīgo biedru vārdi.
- 4) kuga vai viņa daļu īpašuma tiesību iegūšanas pamats (kur, kad un no kā kugis būvēts vai iegūts)
- 5) galvenie kuga izmēri un tonāža pēc mēru grāmatas, galvenais būves materiāls, pazišanas flagas signāls.
- 6) kuga uzdevums un šķira, takelāža un dzinējs, mašīnas spēja indicētos zirga spēkos un katlu izmēri
- 7) dati par kugu klasifikāciju
- 8) pēc reģistrācijas izdarītais kapitālais remonts vai pārbūve, ja ar to ir grozījusies kuga tilpība vai šķira
- 9) uz kuga gulošie kīlu parādi.

Kuga reģistrs ir pieejams ieskatīšanai visām personām.

Apliecinātus izrakstus par uz kugi gulošiem parādiem izsniedz vienīgi,

- a) šā kuga īpašniekam
- b) rīkotājam vai viņu pilnvarotām personām
- c) kuga obligācijas turētājam
- d) uz tiesas lēmuma pamata.

KUGU IEKĪLĀŠANA. (1928. Lx. nr. 128 m)

Kāmēr likums par kugu reģistrāciju paredz kugu privāttiesiskās attiecības tikai garāmejojot, "Noteikumi par kugu hipotēkām un jūras prasībām" nokārto privāttiesiskās attiecības. Modernos laikos kugu iekīlāšana apspriežama sekojot imobilizācijas idejai, līdzīgi zemes nekust. mantai, nemot vērā sevišķās īpatnības.

PĒC KRIEVU TIRDZN. NOLIKUMA kugu iekīlāšanu izdarīja, iekīlājot kuga dokumentus un pat atzīmējot par to kugu sarakstos, kuriem tai laikā tomēr bija pilnīgi cits raksturs nekā tagad.

Bija iespējams nodibināt kīlu tiesības, arī iekīlājot apdrošināšanas polisi par kugi.

Rīgas biržas k. 1902.g. izstrādēja projektu par "jūras kugu iekīlāšanu":

1890.g. akts, ka krievu konsuliem jāapliecina hipotēku akti pie kuga iegūšanas.

PĒC VĀCIJAS (B G B) kīlu tiesības uz kugiem nodibināmas tikai ar atzīmi reģistrā; kugu nodošana kīluņēmējam nevajadzīga, nedz pietiekoša.

L A T V I J A S L I K U M D O Š A N Ā būtu atzīmējams

- a) 1910.g. rīkojums
- b) 1923.g. likums par kugu reģistrāciju, kas paredzēja tikai, ka reģistrā jāievēd "uz kuga gulošie parādi", bez tuvākiem nosacījumiem.
- c) Pēc 1925.g. noteikumiem reģistrētu kugi var iekīlāt bez kuga nodošanas kīlasņēmēja valdīšanā.
- d) 1928.g., 1932.g. jaunizdotie likumu noteik.

VISPĀRĒJIE NOTEIKUMI.

1. Reģistrētu kugi atļauts iekīlāt, nodrošinot katru naudā izteiktu prasību, pie kam iekīlāšana notiek bez kuga nodošanas kīlasņēmēja valdīšanā. Šādu iekīlāšanu sauc par kugu hipotēku.

Atļauts arī iekīlāt vairākus kugus kopīgi vienas un tās pašas prasības nodrošināšanai, pie kam iekīlātie kugi atbild par visu prasību kopīgi un katrs no tiem atsevišķi, kuras nodrošināšanai tie iekīlāti.

2. Aizliegts iekļāt kopā ar kugi citu mantu, kura nav kuga piederums.

3. Ar visu kuga līdzīpašnieku piekrišanu atļauts iekļāt kuga daļas. Šinī gadījumā attiecīgi piemērojami šī likuma noteikumi par visa kuga iekļāšanu.

4. Latvijas kugus, kuri pastāvīgi nodarbojas ar piekrastes kugošanu Latvijas ūdeņos, aizliegts iekļāt ārzemju pilsoņiem vai ārzemju juridiskām personām.

5. Iekļāto kugi var atsavināt tikai ar kuga obligācijas turētāja piekrišanu, izņemot gadījumus, kad kugi piesniegtu kārtā pārdod publiskā izsolē.

Jūras prasības un kugu hipotēkas seko kugiem, neatkarīgi no tam, kā īpašumā tas atrodas.

Par kugu īpašnieku maiņu J.D. kugniec. nodaļa nekavējoties paziņo ķīlas turētājam, ja vēdējo dzīves vieta viņai ir zināma.

Pārrakstīt ar hipotekāriem parādiem apgrūtinātus kugus pie citas piederības ostas drīkst tikai ar kreditoru piekrišanu.

6. Kugu registrī ierakstītu kugu obligāciju atļauts cedēt ar obligācijas turētāja blanko uzrakstu vai arī ar pilnu uzrakstu uz fiziskas vai juridiskas personas vārdu. Šādai kugu obligācijas cedēšanai kuga īpašnieka piekrišana nav vajadzīga, izņemot gadījumu, kad pašā obligācijā būtu sacīts pretējais. Cesijai jābūt notāra apliecinātai.

Par kuga obligācijas blanko vai pilnu cesiju notāram jāpaziņo J.D. kugniec. nodaļai cesijas atzīmēšanai kugu registrā.

Kugu registrācijas un hipotēkas pārraudzības kompetence piekrit F.M.J.D. kugniec. nodaļai, pie kam uz darbības kārtību, kugu hipotēku un jūras prasību lietās kugniecības nodaļa padota Rīgas apgabaltiesai.

ĀRZEMĒS IZDOTU KUĢA OBLIGĀCIJU apliecina Latvijas štata konsuls, kurš šo obligāciju vai tās apliecinātu norakstu līdz ar kuga registrācijas sertifikātu resp. dokumentu, kurš apliecina īpašuma tiesības uz kugi nosūta jūrniecības departamenta kugniecības nodaļai korroborēšanai. Ja atzīmi par aizdevuma korroborēšanu kugniecības nodaļa taisījusi uz kuga obligācijas noraksta, tad attiecīgais konsuls to pēc saņemšanas atpakaļ no kugniecības nodaļas pārraksta uz kuga obligācijas oriģināla.

KUGU HIPOTĒKAS GRĀMATAS

sastāv no

- 1) kugu obligāciju apliecinātiem norakstiem *)
- 2) kugu virkšanas - pārdošanas līgumu
- 3) citu attiecīgu dokumentu oriģināliem

uz kuru pamata korroborētas kādas tiesības uz kugi kopā ar apliecinātiem norakstiem no lēmumiem par tiesību virmo nodibināšanu vai nodrošināšanu, kā arī par šo tiesību vēlāku grozīšanu un dzēšanu.

Ierakstos par ķīlu tiesībām (Trešā daļā) sevišķi jāuzrāda:

- a) ķīlu tiesības pamats (līgums, tiesas spriedums)
- b) kreditors
- c) kapitāla summa
- d) procentu lielums

KUGU IEKĻĀŠANAS KĀRTĪBA .

Lai nodibinātu hipotēkas tiesības uz registrā ievestu kugi, ir vajadzīga kuga īpašnieka vienošanās ar kreditoru un iekļāšanas darījuma ierakstīšana registrā. Uz šīs vienošanās pamata sastādama " kuga obligācija".

Aizdevums iegūst kuga hipotēkas tiesības no tā laika, kad tas ierakstīts kugu registrī.

Korroborētas hipotēkas bauda prioritātes tiesības korroborēšanas ierakstu kārtībā.

O B L I G Ā C I J Ā J Ā A T Z Ī M Ē

- 1) kuga vārds
- 2) prasības summa, procentu lielums, kapitāla un tā procentu nomaksas kārtība
- 3) kreditora vārds
- 4) citi nosacījumi pēc līgumslēdzēju vienošanās.

Obligāciju ievēd kugu registrā pēc notāra apliecinājuma.

*) Oriģināls tiek uzņemts kreditoram.

Fr. ts.

Reizē ar iekļilāšanas darījuma ierakstīšanu J.d. kugu registrā, kugniecības nodaļa taisa par to atzīmi registrācijas sertifikāta. Kamēr tāda atzīme sertifikātā nav, kuga obligāciju neizdod ne kreditoram, ne kuga īpašniekam. (pie kuga obligācijām tieši izsniedz obligācijas oriģinālu)

Kugu registri un kugu sertifikāta ierakstītas atzīmes par kugu iekļilāšanu kugn. nod. dzēs tikai pēc tam, kad uz kuga obligācijas ir notariāli apliecināts likumīga obligācijas turētāja uzraksts par to, ka viņš saņēmis pilnu obligācijas prasību.

Pēc atzīmes dzēšanas, kuga obligācijas paliek kugniecības nodaļā.

Dzēšot pa daļām taisa vienīgi atzīmi registrā, sertifikātā un obligācijā.

Par hipotekāriskiem aizdevumiem uz kugi, kuga īpašnieks atbild ar visu savu mantu jeb kā to "Likums par kuga īpašnieku atbildību" nosaka "neaprobežoti", kur, lai gan nav tieši runāts par kuga hipotēkām, bet ņemot vērā, ka pie mums hipotēkas neietilpst jūras prasību apjomā.

PIRMSTERMIŅA TIESĪBAS UZ OBLIGĀCIJAS PARĀDA atprasīšanu kilasņēmējam ir sekošos gadījumos:

- 1) kuga pilnīgas bojā iešanas gadījumā
- 2) kad iestājušies apstākļi, kuri kuga īpašniekam dod tiesību prasīt no apdrošinātāja pilnas apdrošināšanas atlīdzības samaksu ar nosacījumu nodot pēdējam kugi
- 3) kad kugim radušies tādi bojājumi, kuru dēļ tas atzīts par neizlabojamu
- 4) ja uz kilasņēmēja pieprasījumu kuga īpašnieks 14 dienu laikā nepaziņo rakstiski par visiem uz iekļilājamo kugi gulošiem parādiem un jūras prasībām, vai arī nekavējoties nepaziņo par visiem viņam zināmiem gadījumiem, kuri ievērojami pazemina kuga vērtību.

Sajos 4 gadījumos kilasņēmējs var nekavējoši pieprasīt parāda atmaksu.

Apdrošināšanas atlīdzība ietilpst kuga obligācijas nodrošinājumā. Arī vedummaksu, kamēr viņa vēl nav nomaksāta, var izlietot hipotēkas apmierināšanai.

NEREGISTRĒTU KUGU iekļilāšana iekšzemē notiek pēc noteikumiem par kustamas mantas iekļilāšanu.

KUGU IZMĒRĪŠANA.

1923.g. I.

Kuga izmērīšana prasama kuga ierakstīšanai registrā un kuga klasifikācijas dēļ.

Latvijā jūras tirdzniecības kugu tilpība izmērījama pēc Mursona sistēmas, pie kam izmērījams ir katrs Latvijas vai ārvalstu pilsoniem piederošs jūras tirdzniecības kugis, ja tas ir lielāks par 20 brutto reg. tonām tilpības un nodomāts jūras tirdzniecībai vai pasažieru pārvadāšanai.

Brīvi no izmērīšanas ir to ārvalstu kugi, ar kuriem Latvijas valdība noslēgusi attiecīgas konvencijas par savstarpēju mēru grāmatu atzīšanu, vai kuras bez konvencijas noslēgšanas atzīst Latvijas mēru grāmatas un kugus izmēro pēc Mursona sistēmas.

Latvijas mēru grāmatas bez un ar zināmiem grozījumiem atzīst gandrīz lielākā daļa no visām jūrniecības valstīm.

Par izmērīšanu izsniedz mēru grāmatu

Tilpību mēru grāmatā atzīmē brutto un netto registra tonās un kubikmetros

1. Rg. t. = 2,83 kub. m.

Ja kugis jau piekrauts un tāpēc nav iespējams mērīšanu izdarīt tad kugis izmērījams pēc tā sauktā "saīsināta veida", par ko izsniedz tikai "pagaidu mēru grāmatu", kura derīga tikai līdz kuga izkraušanas ostai Latvijā.

Virspārraudzība par kuga izmērīšanu pieder jūrniecības departamentam. Kugus izmēri attiecīgas ostu valdes uz kugu īpašnieku vai kapteiņu rakstisku uzaicinājumu. Izmērīšanas mērķis ir nodibināt kuga piekraušanas spēju (viņa tilpību), bet ne kuga teorētisko celtspēju.

Katra Latvijas vai ārvalsts kuga īpašnieka vai kapteiņa pienākums paziņot ostas valdei, ienākot Latvijā, par visām ārzemēs izdarītajām pārbūvēm, ja tās vēl nav ievestas mēru grāmatā, jo tādā gadījumā kugis attiecīgi mērojams, izsniedzot jaunu mēru grāmatu.

KUGU KLASIFIKĀCIJA.

1. Tā kā ieinteresētām personām, sevišķi androšināšanas biedrībām, transportkantoriem u.c. no liela svara dabūt pareizas ziņas par katra atsevišķa jūras tirdzniecības kuga stāvokli, tad šim nolūkam pastāv sevišķas:

klasifikācijas iestādes
kantori
biroji
biedrības

kuri ved registrus visiem jūras tirdzniecības kugiem, sadalot tos atsevišķās klasēs (kategorijās) saskaņā ar klasifikācijas kantu-ru izdotiem noteikumiem par kugu būvniecību. Uz pēdējo klasifikācijas kantori izrādījuši ievērojamu iespaidu.

Bez tam minētie kantori pārbauda un uzrauga registrētos kugus, apskatot tos periodiski caur saviem agentiem - eksportieriem

2. Pazīstamākie klasifikācijas kantori:

Londonā - "British Lloyd" dib. 1726.g.

Parīzē - "Buren Veritas" dib. 1828.g.

Hamburgā - "Germanischer Lloyd" dib. 1867.g.

U.S.A. "American Buren of Shipping" 1920.g.

Norvēģijā "Norsk Veritas"

Itālijā "Veritas Italiano"

Krievijā "Krievijas registers" 1913.g. apstiprināts

3. Par izdarītu kugu revīziju minētās biedrības izdod klasifikācijas apliecību "certificate of classification", kas tā tad dod iespēju spriest par attiecīga kuga īpašībām un stāvokli.

LATVIJAS jūrniecības departaments arī lieto angļu Lloyd registra grāmatu par no visas pasaules sakoptiem kugiem.

LIKUMS PAR JŪRAS TIRDZNIECĪBAS KUGU

DOKUMENTIEM.

(1939.g. 6. maijā V.V. 102.)

Ikvienam Jūrniecības departamenta kugu registrii registrētam Latvijas jūras tirdzniecības kugim jābūt apgādātam ar sekošiem dokumentiem

1) Kuga registrācijas sertifikātu

dokuments par īpašuma tiesībām uz kugi, ko izsniedz J.D. kugn. nodaļa, registrējot kugi kugu registrii.

2) flagas patentu

apliecina kuga piederību pie attiecīgas valsts tirdzniecības flotes un kuru kugis iegūst no J.D. pēc tā ieviešanas kugu registrii

3) mēru grāmata

kuru izsniedz J.D. kugim, izmēriņot tā tilpību pēc Mursona sistēmas (Pastāv starptautiska mēru grāmata atzīšana lielāko jūras valstu starpā)

4) kuga aplūkošanas apliecību

apliecina, ka kugis konstrukcijas un apgādes ziņā atbilst zināmas valsts noteikumiem par drošu jūras braukšanai, un ko izsniedz vietējās ostas valdes.

5) dienasta līgumu ar kuga kalpotājiem (munsturrālis)

kuru apstiprina vātersauts.

6) apliecība par kuga deratizāciju vai

atsvabināšanu no tās (deratizācijas apliecībā atzīmēts par žurku iznīcināšanu uz kuga).

7) kravas dokumentiem,

ja kugis piekrauts. (konosaments u.c.)

8) klāja žurnāls

kas vedams visiem mehāniskā dzinējspēka kugiem lielākiem par 150 brutto reg. tonām, kurā stūrmanis ieraksta kā dienas grāmata svarīgākos notikumus attiecošos uz kugi un par ko atbild kapteinis parakstoties.

9) kuga mašīnu žurnāls

vedams virs 200 l H P stārtautiskiem braucieniem paredzētiem kugiem.

Bez šiem uzskaitītiem dokumentiem Latvijas jūras tirdzniecības kugiem jābūt apgādātiem, ar

Jz. 7.

- a) ja tie lielāki par 150 B.R.T., starpt. braucieniem, ar starptautisko kravu markas apliecību Šī kravu marka atzīmējama diska veidā uz abiem kuga sāniem, un apzīmē līdz kurai vietai atļauts kugi piekraut.
- b) kam ir radiotelegrāfā ierīce ar radiostacijas atļauju.
- c) kas pārvadā pasažierus - ar pasažieru apliecību
- d) kas ienāk no epidēmijas apdraudētas ostas - ar veselības apliecību
- e) kas nodarbojas ar kugošanu tikai Latvijas piekrastes braucienos ar kuga pasi

ĀRZEMĒS IEGŪTAM KUGIM līdz tā registrēšanai kugu registri jābūt apgādātam ar

- 1) dokumentu, kas pierāda īpašuma tiesības uz kugi
- 2) pagaidu flāgas patentu (ko izdod ārzemēs esošais Latvijas konsuls)
- 3) jūras spēju apliecību, vai attiecīgu klasifikācijas biedrības sertifikātu (ko piem. izdod British Lloyd)
- 4) munsturrullis
- 5) deratizācijas apliecība
- 6) kravu dokumenti (ja kugis piekrauts)

KUGA ĪPAŠNIEKS - KUGA SAIMNIEKS (1939. g. nr. 112)

KUGA ĪPAŠNIEKS ir fiziska vai juridiska persona vai šo personu kopība, kam kugis pieder uz īpašuma tiesību pamata.

Par registrēta jūras tirdzniecības kuga īpašnieku uzskatams tas, uz kā vārda kugis ierakstīts J.D. kugu registri.

REDERS ir kuga īpašnieks gadījumā, ja viņš peļņas nolūkā lieto un izmanto savā īpašumā esošo jūras tirdzniecības kugi

ARMATERS (kvazireders - pseudoreders) ir tas, kas nomā kugi tālākai ekspluatēšanai - citiem vārdiem - nomātājs.

KUGA SAIMNIEKS - var būt ir kuga īpašnieks, ir arī tas, kam nav īpašuma tiesības uz konkrēto kugi, jo likuma par kuga īpašnieku atbildību 8. pants runā ka

"kuga saimnieks, kas nav kuga īpašnieks, atbild... u. t. t."

Pats par sevi saprotams, ka saimnieka jēdziens ne vienmēr sakrīt ar īpašnieka jēdzienu, ko mēs itin labi zinām no agrārpolitikas, tāpēc lasot Loebera kursu, būtu jāņem vērā, kas ir domāts zem saimnieka jēdziena.

Atun Par kuga saimnieku varētu teikt, ka tas ir tas, kas uz savu sava rēķina lieto un izmanto jūras tirdzniecības kugi, neatkarībā no tā, vai kuga saimnieks reizē ir jeb nav kuga īpašnieks.

KUGA RĪKOTĀJS ir persona, kam tiesība na ut i s k i un k o m e r c i a l i disponēt par kugi, un, par tādu var būt

- 1) Pats kuga īpašnieks
- 2) koprederejas gadījumā - tieši izvēlētais t. s. kuga rīkotājs
- 3) iznomāšanas gadījumā - kuga armatiers

N.B. Nesajaukt kuga rīkotāju ar kuga kapteini, jo kuga kapteini sauc arī par kuga vadītāju

Kuga īpašnieka mantība sastādas no

- 1/ JŪRAS MANTĪBAS, pie kuras pieder
 - a) kugis ar vedmaksu, resp. pasažieru naudu
 - b) arī zināmāi surogāti, piem.: zaudējumu atlīdzības prasība kuga bojāšanas gadījumā.
- 2/ SAUSZEMES MANTĪBAS kas ir pārējā kuga īpašnieka mantība
 - a) privātnauda
 - b) tirdzniecības uzņēmumi
 - c) apgrozības kapitāli

- d) zemes gabali
- e) arī pārējie viņam piederošie kugi - (atbildībā no konkrēta kuga)

Izšķirība starp minētām divām mantībām izteicas iekš tam, ka,

- 1) ir kreditori, kuriem atbild tikai jūras mantība un
- 2) ir kreditori, kuriem ir izslēdzošas tiesības uz jūras mantību, t.s. kuga kreditori
- 3) ir kreditori, kuru priekšā kuga īpašnieks atbild neaprobežoti ar visām savām mantām, ir jūras, ir sauszemes

KUGA ĪPASNIEKA ATBILDĪBA

Kuga īpašnieka atbildība ir no vienas puses plašāka un no otras puses arī šaurāka nekā civiltiesiskā.

ATBILDĪBA IR P L A Š Ā K A, ja

1) kuga īpašnieks atbild par zaudējumiem no neatļautiem darbiem, kurus pie kuga personāla piederēja persona (piem. kapteinis) nodara trešām personām pie amata izpildīšanas.

Prasību var iesniegt arī kopā pret kuga īpašnieku un vainīgo personālu.

2) Par līgumiem un darījumiem, kurus kapteinis slēdz savas varas robežās kuga interesēs ārpus kuga piederības ostas resp. ārpus kuga īpašnieka dzīves vietas, kapteinis uzstājas it kā kuga vietnieks uzstādamies tiesā kā prasītājs vai atbildētājs (kas attiecas uz kugi, kravu un vedmaksu, ja tik tur nav sevišķa kuga, kravas pilnvarnieka)

Kapteinis - kuga īpašnieka vietā, - pieņem un atlaiž ekipāžu, izfraktē kugi u.c.

Visi šai ziņā kapteina - kuga īpašnieka vietā un kuga interesēs taisītie rīkojumi un slēgtie darījumi ir tieši saistoši kuga īpašniekam, ja šajos gadījumos kapteinim ir tiesība rīkoties uz kuga īpašnieka rēķina.

Bet visos šais gadījumos kapteina kontrahentiem ir tiesība tieši griezties pret kuga īpašnieku.

Kuga īpašnieka ATBILDĪBA IR SAURĀKA tai nozīmē, ka viņš atbild tikai ar savu jūras mantību (kuga mantību)

a) subsidiāri par kapteina un ekipāžu trešām personām nodarītiem zaudējumiem.

b) primārā veidā par attiecībā uz kugi un sakarā ar kugi noslēgtiem līgumiem un darījumiem un pie tam arī tad, ja kapteinis arī nebūtu maksātspējīgs.

c) kuga īpašnieks VAR ATSVABINĀTIES no atbildības, ja viņš nodod "in solutum" kugi un frakti (abandonē - pamet kugi)

1939.g. 8.JŪL.LIKUMS PAR JŪRAS TIRDZN.KUGU ĪPAŠN.

ATBILDĪBU

nosaka, ka:

t r e š a i s p a n t s

Par visiem jūras prasījumiem kugu īpašnieki atbild tikai ar kugi un vedmaksu; pie kam kugiem, vecumā līdz 15 gadiem kugu īpašnieku atbildība nevar pārsniegt Ls 100,-, bet vecākiem kugiem Ls 50,- par kuga bruto registra tonnu sekojošos jūras prasījumos:

- 1) par bojājumiem, kas nodarīti sakarā ar kuga ekspluatāciju uz jūras vai uz sauszemes trešo personu mantai kapteina kuga kalrotāju, loča vai jebkādas citas kuga dienastā esošas personas vainas dēļ;
- 2) par bojājumiem, kas nodarīti pārvešanai nodotai kravai vai citām uz kuga esošām mantām vai lietām;
- 3) par saistībām, kas pamatojas uz konosamentiem
- 4) par zaudējumiem, kas izpildot kādu līgumu cēlušies jebkādas vainas dēļ kuga vadīšanā vai pārvaldīšanā;

Fr. ts.

- 5) par bojājumiem, kas nodarīti ostas ierīcēm, būvēm, dokiem un kugojamiem ceļiem.

C e t u r t a i s p a n t s

Par personu, kas neietilpst kuga ekipāžā (kuga dienesta personāls)

nāves, vai sakropļošanas gadījumiem, kas notikuši sakarā ar kuga ekspluatāciju kanteina, kuga kalpotāju, loča vai citas kuga dienestā esošas personas vainas dēļ, kuga īpašnieks pret cietušiem vai viņu mantiniekiem atbild ar kugi un vedmaksu, bet atbildība nevar pārsniegt: līdz 15 gadus veciem kugiem Ls 200,-, bet vecākiem kugiem Ls 100,- par kuga bruto registra tonnu.

P i e k t a i s p a n t s

Par visiem citiem prasījumiem, kas nav paredzēti 3. un 4. pantā, kuga īpašnieks atbild neaprobežoti, piem. kuga īpašnieka vekselu parādi, tāpat par kugu hipotēkām kuga īpašnieks atbild neaprobežoti, jo hipotēkas ir šķirtas no jūras prasījumiem un jūras prasījumu apjomā neietilpst.

Bez tam vēl šis pats likums nosaka, ka

kuga īpašnieks neaprobežoti atbild par prasījumiem pēc atlīdzības, kas pienākas kuga personālam un citām kuga dienesta pienemtām personām uz dienesta līguma vai likuma pamata.

Attiecībā uz kuga saimnieku, kas nav kuga īpašnieks šis pats likums nosaka, ka

t r e š ā p a n t ā 1 - 5 punktos un

c e t u r t ā p a n t ā

paredzēts gadījums atbildība var sniegties tieši līdz tur noteikto summu apmēriem (tā tad kuga saimnieks, kam kugis nav īpašumā neatbild ar kugi)

ARZEMĒS IZVEIDOJUSĀS 4 ATBILDĪBAS SISTĒMAS:

A. Eksekucijas jeb mantas atbildības sistēma

(Vācijā, Skandināv.v.)

kuga īpašnieks atbild tikai ar "kugi un frakti", bet līdz neaprobežotai summai, t.i. piedzīt parāda summu var tikai no kuga un frakts, kamēr kreditoriem ir kļu tiesības uz kugu īpašnieka jūras mantību, kādas tiesības viņi var izvest pret ikreizējo kuga īpašnieku, griežot eksekuciju uz kuga mantību.

B. Abandona sistēma (Franc. Belgijā, Itālijā) pēc romiešu tiesību ietvara:

kuga īpašnieks gan atbild ar visu savu mantību, bet viņam tiesība uz abandonu. Pēc jaunāka uzskata ar kuga abandonu kreditors tomēr neklūst kuga īpašnieks itkā paturot sev vērtības pārsniegumu, jo kugis ir pārdodams izsolē uz kuga īpašnieka rēķina un ienākuma pārsniegums pienākas kuga īpašniekam

C. Naudas atbildības sistēma (Anglijas tiesības)

Kuga īpašnieks atbild personīgi līdz maksimālajai naudas summai, bet tikai proporcionāli kuga lielumam (līdz 8 % pro bruto tonu pie mantu zaudējumiem un līdz 15 % pie personāliem zaudējumiem), kamēr kreditoriem ir privilēģētās tiesības uz kuga mantību (kaut kas atsevišķos gadījumos līdzīgs ar mūsu tagad. likumu) Šī atbildība atkrīt pie kuga īpašnieka personīgas vainas.

D. Kuga īpašnieks atbild personīgi līdz kuga mantības vērtībai:

līdz tās vērtības summai, kuru brauciena beigās, vai tūlīt pēc brauciena nelaimes- iztaisa viņa īpašuma interese kugi līdz ar frakti; bet kuga īpašnieks var no atbildības atsvabināties ar abandonu, nododot kugi oficiālai uzticības personai kreditoru apmierināšanai; parāda ierobežojumu kombinācija ar atbildības ierobežojumiem; atbildības ierobežojumi atkrīt pie "privitij of knowledge of the owner"; kreditoriem ir priekšrocība uz kuga mantību (Ziemeļamerikas sistēms)

U N I F I K Ā C I J A S

Pirms kara, jau sākot ar 1907.g. mēģināja panākt kuga īpašnieka aprobežotas atbildības sistēmu starptautisko unifikāciju. 1913.g. Parīzē pienemtais projekts bija 1914.g. jāapspriež, ko izjauca karš 1922.g. Briselē izstrādāts jauns projekts

KUGA LĪDZSAIMNIECĪBA; KOP-
RĒDEREJA.

Kuga līdzsaimniecība jeb kā tagadējais 1939.g. 12.jūlija likums nosauc k o p r e d e r e j a, ir īpatnēja jūras sabiedrības forma, kur vairākas personas viņām piederošo jūras tirdzniecības kugi izlieto peļņas iegūšanai uz kopējā rēķina.

No saimnieciskā viedokļa koprēdereja ir sīkkanālistu sabiedrības forma, katrs, kam pieder daļības amērs uz kugi ir koprēders.

Starp citu, pēc tagadējā likuma, koprēderejas ienākumi, kuri sadalāmi starp koprēderiem nav apliekami ar ienākuma nodokli.

Likums par koprēderēm svarīgs nevien tāpēc, ka tas pieskaņas tik svarīgai mūsu tautsaimniecības nozarei, kā kugniecībai, bet arī aiz tā iemesla, ka gandrīz tuvu pie 100 % no latv. jūras kugniecības sabiedrībām iekļaujas koprēderejas likuma noteikumos.

Atzīmējams, ka A/S. forma Latvijas kugniecībā tikpat kā nebija izplatījusies (Lielākā Latvijas rēdereja "F.Grauds", kurā ietilpa ap 25 % no latv. koptonāžas virsm dažiem-gadiem ne a/s. formas pārveidojusies par partu rēdereju).

Beidzot arī pats likums nosaka, ka visām koprēderēm (partu rēderēm, rēderēm), kas jau nodibinātas līdz šī likuma izdošanas, līdz 1939.g. 1.dec. jānoslēdz koprēderejas līgumi un jau pastāvoši līgumi jāpieskaņ šim likumam.

V I S P Ā R Ī G I N O T E I K U M I

Jaunais likums par koprēderēm pirmā pantā dod sekošu definējumu:

K o p r ē d e r e j a i r s a b i e d r ī b a, kas a r o d v e i d ī g i p i e k o p j t i r d z n i e c ī b a s k u g n i e c ī b u a r v i e n u k o p r ē d e r i e m (k o p r ē d e r e j a s b i e d r i e m) v a i k o p r ē d e r e j a i p i e d e r o š o j ū r a s t i r d z n i e c ī b a s k u g i.

- 1) Tā tad koprēdereja vispirms ir sabiedrība
- 2) ārodveidīga tirdzniecības piekopšana ar kugniecību
- 3) koprēdereja var nodibināties tikai uz vienu kugi, ja ir divi kugi, tad ir divas koprēderejas (piem. koprēdereja "Kauno" koprēdereja "Koknesis") Bez tam koprēderējai var piederēt sauszemes mantība.
- 4) Teikums ".... koprēderiem (koprēderejas biedriem) vai koprēderējai" nozīmē, ka kugniecības registri tiek atzīmēti pirmā gadījumā visi biedri-uzskaitot katra biedra uzvārdu, vārdu, u.t.t., otrā gadījumā tiek atzīmēti vienīgi koprēdereja kā tāda (piem. koprēdereja "Kauno"), neminot pašus biedrus.

Tālāk likums nosaka:

Ja jūras tirdzniecības kugis pieder domājamās daļās vairākām personām, viņu starpā līdz ar to nodibinās koprēdereja, ar ko viena otra kugniecības sabiedrība (ja vien tā nav paju *va* sab.) bez kādiem jūtamiem iekšējiem pārkārtojumiem viegli pārveidīsies par koprēdereju.

KOPRĒDEREJA JURIDISKĀS PERSONAS tiesības iegūst līdz ar attiecīgā kuga ierakstīšanu Jūrniecības departamenta kugu registri. Šis ir svarīgais moments, jo līdz šī likuma izdošanai koprēdereja, lai gan tika atzīta par sabiedrību, bet bez juridiskās personas tiesībām.

KOPRĒDEREJAS NOSAUKUMĀ jāpievieno vārds koprēdereja, vai "k/r", jāatšķiras no jau pastāvošiem koprēdereju nosaukumiem, jāma kuga šķira un nosaukums.

Koprēderejas nosaukumā var būt viena vai vairāku koprēderu vārdi.

KOPRĒDEREJAS LĪGUMAM NAV formāla rakstura (pretēji statutu sabiedrībām), bet gan likums paredz tajā minēt:

1. Biedrus (vārdi, uzvārdi vai firma, dzīves vieta u.c.)
2. Biedru partus
(domājamā daļas un tās sadalījums biedru starpā vai biedru daļības apmērs koprēderejas mantā)
3. Koprēderejas mājoklis (domicils)

Jūras koprēderejas līgums jāapliecina pie notāra uzrādījuma kārtībā.

IERAKSTIŠANA TIRDZniecības REGISTRĪ, - sakarā ar ko visas koprēderejas ierakstamas Rīgas apgabaltiesas tirdzniecības registrī, (izņemot kapotāžas koprēderejas, kas nav ierakstamas), kuram nolūkam tad nu arī papildināja Rīgas apgabaltiesas tirdzniecības registrī, kurš vedams visai valstij ar Registrī "C" - koprēderejām, kur ieraksta par koprēderejām uz attiecīga pamata šādas ziņas:

- 1) nosaukums,
- 2) sabiedrības sēdeklis,
- 3) darbības nozare,
- 4) kuga rīkotāja vārds un uzvārds un dzīves vieta,
- 5) sabiedrības darbības atklāšanas datums,
- 6) kuga registrācijas datums,
- 7) sabiedrības registrācijas datums.

Pie kam pieteikums Rīgas apg.t. registra tiesnesim iesniedzams 4 nedēļu laikā no koprēderejas nodibināšanas.

K O P R Ē D E R E J A S P Ā R V A L D Ī B A .

Koprēderejas pārvaldības augstākais orgāns ir KOPRĒDEREJAS SAPULCE, kurā piedalās koprēderi un kuru sasauc

- a) koprēderejas kuga rīkotājs
- b) sapulces sasauksanu var pieprasīt arī 1/4 koprēderu reprezentējošas balsis un ja nu šinī gadījumā kuga rīkotājs liedzas sapulci sasaukt, to uz koprēderu ierosmi sasauc Finanču ministrija
- c) Finanču ministrija, ja koprēdereja 1 mēneši darbojas bez kuga rīkotāja.

Sapulci vada sapulces ievēlēts vadītājs - koprēdereja Sapulces lēmumu pieņem, ja par to nodots vairāk kā puse no visām balsīm. (balsīm daļoties izšķir sap.vadītājs)

**) Koprēderejas*

Koprēderejas sapulces izšķir visus jautājumus, bet it īpaši:

- 1) ievēlēt un atcelt kuga rīkotāju un revidentus;
- 2) lemt par kuga rīkotāja pilnvarojuma ierobežošanu vai paplašināšanu;
- 3) lemt par koprēderejas nekustamu īpašumu atsavināšanu vai apgrūtināšanu;
- 4) pārbaudīt un apstiprināt gada pārskatu un bilanci, kuga rīkotāja darbību un norēķinus;
- 5) dot instrukcijas kuga rīkotājam;
- 6) lemt par koprēderejas izbeigšanu un ievēlēt likvidatorus;
- 7) citas lietas, kas nepiekrīt kuga rīkotājam.

KUGA RĪKOTĀJS var būt: 1) Fiziskā persona (tikai Latv.pilsonis)
2) Atklāta vai komandītsabiedrība
(visiem tās biedriem jābūt tikai Latv. pils.)
3) Juridiskā persona
(ja tās valdē 2/3 latv.pils.)

Ja par kuga rīkotāju ievēlē koprēderu, ievēlēšanai vajadzīga vairāk kā puse no koprēderejas balsīm, bet, ja kuga rīkotāju ievēlē no citām personām - ne mazāk kā 2/3 no visām koprēderejas balsīm.

Kuga rīkotājam tiesība rīkoteis un slēgt visus darījumus, kādus prasa koprēderejas pārzināšana un vadīšana, it sevišķi:

- 1) uzturēt kugi kartībā
- 2) izriņķot braucieniem
- 3) iznomāt to
- 4) slēgt transportdarījumus
- 5) izdarīt vajadzīgas apdrošināšanas
- 6) saņemt maksājumus
- 7) vienemt un atlaist ekipāžu un dot norādījumus
- 8) uzstāties koprēderejas vārdā tiesā kā prasītājam un atbildētājam bez sevišķas pilnvaras

u.c.

No otras puses jāievēro, ka kuga rīkotājam bez koprēderejas speciālās pilnvaras nav tiesības

- 1) slēgt koprēderejas vārdā aizņēmuma līgumus
- 2) uzņemties vekselu saistības
- 3) atsavināt vai iekļāt kugi vai tā daļas
- 4) grozīt koprēderejas nosaukumu

Vispār kuga rīkotājam jādarbojas ar krietna saimnieka rūpību. Kuga rīkotāja pilnvarojuma robežās noslēgtie darījumi ir saistoši kā koprēderejai, tā atsevišķam koprēderim.

Kuga rīkotāja pienākums ne vēlāk kā 5 mēn. pēc kalendara beigām sasaukt koprēderejas sapulci.

Gadījumā, ja kuga rīkotājs nevar jeb negrib būt par tādu ar jaunas sapulces sasaukšanu, nekavējoši jāievēlē jauns rīkotājs, pie kam līdz sapulces sasaukšanas koprēdereju pārstāv visi koprēderi kopīgi.

KOPRĒDEREJAS REVIDENTI.

Koprēderejas sapulce ar vairāk kā pusi no visām ^{Kop} rēderejas balsīm var ievēlēt no koprēderiem 1 - 3 revidnetus. Revidenti pārbauda kuga rīkotāja darbību un norēķinus un par to ziņo koprēderejas sapulcei.

KOPRĒDERU TIESĪBAS, PIENĀKUMI UN SAVSTAR' -

PĒJĀS ATTIECĪBAS *uz:*

- 1) Koprēderejas sapulcē nedalīties un balsot personīgi (vai caur pilnvarn., vai likum. pārst.) ar balstiesību samērīgi ar viņa partu stāvokli kopējā uzņēmumā.
- 2) Apstrīdēt tiesas ceļa nelikumīgas sapulces viena mēneša laikā (skaitot no dienas, kad viņš dabū zināt sapulces lēmumu)
- 3) Apstrīdēt caur tiesu 6 mēn. laikā no dienas, kad pilnai sapulcei iesniegts kuga rīkotāja norēķins.
- 4) Gadījumā, ja koprēderejas sapulce nolemj uzlikt koprēderiem samērīgi viņu partiem atbilstošas iemaksas kuga izlabošanai, braucienu izriņķošanai un citu koprēderejas izdevumu segšanai, un, ja koprēders to nevēlas, viņš var atsvabināties no viņam piekritošas izdevumu daļas segšanas, ja viņš 1 nedēļas laikā no lēmuma pieņemšanas dienas caur notāru paziņo kuga rīkotājam par atteikšanos no savas kuga domājamās daļas, bet, ja kugis pieder koprēderejai, par sava ieguldījuma pamešanu.
Tādā gadījumā pārējie koprēderi sadala minētā koprēdera daļu savā starpā, izmaksājot aizejošam 1/4 daļu no tirgus vērtības, kāda bijusi šai kuga koprēdera daļai atteikšanas laikā.
- 5) Koprēderiem ir arī pirmpirkuma tiesības, gadījumā, ja kāds no koprēderiem vēlas savu daļu atsavināt (šādas pārmaiņas jāatzīmē līgumā) *paziņojot par to Felceni laišā F.M.*
- 6) Koprēderejas peļņa un zaud. sadalāmi proporcionāli koprēderu daļām koprēderejā.
- 7) Pret koprēderejas kreditoriem koprēderi atbildīgi līdzīgi "kuga īpašnieka atbildībai" ar nelielu izšķirību.

N.B. Ņemot vērā, ja konkrētā līgumā nav paredzēti citādi noteikumi.

K O P R Ē D E R E J A S I Z B E I Ē Š A N Ā S.

Koprēderejas izbeidzas:

- 1) Uz koprēderejas koprēderu 2/3 balsu pieprasījuma.
- 2) ja koprēdereja izsludināta par maksātnespējīgu parādnieci
- 3) Kad kugis
 - a) gājis bojā
 - b) pazudis bez vēsts
 - c) ja atsavināts koprēderejai piederošs kugis vai tā domājama daļa.
- 4) kad paliek mazāk kā divi koprēderi (paliek viens patsnav vairs koprēdereja)
- 5) ar tiesas lēmumu
- 6) ja neievēl kuga rīkotāju.

Koprēdereja neizbeidzas, ja kāds koprēders atteicas pamet ieguldījumu izstājas no koprēderejas kļūst maksātnespējīgs vai ja viņam nodibināta aizgādība.

Koprēderejas likvidācija uzskatama par izbeigtu ar attiecīgo ierakstu dzēšanu kugu reģistrā un koprēderejas nosaukuma dzēšanu *tirdzniecības reģistrā.*

K A P T E I N I S. (1939.g. Lr nr 64nr)

KAPTEINIS ir kuga īpašnieka uz-

darba-

līguma pamata pienemts kal-
potājs (ja kapteinis ir pats kuga īpašnieks, tad
šis definējums neder), piekam kapteinis vada
un pārvalda kugi. Likumos, līgumos un instruk-
cijās paredzētās robežās.

- Noteikumi par jūrniekiem paredz ka
- 1) Rēderam (kuga īpašnieks, kas peļņas nolūkos lieto un izmanto jūras tirdzn. kugi) uzlikts par pienākumu slēgt rakstisku dienesta līgumu ar kuga kapteini
 - 2) Kuga kapteinis rēdera vārdā pieņem kuga komandu bez sevišķas rēdera pāekrišanas, bet kuga administratīvo personālu tikai ar rēdera pāekrišanu.

Uz ikvienu Latvijas jūras tirdzniecības kuga, kas dodas braucienā, jābūt kapteinim ar likumā noteiktām kuga vadītāja tiesībām.- Kapteiņa nāves, vai slimības gadījumā, pašā braucienā viņa vietu izpilda pirmais stūrmanis, līdz Latvijas konsuls uzdoš kuga vadīšanu kādai citai spējīgai personai.

KAPTEIŅA PIENĀKUMU apjomu nosaka

- 1) likumi un noteikumi
- 2) kuga īpašnieka dotās instrukcijas un norādījumi

Pēc 1939.g. likuma kapteiņa pienākumi ir:

- 1) rūpēties, lai pirms brauciena uzsākšanas, kugis būtu jūras spējīgs un apgādāts ar visu vajadzīgo braucienam
- 2) lai kuga kalpotāji būtu komplektēti saskaņā ar pastāvošiem likumiem.
- 3) lai kugis būtu apgādāts ar vajadzīgām jūras kartēm, grāmatām, instrumentiem u.c. nepieciešamiem piederumiem, pārtiku u.c.
- 4) lai kugis būtu apgādāts ar vajadzīgiem kuga un kravas dokumentiem
- 5) Vest zurnālu, kases norēķinus u.c.
- 6) Kapteinim jāpārtrauga kuga pareiza iekraušana, izkraušana un novietošana
- 7) Briesmu gadījumos jāveda kugis personīgi
- 8) kapteinis atstāj kugi kā pēdējais

- 9) Kapteinim jāziņo kuga Ipašniekam par braucienu norisi, kuga stāvokli un visu attiecošo uz kugi un tā saimniecību, kas varētu interesēt kuga Ipašnieku.

Tāpat jānod rakstisks norēķins pēc Ipašnieka instrukcijām un norādījumiem.

Kapteinim jāizpilda brauciens nenovirzoties no ceļa (kurša), izņemot nelaimes vai citus ārkārtējus gadījumus, kad jāapmeklē patvēruma osta.

KAPTEIŅA TIESĪBAS

1) kapteinis uzskatams par kuga Ipašnieka un kravas Ipašnieka vietnieku darījumos, kas radušies kuga, kravas vai braucienu nepieciešamību dēļ; ja attiecīgā ostā ārpus Latvijas nav sevišķa kuga vai kravas Ipašnieka pilnvarnieka. Trešām personām šo kapteina tiesību ierobežojumi ir saistoši tikai tad, ja tie viņam bijuši zināmi.

2) Kapteinim nav tiesības bez kuga Ipašnieka sevišķas pilnvaras:

- a) uzņemties vekselu saistības
- b) uzņemties hipotekāras saistības
- c) pārdot kugi, kaut arī to atzītu par braukšanai nederīgu vai neizlabojamu.
- d) bez kuga rīkotāja atļaujas pārvadāt preces un pasažierus.

Kapteinis saņem zināmu nolīgtu

- a) algu, vai peļņas daļu
- b) līgumā var paredzēt arī gratifikāciju kaplakus (2% no frakts) primažu *(tagat nav)* (kuru izsniedza agrāk kapteinim kravas interesenti)

Lai izpildītu apzīmētos pienākumus, kapteinis bauda zināmu disciplināru varu par ekipāžu un viņam ir tiesība tos pieņemt un atlaist, saskaņā ar noteikumiem par jūrniekiem.

KAPTEINIS ATBILD tikai pret kuga Ipašnieku un vienīgi par zaudējumiem, kas radušies kapteina tīšā kaitējuma vai viņa rupjās neuzmanības dēļ, kā arī kuga Ipašnieka izdoto pilnvaru, instrukciju un norādījumu pārkāpšanas gadījumos.

Kapteini var katrā laikā atlaist kuga Ipašnieks un konsuls (pēdējais dibināto iemeslu dēļ).

PĀRĒJAIS KUGA PERSONĀLS. (1927. g. L. k. 39. n.)

V i s s kuga personāls sastādas no

- 1) kuga administrācijas un
- 2) komandas (ekipāža šaurākā nozīmē)

KUGA ADMINISTRĀCIJĀ ietilpst:

- a) kapteinis
- b) stūrmani
- c) mehāniķi
- d) radiotelegrāfisti
- e) ārsts

Administratīvā personālā drīkst būt tikai Latvijas pavalstnieki.

S t ū r m a n i s, kā kapteina palīgs

- 1) uzrauga kuga personālu
- 2) preču iekrāvu un izkrāvu
- 3) ved kuga žurnālu, kurā ierakstāmi visi notikumi

par braucienu laiku. Žurnālam ir vislielākā nozīme avarijas un jūras apdrošinājuma lietās;

Stūrmanis izdod kvītes par kravas (preču gabalu) pieņemšanu uz kuga borta. *(mates receipt)*.

V i r s m a š i n i s t i, m e c h ā n i ķ i u. c. ar pārējiem kuga kalpotājiem pēc krievu tirdzn. nolikuma varēja apvienoties kuga padomē, kura apspriež svarīgākus soļus, kurus izsauc kugošana.

Pēc jaunā likuma briesmu gadījumos kapteinim arī ir tiesība sasaukt administratīvā personāla apspriedi, bet šo apspriežu atzinumi kapteinim nav saistoši.

Jū. t.

— 11 —

KUGA KOMANDA ir viss kuga personāls, izņemot atzīmēto kuga administrāciju.

Jūras tirdzniecības kugu komandas sastāvā ārzemju pilsoņus nedrīkst būt vairāk par vienu ceturtdaļu no komandas sastāva.

Kalpotājus pieņem kapteinis uz rakstiska kolektīva līguma pamata (munsturullis), kurā noteic kuga nosaukumu, braucieni, algu.

JŪRAS DIENESTA LĪGUMS atzīstams par īpatnēju jūras tiesību un statutu, kuru never ierindot vispārējā civiltiesību saistību sistēmā. Jūras d.l. var noslēgt uz noteiktu, nenoteiktu laiku, vai uz kuga braucieniem.

Atalgojums var izteikties algā vai primažā. J.d. kolektīvo līgumu Latvijas ostās ^{1914/17} uz munsturulla pamata, ko apliecina zvērināts vateršauts (1923.g. noteikumi par jūrniekiem Lkr. 212)

LIKUMS PAR VATERŠAUTIEM nosaka, ka ostu pilsētās ar finanču ministra piekrišanu, atļauts atvērt vateršauta kantorus, kuru uzdevumā ietilpst:

- 1) apliecināt dienesta līgumus ar kugu kalpotājiem un kuga personāla sarakstus, kā arī to pārgrozījumus;
- 2) izsniegt kugiem kugu personāla žurnālus;
- 3) izsniegt jūrnieku braukšanas apliecību, grāmatinas un dienesta apliecības, kā arī apliecināt braukšanas laiku;

(1938.g. V.V.97.)

VĀCIJĀ sevišķa iestāde (Seemannsamt) kuga kalpotājiem izdod: "Jūras braucieni grāmatu" bez tam, ar viņiem slēdz līgumu, par kura apliecināšanu sastāda "Munstarrolle" par pieņemšanu un atlaišanu atzīmē braucieni grāmatās (līdzīgi kā vēlāk ieviests Latvijā).

Latvija ir pievienojusies Dženovas konferencē pieņemtām konvencijām par ekipāža apgādāšanu.

J Ū R A S T R A N S P O R T D A R Ī J U M S

J Ē D Z I E N S U N V E I D I.

Jūras transporta darījums ir līgums ar kuru viens kontrahents 1) (izfraktētājs) apņemas pret atlīdzību pārvadāt jūrā viņam otra kontrahenta 2) nofraktētāja uzticēto kra-
vu (var pārvest arī personas un pastu)

isāki:

Jūras transporta darījums ir darījums par preču, personu vai pasta pārvadāšanu ar jūras kugi par zināmu vedmaksu. Bez šiem diviem dalībniekiem piedalās vēl:

- 3) preču (kravas) saņēmējs - destinatārs t.i. persona, kas legitimēdamies ar konosamentu pieprasa izdot kravu
- 4) kugu maklers kargaders - (cargo krava, pretēji casco = kugis), kas uzņemas starpniecību pie frakts līguma noslēgšanas
- 5) kuga adresāts jeb kuga korespondents

(N.B. nesajaukt ar preču - kravas saņēmēju, jo tas ir pavisam kas cits), kas ir rēdera priekšstāvis kuga lēmuma (adreses) ostā un kurš pārstāv kuga intereses krausšanas un izkrausšanas darbos; kuga korespondents ir bieži tai pašā laikā kuga maklers kuga korespondenta attiecības ar rēderu apspriežamas kā komisi-
jas līgums, vai kā uzdevums retāk kā tirdzniec. agenta līgums.

Frakta (jūras transporta) līgumos jāizšķir:

1. čarterpartija
 2. preču gabalu transporta līgums
- ad. 1) ČARTERLĪGUMA priekšmets ir
- a) vai nu kugis viss (en block - en rouche)
 - b) vai nu kuga daļa (Teilcharter)
 - c) vai kādas kuga telpas (Raumcharter)

Par čarterlīgumiem uz viena kontrahenta pieprasījumu parasti slēdz čarterpartiju kā dubultu aktu apzīmē C/P.

Agrāki šo dokumentu sagrieza divās daļās (pusēs), no kurām katrs kontrahents paņēma vienu.

Čarterpartijai ir tikai pierādīšanas dokumenta nozīme viņa nav vērtspapīrs pretēji konosamentam.

Čarterlīgumu slēdz arī uz zināmu laiku (time charter, zeitfracht) Timecharterer atšķiras no armatera (kuga nonomētāja) ar to, ka tikai ar materam piekrit kapteiņa pieņemšana; kapteinis arī atvieto tikai armateru, bet ne timecharteru.

ad 2) PREČU GABALU TRANSPORTA LĪGUMS ir frakstlīgums, pēc kura izfraktētājs vai subizfraktētājs nodod no fraktētāja rīcībā nevis kugi vai tā daļu, vai zināmas telpas, bet apņemas pārvadāt ar kugi tieši noteiktu daudzumu preču gabalu.

N.B. Bieži nofraktētājs (ekspeidents) nofraktē visu kugi vai daļu, vai kuga telpas un no sevis kā subizfraktētājs pieņem no tirgotājiem (preču īpašnieka) kā *sub nofraktētājam* attiecīgus preču gabalus.

Saimnieciska STARPĪBA STARP CHARTERLĪGUMU UN GABALU TRANSPORTLĪGUMU pastāv iekš tam, ka

- 1) pie čarterlīguma izfraktētājam ir darīšana tikai ar vienu resp. nedaudziem nofraktētājiem, izfraktētājam jāpieņemrojas savu pretkontrahentu individuālam vēlēšanām un prasībām.
- 2) pie gabalu transporta līguma vai nu izfraktētājs vai nofraktētājs (kā subizfraktētājs) savukārt slēdz ar veselu rindu atsevišķu preču saimnieku; šai gadījumā izfraktētājs vai subizfraktētājs "legt das Schiff auf Stückgüter an".

Modernos laikos (tvaika laikmetā) īpaši pie kārtējiem satiksmes kugiem (Linien dampfer) preču gabalu transportlīgumi sāka izspiest čarterlīgumu, kurš būtu kugniecības laikā bija galvenais

TRANSPORTDARIJUMA NOSLĒGŠANAS KĀRTĪBA.

Tagad, parasti kuga saimnieks kā izfraktētājs vispār stājas tiesās attiecībās ar preču saimniekiem uz preču gabalu transportlīguma pamata. Tirgotājs, kas domā savas preces pārvest uz citu vietu aiz jūras, griežas šai nolūkā vai nu pie paša kuga saimnieka resp. tā agenta vai pie kuga maklera.

Pēc notikušas vienošanās, kuga saimnieks resp. agents izsniedz tirgotājam kuga zīmi, kurā paredzēti galvenie līguma nosacījumi un uz kuras pamata tirgotājs prasa preču pieņemšanu kuga bortā pret stūrmana izsniedzamu kvīti (mates receipt)

Ja krava bijusi pieņemta un novietota jau agrāk spēkerī, noliktavās u.c. un vēlāk tiek iekrauta - tad "mates receipt" vietā agents izdod "wharfage note".

Uz šo dokumentu pamata kapteinis izdod konosamentu.

Modernais gabalu transporta līgums vairs netiek slēgts kā atsevišķs frakstlīgums; gabalu transportlīguma noslēgšana patiesi sakrīt ar konosamenta izsniegšanu. Tā tad konosaments šai ziņā reprezentē arī frakstlīgumu.

Sakarā ar preču pārvadāšanu jūrā, izdod bez atzīmētiem frakstdokumentiem, kā kuga zīmes; receipt; B/L, C/P, vēl:

- 5) kuga manifestu - dokumentu, t.i. kapteiņa sastādītais preču saraksts, kuru prasa muitas likums un pēc kura notiek preču izkraušana, jo viss, kas nav manifestā un kuga komandas pārtikas sarakstā, uzskata par kontrabandu.
- 6) Faktūras un specifikācijas, kuras jāuzrāda muitas iestādei nomūtējot ievestās preces, lai nodibinātu preču ražošanas vietu un kārtību.

FRAKSTLĪGUMA (TRANSPORTDARIJUMU LĪGUMA) TIESISKĀ DABA

Kā čarterlīgums, tā arī gabalu tr. līg. nav raksturojams kā vienkāršs nomas līgums, kura priekšmets itkā būtu kugis.

Domājams gan būtu arī kuga nomas līgums, kuru armaters slēdz ar kuga īpašnieku - pie šāda istā nomas līguma kuga un tā telpu detencija kuga eksploatācija un ar to arī brauciena iniciatīve patiesi pāriet uz armateru kā nomātāju.

L. 12.

Fraktslīgumam turpretīm raksturīgi ir tas, ka kugis paliek kuga saimnieka (vai tā vietnieka) detencija un rīcībā un iniciatīve pieder tikai viņam, kamēr nofraktētājam direkta rīcība par kugi nepiekrīt.

No otras puses pretēji nomas attiecībām kuga saimniekam jāatbild par viņam pārvadāšanai nodotu (ex recepto) un uzticēto (custodia) kravu (lādiņu, precī).

Tāpēc fraktslīgums drīzāk uzskatams kā pārvadājuma līgums, kas pēc L.C. 2230 p. pieskaitāms pie uzņēmumu līguma veida.

Apzīmēto uzskatu teorija uzsver nevien attiecībā uz gabalu transportlīgumu, bet arī attiecībā uz čarterlīgumu.

Š E R Š E N Ē V I Ć čarterlīgumu atzīst par kuga nomas līgumu, pamatojoties uz krievu tirdzn. nol.

Bet no vienas puses, terminoloģijas un jurid. kvalifikācijas ziņā kr. tirdzn. nol. tekstam nav jāpiegriež izšķiroša vērība no otras puses tas pats kr. tirdzn. nol. pants attiecinā uz nomas līgumu arī gabalu transportlīgumu, kuru tomēr Seršenēvičs neatzīst par nomas līgumu.

L.C. 2230 p. pārvadājuma līgumu (frakts līgumu) atzīst kā uzņēmuma līguma veidu (tāpat to darīja agrākais krievu civ. l.)

Ar fraktslīgumu nodibinās attiecības

- a) starp izfraktētāju un nofraktētāju
- b) starp izfraktētāju un preču saņēmēju.

K O N O S A M E N T S

Konosaments ir vērts papīrs ko izsniedz transportieris vai viņa vietnieks kravdevējam par pierādījumu, ka krava saņemta no transportiera iekraušanai kādā noteiktā kugī vai vienā no attiecīgas līnijas vai rēderejas kugiem vai, ka krava jau iekrauta noteiktā kugī.

Ar B/L. tā parakstītājs- kuga saimnieks, viņa agents vai kapteinis apliecina kravas (preču) saņemšanu, apņemoties pēdējo nogādāt uz noteiktu adresi.

B/L. satur sevī:

- 1) apliecību par saņemšanu (atbildība ex recepto)
- 2) B/L izdevēja saistību, kravu nodot ar papīru (B/L) legitimētai personai (atbildība ex scriptura)

B/L izdevējs un B/L saņēmējs bieži ir fraktslīguma (čarterlīguma vai gabalu tr.l.) kontrehenti, bet viņi var arī nesakrist, piem.: ja ir noslēgts čarterlīgums un nofraktētājs no sevis slēdz gabalu transportlīgumu (kā subfraktslīgums) un kuga saimnieks (kapteinis) izdod B/L tieši preču (kravas) nodevējam (itkā subnofraktētājam)

Kravas nodevējs, kas nodod preces pārvadāšanai var būt:

- vai nu
- 1) preču īpašnieks
- 2) komisjonārs
- 3) agents
- vai 4) speditiers

Ja krava faktiski pieņemta pārvadāšanai, tad preču nodevējam pieder rīcība par precī un B/L jāizdod un jāiedod viņam, bet ne nofraktētājam kā tādām.

Preču nodevējam, kurš kā tāds apzīmēts certepartijā, pēdējā un tās noteikumi saistoši tikai tad, ja viņš pozitīvi vai klusuciešot certepartijai pievienojies, citādi kapteinis piem. nevar no preču nodevēja prasīt guļamu naudu taisni certepartijā noteiktā apmērā. Preču nodevējs, ja tas nesakrīt ar nofraktētāju tāpēc nevar rīkoties kā fraktslīguma kontrahents, bet atkarībā no konkrētiem tomēr var rīkoties nofraktētāja vārdā; preču

apstākļiem.

nodevēja samaksātais fraktsavanss skaitas par izdarītu uz nofraktētāja rēķina. Preču nodevējam nav patstāvīgas intereses pie fraktslīguma izpildīšanas.

B/L sastāda (nie čarterlīguma) pēc certepartijas izdošanas un saubu gadījumā, B/L atceļ pēdējo attiecīgās daļās.

Certepartijas noteikumi saistoši B/L turētājam kā preču rīkotājam, ja un cik tālu uz certepartijas noteikumiem B/L atsaucas.

KONOSAMENTS ATURS:

- 1) kuga nosaukums
- 2) preču iekraušanas osta un izkraušanas osta
- 3) kravas apzīmējums (svars, mērs u.t.t.)
- 4) preču nēmējs (adresāts-destinātars)
- 5) kuga saimnieka vai tā vietnieka agenta resp. kapteiņa paraksts.

No kapteiņa nav tiesības prasīt sortes (kvalitātes) apzīmējumu, ja par to nerunā certepartijā vai mates receipt.

B/L parasti izdod vairākus eksenplāros, no kuriem viens paliek kapteinim, bet pārējie nododami preču nodevējam, ja ^{pret} vienu eksenplāru prece izdota t.i. preču gabalu līgums izpildīts, tad pārējie zaudē spēku. Preču nodevējam, kā preču rīkotājam tiesība prasīt vairāk B/L eksenplāru, gadījumā, ja kāds eksenplārs tiktu pazaudēts, vai arī, lai nosūtītu dažus eksenplārus pa dažādiem ceļiem, vai lai nosūtītu vienu (neindosētu) eksenplāru preču destinātaram un ar to pierādītu preču nosūtīšanas faktu, vēlāk caur savu agentu vai banku destinātaram iedodot indosēto eksenplāru pret frakts naudas samaksu vai pret tratas paša orderi m akceptu, vai arī, lai paturētu sev tiesību uz "stoppage in transitu" gadījumā, piem, ja destinātars kritis konkursā.

Konosamentā tad nu jābūt arī piezīmei, vai krava izdodama pret vienu eksenplāru, vai visiem kopā. Pirmā gadījumā citiem eksenplāriem nav spēka. Lai nenotiktu nejaušība ar kapteiņa eksenplāru, tad tam parraksta pāri "Capteins copie not transportable" vai "copie not negotiable" - kopija ne tirdzniecībai.

KONOSAMENTS KĀ VĒRTSPAPĪRS.

B/L noteikti atšķiras no certepartijas.

B/L ir

- 1) tehnisks, radīts orderpapīrs (vajadzīga orderklauzula, ja to prasa preču nodevējs, B/L izdodams uz orderi)
- 2) kā tehnisks orderpapīrs B/L indosējams ar transportfunkciju, bet ne garantijas funkciju

B/L indosātars iegūst patstāvīgas un no priekšgājēja neatkarīgas tiesības uz precī.

- 3) B/L izdodams arī uz uzrādītāju, bet reti (uzrādītāju papīrs) Seit piezīmējams, ka mūsu C.L. nepiešķir tiesības katrai personai izgatavot un izlaist uzrādītāju papīrus.

(likums atļauj valstij un apstiprinātām kredītiestādēm un a/s)

N.B. Bet uz tirdzn. tiesībām civillik normas pilnā mērā neattiecas

- 4) B/L var būt Rekta papīrs

5) B/L ir nekonstitutīvs vērtspapīrs, jo tiek atzīts, ka vērtspapīrā minētā saistība ir cēlusies (radusies) neatkarīgi no dokumenta izdošanas.

6) B/L ir kauzāls vērtspapīrs, jo konosaments appliecina kauzālu, no fraktslīguma izrietošu prasījumu.

- a) Šī prasījuma fraktstiesiskās īpatnības nav pilnīgi dzēstas ar konosamenta vērtspapīra dabu.

Kaut gan konosaments ir vienpusīgs skripturtiesiskais vērtspapīrs un saistības papīrs tā uzņēmējam par labu, viņš tomēr nepadara par nenozīmīgu - pašu fraktslīgumu, kas katrā ziņā paliek spēkā attiecībās starp izfraktētāju un nofraktētāju. Tāpēc izfraktētājam jāizdod viss tas, ko viņš bija saņēmis, pat, ja par to konosaments nerunā.

J. S.

- b) bet tomēr konosaments iespaido fraktslīgumu tik tālu, ka konosamenta klauzulas klūst par fraktslīguma sastāvdaļām, tādēļ konosamenta parādnieks var arī aizolidināties ar to, ka kravās ceļa esot pazudušas.
- 7) Tomēr konosaments nav fraktslīguma akts vien, bet arī skripturveidīgs papīrs (pie skripturveidīgiem papīriem tās iegūvējs iegūst tās tiesības, kas izriet tieši no dokumenta saturā, viņš iegūst patstāvīgas tiesības, bet nevis tiesības, kas piederēja iepriekšējam turētājam).
 - a) konosamenta skripturtiesiska daba pie mums Latvijā un citur izteicās iekš tam, ka parādnieka ierunas ir ierobežotas, ņemot vērā tirdzniecības apersonālo raksturu (nav piem. vietā ierunas sakarā ar preču nodevēja personu) un arī iekš tā, ka konosamenta parādniekam katrā ziņā jāatbild par konosamenta saturā īstenību, sevišķi par to, ka viņš saņēmis konosamentā atzīmētās preces un apņēmis tās izdot (atbildība ex scriptura)
 - b) Turpretīm franču Code de Commerce un angļu tiesības vispār neatzīst B/L skripturtiesisku raksturu, bet piešķir viņam tikai kādu paaugstinātu apliecināšanas spēku.
- 8) Konosaments ir tradīcijas papīrs - dod iespēju rīkoties ar precēm - (dispozīcijas vērtspapīrs)

Pār Latvijā izdotiem likumiem attiecībā uz konosamentu būtu atzīmējams 1937.g. 9. dec. likums par "pārgrozījumiem un papildinājumiem Muitas nolikumā", kas nosaka, ka konosamenti var būt izdoti:

- 1) uz vārdu - (rekta konosamenti)
- 2) uz vārdu un orderim (orderkonosamenti)
- 3) uz uzrādītāju (turētāju konosamenti)

ATŠKIRĪBAS B/L NO CERTEPARTIJAS

1) B/L nodibina tiešas attiecības tikai starp kuga saimnieku un preču saņēmēju, pie kam noteicot preces saņēmēja tiesisko stāvokli B/L nav kā "preču zīme" vienkāršs pavadraksts, bet gan "saņemšanas papīrs" (Empfangspapier), var legitimēties ar indosētu B/L.

2) Carterpartija noteic un nodibina līguma attiecības tikai starp tās tiešiem kontrahentiem - t.i. izfraktētāju un nofraktētāju

Gadījumā, ja uz viena B/L pamata tai apzīmētās preces jānodod vairākiem preču saņēmējiem, tad vietējā spedīcijas firma vai akreditīva vai rambursa banka saskaņā ar pārdevēja (akreditētāja) viņai doto priekšrakstu, izsniedz atsevišķam pircējam (preču saņēmējam) uz viņas rīcībā esošā B/L pamata t.s. izdošanas orderi (delivery order) pret pirkšanas summas samaksu resp. tratas akceptu. Uz šī papīra pamata, kur am šaubu gadījumā ir asignācijas (bet nebūt ne tradīcijas papīra) raksturs, attiecīgam pircējam iespējams saņemt precī no muitās iestādes; izdošanas orderis gan atsaucams, ja vien tas nesatur sevi preču izdošanas prasījuma cesiju, kam varētu būt nozīme, lai nodrošinātu konosamenta turētājam kīlu tiesības vai "stoppage in transit".

UZŅEMŠANAS UN BORTA KONOSAMENTS

Modernā kartējā tvaikoku satiksme, kuru uztur līniju kugsaimniecības, lielai konosamenta izdošanu jau tanī brīdī, kad kugis vēl nav klāt un tā tad prece faktiski vēl netika nodota uz kuga borta, jo kugu saimniecība nevar preču pieņemšanu pārva-
dāšanai atlikt līdz pēdējām momentam, kad kugis jau ir gatavs iekraut preces.

Šī gadījumā izfraktētājs var pieņemt precī un uzglabāt noliktavās, saskaņā ar kuga zīmi.

Sis konosamenta izdošanas veids izaudzis uz tā pamata, ka preču nodevējam nododot kravu vienīgi pret kuga zīmi un atstājot kuginieka noliktavā, nav iespējams mobilizēt, izmantot precē ieguldīto kapitālu, bet saņemot jau iepriekš šo konosamentu, viņam rodas šī konosamenta vērtspapīra tiesības.

Šo konosamentu tad nu sauc par

- 1) uzņemšanas konosamentu, kas ieviesies uz ierādīuma tiesību pamata, atšķirība no

2) borta konosamenta, kurš tiek izsniegts pie kravas pieņemšanu tieši, pārvadāšanai.

Ar "uzņemšanas" konosamentu preces tiek "zur Beförderung übernommen", un kurš savas lietišķas sekas izrāda tikai ar patieso preces iekraušanu vai vismaz faktisko nodošanu kugsaimniekam tiesā valdīšanā.

Sakarā ar "uzņemšanas" konosamentu pielaižama substitūcijas klauzula "..... received for Shipment by the goods/s or any subsequent Steamer of the some line", kuru preču nodevējs var arī nepieņemt, bet ja tomēr substitūcija pieņemta, tad notiek itkā transportlīguma "Fungibilizācija", t.i. speciēs parāda (pārvadāšana ar noteiktu kugi) vietā stājas transporta genus parāds.

TRANSITKONOSAMENTS

Sevišķas B/L kategorijas sastāda "Durchfrachts konnosamenten". - Modernā jūras transporta satiksmē k. bieži aptver vairākus transporta posmus, kam nomainoties, krava jāpārkrāuj no viena transportlīdzekļa otrā. Šādu konos. sauc par transit-konosamentu un tā var aptvert transporta posmu, kas nav pakļautā jūras tiesībām, bet gan dzelzceļu tiesībām, gaisa tiesībām vai sauszemes transporta tiesībām.

Ērtības dēļ un, lai samazinātu izdevumus izslēdzas, ka izdod vienu pašu galveno (pamat) B/L uz visu braucienu par vienu paušalu frakts summu, kas neizslēdz daļu B/L. Galvenā B/L izdevējs atbild tikai par to, ka daļu B/L nesaturētu vairāk apgrūtinošus nosacījumus.

VĒSTURE UN ATTĪSTĪBA

K-ts ir ļoti vecs jūras tiesību institūts. K-a nosaukums radies Spānijā 16.g.s. sākumā, bet jau līdz tam k. bija pazīstams ar latīņu nosaukumiem. Atskaitot nedaudzus noteikumus par k-u, muitas likumā Latvijā nav rakstītu normu par k-u, bet attiecīgās ieradumu tiesības pamatojas uz 1667.g. zviedru jūras tiesībām, Rīgas statūtu 5. grāmatas un 1861.g. Vācijas tirdzniecības tiesībām. Modernākās k-a tiesības ir Hāgas 1921.g. noteikumi, tāpat 1922.g. Briseles konferencē ienesa dažus pārgrūzījumus.

Konosamenta unifikācijas darbi nesekmējas īpaši aiz tā iemesla, ka nav iespējams samierināt angļu un franču sistēmu, kas neatzīst skripturātiesisku raksturu pretēji kontinentālai sistēmai.

I Z F R A K T Ē T Ā J A P I E N Ā K U M I.

Kuga izfraktētājam (kuga saimniekam) laikā jānodrošina jūras spējīgs kugis attiecīgā, labā stāvoklī, braucienam derīgā stāvoklī.

Gadījumā, ja kugis laikā neatbrauc iekraušanas ostā, nofraktētājam certepartija bieži piešķir tiesību pēdējo atcelt, t.i. no fraktējuma atkāpties, nemaksājot faulfrakti.

Izfraktētājam - (kapteiņa personā) - pēc vispārēja principa jānodod prece (krava) adreses ostā vai muitas iestādē līdz ar attiecīgiem dokumentiem tai sastāvā un stāvoklī, kā viņš to bija saņēmis.

Izfraktētais - (resp. kugis)

1) nes iekraušanas izdevumus, izņemot "en rouche" transportu, "en rouche" izfraktēšana (-en block) ir pie čarterlīguma, kad tā priekšmets ir viss kugis par paušalu fraktsnaudu.

bet 2) Lichterfrakti parasti (pēc vienošanās) nes nofraktētājs (event. kravdevējs)

Lichterfrakts ir vedmaksas izdevumi, kas celas piegādājot kravu ostā pie jūras kuga ar prāmjiem, velkoņiem u.t.t. - t.s. lichteriem.

Pēc Amerikas "Hartes Act" 1896.g. un Shipping Bill 1916.g. kuga saimniekam resp. kapteinim nav tiesības (ar "konosamenta klauzulu") izslēgt atbildību par kuga nederību braucienam, bet, ja preču nodevējam piešķirta tiesība pārbaudīt un apskatīt kugi, tad kapteinis gan no atbildības brīvs, tomēr, ja preču nodevējs tikai vienkārši "atzīst" kuga noderīgumu, tad ar to kapteinis nav atbrīvots no atbildības.

IZFRAKTĒTĀJS ATBILD par to, ka izkrautā prece saskan ar konosamenta apzīmēto precī, bet ja prece tika saņemta saiņos, iesaiņojumos, telpās (piem. mucās), tad pietiek, ja kapteinis nodod konosamentā apzīmēto gabalu skaitu.

- Piem.: 1) ja konosaments paredz 500 mucas vīna- jānodod nebojātas 500 mucas kā tādas- par saturu neatbild.
- 2) ja kapteinis pieņēmis 500 litrus vīna,- nedrīkst nodot 500 mucas etiķa.

Kuga atbildība sākas ar "mates receipt" izdošanu. Ja pie iekraušanas ceļas domstarpība, piem.: par preču-skaitu, tad konosamentā jāatzīmē, ka skaits paliek strīdīgs, nenoteikts.

Uz neapmierinošu iesaiņojumu kapteinim jāuzrāda pieņemot precī, pretējā gadījumā viņš atbild par trūkumu vai bojājumiem, pat, ja viņš ar klauzulu noraidījis atbildību par bojājumiem, lūzumu u.c.

IZFRAKTĒTĀJS NEATBILD

- 1) ja prece pēc savām dabiskām īpašībām vai aiz nofraktētāja vainas gājusi zudumā, vai sabojāta,
- 2) neatbild arī par "force majeure" (von hoher Hand)
Pie šādu notikumu iestāšanās kapteinim jāpie-rāda tikai, ka zaudējums, vai bojājums izcēlies no šāda notikuma, bet viņam nav jāpie-rāda, ka viņš nav bijis vainīgs.
- 3) Beidzot jāseka, kā jau bija agrāk teikts, ka izfraktētājs parasti atbild tikai ar jūras man-tību (kugi un frakti), pie kam šo atbildību kugsaimnieki vēl ierobežo ar t.s. "atbrīvojošām klauzulām".

NOFRAKTĒTĀJA PIENĀKUMI.

Nofraktētājs - (kravdevējs) ir tā persona, kas ar transportieri slēdz jūras transporta darījumu un kuram noteiktā laikā un uz sava rēķina jānogādā prece uz kuga bortu (saskaņā ar attiecīgām ostas parašām) līdz ar attiecīgiem dokumentiem.

Par nenogādāšanu laikā nofraktētājs atbild. Izfraktētājs ieinteresēts visātrākā un visdrīzākā preču iekraušanā.

Parasti certerpartija paredz dienu skaitu, kurās precei jābūt nogādātai un cik ilgā laikā kugim šīs preces jāiekrauj "iekraušanas dienas"- (pēc Rīgas biržas parašām) pie izkraušanas - "izkraušanas dienas"

Šādas g u l a m a s d i e n a s aprēķina vai nu te-košās dienās (running days), kuras pēdējas saprotamas kā tempus utile.

Ie- un izkraušanas dienas var noteikt arī vienā kopējā skaitā.

Pēc gulamo dienu notecējuma sākas V i r s g u l a m ā s d i e n a s - (days of demurage) par kurām nofraktētājam jāmaksā kugim atlīdzību, kuru parasti paredz certerpartija (demurage), bet kuras lielumu - šaubu gadījumā- arī var sevišķi pierādīt izfraktētājs.

Ja nofraktētājs nenogādā precī arī norunātā virsgulas laikā, izfraktētājs var braucienu turpināt, nenogaidot precī, bet tomēr pieprasot fraktsnaudu par neņemtajām telpām (Fautfrakt)
Gulamas dienas domājamas tikai pie čarterlīguma, jo preču gabalu transportlīguma preču nodošanai jānotiek nekavējoši.

uz kapteina pieprasījumu - par nogādāšanas termiņiem tiek izsludināts vispārībai un individuālās intereses nevar ievērot, ja prece nav šai termiņā nogādāta, kapteinis aizbrauc, pieprasot pilnu frakts naudu.

Fraktsnaudu pēc vispārēja principa maksā nofraktētājs pie izkraušanas.

1. En r o u c h e f r a k t s, ja tā noteikta pēc tilpuma mēra, aprēķināma atkarībā no certepartijas nosacījumiem, vai arī no kravas tilpuma.
2. ja frakti noteikti pēc preču mēra, svāra un daudzuma, tad frakts maksājama tikai par faktiski nogādāto ar kugi un faktiski pienākušo precī, ja vien fraktslīgums neparedz pretējo. Bet par sabojāto precī fraktsnauda tomēr jāmaksā pilnā apmērā.
3. Frankatura ir noruna par fraktsavansu, ko parasti izfraktētājs prasa, un šis frakts avanss skaitās par galīgi samaksātu, t.i. frakts avanss nav frakts in rīcico. (riskam pakļauta vedmaksā)
4. ja kugis braucienā cietis nelaimi un tāpēc pārtraucis braucienu - frakts kugim pienākas tikai par nobraukto ceļu t.s. distances frakts.
5. Pēc kuga pārbraukšanas uz norunāto ostu, kapteinim tiesība pieprasīt frakts naudu no konosamenta uzrādītāja.

Preču "saņemšana" (muitas likumu nozīmē) nav identiska ar preču "pieņemšanu" no saņēmēja puses, un saņēmēji var savas ierunas pret transporta izpildīšanu celt arī pēc preču saņemšanas muitas iestāde.

Fraktsnaudu ārpus Latvijas ostām pieprasa un saņem pats kapteinis savā vārdā, ja tur nav sevišķa kuga vēl kravas īpašnieka pilnvarnieka, bet ne kuga korespondents.

6. jāizšķir:

Č a r t e r f r a k t s nauda, kuru izfraktētājs saņem tieši no nofraktētāja kā no sava tieša čarterlīguma pretkontrahenta.

K o n o s a m e n t f r a k t s pienākas par pārvadātiem preču gabaliem uz gabalu transportlīguma pamata.

7. B r u t t o f r a k t s n a u d ā ir atlīdzība arī par brauciena izdevumiem

Nettofraktsnauda ir tīra pelna, kura aprēķināta par 2/3 brutofrakts. (pēc Lobera)

8. izfraktētājam dēļ savām pretenzijām un prasībām pret nofraktētāju (preču saņēmēju) pieder nevienparastās aizturēšanas tiesības, bet arī klusas ķīlu tiesības

Minētās tiesības parasti arī paredz konosaments vai certepartija.

9. Parādi, kas ceļš no konosamenta apmierināmi pēc "jūras prasību" 7. kategorijas.

P R E Ć U (K R A V A S) S A Ņ Ē M Ē J S .

K r a v a s s a Ņ Ē M Ē J S ir persona uz kuras adresi nosūtīta prece un kas legitimēdams ar konosamentu pieprasa izdot kravu.

Tā kā fraktslīgums ir līgums trešai personai par labu un ja

- 1) nav izdots konosaments, tad saņēmēja juridiskais stāvoklis apspriežams nevien pēc tirdzniecības, bet arī pēc civiltiesībām.
- 2) ir izdots konosaments, tad preču saņēmēja stāvoklis noteiktāks un labvēlīgāks. Faktiski konosamentu gandrīz izdod visur un sevišķi kā orderkonosamentu, no kura arī būtu jāiziet kā no t i p i s k a

konosamenta, tāpat, apspriežot pārrunājamo jautājumu, šai vietā būtu arī vienkāršības dēļ jāiziet no tā, ka preču nodevējs sa-
krit ar nofraktētāju un kuga saimnieks (Ipašnieks) - ar izfrak-
tētāju.

Kā mēr kugis atrodas ceļā, nofraktētājs (piem. preču no-
devējs) var kapeinim dot rīkojumu par preču atdošanu atpakaļ,
vai izsniegšanu pēc piederības, bet tikai tad, ja viņš kapeinim
iedod visus konosamenta eksenplārus.

No otras puses, tāda pašā veidā var par precēm rīkoties
arī ar konosamentu legitimētais destinataras.

Bet ar to momentu, kad kugis ienācis ostā, ar konosamentu
legitimētām destinatarām ir patstāvīgs obligācijas prasījums
par preču nodošanu viņam.

Konosaments šai ziņā ir saņemšanas (prezentācijas un
izpērkams) papīrs.

Pietiek ar vienu pašu eksenplāru; ja pieteicas vairāki
preču pretendenti, tad kapeinim prece jādeponē attiecīgā depo-
zīcijas vietā, jo destinataras prasījuma tiesību noteic vienīgi
konosaments.

Ko noteic čarterlīgums, tas neaizskar preču saņēmēju kā
destinataru, jo konosamentam ir plašs skripturtiesisks spēks.

Tāpēc kuga saimnieks (izfraktētājs) nevar aizbildināties
labticīga ieguvēja priekšā ar to, ka viņš precī nav saņēmis,
vai saņēmis citas, vai konosamentā aprādītā daudzums etc.
nesaskan ar patiesību. Bet pret šādu atbildību kuga saimnieks
(kā izfraktētājs) var aizsargāties ar konosamenta klauzulām
t.s. Atbrīvojošām klauzulām.

Bet tomēr tā kā konosaments ir kauzals vērtspapīrs
(pretēji piem. vekseliem) un tādēļ paliek atkarīgs no materiālās
saistības, t.i. no transportdarījuma uzņemšanas, tad tāpēc ku-
ga saimnieks var celt visas ierunas, kuras piekrit viņam kā
jūras izfraktētājam, piem.: ka viņš neesot vainīgs pie kravas
zuduma vai bojājuma.

Fraktsnauda nemama no tā, kas legitimējas ar konosamentu
t.i. ar indosēto uz viņu order- vai arī ar turētāju konosa-
mentu, kaut arī preču īstais adresāts būtu kāds cits, un
kaut arī šis pēdējais būtu kā tāds kapeinim zināms.

Preču saņēmējs var atteikties no fraktsnaudas sa-
maksas aiz savām pretenzijām no fraktslīguma.

Tāpat preču saņēmējam ir tiesība preču saiņus ar šķidru-
mu nodot kapeinim fraktsnaudas vietā, ja šķidrums pa brauk-
šanas laiku iztecējis, ja vien konosaments neparedz pretējo.

Ja destinataras preces pieņem, tad viņš ar to
uzņemas apmierināt izfraktētāju sakarā ar konosamentu.

Preču saņēmēja tiesība pieprasīt atlīdzību par preču
bojājumiem un vispār par izfraktētāja pienākumu neizpildīšanu
izbeidzas ar preču pieņemšanu un fraktsnaudas samaksu. Bet
atlīdzības prasījuma tiesības izbeidzas arī piem.: ar preču
pieņemšanu bez ierunām neatkarīgi no fraktsnaudas samaksas.

ATBRĪVOJOŠĀS KLAUZULAS

Jūras fraktslīgumu atbrīvojošas
klauzulas ir šinīs līgumos ieraks-
tītie noteikumi, ar kuriem kuga saim-
nieks - izfraktētājs vairāk vai ma-
zāk atsvarbinās no saviem likumis -
kiem pienākumiem atbildībā par
fraktslīguma pildīšanu.

Šīs klauzulas bija pazīstamas jau vidus laikos un it īpaši tagad, pateicoties angļu iespaidam, jūras fraktslāgumi pretēji sauszemes padoti čūs pozitīvām (piekāpīgām) normām ar ko rederejas (izfraktētāji) ieguvušas ievērojamu saimniecisku pārsvaru par nofraktētājiem, izlietojot savu jau bez tam ārkārtīgi labvēlīgo likumisko atbildību (atbildība ar jūras mantu!) - nospiež savus kontreherentus ar t.s. atbrīvojošām klauzulām.

Klauzulas ierobežo galvenām kārtām atbildību par kravas

- 1/ bojājumiem
- 2/ zudumiem.

Pēc valdošā ieskata, klauzulas jāatzīst par spēkā esošām, cik tālu viņas neizslēdz atbildību par launu nodomu.

Tā Latv. C.L. 1643. p. nosaka, ka

"Vienošanās par to, lai ar launā nolūkā izdarītu darbību, nodarīts zaudējums nebūtu jāatlīdzinā, nav spēkā..."

K l a u z u l a s v a r a t t i e k t i e s

1/ UZ ZINĀMĀM PARASTĀM ĀRĒJĀM BRIESMĀM t.i. "jūras briesmām", kuras ir raksturīgas kugniecībai kā tādai (bet-ne ārkārtīgas - briesmas)

Kugim šinī gadījumā jāpierāda pats notikums, bet ne tas, ka kugis bija labā stāvoklī.

Preču saņēmējam tiesība tomēr pierādīt kapteiņa vai kuga personāla vainu (nolaidību u.c.)

Seit pieskaitāma arī l e d u s k l a u z u l a, kad kugis aiz ledus apstākļiem nevar sasniegt adreses ostu.

Tā tad ledus klauzula izslēdz "avarijas gros" piemērošanu; visi izdevumi, kas ceļas sakarā ar preču nodošanu citā nenoenkurētā vietā un laikā, uzskatāmi tikai par partikulāru avariju, un kā tādas dēļ izdevumus nes preču rīkotājs pats.

Bet ledus klauzulai trūkstot, minētie noteikumi dotu iemeslu piemērot "avarijas gros" kārtību, ja vien attiecīgie zaudējumi cēlušies sakarā ar kapteiņa rīkojumiem kuga vai kravas glābšanai.

No aizjūras nodošanas (pārdošanas) līguma viedokļa ceļas jautājums par to, vai iekšzemes importēram tiesība, sevišķai vienošanai trūkstot- uzlikt savas aizjūras kontrahentam (preču nodevējam) atbildību par to, ka tas preces nodevis kugim zem konosamenta ar ledus klauzulu, ja par to agrāk nav vienošanās notikusi.

Izejot no tā, ka pie "cif" darījumiem pārdevējs nes risku tikai līdz preču iekraušanaī-kugi, bet pircējs pēc pabeigtas preču iekraušanas, t.i. preču transporta risku, tad arī l e d e u s s t ā v o k l a r i s k u n e s p i r c ē j s (tāpat pie "cf" un "fob")

Nemot vērā, ka ārzemes (aizjūras) preču nodevējam tagadējos apstākļos konosaments (piem. satīksmē starp Rīgu un Hamburgu) pie preču gabalu līgumiem bez ledus klauzulas sadabūt nav iespējams un, ka par tādu neiespēju nevar būt nezināms iekšzemes importieram, pēdējam izdarot pasūtījumus uz aizjūras precēm, uzskatāms, ka viņš klusu ciešot piekritis arī ledus klauzulas ievietošanai konosamentā.

Iekšzemes importērs tāpēc arī nevar preču nodevējam pārmest un celt prasījumus, ka pēdējais viņam iepriekš neesot ziņojis, ka viņš var sadabūt konosamentus tikai ar ledus klauzulu.

- 2/ ĀRKĀRTĒJO NEGADĪJUMU klauzula "accidents of sea" "of navigation"
- 3/ VIS PĀRĒJĀS BRAUCIENA BRIESMAS klauzula "accidents of whatever kind" "acts of God" u.c. arī šai gadījumā preču saņēmējs var ceļot ierunas-pierādīt kapteiņa vai kuga personāla nolaidību.
- 4/ KUGA, TĀ PIEDERUMU UN IERIČU DEFEKTU klauzula "damage from defects of mashineru ..." kugis atbild tikai tad, ja pretēja puse pierāda, ka kuga nespēja bijusi izfraktētājam (kugim) zināma, vai, ka kapteinis vai kuga personāls pielaidis vainu.
- 5/ KAPTEIŅA UN KUGA PERSONĀLA NOLAI DĪBAS KLAUZULA kura atsvabina izfraktētāju (kuga saimnieku) no ekipāžas nolaidības sekām vispār.

6/ IPASU PREČU SABOJĀŠANAS VEIDA klauzula piem.: brīvs no lūzuma, no sūces (lekaže) nofraktētājam šeit jāpierāda ekipāžas vaina.

Bez šīm klauzulām izfraktētājam (kugim) izdodot konosamentu, ir tiesība ievietot konosamentā klauzulas par to:

7/ ka kapteinim neesot zināmi preču svars, mērs, daudzums: "quantity, weight unknown".

Šai gadījuma pretējai pusei jāpierāda, ka kapteinis patiesi pie preču iekraušanas saņēmis vairāk nekā viņš izkrāvis un nodevis, vai, ka pie preces nodošanas pārvadāšanai (iekrāšanai) prece tikusi izmērīta, vai ka kapteinim preču daudzuma mērs nevarējis būt nezināms, piem., kad prece iekrauta sagāztā vai sabērtā veidā (pānkas, dāļi)

Līdzīgas klauzulas pazīst arī 1939.g. Latvijas ostas parašas.

8/ ka kapteinim neesot zināma preces kvalitāte, piem., ja viņš nevarot vai nevēloties to pārbaudīt vai attiecībā uz preču iesaiņojumiem, saņimos-ka saturs neesot viņam zināms: "contents unknown", bet šī klauzula tāpat nav pielaižama attiecībā uz precēm, kuras pārved sagāztā vai sabērtā veidā kā arī gadījumā, kad preču defekti un iesaiņojuma defekti bijuši skaidri pie preču iekraušanas un kapteinis nav ierunas cēlis.

Cik tālu aprādītas klauzulas ir pielaižamas, viņas nodibina prezumciju par to, ka prece tikusi pieņemta

"in good order and condition" (labā stāvoklī)

un pretējai pusei, kura ceļ pretenziju-par preču bojāšanu, jāpierāda, ka

- 1) kapteinis nogādājis citu preču nekrautu
- 2) vai, ka prece tikusi nodota labā stāvoklī, bet tikusi ceļā sabojāta.

FRAKTS LĪGUMA IZBEIGŠANĀS

Kā krievu tirdzniec. nolikums, tā arī vācu H.g.B. paredz sīkākus noteikumus par fraktslīguma izbeigšanas gadījumiem un sekām, ar kuriem likumi cenšas nodrošināt vai samierināt kontrahentu intereses.

Bieži nofraktētāja intereses parasa, lai iekrauto precis atkal izkrauj, bet no otras puses pie tam jāievēro arī pēdējo preču nodevēju un paša izfraktētāja (kuga) intereses pēc iespējas pātrināt aizbraukšanu, tāpat kugim jānodrošina atlīdzība par neņemtajām telpām.

Fraktslīgums izbeidzas:

- 1/ Ar tā kartīgu izpildīšanu
- 2/ Ar faultfrakti, t.i. nofraktētājam ir tiesība atteikties no fraktslīguma pie certerpartijas, ja viņš samaksā frakts naudu
 - a) pēc mūsu tiesībām - pilnā apmērā
 - b) pēc H.g.B. - atsakoties pirms kuga aizbraukšanas - pusi, bet pēc pilnā apmērā

Faultfrakt - ir vedmaksā par (kugam) neņemtajām telpām.

Pie gabalu preču līguma katrā ziņā jāmaksā visā fraktsnauda.

Bet, ja kugis neatbrauc iekraušanas ostā, nofraktētājam bieži piešķir

"option of cancelling the charter", (t.i. no fraktslīguma atkāpties, nemaksājot faultfrakti)

- 3/ Fraktslīgums izbeidzas pats par sevi, ja kugis vai krava pazūd nejauši, pie kam, ja tas notiek
 - a) pirms kuga aizbraukšanas, tad nofraktētājs ir brīvs no atbildības
 - b) pēc kuga aizbraukšanas, kugis iet zudumā nejauši (piem. straudē), tad nofraktētājam

jāmaksā distancess frakts par glabātām precēm, atkarībā no no-
leta ceļa, bet, gadījumā, ja preces iet zudumā nejauši, tad vis-
pār frakts nav maksājams.

P A L Ī D Z Ī B A K U Ģ I E M J Ū R A S

B R I E S M Ā S. (1939. g. L. n. 65 nr.)

SENOS LAIKOS pastāvēja pierakstu tiesības - /Strandēšanas
tiesības/- sakarā ar kuru avarijas gadījumā kuga personāls un man-
tība piederēja piekrastes kungam.

Zem kuga strandēšanas kr. tirdzn. nol. saprot kuga zudumu
(gibel), t. i.,

Val: "kad kugis nogrimis vētrā uzskrējis uz akmeni, uz sēkli-
krastā, tā ka kugi nocelt vai izdarīt izlabojumus nav ies-
pējams "

TAGAD tādas tiesības viscauri atceltas, pie kam atzīmē-
jams, ka

LATVIJĀ līdz 1925. g. 27. okt. pēc veca civillikuma 715. p
3. punkta pastāvēja tāda tiesība zem nodalījuma "Īpašuma iegūša-
na piegūšanas ceļā" Latvijā kugu aizsargāšanas lietās pārzina
ostas un muitas iestādes (pāku personāls, ostas velkoni) policija
arī privātpersonām redzot jūrā nelaimi, pienākums paziņot (pretēji
soda)

Glābtie, kugis un preces nododami muitas valdei, kura
vajadzības gadījumā lemj par izglābto mantu tālako likteni.

IZŠKIRĪBA STARP GLĀBŠANAU UN PALĪDZĪBAS SNIEGŠANU.

- 1/ Glābšana - ir, ja kuga komanda zaudējusi
brīvu rīcību par glābjamo kugi un kuga
glābēji to pārņēmuši savā rīcībā (valdīšanā)
- 2/ palīdzības sniegšana - visos pārējos gadījumos

Angļu tiesības un to ietekmētā Briseles 1910. g. konvencija,
kura ir arī spēkā starp Latviju un konvencijā piedalīgām valstīm
kopš 1932. g. 16. sept. Šādu izšķirību nepazīst un abus gadījumus
atzīst par "salvage"

Nēliela atšķirība ir Vācijas jūras tiesības kā arī Latvijas
1928. g. likumā par kugu hipotēkām kā arī jūras prasības un 1939. g.
Likumā par palīdzības sniegšanu uz jūras p i e k a m š o s
j c ē d z i e n u s j a u c

N.B. 1910. g. Briseles konvencijas 13. p. nosaka nacionālus likumus
ši konvencija neaizkar.

PIENĀKUMU SNIEGT PALĪDZĪBU uz jūras 1939. g. l. nosaka, ka
katra kapteiņa pienākums ir, ciktālu viņš to var darīt bez no-
pietnām briesmām savam kugim (kravai, ekipāžai, u. t. t.) sniegt
palīdzību j Ū r a s b r i e s m ā s a t r o d o š a i p e r s o n a i, p i e
kam kuga īpašnieks neatbild par šo kapteiņa pārkāpumu.

Attiecībā uz mantas, kuga, kravas glābšanas pienākumu ne
Latvijas likums, ne Briseles konvencija nenosaka, ka tas būtu
p i e n ā k u m s, tikai nosaka, ka glābšanu un palīdzības
sniegšanu pienākas taisnīga atlīdzība, pie kam tā nekādā gadījumā
nedrīkst pārsniegt izglābto mantu vērtību (novērtētas jeb izsolē
pārdotas)

ATLĪDZĪBU (1939. g. l.) NOTEIC (attiecībā uz mantu)

- 1/ starp pusēm (kontrahentiem) noslēgts līgums vai
- 2/ tiesā
(ja līguma nav noslēgts, vai, ja tiesa to atcēlusi)

Katru līgumu par palīdzības sniegšanu vai glābšanu, kas
slēgts briesmu brīdī un briesmu iespaidā uz vienas vai otras pu-
ses līgumu tiesa var grozīt, jo var ņemt vērā, kā izglābtais
varēja būt piespiestā stāvoklī.

Tiesā atlīdzību noteic saskaņā ar apstākļiem, ņemot par
pamatu:

J. 7.

- a) sasniegtas sekmes, briesmas, izdevumus u.c.
(attālums no krasta)
- b) izglābto mantu vērtību

Šī atlīdzības norma parasti ir no 1/4 - 1/6 no izglābtās mantas vērtības

ATLĪDZĪBA NEPIENĀKAS

- 1/ kara kugiem un speciāli glābšanai un palīdzības sniegšanai paredzēto kugu Ipašniekiem un ekipāžai.
- 2/ ja sniegta palīdzība palikusi bez sekmēm.
- 3/ personas, kas piedalījušās glābšanas darbos, pretēji glābtā kuga kapteiņa noteiktam un saprātīgam aizliegumam
- 4/ glābjamā kuga personālam
- 5/ velkonim par velkamam ku gim sniegto palīdzību
- 6/ atalgojumus tieši par cilvēku dzīvības glābšanu jūras tiesības neaizskar, un gandrīz visās jūras tiesībās, izņemot Angliju un U.S.A., par to atlīdzība nepienākas.

ATLĪDZĪBA KĀ JŪRAS PRASĪBA

Atlīdzība par kuga glābšanu un palīdzības sniegšanu tam, kā arī kuga parāds vispārējās avarijas gadījumā pieskaitams jūras prasībām un apmierināms pēc 3. kategorijas un noilgst vienā gada laikā.

ATLĪDZĪBAS SADALĪJUMS

Ja palīdzību sniedz otrs kugi, tad palīdzības sniegšanas atlīdzību starp palīdzības sniedzēja kuga Ipašnieku, kuga kapteini un citām kuga dienestā esošām personām sadala tā, ka

- 1/ vispirms atlīdzina kuga Ipašniekam ar palīdzības sniegšanu saistītos izdevumus un zaudējumus un no
- 2/ pāri palikušās summas
 - a) kuga Ipašnieks saņem 2/3
 - b) kapteinis 1/9
 - c) citas kuga dienestā esošās pers. 2/9

LATVIJAS KONSULIEM ĀRZEMĒS konsulārā reglamenta 143.p. (par avarijas proceduru) uzliek arī attiecīgus uzdevumus kugu nelaimes gadījumos.

B O D M E R E J A .

Bodmereja ir jūras tiesisks aizdevuma darījums, kuru kapteinis slēdz svešā ostā uz sava likumiskā pilnvarojuma pamata iekilājot kugi, frakti un kravu, vai kādu no tiem, lai turpinātu braucienu vai sagādātu līdzekļus kuga izlabošanai.

Aizdevuma devējs - bodmerists var prasīt aizdoto naudu atpakaļ tikai pēc brauciena (Bodmerreise) labvēlīgas pabeigšanas, pie kam saņem apmierinājumu tikai no iekilātiem (verbodmet) objektiem, - iekilāšana ir lietiska ne personīga.

Kuga saimnieks var atsvabināties ar abandonu.

Kā brauciena risku bodmerists par aizdoto kapitālu dabū sevišķu bodmerijas prēmiju (līdz 25%)

BODMEREJAS VEIDI

Izšķir 3 veidus:

- 1/ bodmereja nepieciešamības gadījumos. Latvija, SSSR, Anglija, Vācija, Skandināvija
- 2/ jauktā bodmerija, kur tā kombinēta ar apdrošinājumu (Francija, Beļģija)
- 3/ neīstā bodmerija (Holandē, Itālijā) kuru slēdz
 - a) kuga īpašnieks, iekilājot kugi.
 - b) vai preču rīkotājs iekilā precī. Šeit bodmerists nenes jūras risku, bet parādnieks atbild personīgi.

Šī pēdējā forma zaudējusi savu nozīmi, jo kuga iekilāšanu izdara vai nu hipotēku veidā, vai iekilājot kuga apdrošināšanas polisi, bet preču iekilāšanu izdara iekilājot konosamentu, vai preču apdrošināšanas polisi.

Izšķirībā starp nepieciešamības bodmeriju un jaukto bodmeriju pastāv iekš tā, ka bodmerijas bodmerists nes brauciena bodmerijas arī apdrošinājuma risku.

Piem. prece 10.000 vērtībā iekilāta par 5000, tas ir par 50% no vērtības. Ja prece cieš vienkāršu avāriju, kura samazina vienas vērtību līdz 6000.- t.i. līdz 60% tad

- 1/ pēc Latvijas tiesībām bodmerists saņem visu aizdoto naudu 5000, kādu prasījumu pilnīgi varētu apmierināt no preču rīkotāja vērtības 6000.
- 2/ pēc franču tiesībām turpretīm bodmerists, kurš nes arī apdrošinājuma risku, saņem tikai 3000 (60% no 5000)

BODMEREJAS APMIERINĀŠANAS KĀRTĪBA

Latvijā ar 1928.g. likumu par jūras prasībām un hipotēkām attiecībā uz kugi un vedummaksu kā arī to piederumu noteikta priekštiesību kārtība, saskaņā ar kuru bodmerejas prasība (likums tieši nepiemin šo vārdu) apmierināmas pēc 6. kategorijas, pie kam bodmerijas prasības apmierināmas pirms kugu hipotēkām (5.kat.) gadījumos, ja šīs prasības izcēlušās ne agrāk par 3 mēnešiem pirms hipotēku korroborēšanas un pieteiktas jūrniecības d-ta kugniec. nodaļai korroborēšanai pirms hipotēku korroborēšanas.

Ja ir noslēgtas vairākas bodmerijas par brauciena laiku, tad pretēji iepārējiem noteikumiem, par kļu tiesību konkurenci jāunā kā bodmerija būda priekšrocību. Tas izskaidrojams ar to, ka pateicoties taisni beidzamajai bodmerijai, kugim ir dota iespēja nonākt norunātā ostā un līdz ar to, apmierināt bodmeristu.

BODMERIJAS ZĪME KĀ VĒRTSPAPIRS.

Bodmeriju slēdz rakstiskā formā (ko pārdz konsul. regl. 14.) bodmerijas zīmes veidā, kura uz bodmerista pieprasījumu jāizraksta orderim kā radīts vērtspapīrs un vairākos ekstenplāros, un kā tehnisks vērtspapīrs, indosējama.

LATVIJAS KONSULAM pēc konsulārā reglamenta pienākas piepalīdzēt kapteinim, nepieciešamības gadījumos noslēgt bodmerija līgumu.

BODMERIJAS VĒSTURE

Vēsturiski bodmerija attīstījies vidus laikos no romiešu jūras aizdevuma - foenus nauticum - pie kam naudas devēja arī nesa brauciena risku, bet iekilāšana ar lietiskās atbildības pazīmi izcēlās no germāņu tiesībām. Satiksmei attīstoties, bodmerija zaudēja savu nozīmi.

AVĀRIJA

JĒDZIENS UN VEIDĪ.

Vispār zem avārijas saprct zaudējumuus, upurus, kuri cēlušies kugim viskravai, vai abiem kopā no kādanelaimes gadījuma.

Krievu tirdzniecības nolikums izšķir 4 avariju veidus.

LIELA AVARIJA

Ja brauciena laikā gadas, ka kapteinis ir spiests labprātīgi ziedot, uzpurēt kuga vai kravu (preču) daļas, lai glābtu kugi vai kravu daļu piem. izsviežot kravu daļu pār kuga malu. Jau no seniem laikiem tika atzīts princips, ka šī gadījumā zaudējums, kuru cietuši vieni briesmu (zaudējumu) dalībnieki, atliedzināms tiem briesmu dalībniekiem, kuriem par labu notikusi labuma uzpurēšana. Tā tad upuri un izdevumi jānes visiem avarijas dalībniekiem kopīgi. Šī t.s. lielā avarija ir zaudējumi, upuri, izdevumi, kuri nodarīti kugim vai kravai ar kapteina rīcību, glābjot kugi vai kravu no kopējām briesmām.

VIENKĀRŠA jeb PARTIKULĀRA AVARIJA.

Te ir tiešie zaudējumi no nelaimes gadījumiem (ugunsgrēks, aizturēšana, kapteina vai ekipāža nolaidība, bojājumi no preču dabiskām īpašībām etc.) un vispār visi zaudējumi, bojājumi un izdevumi, kuri nepieder ne pie lielās avarijas, ne pie mazās avarijas.

Šādus zaudējumus, bojājumus un izdevumus nes katrs dalībnieks atsevišķi, tā tad tie nav sadalāmi starp dalībniekiem. Ja piem.: ugunsgrēkā prece sadeg, tad zaudējumus nes preču rīkotājs, bet frakts zudumu nes izfraktētājs. Saprotams, cietušam nedrīkst zaudējuma atlīdzības prasība pret vainīgo personu uz civ. likuma pamata vai pēc jūras tiesībām.

MAZA AVARIJA

Te pieskaitāmi visi normāli izdevumi, kuri attiecas uz kugošanu kā tādu.

Pēdējā laikā tos nesa izfraktētājs viens pats, jo modernos laikos šie izdevumi bija zaudējuši savu nejausības raksturu un tāpēc vispār nav attiecināmi uz avariju (izfraktētājs to sedz no bruto frakts, paturot sev nettofrakts).

KUGU KOLIZIJAS jeb SADURSMES AVARIJA

Krievu tirdzniecības nolikums šim veidam paredzēja sarežģītus noteikumus, bet praksē jau līdz 1939.g., kad tika izdots "likums par avarijām", piemēroja

- 1/ Starptautiskos noteikumus par kugu saduršanās novēršanu uz jūras (1897.g. Vašingtonā pieņemts)
- 2/ 1910.g. Briselē pieņemto konvenciju attiecībā uz palīdzības sniegšanu un glābšanu uz jūras

V A C U HgB atzīst tikai divus šīs avarijas veidus

- 1/ Grosse Havarei
- 2/ besondere Havarei

F R A N Č U: Code de Commerce.

- 1/ lielā avarija
- 2/ partikulārā avarija

L A T V I J A S "Likums par avarijām" 1939.g. 8.jūlija.

Skīro avarijas kā

- 1/ Lielā avarija
- 2/ Partikulārā avarija

un bez tam vēl likuma trešā daļā runā īpaši par

- 3/ Kugu saduršmēm

KUGU SADURSMES

(likums par avarijām 1939.g. 8.jūl.)

Kugu sadursmes ir divu vai vairāku savstarpēji neatkarīgu kugu tieša vai netieša saskāršanās.

Sadursmju novēršanai, kugiem jārikojas pēc starptautiski pieņemtiem noteikumiem kugu sadursmju novēršanai uz jūras, un gadījumā, ja sadursmē bojātais kugis nogrimst nesasniedzis tuvāko ostu un nav konstatēti citi nogrimšanas cēloņi, tad pieņem, ka nogrimšana ir sadursmes sekas.

Zaudējumi, prasības, kas cēlušās no sadursmēm

- 1/ jūras kugiem savā starpā
- 2/ starp jūras kugiem no vienas puses un iekšējo ūdeņu kugiem no otras puses

kārtojamas pēc

"Likuma par Briselē 1910.g. konvencijas dažu noteikumu apvienošanu attiecībā uz kugu sadursmēm (Vald.V.1932.g.) (147.n.) Šo konvenciju ratificēja lielākā daļa jūras valstu.

Kā vispārējie principi šai konvencijai būtu:

- 1/ ja sadursšanās notiek aiz viena kuga vainas, tad atbild kugis, kura dēļ sadursšanās notikusi
- 2/ Ja vaina ir kopīga, tad katra kuga atbildība ir samērīga viņa atsevišķi izdarītās vainas lielumam. Tomēr, ja atkarība no apstākļiem nav iespējams noteikt vainas samēru, vai ja izrādās, ka kugi ir vienlīdzīgi vainīgi, tad atbildība sadalāma līdzīgas daļās samērā ar kugu vērtībām
- 3/ ja sadursšanās notiek nepārvaramas varas dēļ (force majeure), tad zaudējumus cieš tie, kam viņi nodarīti
- 4/ Prasības par zaudējumu atlīdzību ceļamas
 - a) kuga piederības ostā.- pret kuga īpašnieku
 - b) ārpus kuga piederības ostas pret kuga īpašnieka vietnieku resp. kapteini.
- 5/ pēc 1910.g. Briseles konvencijas, prasība noilgst 2 gadu laikā.

L I E L Ā A V A R I J A .

B Ū T Ī B A

Liela avarija raksturojama kā zaudējumu un izdevumu kopība, kura ceļas kugim, kravai un fraktij, sakarā ar kapteiņa rīcību, uzupurējot kuga vai kravas daļas, lai glābtu kugi un kravu no kopējām briesmām.

Tā tad lielās avarijas norēķina mērķis ir, lai samērīgi sadalītu zaudējumus uz visiem trim faktoriem (kugi, kravu, vedmaksu) un proti, uz tiem, kuri glābti, un arī uz tiem, kuri gājuši zudumā.

Pamatojums šādam principam izriet no diviem momentiem:

- 1/ spaidu stāvokļa un
- 2/ savstarpēja apdrošinājuma, kombinācijām

Visskaidrāk šis princips izteicās pie kravas izsviešanas pār kuga malu, jo no vienas puses, ja kugi un kravu var kopējām briesmām glābt ar to, ka to atvieglina, izsviežot kravas daļu pār kuga malu, tad šāds spaidu stāvoklis attaisno ielaušanos privātīpašuma novadā,

no otras puses taisnība prasa, lai zaudējumus no tā ciestu ne tik vien tas, kura preces izsviestas, bet, lai zaudējumi sadalītu uz visiem, kuri bijuši tais pašās briesmās.

Tā tad: briesmu kopība attaisno zināmu uzbrukumu privātīpašumam, bet prasa arī savstarpēju atbildību par zaudējumiem.

Jau SENOS LAIKOS preču izsviešana par malu tika atzīta un normēta, sevišķi Grieķijā saskarē ar Rodosas salas tiesībām: "Lex Rhodia de jactu", kādas tiesības pārņēmuši arī romieši "Jactus mercium" (jacta - at-izsviešana).

VIDUS LAIKOS noteikumi par l i e l u a v a r i j u tika vēl paplašināti, pie kam vairāki no tiem pamatojās uz l i g u m - i s k u, briesmu kopību.

Vēlāk no jauna atgriezās pie likumiskās briesmu kopības, pie kuras pieturas arī modernie tirdzniecības likumi.

JAUNAKOS LAIKOS jāsaaka, ka tiesību principi par lielu avariju gandrīz saskan pie visām tautām.

Lai novērstu pārpratumus, jūrniecībā, jūrniecībā ieinteresētās personas, kugu īpašnieki, tirgotāji īpašos kongresos:

Glasgovā 1860 (lorda Braughan vadībā)

Jorkā 1864

Antverpenē 1877

Liverpūlē 1890

Stokholmā 1824

izstrādāja "Jorkas un Antverpenes noteikumu s", pēc kuriem tagad parasti nokārto lielo avariju, ja par to līguma-slēdzēji vienojušies, citādi ir nozīme arī nacionāliem likumiem.

Jaunākie izdevumi ir 1924.g. zem virsraksta "Jork - Antverpen - Rules" (noteikumi)

Šie noteikumi sastāv no 23 rules (pantiem), pie kam 1924.g. tulkoti latviešu valodā (V.V. 198.u.c.)

Latvijas prakse līdz 1939.g. 8.jūl., jāsaaka, arī pieturējās pie Jork - Antverp. - Rules līdz minētā laikā tika izdots

1939. Likums par avarijām

kura izstrādāšanā tomēr pamatā un izveidojumos tika ņemts

Jork - Antverp. - Rules (izņemot noteikumus par kugu sadursmēm)

Likums sastāv no trim daļām

1. daļa - lielā un partikulārā avarija
2. daļa - avariju kārtošana
3. daļa - kugu sadursmes

Likums nosaka, ka

"Par LIELO AVARIJU uzskatāms tikai tādā gadījumā, kad tīšām un saprātīgi izdarīts ārkārtējs upuris vai nesti ārkārtēji izdevumi kopīgās drošības labā, lai glābtu no kopīgām briesmām praucienu riska kopībā saistīto mantu - kugi, kravu un vedmaksu.

Uz PARTIKULĀRO AVARIJU attiecas visi nelaimes gadījuma radītie zaudējumi un izdevumi, kas nepieder pie lielās avarijas.

Partikulāras avarijas zaudējumus un izdevumus kugis un krava nes atsevišķi katra par sevi.

Jāsaka, ka "Likums par avarijām" operē un noskaidro galvenām kārtām lielās avarijas gadījumus un procedūru, noskaidrojot, kādi gadījumi attiecas uz lielo avariju un kādi pie tās nepieder.

LIELĀS AVARIJAS PRIEKŠNOTEIKUMI

Pie lielas avarijas priekšnoteikumiem (rekvizītiem) pieder:

1/ Ārkārtīgiem upuriem un izdevumiem jābūt kopīgās drošības labā. Tāpēc, ja kugis iet ar balastu, bet ne ar precēm, tad vispār nevar runāt par lielo avariju. Kopējo briesmu iespēja sākas jau ar pirmo preču pieņemšanu uz kuga, tāpēc lielās avarijas gadījums var notikt jau pašā iekravas ostā, pirms kuga galīgas piekraušanas.

Upuri un izdevumi, kas nav nesti kopīgās drošības labā, tā tad nav pieskaitāmi pie lielās avarijas.

Piem.: ja izsviesti daži sabojātie preču gabali, lai tie nebojātu citas preces.

2/ Kapteiņa rīcībai, uzupurējot kuga kravas daļas, jābūt izdarītai tīši ar nodomu, lai novērstu kopējās briesmas. Tāpēc uz lielu avariju nav attiecināmi zaudējumi, kuri neceļas no kapteiņa rīcības briesmu novēršanai, bet tieši no pašām briesmām, piem.,

preču vai kuga bojājums no pēdējā uzskriešanas sēkli, vai no paša ugunsgrēka, bet no bojājumiem, kas, dzēšot ugunsgrēku nodarīti kugim, vai kravai, arī abiem kopā.

3/ Kapteina rīcībai jābūt vērstai uz kopībā saistīto mantu (kuga, kravas un vedmaksas) glābšanu no kopīgām briesmām.

Tāpēc, ja kapteinis kravas glābšanas dēļ vien virza kugi uz ienaidnieka ostu, kur ienaidnieks kugi atņem kā prīzi, kuga zaudējums nav atlīdzinams lielās avarijas kārtībā.

4/ Vispār jāatzīmē, ka zaudējumiem pēc lielās avarijas pielīdzinami izdevumi par kuga izlabošanu, citu kugu palīdzību, glābšanu u.c. un sevišķi t.s. atvīstotie izdevumi, kurus izdara kapteinis, lai ietaupītu citus lielākus izdevumus.

Piem.: kapteinis, kura kugis sabojāts, pārkrauj preci uz otru kugi, lai nevajadzētu apmeklēt patvēruma ostu, kuras izdevumi būtu lielāki par pārkraušanas izdevumiem.

5/ *Kapteina rīcībai jābūt ar sekmēm (pēc Loebera)*

LIELĀS AVARIJAS PIEMĒRI

Uz lielo avariju attiecas sevišķi sekošie gadījumi:

- 1/ Kravas, vai tās daļas izsviešana pār malu, ja tas izdarīts kopējās drošības labā
- 2/ Kuga un kravas bojāšanu, dzēšot ugunsgrēku uz kuga, neatlīdzina tomēr bojājumus, kas nodarīti kuga vai sabērztās kravas daļām, ko bojājis ugunsgrēks kā tāds.
- 3/ Zaudējumi un bojājumi, kas cēlušies kugi tišām uzliekot sēkli kopīgas drošības labā. Tomēr pēc lielās avarijas neatlīdzina zaudējumus, kas cēlušies kugi tišām uzliekot sēkli tādos apstākļos, kad bez šādas rīcības tas nenovērsami tiktu izdzīts malā vai uz klintīm.
- 4/ Zaudējumi un bojājumi mašīnām un katliem, kas radušies, mēģinot atbrīvot no sēkla bīstamā stāvoklī esošu kugi, ja pierādīts, ka tie cēlušies no patiesa nodoma atbrīvot kugi no sēkla kopīgas drošības labā, riskējot ar šādiem bojājumiem (pārmērīgas mašīnu izlietošanas) Parastie mašīnu un katlu bojājumi kugim peldot nepieņemami lielai avarijai.
- 5/ Ja krava, kuga kurināmais un materiāli atsevišķi vai kopā izkrauti no sēkli esošā kuga un šāda rīcība izdarīta kopējās drošības labā, tad pēc lielās avarijas noteikumiem, jāatlīdzina izdevumi par izkraušanu lielajās laivās, lielajai nomu un eventuālo atpakaļiekraušanu kugī, kā arī citus no tām cēlušos zaudējumus vai bojājumus.
- 6/ Kad kugis, sakarā ar nelaimes gadījumu, ir spiests, kopējās glābšanas nolūkā, iet patvēruma ostā, piem.: izlabojuma izdarīšanas dēļ. Izdevumi par iebraukšanu ostā, iebraukšanu un iekraušanu un uzturēšanos (piem. alga personālam, personāla uzturs, preču iz un iekraušanu preču uzglabāšana, ostas nodevas u.c.) atlīdzinami lielās avarijas kārtībā, bet paši izdevumi par kuga izlabojumiem piederētu pie lielās avarijas tikai tad, ja tos kapteinis izdarījis tiešām taisni glābšanas nolūkā.
- 7/ Ja kāds no avarijas dalībniekiem vajadzīgo naudu nesagādā, tad nepieciešamie izdevumi par vajadzīgās naudas sagādāšanu podmerejas vai citādā ceļā, jāatlīdzina pēc lielās avarijas noteikumiem.

- 35 -

L I E L Ā S A V A R I J A S Z A U D Ē J U M U
S A D A L Ī Š A N A

Pamata likums par avarijām 1939.g. 8.jūl.
Līdz 1939.g. 8.jūl. pamatojas uz Ņork- Antverp.- Rules

Tā kā lielā avarijā jānes kopīgi kugim, fraktij (vedmaksai) un kravai, un sakarā ar to radušies zaudējumi jānoteic, lai tos sadalītu starp kopējās briesmās cietušiem un no tām glābtām vērtībām (faktoriem) samērīgi ar to vērtību cenām, tad rodas sekošie jautājumi

- 1/ Kādai vērtību kopībai, kompleksam jeb grupai piekriņtiesība uz zaudējuma atlīdzību (t.s. tiesība uz kontribūciju)
- 2/ Kādai vērtību kopībai (kompleksam jeb grupai) jāatlīdzina zaudējums (T.s. kontribūcijas pienākums)
- 3/ Kā noteicama attiecīgo vērtību cena (punktos 1/ un 2/)
- 4/ Kādā kārtībā sadalāmi zaudējumi (norēķins - dispaža)
- 5/ Kādas formalitātes jāizpilda kapteinim, lai paturētu tiesību uz zaudējuma atlīdzību par kugi un frakti.

AKTĪVA MASA (aktīvais kapitāls jeb avarijas masa) ir tā vērtību kopība (grupa, komplekss), kurai ir tiesība uz kontribūciju, t.i. viņa saņem samaksu no pasīvās masas, t.i. (cietušās vērtības) (Kas saņem)

PASĪVĀ MASA (kontribūcijas kapitāls) ir tā vērtību kopība (grupa, komplekss), kurai ir jāatlīdzina zaudējumi (Kas maksā)

ŠERSEŅEVIČS gan pieturas pie pretējas terminologijas attiecībā uz pasīvo resp. aktīvo masu.

L I E L Ā S A V A R I J A S vispārējie noteikumi

ATLĪDZĪBU pēc lielās avarijas noteikumiem bauda tikai tādi zaudējumi (bojājumi, izdevumi), kas ir šīs lielās avarijas tiešas sekas, pie kam: šie zaudējumi var būt arī kā sekas no

- 1/ trešās personas vainas dēļ
- 2/ kāda avarijas dalībnieka vainas dēļ, šīnī gadījumā vainīgam nav tiesības uz avarijas naudu, bet pārējie dalībnieki var prasīt atlīdzību no vainīgā, ciktālu viņi nav apmierināti pēc lielās avarijas noteikumiem

NEATLĪDZINA pēc lielās avarijas zaudējumus, kas nodarīti kugim vai kravai sakarā ar kavējumiem braucienā.

JĀŅEM VĒRĀ sadalāt zaudējumus pēc lielās avarijas vienīgi:

- 1/ tās vērtības, kas pastāvējušas brauciena noslēguma vietā un

2/ noteikumus, kas pastāv dispažas sastādīšanas vietā

A/ TIESĪBA uz k o n t r i b ū c i j u
(piekrit kugim, vedmaksai (īraktij) un
kravai kā aktīvai masai)

KUGIM no notaksētās vērtības jāatskaita zināma daļa atkarībā no kuga vecuma kā 1/3 daļas atvilkums no remonta izdevumiem par "jauns veca vietā", jo pie pilnas atlīdzības kuga saimnieks saņemtu vairāk nekā viņš bija zaudējis.

Gadījumā, ja pie lielās avarijas aplēses tiek atzīta kuga kondemnācija tad šo 1/3 daļas atvilkumus neizdara, bet vienkārši notaksē kuga atlikušo vērtību (dzelzs u.c. vērtību)

Kuga kondemnācija ir oficiāla kuga atzīšana par neizlabojamu, citiem vārdiem irreparabilitātes atzīšana.

Pēc Latvijas tiesībām kuga kondemnācija iestājas (it īpaši avarijas gadījumos), ja pēc kuga likumīgas apskatīšanas tiktu atzīts, ka

vai a) kugis nav izlabojams
b) mazākais saimnieciski neatmaksājas to izlabot

(No apdrošināšanas tiesību viedokļa kuga kondemnācija uzskatama par androšināšanas gadījuma iestāšanos).

KRAVAI

a/ Par uzupurēto kravu (t.i. pilnīgi nazaudētu) atlīdzība noteicama pēc tirgus cenas, kādas pastāv pēdējā izkraušanas dienā brauciena noslēguma vietā.

Par pamatu aprēķiniem ņem kravas netto vērtību piešķaitot tai frankofrakti un no dabūtās kopvērtības atveik visus tos izdevumus, kas par tām izdoti pēc lielās avarijas, izņemot tādus izdevumus, kas atlīdzināmi pēc lielās avarijas.

b/ Par sabojāto kravu, ja viņa pēc izkraušanas tiek pārdota, tad zaudējumus aprēķina pēc formulas

$$\frac{a (b - c)}{b} ;$$

kur "a"- ir šīs preces tirgus vērtība nebojātā veidā pēdējā izkraušanas dienā

"b" - šīs preces tirgus vērtība nebojātā veidā pārdošanas dienā

"c" - ir par šo preci saņemta pārdošanas summa.

No šādi aprēķinātas netto vērtības ^{atskaita} visus tos izdevumus, kas par tām izdoti pēc lielās avarijas, izņemot tādus izdevumus, kas atlīdzinājami pēc lielās avarijas noteikumiem.

Piezīme:

Par lielās avarijas izdevumiem atlīdzina 2 % komisijas pēc lielās avarijas noteikumiem.

VEDMAKS AI

Atlīdzība izfraktētājam par vedmaksas zaudējumu (frachtverlust) noteicama ar jūras riskam pakļauto vedmaksu, kāda būtu jāmaksā par uzupurēto kravu, ja pēdējā būtu nogādāta norunātā (adreses) vietā, pie kam ir atvelkama no šīs vedmaksas naudas viena trešā daļa. (par sabojātu kravu izfraktētājs vedmaksu nezaudē).

Apiešot vedmaksu, par pamatu ņemama distances vedmaksas. (distances vedmaksas līdzinais proporcionāli noietam ceļa gabalam, ja kugis avarijas gadījumā lēmuma ostas vietā iegājis kādā citā vietā)

Izfraktētājs ar kravas uzpurēšanu nezaudē franko — tuvu kuŗa katrā ziņā viņam jāsaņem arī par uzpurētu kravu.

B./ KONTRIBŪCIJAS pienākumi jānes

KUGIM

1/ Ja kugim tikai jānes kontribūcijas pienākumi, bet nav tiesības uz kontribūciju (t.i. kugim pašam nav cēlušies zaudējumi uz lielās avarijas pamata) tad:

Kuga kontribūcijas pienākumam pienākošo vērtību aprēķina pēc kuga vērtības brauciena pabeigšanas vietā, kravas izkraušanas laikā.

2/ Ja kugim ne tikai jānes kontribūcijas pienākumi, bet arī pašam tiesība piedalīties uz kontribūcijas tiesību (t.i. kugis arī tāpat ir cietis), tad kuga kontribūcijas pienākumam pienākošo vērtību aprēķina pēc kuga vērtības brauciena pabeigšanas vietā (kravas izkraušanas vietā) pieskaitot tai vēl atlīdzību, kura kugim pienākas lielās avarijas norēķina kārtībā.

KRAVAI

1/ Ja kravai t i k a i jānes kontribūcijas pienākumi, bet pašai nav jāpiedalās pie tiesības uz kontribūciju, tad:

Kravai jākontribūē ar glābto kravu pēc notaksētas vērtības (kā tas augstāk aprādīts) — pie kam neatkarīgi no tā, vai tā butu (kvalitāte) sabojāta vai ne .

Aprēķinot šīs glābtās kravas vērtību, no tās atskaita uz kravu attiecošie sevišķie izdevumi (kā piem. apsegšana ar brezentu kravas patvēruma ostā u.c.), ja tādi nebūtu jāmaksā, ja nenotiktu lielā avarija.

2/ Ja kravai nevien jānes kontribūcijas pienākumi, bet arī pašai pienākas tiesība uz kontribūciju (ja pie tās pašas reizes piem. daļa kravas ir pazaudēta), tad kravas kontribūcijas pienākumam pienākošo vērtību aprēķina pieskaitot pie ad 1) punktā aprēķinātai vērtībai arī atlīdzību, kura kravai pienākas uz lielās avarijas norēķina kārtības.

VEDMĀKSA

1/ Kontribūcijas pienākums vedmaksai par glābto kravu (t.i. to, kas netika pazaudēta) aplēš sekoši:

Jākontribūē ir tikai nettovedmaksai, jo tikai nettovedmaksā līdzinās vedmaksas vērtībai adreses vietā.

Netto vedmaksas vērtībā ietilpst:

- a) frankatura (vedmaksas avanss)
- + b) riskam pakļauta vedmaksā, atvelkot no tās vienu trešo daļu

2/ gadījums, ja vedmaksai nevien jākontribūē (jāpiedalās maksājumos), bet arī pašai tiesība uz kontribūciju, var būt, ja krava jeb tās daļa ir uourēta (zudusi).

Šinī gadījumā vedmaksas vērtību aplēš, kā pie ad 1) punkta aprēķinātai vedmaksas vērtībai pieskaita to atlīdzību, kura vedmaksai pienākas uz lielās avarijas norēķina pamata (jo šeit vedmaksā uzstājas arī kā cietušā masa).

Jūras riskam padoto vedmaksas vērtību aplēš atskaitot no Brutto vedmaksas frankaturu. Jūras riska vedmaksā ir tā, kas padots riskam, gadījumā, ja izceļas nelaime ar precī, bet frankatura (vedmaksas avanss) allaž paliek izfraktētājam (kuga saimnieksm)

DISPAŽA.

Avoti : 1/ Likums par avarijām 1939.g.

2/ Konsulārais reglaments

Dispaža ir plāns par lielās avarijas zaudējumu un to atlīdzības sadalījumu avarijas dalībnieku starpā.

DISPAŽAS SASTĀDĪŠANA

- 1/ Dispažu sastāda zvērināts dispažiers, kādi pastāv pie Tirdzniecības & rūpniecības kamēras.
- 2/ Jāsastāda kuga Ipašnieka izvēlētajā vietā vai nu
 - a) kur kugis šķiras no kravas
 - b) vai kuga piederības ostā
- 3/ Par dispažas sastādīšanu un dispažieru izvēli jā rūpējas kuga Ipašniekam, ja viņš to nedara, tad citiem avarijas dalībniekiem ir tiesība ierosināt dispažas sastādīšanu, pie kam pēdējā gadījumā Latvijā tad nu dispažieri iecēļ Tirdzn. & rūpn. kamera.
- 4/ Pēc mūsu tirdzn. tiesības prakses dispažiers tikai nodibināja un noteica avarijas zaudējumu summu un sadalīšanas plānu pēc būtības, tā tad ne tiesas sprieduma veidā un pēc jauna likuma dispažas lēmumu var pārsūdzēt Tiesu palātai, kura tad nu var nolemt dispažu, vai nu
 - a) apstiprināt
 - b) grozīt
 - c) atcelt

DISPAŽIERA PIENĀKUMI ir:

- 1/ uz attiecīgā liguma, likuma vai parašu pamata
 - a) noteikt avarijas veidu
 - b) sastādīt vispārējo zaudējumu aprēķinu
 - c) sadalīt zaudējumus starp lielās avarijas dalībniekiem.
- 2/ Uzaicināt sludinājumu (V.V.) ceļā pieteikties ieinteresētām personām, pieteicot vajadzīgos dokumentus un ziņas.
- 3/ Dispažiers pats var iekasēt avarijas maksājumus un tos izdalīt tikai visu avarijas dalībnieku sevišķā uzdevumā.

DISPAŽAS SATURS

Dispaža iesākas ar apstākļu attēlošanu, kuri radījuši avariju un viņa sastāv no

- 1/ kuga notaksētas vērtības
- 2/ Kontribūcijas kapitāla, kas/kuga, kravas un vedmaksas or iesmās pārcietušās daļu kopvērtības (pasīvā masa)
- 3/ Avarijas kapitāls (aktīva masa)
kurā ietilpst tās kuga, kravas un vedmaksas daļas, kas cietušās zaudējumus, kuram zaudējuma apmērā ir tiesība uz atlīdzību no kontribūcijas kapitāla puses

- 4/ Zaudējumu sadalīšanas plānu (Einteilung), kurā aprēķina to dalības koeficientu (procentuālo proporciju starp kontrībūcijas masu un avarijas masu), ar kuru katram atsevišķam vērtības faktoram jāpieejas pie zaudējumu segšanas.
- 5/ Katrā dispažā apzīmē trīs faktorus
kugi
krāvu
vedmaksu
(katru no šiem trim faktoriem samaksājamo daļu sauc par avarijas naudu)
bet patiesībā pie galīgas norēķināšanas samaksas izdara resp. saņem tikai divas personas
a) kuga saimnieks resp. izfraktētājs
b) nofraktētājs resp. preču rīkotājs

AVARIJAS DALĪBNIEKU PIENĀKUMI UN ATBILDĪBA

- 1/ Katram dalībniekam jāiesniedz dispažieram dispažas sastādīšanai attiecīgie nepieciešamie dokumenti un ziņas, pie kam vajadzīgasekspertizes izdara kameras uzaicinātie lietpratēji.
- 2/ Ar avarijas saistības raksta parakstīšanu, tās dalībnieki uzņemas saistību nokārtot avarijas maksājumus, ar kādiem viņiem būs jāpieejas lielās avarijas zaudējumu segšanā un no otras puses, vajadzības gadījumā viņiem piekrītošas summas pieprasīt no pretējās puses prasības ceļā.
- 3/ Par zaudējumiem, kas cēlušies no lielās avarijas, katrs dalībnieks atbild pēc trešās kategorijas "jūras prasījumu" apmērā.
- 4/ Kuga īpašniekam ir tiesība savas prasības apmierināšanai aizturēt krāvu, tāpat kravas saņēmējam ir tiesība lūgt tās aizturēt kugi.
- 5/ Avarijas dalībniekiem uzlikts par pienākumu samaksāt atlīdzību dispažierim pēc L T R K noteiktas takses.

KONSULĀRAIS REGLAMENTS

avarijas procedūru paredz trīs posmos

- 1/ lietas izmeklēšanai ar dokumentiem, lieciniekiem nopratināšanu t. t. l.
- 2/ zaudējumu novērtēšana
- 3/ zaudējumu sadalīšana starp zaudējumu nesējiem (dispaža)

Ja avarijas procedūru vada konsuls, viņam jāpalīdz kapteinim zaudējumu novērtēšanā caur ekspertiem apdrošināšanas agentam klātesot, un izvēlēties uzticamu un kompetentu dispažeru zaudējumu sadalīšanai.

Ekspertu atzinumu un dispažiera sastādīto aprēķinu, konsuls tikai legalizē. Šie dokumenti pievienojami avarijas protokolam.

Kad Latvijas kuga avarijas protokolu uzņem un vada attiecīgā kompetenta ārzemes vietējā tiesa, notārs v a i c., tad tani vietā esošam Latvijas konsulam no kapteiņa puses jāpaziņo par attiecīgo faktu un konsula pienākums novērot, vai avarijas procedūra notiek kārtīgi un uzticami.

Pēc pabeigtas procedūras, konsuls lūdz tiesas izrakstu no protokola un piesūta to L. J. D. un Ārlietu ministrijai.

-40-

AVARIJAS PROTOKOLS UN JŪRAS
PROTESTS.

JŪRAS PROTESTS.

Jūras protests ir dokumentā izteikta kapteiņa (vai viņa vietnieka) deklarācija par savu rīcību, novēršot brauciena laikā notikušos nelaimēs gadījumus, kuru sekas var būt zaudējumi vai bojājumi kugim vai kravai, vai kādi citi zaudējumi brauciena normālas gaitas traucējumu dēļ.

Jūras protesta pieteikšana

- 1/ pieteicams pirmajā lēmuma ostā 24 stundu laikā pēc iebraukšanas (ārkārtējā gadījumā pirmajā piemērotā vietā)
- 2/ Latvijas ostās jūras protests pieteicams notāram
- 3/ Ārzemēs attiecīgās valsts piekritīgai iestādei vai Latvijas konsulam (ņemot vērā vietējos likumus un starpt. not. u.t.l.)

Jūras protesta raksturs

Pēc likuma par avarijām par jūras protestu atzīstams dokuments, kurā kapteinis deklarē, ka ir izlietojis visus līdzekļus, lai novērstu ostā kugi un kravu nebojātā veidā un patur sev visas tiesības pret ieinteresētiem kravu īpašniekiem, kuga un kravu apdrošinātājiem u.t.t. gadījumam, ja nelaimes notekuma dēļ, konstatētu zaudējumus vai bojājumus kugim vai kravai.

Jūras protests ievēdams attiecīgā aktu grāmatā, pa lielākai daļai uz jūras žurnālā ierakstījumu pamata.

Konsulārā reglamentā arī ir paredzēti attiecīgi noteikumi izdarot jūras protestu.

Pēc savas juridiskās dabas, jūras protests uzskatams par pierādījumu nodrošināšanas aktu, ne par notariālu aktu.

AVARIJAS PROTOKOLS

Avarijas protokols ir dokuments ar ziņojumiem par svarīgākiem brauciena notikumiem, bet it sevišķi pilnīgam un skaidram atstāstījumam par notikušiem nelaimēs gadījumiem, atzīmējot rīcību - zaudējumu novēršanai vai samazināšanai.

Par avarijas protokola sastādīšanu rūpējas kapteinis vai nepieciešamos gadījumos tā vietnieks.

Avarijas protokola sastādīšana

- 1/ jā sastāda SEŠU mēnešu laikā pēc jūras protesta pieteikšanas.
(ar Finanšu ministrijas atļauju avarijas protokola sastādīšanu var uz laiku atlikt)
- 2/ pie avarijas protokolu sastādīšanas bez kapteiņa vēl jā piedalās lieciniekiem
 - a) vienam no kuga administratīvā personāla
 - b) vienam no mašīnu komandas
 - c) diviem no klāja komandas
- 3/ Latvijā avarijas protokolu sastāda notārs
- 4/ Ārzemēs attiecīgās valsts, uz to kompetenta persona vai Latvijas konsuls. (3 un 4 punkti līdzīgi ar jūras protestu)

- 5/ Avarijas protokolu sastāda uz kuga klāja (jūras) žurnāla pamata, bet, ja klāja žurnāls nav vests vai gājis bojā, tad uz iesniegta ziņojuma apraksta vai liecinieku liecības ~~pamata~~ klāja žurnāls = jūras žurnāls.)

Latvijas konsula pienākumi attiecībā uz avarijas protokolu

Avarijas protokols obligatoriski jāpieteic arī Latvijas konsulam, un, ja kapteinis to nedara, konsuls spēš šinī gadījumā konsulārā reglamentā paredzētos solus.

Ja avarijas protokolu uzņem Latvijas konsuls, tad

- a) z e m z v ē r a s t a var taisīt tikai tie Latvijas konsuli, kuriem ir attiecīgās judicīarās tiesības.
- b) b e z z v ē r a s t a var uzņemt visi Latvijas konsuli.

J Ū R A S P R A S Ī B A S

J Ē D Z I E N S

Jūras prasības ir jūras tiesības sastopamās īpatnējas procesuālās pretenzijas.

Jūras prasību jēdzienu bieži jauc ar likumiskām kīlu tiesībām, jo praksē tās parasti atrodamas savienojumā ar jūras prasībām Šāds savienojums kāpina jūras prasību prioritāti.

Jūras prasību īpatnības pastāv

- 1/ sevišķā to apmierināšanas kārtībā
- 2/ jūras prasību nodrošinājuma ierobežošanā.

Francijā, Beļģijā un Itālijā jūras prasību nodrošinājums ierobežojams pamatuma cēlā, kurpretim Vācijā un Latvijā tas likumiski ierobežots ar "jūras mantu!"

Sakara ar to, jūras prasību nodrošinājumā arī neietilpst apdrošināšanas atlīdzība (Francijā otrādi)

N.B. Latvijā kugu hipotēkas obligācijas parāds tomēr ir nodrošināts ar apdrošināšanas atlīdzību (pie kam valsts kredītiestādes pieprasa iekļāta kuga obligatorisku apdrošināšanu, paturot apdrošinājuma polisi pie sevis)

Apmierināšanas kārtība atšķiras no civilprocesa paredzētas kārtības.

Piešķirot kuga kreditoriem atzīmētas sevišķas tiesības, likumi līdz ar to no

- 1/ vienas puses gan nostāda tos privileģētā stāvoklī, bet
- 2/ no otras puses arī aprobežo prasību apmierināšanu ar kuga mantu.

No tā izriet: ka kuga kreditors ir kreditors, kuram ir sevišķas lietiskas tiesības uz kuga mantību.

(par kuga hipotekāriskiem parādiem un personāla algām kuga īpašnieka atbildība tomēr ir neaprobežota)

Latvijas kugu hipotēku un jūras prasību likums nosaka jūras prasību priekšrocību apmierināšanas kārtību, pie tam saļaukdams jūras prasību un kuga hipotēkas jēdzienus.

Japāna, Skandināvijas valstis, Vācija un Latvija (nepilnīgi) jūras prasības apmierināmas pēc posterioritātes principa, saskaņā ar ko vēlākā kuga brauciena laikā radušās jūras prasības apmierināmas pirms tām jūras prasībām, kas cēlušās iepriekšējā braucienā.

APMIERINĀŠANAS KĀRTĪBĀ

Pēc 1928.g. likuma par jūras prasību un hipotēku priekšrocībām tās apmierināmas attiecībā uz kugi, vēdmaksu un piederumiem (jūras mantu) sekošā kārtībā:

- 1/ Valstij pienākošie tiesas izdevumi un visi uz kuga gulošie valsts un komunālie nodokļi un nodevas; izdevumi par kuga apsardzību un uzturēšanu, skaitot no ienākšanas ostā; izdevumi, kuri izdarīti kreditoru vispārējās interesēs kuga uzturēšanai vai nolūkā panākt kuga pārdošanu un tā vērtības sadalīšanu
- 2/ Kuga personāla algas un citi kuga dienestā stāvošām personām likumīgi pienācīgie atlīdzinājumi: ja dienesta līgums slēgts uz laiku, tad par pēdējiem 3 mēnešiem, ja uz braucieni, tad par pēdējo izpildīto braucieni, pie kam pēc 1939.g. likuma šī atbildība ir neaprobežota (t.i. kuga īpašnieks atbild ne vien ar kuga mantu, bet ar visu savu mantu)
- 3/ Atlīdzība par kuga glābšanu un palīdzības sniegšanu tam, kā arī kuga parāds vispārējās avarijas gadījumā
- 4/ Atlīdzība par zaudējumiem no
 - a) kuga īpašnieka vai kuga dienestā atrodošās personu nolaidības dēļ
 - b) par kuga sadursmi
 - c) par pasažieru un kuga personāla ievainojumiem
 - d) par kravas zudumiem vai bojājumiem
 - e) par zaudējumiem, kas nodarīti ostas ierīcēm, būvēm, dokiem vai kugojamiem ceļiem.

(par 4. punkta zaudējumiem pastāv naudas atbildība, sk, kuga īpašn. atbildību)

- 5/ Kugu hipotēkas (pie kam kuga īpašnieka atbildība ir neaprobežota)
- 6/ Parādi, kas cēlušies no līguma, kuru noslēdzis kapteinis uz savu likumīgu tiesību pamata ārpus kuga piederības ostas, vai no operācijām, kuras viņš ārpus kuga piederības ostas izdarījis kuga uzturēšanai vai brauciena turpināšanai, neskatoties uz to, vai kapteinis tanī pašā laikā ir arī kuga īpašnieks, vai nav un vai parādu būtu ietaisījis viņš, vai arī piegādātājs, fraktētājs vai cits līgumslēdzējs.

Seit kaut arī nav nosaukts vārdā jāsa-
prot B o d m e r i j u

7/ Parādi, kuri ceļas no konosa-
menta (naudas atbildība, sk. kugu īpašnieku at-
bildību)

- Piezīmes:
- a) 6. un 7. punkta minētās jūras prasības ieņem vietu pirms hipotēkām, ja šīs prasības izcēlušās ne agrāk kā trīs mēnešus pirms hipotēku korroborēšanas un pieteiktas jūrn. dep. kugniec. nodaļai korroborēšanai pirms hipotēku korroborēšanas
 - b) 3. un 6. punktā uzrādītās jūras prasības apmierinamas tādā kārtībā, kā vēlāk cēlušās jūras prasības apmierinamas pirms tām jūras prasībām, kuras cēlušās *agrāk.*
(sk. bodmereju)

Noteikti jāievēro, ka beidzamā braucienā cēlušās jūras prasības apmierinamas pirms tām jūras prasībām, kuras cēlušās iepriekšējā braucienā.

Jūras prasības, kas cēlušās no viena līguma, kurš attiecas uz vairākiem braucieniem, visas ierindojamas vienkopus ar prasībām no beidzamā brauciena.

Kuga īpašniekam uz kuga un vedmaksas apdrošināšanas līguma pamata pienācīgā apdrošināšanas atlīdzība, kā arī pienācošas prēmijas, subsidijas un pasta izdevumi neietilpst jūras prasību nodrošinājumā.

Attiecībā uz kuga hipotēkām likuma pieturas pie pretējā, nosakot, ka:

Apdrošināšanas atlīdzība ietilpst kuga obligācijas nodrošinājumā.

Jūras prasību un kugu hipotēku apmierināšanai var izlietot arī kuga vedummaksu, kas realizējama līdz tam laikam, kamēr vedumaksa vēl nav nomaksāta, vai kamēr vedumaksa atrodas pie kapteiņa, vai kuga īpašnieka agenta.

Jūras prasība noilgst pēc viena gada, skaitot no tās dienas, kad cēlusies tiesība piedzīt prasību.

Jūras prasībām, kuras paredz atlīdzību par palīdzību un glābšanu, termins skaitās no šīs operācijas nobeigšanas dienas, bet jūras prasībām par zaudējumu atlīdzībām (4) termins skaitās no tās dienas, kad notikusi avarija vai attiecīgs gadījums, kas radījis zaudējumu.

Jūras prasību juridisks raksturs

Daži vācu rakstnieki neatzīst viņām tieši kļu tiesību kvalitāti, bet pieņem 1) vai nu kādu reālu obligāciju (realobligāciju), kura esot vēršama pret katrreizējo kuga mantības saimnieku un esot nodrošināta ar "lietišķu spēaidu aparātu" (Saps, Ehrenbergs) vai 2) prasību pret iepriekšējo kuga saimnieku, pie kam vēlākā kuga saimnieka atbildība esot aprobežota un pēdējai esot kļu veidīgs saturs. Pie šīs teorijas pieturas arī Wüstendörfers.

Mūsū likums nosakot, ka "jūras prasības un kugu hipotēkas seko kugim neatkarīgi no tā, kā īpašumā tas atrodas" drīzāk pieturas pie Sapsa un Ehrenberga izteikta uzskata.

NOTEIKUMI PAR KUĢU PIRKŠANU UN PĀRDOŠANU.

(attiecas arī uz dāvinājumiem)

1931 g. likums

Pērkot-pārdodot registrētu jeb registrējamu (t.i. kuru pēc li-
kuma jāregistrē) kuģi, jānoslēdz rakstisks pirkšanas-pārdošanas lī-
gums, kuru apliecina

iekšzemē - notars, bet

ārzemēs - Latvijas karjeras konsuls, vai tie goda konsuļi, kas
uz to sevišķi pilnvaroti,

kuriem tad no apliecinot pirkšanas-pārdošanas līgumus, jāpārlicie-
nas par pārdevēja īpašuma tiesībām uz pārdodamo kuģi, pie kam

IEKŠZEMĒ, t. i. L a t v i j ā noslēdzot pirkšanas un pārdoša-
nas līgumus notaram

- 1) jāapliecina uz līguma pircēja un pārdevēja tiesībspēja,
- 2) pie ārvalsts kuga pirkšanas-pārdošanas pirms kuga ievešanas
J.D. kugu registrī uz pircēja vārda, ir jāiesniedz attiecīgas
ārzemes iestādes izdota apliecība, ka pārdotais kuģis ir
dzēsts no tās valsts kugu registra, zem kuras karoga kuģis
līdz šim braucis.

ĀRZEMĒS esošo Latvijas kuģi atļauts pārdot tikai saziņā ar Lat-
vijas karjeras konsulu, kuram jāuzrāda pirkšanas-pārdošanas līgums
aplīdzināšanai, pie kam ja kuģi pārdod uz ārzemēm, tad konsuls at-
ņem flagas patentu un kopā ar pirkšanas-pārdošanas līguma aplieci-
nātu norakstu un kuga registrācijas sertifikātu piesūta J.D., bet
uz kuga mēru grāmatas taisa attiecīgu atzīmi par kuga pārdošanu, at-
stājot to pircējam.

LĪGUMĀ JĀUZRĀDA

- 1) pircēja un pārdevēja
 - a/ pie fiziskām personām: vārds, uzvārds un pavalst-
niecība,
 - b/ pie juridiskām personām - tās nosaukums un atra-
šanās vieta.
- 2) kuga vārds, bet ja agrāk bija citi vārdi, tad pēdējie
divi,
- 3) kuga šķira un piederības osta,
- 4) kuga tonnaža un būves gads,
- 5) ja pērk un pārdod kuga domājamo daļu, tad tās lielums,
- 6) pirkuma summa,
- 7) citi nosacījumi pēc savstarpējās vienošanās,

KUĢA PIEDERUMI.

Pērkot kuģi, kuga pircēja tiesības uz pirktu kuģi aptver arī
kuga piederumus, kas uzstādīti kuga kārtējai darbībai, kā

- mašīnas
- celtnes
- laivas
- takelaža (kuga masti ar iekārtu, kr."snaski") u.c.

P i e z ī m e . Par kuga piederumiem nav uzskatami

- a) kurinamais
- b) kārtīgai kuga apkalpošanai vajadzīgie materiāli
- c) pārtikas vielas.

Pārdodot b r a u c i e n ā e s o š o k u ģ i, uz pircēju,
ja tas n e b ū t u c i t ā d i n o r u n ā t s, pāriet tiesība
uz

- 1) nesaņemto veādmaksu par visu uz kuga pārdošanas laikā eso-
šo kravu,
- 2) kuga materiāli, kurinamais, pārtika, smērvielas u.c., kas
nepieciešami brauciena nobeigšanai.

Tāpat uz pircēju pāriet varbūtējie zaudējumi, kas cēlušies kuga
pēdējā braucienā.

PIRMPIRKUMA TIESĪBAS.

Pie kuģa līdzīpašniecības, ja kuģa līdzīpašnieks vēlas savu visu vai daļu no savas kuģa domājamas daļas pārdot, tā jāpiedāvā vispirms pārējiem kuģa līdzīpašniekiem, jo viņiem ir pirmpirkuma tiesības, kuru no domu (t.i. izlietot pirmpirkuma tiesību) jāpaziņo pārdevējam rakstiski divu nedēļu laikā no piedāvājuma saņemšanas. Ja kuģa līdzīpašnieks šinī laikā nedod vajadzīgo atbildi, tad viņam piederošā pirmpirkuma tiesība izbeidzas.

Pirmpirkuma tiesības nav iespējamās, ja pirkšana-pārdošana uz kuģa domājamo daļu notiek

- 1) starp vecākiem un bērniem,
- 2) starp brāļiem un māsām,
- 3) starp vīru un sievu,
- 4) starp tā paša kuģa līdzīpašniekiem.

OBBLIGATORISKI REĢISTRĒJAMO KUĢU, satiksmes u.c. peldošu iekārtu (lai-vas u.c., kā arī zem 20 bruto reg. ton. jūras kuģu) pirkšanas-pārdošanai arī jābūt rakstiskai, pie kam šos līgumus tad nu var apliecināt

- 1) notars vai
- 2) policija vai
- 3) pašvaldības iestāde.

ATZĪĻES SAKARĀ AR ĪPAŠUMA TIESĪBU PĀREJU PAR KUĢI ierakstamas

- 1) kuģu registri,
- 2) registrācijas certifikatā,
- 3) flagas patentē,
- 4) mēru grāmatā,
- 5) pie koprederejas - koprederejas līgumā.

