

AIŠKINAMASIS RAŠTAS
DĖL LIETUVOS RESPUBLIKOS SAUGIOS LAIVYBOS ĮSTATYMO NR. VIII-1897
PAKEITIMO ĮSTATYMO IR LIETUVOS RESPUBLIKOS PREKYBINĖS LAIVYBOS
ĮSTATYMO NR. I-1513 2, 6, 11, 12, 78, 79, 81, 82, 83, 84 STRAIPSNIŲ,
KETURIOLIKTOJO SKIRSNIO PAVADINIMO PAKEITIMO ĮSTATYMO
PROJEKTŲ

1. Įstatymų projektų rengimą paskatinusios priežastys, parengtų projektų tikslai ir uždaviniai.

Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 (toliau – Įstatymas) pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Projektas Nr. 1) parengtas siekiant įgyvendinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. gegužės 11 d. pavedimą iki 2022 m. rugsėjo 30 d. pateikti Vyriausybei teisės aktų pakeitimų projektus, reikalingus suskystintų gamtinių dujų (toliau – SGD) laivui-saugyklai „Independence“ įregistruoti Lietuvoje, ir siekiant aiškesnio, nuoseklesnio ir sistemiškesnio teisinio reglamentavimo bei efektyvesnio saugios laivybos reikalavimų laikymosi užtikrinimo. Dėl šių priežasčių Projektu Nr. 1 siūloma:

- papildyti Įstatymą nuostatomis dėl galimybės saugios laivybos valdymo sistemos bendrovei, iš laivo savininko perėmusiai visas pareigas ir atsakomybę už laivo veiklą pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą, būti įsisteigusiai ne tik Lietuvos Respublikoje, bet ir Europos Sąjungos valstybėje narėje ar kitoje Europos ekonominės erdvės valstybėje, Šveicarijos Konfederacijoje ar Jungtinėje Karalystėje;
- papildyti Įstatymą nuostatomis dėl galimybės laivą vesti nuotoliniu būdu (kai locmanas atlieka savo funkcijas nebūdamas vedamame laive, naudodamas nuotolinę laivo vedimo įrangą);
- Vyriausybės įgaliotai institucijai pavesti vykdyti plūduriuojančių trukdančių saugiai laivybai objektų iškėlimo iš Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir Lietuvos Respublikos išskirtinės ekonominės zonos funkciją (šiuo metu tokių paskendusius objektų iškėlimo iš teritorinės jūros funkciją vykdo Lietuvos transporto saugos administracija (toliau - Administracija), Vyriausybės įgaliojimu ši ir kitos Projekte Nr. 1 nurodytos Vyriausybės įgaliotos institucijos funkcijos bus pavestos Administracijai, kurie jas vykdo ir pagal šiuo metu galiojantį reguliavimą);
- įtvirtinti aiškius reikalavimus mokymo įstaigoms, siekiančioms įgyti teisę rengti jūrininkus, jūrininkų mokymo programoms bei jūrininkus rengiantiems mokytojams ir instruktoriams;
- patikslinti ir nustatyti konkrečius reikalavimus įmonėms, siekiančioms vykdyti ar vykdančioms Įstatyme nustatytas su saugia laivyba susijusias atestuojamas veiklas;
- įtvirtinti aiškesnes nuostatas, susijusias su tokių įmonių atestavimu;
- patikslinti informacijos apie laive gabenamus pavojinguosius ir aplinką teršiančius krovinius teikimo reikalavimus;
- patikslinti kai kurias Įstatymo sąvokas ir papildyti naujomis, ištaisyti pastebėtus netikslumus.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo Nr. I-1513 2, 6, 11, 12, 78, 79, 81, 82, 83, 84 straipsnių, keturioliktojo skirsnio pavadinimo pakeitimo įstatymo projektas (toliau – Projektas Nr. 2) parengtas siekiant:

1. Įgyvendinti Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2022 m. gegužės 11 d. pavedimą iki 2022 m. rugsėjo 30 d. pateikti Vyriausybei teisės aktų pakeitimų projektus, reikalingus SGD laivui-saugyklai „Independence“ įregistruoti Lietuvoje.

AB „Klaipėdos naftai“ ruošiantis išpirkti SGD laivą iš Norvegijos bendrovės „Hoegh LNG“ Vyriausybė iš esmės pritarė „Independence“ registravimui Lietuvoje. SGD laivas-saugykla AB „Klaipėdos nafta“ nuosavybe taptų 2024 metų pabaigoje, o perimant jo valdymą laivas būtų įregistruotas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre ir jam būtų suteikta Lietuvos valstybės vėliava. Efektyviai SGD laivo-saugyklos veiklai būtina kvalifikuota ir kompetentinga įgula. Įvertinus

iššūkius, su kuriais dėl griežtų nacionalinių reikalavimų jūrų laivų įgulos sudėčiai susiduria Lietuvos laivų savininkai, identifiikuotas poreikis nustatyti lankstesnį laivų įgulų formavimo reguliavimą.

2. Sukurti palankesnę nacionalinę reguliavimą jūrų laivų įgulų nacionalinės sudėties ir sandorių, susijusių su laivų pirkimu–pardavimu, sudarymo srityse ir patrauklesnes jūrų laivybos verslo Lietuvos Respublikoje sąlygas, skatinti darbo vietų jūrinėje laivyboje kūrimą ir užtikrinti patrauklesnes darbo sąlygas, sudaryti sąlygas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti pirmąjį SGD laivą-saugyklą ir taip užtikrinti Lietuvos energetinius ir nacionalinio saugumo interesus.

Jūrų laivų, įregistruotų Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre ir plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, skaičius pastaraisiais metais mažėja – Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre 2021 m. sausį buvo įregistruoti 102 laivai, 2022 m. rugpjūtį – tik 78 laivai¹. Lietuvos laivybos bendrovės kreipėsi² į Lietuvos Respublikos Vyriausybę ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministeriją dėl to, kad esamas nacionalinis reguliavimas Lietuvos laivybos bendrovėms sukuria nekonkurencingas sąlygas globalioje rinkoje. Identifikuota keletas problemų, tarp jų – dėl jūrų laivų įgulos nacionalinės sudėties ir jūrų laivų pirkimo–pardavimo reguliavimo.

Dėl įgulų nacionalinės sudėties reikalavimų

Trūkstant kvalifikuotų specialistų, ypač kai kuriuose laivybos segmentuose (žvejybos sektorius, SGD, kt.), laivybos bendrovės susiduria su sunkumais formuodamos laivo įgulą, o siekdamos nepažeisti teisės aktų reikalavimų turi priimti sprendimus neregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre naujų laivų arba esamus laivus perregistruoti į kitų, tarp jų ir kaimyninių šalių, jūrų laivų registrus. Šis klausimas buvo nuosekliai nagrinėtas 2021–2022 m. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įkurtoje Patariamojoje taryboje jūrų transporto klausimams spręsti³, aptartas kituose tarpžinybiniuose pasitarimuose⁴ su Lietuvos jūrininkų, laivų savininkų ir jūrininkus rengiančių mokymo įstaigų atstovais. Akcentuota, kad jūrininkų stygius jaučiamas ne tik Lietuvos, bet ir globalioje rinkoje. Šiuo metu apie 1,8 mln. jūrininkų dirba pasauliniame laivyne (apie 74 000 laivų). Vertinama, kad ateinančių penkerių metų laikotarpiu pasaulinis laivynas išaugs 6,4 proc., o jūrininkų trūkumas, Tarptautinių laivybos rūmų (angl. *International Chamber of Shipping*) duomenimis, šiuo metu siekiantis 16 500, iki 2026 m. išaugs net iki 89 510. Taip pat akcentuotina, kad Lietuvos darbo rinkoje šiuo metu jaučiamas eilinių jūrininkų trūkumas, o pasaulinėje darbo rinkoje jų yra perteklius (šie specialistai itin gausiai ruošiami besivystančiose šalyse). Sudėtingą situaciją jūrininkų darbo rinkoje dar labiau sunkina geopolitinių nestabilumų ir pandemijos nulemti veiksniai.

Dėl jūrų laivų pirkimo–pardavimo sandorių ir jūrų laivų pripažinimo nekilnojamojo turto

Vadovaujantis Lietuvos Respublikos nacionaliniu reglamentavimu, Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoti jūrų laivai prilyginami nekilnojajamiesiems daiktams.

Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre registruoto laivo prilyginimas nekilnojajamiesiems daiktams lemia tai, kad:

- ginčai dėl daiktinių teisių į jūrų laivus turi būti nagrinėjami Lietuvos Respublikos teismuose (Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodekso (toliau – CPK) 31 straipsnis), tačiau pagal tarptautinę laivybos praktiką tokie ginčai dažniausiai nagrinėjami arbitraže arba valstybių, turinčių giliais jūrų teisės taikymo bei aiškinimo tradicijas, pvz., Jungtinės Karalystės, teismuose;

- Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruoto jūrų laivo perleidimui taikytina Lietuvos Respublikos teisė, tačiau pagal tarptautinės laivybos praktiką tokie sandoriai dažniausiai sudaromi vadovaujantis Jungtinės Karalystės teise;

¹ Lietuvos transporto saugos administracijos duomenys, [LR jūrų laivų sąrašai | Lietuvos transporto saugos administracija \(lr.lt\)](https://lrv.lt)

² Lietuvos laivų savininkų asociacijos 2020-11-26 lūkesčių raštas Nr. VD-20-32 Lietuvos Respublikos Vyriausybei dėl sprendinių klausimų laivybos sektoriuje.

³ Šios tarybos nariais yra Lietuvos laivų savininkų asociacijos, Lietuvos jūrininkų sąjungos, Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos ir kitų valstybės institucijų atstovai.

⁴ 2022-07-13 pasitarimas tarp Lietuvos jūrininkų sąjungos, Lietuvos laivų savininkų asociacijos ir Susisiekimo ministerijos, 2022-08-02 Susisiekimo ministerijos, Lietuvos jūrininkų sąjungos ir Lietuvos aukštosios jūrėivystės mokyklos atstovų susitikimas.

- privalomas notarinis perleidimo sandorio tvirtinimas (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 1.74 straipsnis). Pagal tarptautinę praktiką, jūrų laivų perleidimo sandoriai sudaromi pagal tipines standartines formas (pvz., *Norwegian Sale Form*, *Nippon Sale Form*, *Singapore Ship Sale Form*) ir notarai tokių sandorių netvirtina.

Atkreiptinas dėmesys, kad notarinis jūrų laivų pirkimo–pardavimo sutarties tvirtinimas reikalingas tik parduodant Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotą laivą. Tokios formos sandorį sudaryti sudėtinga arba iš esmės neįmanoma, kadangi:

- notariškai sandoris turi būti sudaromas lietuvių kalba ir turi būti išverstas į kitą kalbą;
- notarui užsienio šalies pirkėjas privalo pateikti į lietuvių kalbą išverstus legalizuotus dokumentus dėl jo, kaip juridinio asmens, egzistavimo fakto, juridinio asmens ir jam atstovaujančio organo teisių sudaryti sandorį buvimo;

- laivo pirkimo–pardavimo sutartis privalo būti pasirašoma notaro akivaizdoje, dėl šios priežasties užsienio šalyje registruoto laivo pirkėjo atstovas privalo fiziškai atvykti į Lietuvos Respubliką, gauti vizą ir t. t.;

- sudėtinga arba neįmanoma jūrų laivų įsigijimo finansuoti finansinių įstaigų lėšomis. Jūrų laivų įsigijimai dažniausiai yra finansuojami užsienio kredito įstaigų, kreditavimo sutartys sudaromos pagal kredito įstaigų nustatomas sąlygas, įskaitant kreditavimo sutarčiai taikomą teisę ir ginčų sprendimo vietą, kuri praktiškai niekada nebūna Lietuvos Respublika. Paskolos negrąžinimo atveju kredito įstaiga turi teisę perimti nuosavybės teises į laivą. Finansuotojui žinant, kad pagal Lietuvos Respublikos teisę laivo savininko nemokumo atveju jis taptų Lietuvos nekilnojamo daikto savininku su visomis iš to kylančiomis pasekmėmis (laivo savininkui nevykdant savo įsipareigojimų, kredito įstaiga privalės laivą pardavinėti kaip nekilnojamo turto objektą, o tai akivaizdžiai mažins potencialių pirkėjų skaičių ir pan.), tiesioginis finansavimas įsigyjant jūrų laivus, kai kreditą suteikia užsienio finansuotojas, iš esmės tampa nebeįmanoma.

Dėl įvardytų priežasčių Projektu Nr. 2 siekiama atsisakyti reguliavimo, numatančio, kad jūrų laivai prilyginami nekilnojamosioms daiktams, ir taip atsisakyti tarptautinės laivybos praktikos neatitinkančių apribojimų dėl daiktinių teisių į jūrų laivus ginčų nagrinėjimo vietos bei tokių laivų perleidimo sandorių sudarymo, palengvinti jūrų laivų įsigijimo finansavimo sąlygas bei galimybes ir paskatinti jūrų laivų registravimą Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre.

Atsižvelgus į tai, kad būtina užtikrinti tinkamą jau vykstančių viešųjų pirkimų procedūrų, pradėtų siekiant atrinkti SGD laivo-saugyklos „Independence“ operatorių, vykdymą, tikslinga prašyti Lietuvos Respublikos Seimą įstatymų projektus svarstyti skubos tvarka, siekiant užtikrinti šių įstatymų priėmimą iki 2023 m. sausio 1 d.

2. Įstatymų projektų iniciatoriai (institucija, asmenys ar piliečių įgalioti atstovai) ir rengėjai.

Projektą Nr. 1 parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (grupės vadovas – Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. p. vidmantas.tamulis@sumin.lt) patarėja Simona Jonuškienė (tel. (8 5) 219 5716, el. paštas simona.jonuskiene@sumin.lt).

Projektą Nr. 2 parengė Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupės (grupės vadovas – Vidmantas Tamulis, tel. 239 3941, el. paštas vidmantas.tamulis@sumin.lt) vyriausioji patarėja Eglė Vyšniauskaitė (tel. (8 5) 239 3888, el. paštas egle.vysniauskaite@sumin.lt).

3. Kaip šiuo metu yra reguliuojami įstatymų projektuose aptarti teisiniai santykiai.

Dėl Projekto Nr. 1

Galiojančioje Įstatymo redakcijoje nėra įtvirtinta galimybės saugios laivybos valdymo sistemos bendrovei, iš laivo savininko perėmusiai visas pareigas ir atsakomybę už laivo veiklą pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą, būti įsisteigusiai kitur nei Lietuvos Respublikoje – šis aspektas svarbus SGD laivo-saugyklos „Independence“ įregistravimui Lietuvoje. Taip pat galiojančioje Įstatymo redakcijoje nėra nustatyta galimybės

locmanui vesti laivą nuotoliniu būdu, jokiai institucijai nėra pavesta vykdyti plūduriuojančių trukdančių saugiai laivybai objektų iškelimo iš Lietuvos Respublikos teritorinės jūros ir išskirtinės ekonominės zonos funkcijos, nėra nustatyta reikalavimų mokymo įstaigoms, siekiančioms įgyti teisę rengti jūrininkus, jūrininkų mokymo programoms, jūrininkus rengiantiems mokytojams ir instruktoriams. Šiuo metu galiojančioje Įstatymo redakcijoje reikalavimai įmonėms, siekiančioms vykdyti (vykdančioms) Įstatyme įtvirtintas atestuojamas veiklas (jų dalį), yra skirstomi į pagrindinius ir papildomus, tačiau įmonių atestavimo, atestacijos galiojimo sustabdymo, atestacijos galiojimo sustabdymo ar atestacijos galiojimo panaikinimo reglamentavimas nėra išsamus, nenustatytos atestuotų įmonių veiklos sąlygos. Įstatymo 33 straipsnyje nustatyta informacijos apie laive į (iš) Lietuvos Respublikos uostą (-us) gabenamus pavojinguosius ar aplinką teršiančius krovinius teikimo tvarka yra netiksli. Kai kurios Įstatyme įtvirtintos sąvokos nesuvienodintos ir netikslės, nenuosekliai vartojamos.

Dėl Projekto Nr. 2

Įgulų nacionalinės sudėties reikalavimai

Prekybinės laivybos įstatymo 11 straipsnyje nustatyta, kad laivo įgulą (įskaitant laivo kapitoną) turi sudaryti ne mažiau kaip pusė Lietuvos Respublikos, kitų Europos Sąjungos valstybių narių ar kitų Europos ekonominės erdvės valstybių ir Šveicarijos Konfederacijos (toliau – valstybė narė) piliečių ir kitų fizinių asmenų, kurie naudojami Europos Sąjungos teisės aktuose jiems suteiktomis judėjimo valstybėse narėse teisėmis. Laivo kapitono pareigas gali eiti tik valstybės narės piliečiai. Laivo, vežančio keleivius ir (ar) krovinius į (iš) Lietuvos Respublikos uostus (uostų), kapitonas ar bent vienas iš tokio laivo kapitono padėjėjų turi mokėti lietuvių kalbą. Šalies jūriniame sektoriuje trūkstant tam tikrų vadovaujančių specialistų, laivo elektromechanikų, eilinių jūrininkų ir kitų kvalifikacijų atstovų, Prekybinės laivybos įstatymo 11 straipsnyje įtvirtintas reikalavimas pusę įgulos narių sudaryti iš Europos Sąjungos valstybių narių piliečių sunkina laivų įgulų formavimą ir didina riziką, kad artimoje ateityje gerokai sumažės laivų, įregistruotų Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre ir plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava. Tokiu atveju, be kitų neigiamų pasekmių, taip pat mažėtų ir potencialių darbo vietų Lietuvos jūrininkams.

Prekybinės laivybos įstatymo 12 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad laivo kapitoną skiria ir darbo sutartį su juo sudaro laivo savininkas. Tokia įstatymo formuluoje įtvirtina nelankstų reglamentavimą, nepagrįstai apriboja laivo valdytojo teisę skirti laivo kapitoną ir sudaryti su juo darbo sutartį.

Prekybinės laivybos įstatymo 84 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad darbo sutartis su jūrininku, išskyrus laivo kapitoną, jeigu jis pats yra ir laivo valdytojas, sudaroma Lietuvos Respublikos darbo kodekso ir šio įstatymo nustatyta tvarka raštu pagal pavyzdinę formą, kurią tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė. Ši įstatymo nuostata įtvirtina imperatyvą darbo sutartį su jūrininku visada sudaryti pagal pavyzdinę formą, kuri, pagal apibrėžimą, yra tik pavyzdinė.

Jūrų laivų pirkimo–pardavimo sandorių ir jūrų laivų pripažinimas nekilnojamuoju turtu

CK 4.2 straipsnio 1 dalyje numatyta, jog pagal prigimtį kilnojamieji daiktai įstatymais gali būti pripažįstami nekilnojamaisiais daiktais. CK 1.98 straipsnio 3 dalis nustato, kad įstatymuose numatyti laivai ir orlaiviai, kurių teisinė registracija privaloma, prilyginami nekilnojamiesiems daiktams. Lietuvos vyriausiasis administracinis teismas 2018 m. vasario 27 d. nutartyje⁵ yra pasisakęs dėl CK 1.98 straipsnio 3 dalies, kad *sistemiškai bei lingvistiškai analizuojant minėtą Civilinio kodekso normą konstatuotina, jog šioje normoje įtvirtintos dvi esminės sąlygos, kurioms esant laivas ar orlaivis prilyginamas nekilnojamajam daiktui, o būtent – 1) tokia galimybė turi būti numatyta konkrečiame įstatyme ir 2) laivui ar orlaiviui turi būti nustatyta privaloma teisinė registracija*. Nors pagal savo prigimtį tiek jūrų, tiek vidaus vandens laivai ir orlaiviai yra kilnojamieji daiktai, Prekybinės laivybos įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad jūrų laivai prilyginami nekilnojamiesiems daiktams. Toks reguliavimas sukelia teisinių pasekmių, neatitinkančių tarptautinės laivybos praktikos, mažina jūrų laivų įsigijimui reikalingo finansavimo galimybes ir jūrų laivų registravimą Lietuvoje daro nepatrauklų. Jūrų laivas, kaip nekilnojamasis turtas, vadovaujantis

⁵ BYLA A-301-525/2018

CK 4.170 straipsnio 1 dalies, 4.171 straipsnio 1 dalies ir Prekybinės laivybos įstatymo 2 straipsnio 19 dalies bei keturioliktojo skirsnio nuostatomis, įkeičiamas hipoteka. CK 4.171 straipsnio 10 dalyje nustatyta, kad Prekybinės laivybos įstatyme gali būti numatytos kitos taisyklės negu nustatyta CK.

4. Kokios siūlomos naujos teisinio reguliavimo nuostatos ir kokių teigiamų rezultatų laukiama.

Dėl Projekto Nr. 1

1. Pagal galiojantį reguliavimą šiuo metu ir galbūt ateityje SGD laivą-saugyklą „Independence“ valdysianti laivybos bendrovė, pagal Tarptautinį saugaus laivų eksploatavimo ir taršos prevencijos valdymo kodeksą iš laivo savininko perėmusi visas pareigas ir atsakomybę už laivo veiklą, negali būti įsisteigusi Jungtinėje Karalystėje, todėl, siekiant šį laivą įregistruoti Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre, numatomais pakeitimais siekiama tokią galimybę užtikrinti.

2. Kadangi laivo vedimas su locmanu įplaukiant į uostą yra dažna praktika daugelyje pasaulio uostų, tačiau esant nepalankioms hidrometeorologinėms sąlygoms locmano įsilaipinimas į laivą būna pavojingas, kai kada ir neįmanomas, be to, dėl susiklosčiusios epidemiologinės situacijos, siekiant išvengti pavojingų užkrečiamųjų ligų išplitimo, locmanai negali įsilaipinti į laivą, ir siekiant išvengti laivų prastovų, tikslinga vesti laivą nuotoliniu būdu (tokia praktika naudojama Nyderlandų, Belgijos, Vokietijos, Prancūzijos, Italijos, Maltos uostuose). Nuotolinis laivo vedimas vykdomas naudojant technines navigacijos priemones – automatinę identifikavimo sistemą (AIS), radiolokatorių, radijo ryšį, taip pat nešiojamą įrangą su įdiegtais elektroniniais jūrlapiais ir AIS. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, ir į tai, kad Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos locmanai taip pat turi technines priemones, leidžiančias vesti laivus nuotoliniu būdu, Projekte Nr. 1 siūloma įtvirtinti galimybę laivą vesti nuotoliniu būdu, kai locmanas atlieka savo funkcijas nebūdamas vedamame laive, naudodamas nuotolinę laivo vedimo įrangą, ir nustatyti, kad laivo vedimas nuotoliniu būdu laikomas laivo vedimu su locmanu.

3. Lietuvos teritorinėje jūroje ar išskirtinėje ekonominėje zonoje užfiksavus dreifuojančius, apleistus įrenginius, kurie galimai kelia grėsmę bet kurio tipo plaukiojančiai priemonei, laivybos saugumui ir jūros aplinkai, kyla klausimas dėl to, kuri institucija turėtų tokius įrenginius pašalinti ar organizuoti jų pašalinimą. Dėl esamos teisinio reguliavimo spragos šiuo metu nė vienai institucijai nėra pavesta atsakomybės iškelti / pašalinti tokius įrenginius. Kadangi pagal šiuo metu galiojantį Įstatymo 51 straipsnį Administracijai yra pavesta iškelti paskendusį, kliudantį saugiai laivybai, turtą Lietuvos teritorinėje jūroje, Projektą Nr. 1 siūloma papildyti ir pavesti Vyriausybės įgaliotai institucijai (Vyriausybės pavedimu – Administracijai) iškelti / pašalinti ne tik paskendusius objektus teritorinėje jūroje, bet iškelti / pašalinti ir plūduriuojančius objektus, trukdančius saugiai laivybai, Lietuvos teritorinėje jūroje bei išskirtinėje ekonominėje zonoje.

4. Siekiant užtikrinti tinkamą tarptautinių jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo standartų, t. y. 1978 m. Tarptautinės konvencijos dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų, Jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo kodekso ir 1995 m. Tarptautinės konvencijos dėl žvejybos laivų personalo rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų, nuostatų įgyvendinimą, Projekte Nr. 1 siūloma papildyti Įstatymą ir atskirame straipsnyje įtvirtinti reikalavimus, kuriuos turi atitikti mokymo įstaigos, siekiančios vykdyti teorinį ir praktinį asmenų, siekiančių gauti jūrininko kvalifikaciją patvirtinančius dokumentus, rengimą, taip pat nustatyti reikalavimus jūrininkų mokymo programoms bei jūrininkus rengiantiems mokytojams ir instruktoriams.

5. 2018 m. priėmus Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymo Nr. VIII-1897 20¹, 37, 39, 40 straipsnių pakeitimo ir Įstatymo papildymo 40¹ straipsniu įstatymą ir sutrumpinus Administracijos atestuojamų su saugia laivyba susijusių veiklų sąrašą, reikalavimų įmonėms, siekiančioms vykdyti (vykdančioms) šias veiklas (jų dalį), skirstymas į pagrindinius ir papildomus nebėra tikslingas ir yra tikslintinas, atsižvelgiant į pasikeitusius tarptautinius saugios laivybos reikalavimus. Todėl Projekte Nr. 1 siūloma patikslinti ir įtvirtinti konkrečius reikalavimus įmonėms, siekiančioms vykdyti ar vykdančioms Įstatyme nustatytas su saugia laivyba susijusias atestuojamas veiklas.

6. Siekiant atsisakyti įmonių, siekiančių vykdyti Įstatyme įtvirtintas atestuojamas veiklas (jų dalį), patikrinimų prieš jas atestuojant ir nustatyti aiškias atestuotų įmonių veiklos sąlygas, Projekte Nr. 1 siūloma pakeisti įmonių atestavimo, atestacijos galiojimo sustabdymo, atestacijos galiojimo sustabdymo ir atestacijos galiojimo panaikinimo nuostatas, įtvirtinti, kad įmonė gali pradėti vykdyti veiklą (yra atestuojama) kitą dieną po privalomų dokumentų priėmimo dienos, o per 30 kalendorinių dienų nuo įmonės atestavimo Administracija įvertina pateiktus privalomus dokumentus, taip pat nustatyti atestuotų įmonių veiklos sąlygas.

7. Atsižvelgiant į praktikoje vykdomas Administracijos ir VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos informacijos teikimo procedūras ir siekiant ištaisyti netikslumus Įstatymo nuostatose dėl informacijos apie laive į (iš) Lietuvos Respublikos uostus (-ų) gabenamus pavojinguosius ar aplinką teršiančius krovinius teikimo, Projekte Nr. 1 siūloma įtvirtinti, jog informacija yra teikiama Administracijai per Lietuvos Respublikos jūrų uostą valdančios įmonės informacinę sistemą.

8. Siekiant aiškumo, sąvokų suvienodinimo ir nuoseklesnio jų vartojimo, Projekte Nr. 1 siūloma pakeisti ir papildyti sąvoką „saugios laivybos reikalavimai“; laive turinčius būti dokumentus, kuriais patvirtinama laivo atitiktis jam taikomiems saugios laivybos reikalavimams, vadinti „privalomais laivo dokumentais“, taip juos aiškiai atskirti nuo kitų Įstatyme minimų dokumentų; įtvirtinti sąvoką „saugos rekomendacija“, atlikti redakcinio pobūdžio pakeitimus.

Dėl Projekto Nr. 2

Dėl įgulų nacionalinės sudėties reikalavimų

Siūloma pakeisti Prekybinės laivybos įstatymo 11 straipsnį ir nustatyti, kad laivo įgulą turi sudaryti ne mažiau kaip ketvirtadalis valstybės narės piliečių ir kitų fizinių asmenų, kurie naudojami Europos Sąjungos teisės aktuose jiems suteiktomis judėjimo valstybėse narėse teisėmis, išskyrus atvejus, kai laive yra galiojanti kolektyvinė sutartis. Projektu Nr. 2 siūloma sumažinti šiuo metu nustatytą 50 proc. įgulos iš Europos Sąjungos valstybių narių reikalavimą iki 25 proc., įvertinus Lietuvos Respublikos laivybos sektoriuje susiklosčiusią situaciją ir kitų Europos Sąjungos valstybių narių praktiką. Be to, siekiant paskatinti kolektyvines derybas tarp laivo valdytojo ir jūrininkų ir taip sudaryti sąlygas *de facto* sukurti patogesnes ir patrauklesnes darbo sąlygas su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančiuose laivuose, siūloma nustatyti, kad minėtasis 25 proc. reikalavimas netaikomas, jeigu laive yra galiojanti kolektyvinė sutartis.

Atkreiptinas dėmesys, kad kaimyninėse šalyse (Švedijoje, Latvijoje, Lenkijoje, Estijoje), taip pat Danijoje, Belgijoje, Jungtinėje Karalystėje, Maltoje, Kipre ir kt., iš viso nėra taikoma reikalavimų nacionalinei įgulos sudėčiai (su kai kuriomis išimtimis, taikomomis tik laivo kapitonui, bet ne likusiai įgulos daliai). Vokietijoje laivuose, kurių BT daugiau kaip 8 000, tik vienas įgulos narys bei laivo kapitonas turi būti Europos Sąjungos pilietis, Nyderlanduose numatyta galimybė suteikti leidimus trečiųjų šalių piliečiams dirbti laivuose, kai tenkinamos tam tikros sąlygos. Kai kuriose pietinės Europos šalyse (Italijoje, Ispanijoje, Portugalijoje) dėl nacionalinių ypatumų, jūrinės laivybos išplėtojimo vidaus maršrutuose ir kt., taip pat Suomijoje galioja griežtesni nei Šiaurės Europos šalyse reikalavimai nacionalinei įgulos sudėčiai. Įvertinus esamą situaciją Lietuvos jūrų laivybos sektoriuje, poreikį skatinti naujų jūrų laivų registravimą Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre ir stabdyti esamų laivų išregistravimo procesą, manytina, kad būtų tikslinga vadovautis geografiškai artimų valstybių praktika ir santykinai liberalizuoti įgulų nacionalinės sudėties reikalavimus. Paminėtina, kad siekiant skatinti jūrinę laivybą, kompleksiskai spręstini ir kiti laivybos sektoriui aktualūs klausimai, pvz., su jūrininkų pajamų apmokestinimu (dienpinigiais, maitinimu, socialinio draudimo ir sveikatos draudimo įmokomis ir kt.) susiję klausimai. Be to, tikslinga praėjus tam tikram laikui (3–5 metams) po priemonių, skirtų jūrinės laivybos konkurencingumui skatinti, įgyvendinimo įvertinti šių priemonės poveikį ir prireikus jas tikslinti.

Be to, siūloma atsisakyti Prekybinės laivybos įstatymo galiojančioje redakcijoje esančio patikslinimo, kad į laivo įgulą įskaičiuojamas ir laivo kapitonas. Ši nuostata vertintina kaip perteklinė, nes Projekto Nr. 1 keičiamo Įstatymo 2 straipsnio 19 dalyje yra aiškiai ir nedviprasmiškai nurodyta, kad „laivo kapitonas – laivo įgulos narys“.

Įvertinus tai, kad anglų kalba yra laikoma darbo jūrų laivyboje kalba, siūloma supaprastinti laivo, vežančio keleivius ir (ar) krovinius į (iš) Lietuvos Respublikos uostus (uostų), kapitonui ar bent

vienam iš tokio laivo kapitono padėjėjų taikomą lietuvių kalbos mokėjimo reikalavimą ir nustatyti, kad minėtieji asmenys turi mokėti lietuvių ir (arba) anglų kalbas (-ą).

Siekiant užtikrinti atitiktį tarptautinei laivybos praktikai, siūloma pakeisti Prekybinės laivybos įstatymo 12 straipsnį ir nustatyti, kad laivo kapitoną į pareigas priimti ir su juo sudaryti darbo sutartį gali ne tik laivo savininkas, bet ir laivo valdytojas.

Be to, siūloma pakeisti Prekybinės laivybos įstatymo 84 straipsnio 1 dalį ir atsisakyti privalomo reikalavimo darbo sutartį su jūrininku sudaryti pagal pavyzdinę formą.

Dėl jūrų laivų pirkimo-pardavimo sandorių ir jūrų laivų pripažinimo nekilnojamojo turto

Projektu Nr. 2 siūloma pakeisti Prekybinės laivybos įstatymo 6 straipsnį ir atsisakyti nuostatos, nustatančios, kad jūrų laivai prilyginami nekilnojamosiems daiktams. Atsižvelgus į tai, kad CK 1.98 straipsnio 3 dalis nustato du privalomuosius kriterijus, kuriuos abu tenkindami laivai yra laikomi nekilnojamosiais daiktais (tokia galimybė turi būti numatyta konkrečiame įstatyme ir laivui turi būti nustatyta privaloma teisinė registracija), Prekybinės laivybos įstatyme panaikinus vieną iš šių kriterijų (t.y., nuostatą, kad jūrų laivai yra nekilnojamieji daiktai), jūrų laivai bus laikomi kilnojamosiais daiktais.

Paminėtina, kad konkrečių jūrų laivų teisinis statusas gali būti numatytas ir kituose specialiuosiuose įstatymuose. Pavyzdžiui, pagal Lietuvos Respublikos suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo 2 straipsnio 1 dalies nuostatas, plaukiojanti suskystintų gamtinių dujų saugykla laikoma laivu, kuris prilyginamas nekilnojamajam daiktui. Įvertinus Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos, formuojančios energetikos politiką Lietuvoje, ir AB „Klaipėdos nafta“ pozicijas, SGD laivas-saugykla ir toliau bus laikoma nekilnojamojo turto, o Lietuvos Respublikos suskystintų gamtinių dujų terminalo įstatymo 2 straipsnio 1 dalies nuostata nėra keičiama.

Projektu Nr. 2 siūloma pakeisti jūrų laivų įkeitimo reguliavimą. Atsižvelgiant į tai, kad didžioji jūrų laivų dalis bus laikomi kilnojamojo daiktu, tikslinamos Prekybinės laivybos įstatymo nuostatos, reglamentuojančios jūrų laivų įkeitimą:

- Pripažįstama netekusi galios šio įstatymo 2 straipsnio 19 dalis, įtvirtinanti laivo hipotekos sąvoką. Atsižvelgus į tai, kad laivo hipotekos sąvoka nenustato jokių apibrėžties ypatumų lyginant su CK nuostatomis, reguliuojančiomis hipotekos sąvoką, manytina, kad ši sąvoka yra perteklinė. Projekto Nr. 2 rengimo metu vertinta galimybė laivo hipotekos sąvoką palikti, o Prekybinės laivybos įstatymą papildyti laivo įkeitimo sąvoka, tačiau atsižvelgus į tai, kad CK nenustato teisės Prekybinės laivybos įstatymu reguliuoti laivo įkeitimo santykių, manytina, kad laivo įkeitimo sąvokos perrašymas būtų ydinga praktika, galinti sukelti skirtingų sąvokų įtvirtinimą ir teisės aktų nuostatų koliziją.

- Keičiamos Prekybinės laivybos įstatymo keturioliktojo skirsnio nuostatos. Tikslinamas skirsnio pavadinimas papildant žodžiu „įkeitimas“. Atsižvelgus į tai, kad priešingai nei laivo hipotekos atveju, CK nesuteikia teisės Prekybinės laivybos įstatymu nustatyti kitokių laivo įkeitimo taisyklių, Projektu Nr. 2 keičiamo Prekybinės laivybos įstatymo 79 straipsnyje siūloma nustatyti, kad laivai, esantys nekilnojamojo turto, įkeičiami vadovaujantis CK, CPK ir Prekybinės laivybos įstatymo nustatyta tvarka, o laivai, esantys kilnojamojo turto, įkeičiami vadovaujantis CK ir CPK nustatyta tvarka. Sistemiškai keičiami tik tie Prekybinės laivybos įstatymo straipsniai, kuriuose įtvirtintos nuostatos, skirtos reguliuoti tam tikras su laivais, įkeistais hipoteka ar įkeitimu, susijusias procedūras (įkeisto laivo išregistravimo, laikino vėliavos keitimo, priverstinio laivo pardavimo). Dėl šios priežasties tikslinami Prekybinės laivybos įstatymo 81, 82 ir 83 straipsniai, papildant šių straipsnių taikymo apimtį ir laivais, įkeistais ne hipoteka, o įkeitimu. Atsižvelgus į tai, kad Prekybinės laivybos įstatymo 82 straipsnis reglamentuoja tik jūrų laivų, įkeistų hipoteka, santykius, siūloma patikslinti straipsnio pavadinimą (vietoj „įkeitimas“ vartoti pavadinimą „hipoteka“). Baigiamosios įstatymo nuostatos papildomos nuostata, kad laivų hipotekos, atsiradusios iki 2023 m. balandžio 1 d., tęsiamos ir baigiamos pagal teisės aktų nuostatas, galiojusios šių laivų hipotekų atsiradimo metu.

Panaikinus jūrinių laivų prilyginimą nekilnojamosiems daiktams, jų perleidimo sandoriai galės būti sudaromi pagal tarptautinėje laivybos praktikoje naudojamas standartines formas, numatant šalių susitarimu numatytą taikytiną teisę ir pasirinktą ginčų nagrinėjimo vietą (forumą).

5. Numatomo teisinio reguliavimo poveikio vertinimo rezultatai (jeigu rengiant įstatymų projektus toks vertinimas turi būti atliktas ir jo rezultatai nepateikiami atskiru dokumentu), galimos neigiamos priimtų įstatymų pasekmės ir kokių priemonių reikėtų imtis, kad tokių pasekmių būtų išvengta.

Dėl Projekto Nr. 1

Neigiamų priimto įstatymo pasekmių nenumatoma, priešingai – numatomas teigiamas poveikis saugios laivybos teisinių santykių vystymuisi: sudaromos palankesnės laivybos bendrovės steigimo sąlygos, įtvirtinama galimybė locmanui vesti laivą nuotoliniu būdu, nustatomi aiškesni reikalavimai jūrininkus rengiančioms mokymo įstaigoms bei ūkio subjektams, vykdančioms su saugia laivyba susijusias veiklas.

Dėl Projekto Nr. 2

Neigiamų priimto įstatymo pasekmių nenumatoma, priešingai – numatoma, kad bus teigiamas poveikis jūrų transporto teisinių santykių reguliavimui ir šių santykių vystymuisi.

Dėl įgulų nacionalinės sudėties reikalavimų

Lankstesnis jūrų laivų nacionalinės įgulų sudėties reikalavimų reguliavimas sudarys prielaidas padidinti Lietuvos jūrų laivybos sektoriaus konkurencingumą ir sukurti daugiau potencialių darbo vietų Lietuvos jūrininkams. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal esamą reguliavimą nėra įpareigojimo teikti pirmenybę Lietuvos jūrininkams lyginant su kitais Europos Sąjungos valstybių narių jūrininkais, taigi, esamas reguliavimas ir dabar neužtikrina, kad būtent Lietuvos jūrininkai bus įdarbinami laivuose, plaukiojančiuose su Lietuvos valstybės vėliava. Lietuvos jūrininkai yra vertinami kaip aukštos kvalifikacijos darbuotojai, kurie laisvai konkuruoja dėl darbo vietų pasauliniame jūrų laivyne. Paminėtina, kad jūrininkų sprendimą rinktis darbą Lietuvos ar kitų valstybių laivuose lemia įvairūs elementai – laivo plaukiojimo rajonas, darbo sąlygos, kontraktų trukmė, darbo užmokestis ir kt. Projektu Nr. 2 įtvirtinama galimybė netaikyti laivų įgulų sudėties kvotos, jei yra sudaryta kolektyvinė sutartis, skatins kolektyvines derybas, kurios savo ruožtu sukurs geresnes darbo sąlygas. Patrauklesnės darbo sąlygos, tikėtina, turės poveikio Lietuvos jūrininkams priimant sprendimą rinktis darbą būtent su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančiuose laivuose. Be to, numatoma, kad ir toliau bus vystomas dialogas su socialiniais partneriais, svarstant kompleksines priemones, didinančias darbo Lietuvos jūrų laivuose patrauklumą.

Paminėtina, kad Projekto Nr. 2 rengimo metu vertintas šio projekto nuostatų dėl balsavimo galimybės su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančiuose laivuose poveikis. Šiuo metu galiojanti Prekybinės laivybos įstatymo 11 straipsnio nuostata suteikia teisę laivo, plaukiojančio su Lietuvos valstybės vėliava, pareigas eiti kapitonui ne Lietuvos Respublikos piliečiui. Lietuvos Respublikos rinkimų kodekso (toliau – Rinkimų kodeksas) 52 straipsnio 4 dalyje nurodyta, kad balsavimo komisijas su Lietuvos valstybės vėliava plaukiojančiuose laivuose sudaro laivų kapitonai – Lietuvos Respublikos piliečiai, atsižvelgdami į laivo įgulos – Lietuvos Respublikos piliečių susirinkimo sprendimą. Akcentuotina, kad Rinkimų kodeksas nesuteikia teisės laivų kapitonams – Europos Sąjungos valstybių narių piliečiams – sudaryti balsavimo komisijų laivuose, todėl papildomos teisės samdyti kapitonus, NATO ar Ekonominio bendradarbiavimo ir plėtros organizacijos valstybių piliečius, neturi poveikio balsavimo laive organizavimui.

Dėl jūrų laivų pirkimo–pardavimo sandorių ir jūrų laivų pripažinimo nekilnojamojo turtu

Projekto Nr. 2 rengimo metu buvo įvertintos kelios reguliavimo alternatyvos, siekiant laivų pardavimo teisinio reguliavimo suderinamumo su įprastine tarptautine praktika šioje srityje. Vertinta:

1) Galimybė keisti CK 1.98 straipsnio 3 dalį – panaikinti nuostatą dėl laivų pripažinimo nekilnojamojo turtu. Minėtosios nuostatos panaikinimas sukurtų didžiausio laipsnio teisinį aiškumą, tačiau užkirstų galimybę nustatyti diferencijuotą reguliavimą skirtingų laivų atžvilgiu specialiaisiais įstatymais. Įvertinus Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos poziciją, kad tikslinga palikti galimybę ateityje, iškilus poreikiui, specialiaisiais teisės aktais operatyviau nei CK keitimo atveju nustatyti, kad tam tikro tipo laivai yra nekilnojamieji daiktai, taip pat siekiant šiuo reguliavimo keitimu apsiriboti tik laivų, nedarant poveikio orlaiviams, teisinio reguliavimo tobulinimu, priimtas

sprendimas, kad tinkamiausia alternatyva yra nekeisti CK 1.98 straipsnio 3 dalies, o esamų tikslų pasiekti keičiant specialiųjų teisės aktų nuostatas.

2) Galimybė atsisakyti jūrų laivų privalomos teisinės registracijos. Teisinė registracija yra vienas iš būtinųjų kriterijų, siekiant laivą pripažinti nekilnojamuoju daiktu. Remiantis Jungtinių Tautų Jūrų teisės konvencijos (toliau – UNCLOS) 90 straipsniu, *kiekviena valstybė – tiek pakrantės, tiek ir neturinti priėjimo prie jūros – turi teisę, kad atviroje jūroje plaukiojantys laivai su jos vėliava*. UNCLOS 91 straipsnis nustato reikalavimus laivų nacionalinei priklausomybei⁶, 94 straipsnis nustato valstybės, su kurios vėliava plaukioja laivas, pareigas tinkamai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava. Akcentuotina, kad Lietuvos Respublikoje jūrų laivais pripažįstami ir Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre registruojami tik laivai, vykdantys komercinę veiklą (pramoginiai laivai gali būti registruojami tik Lietuvos Respublikos vidaus vandenių laivų registre, jie laikomi kilnojamaisiais daiktais). Privalomos jūrų laivų teisinės registracijos atsisakymas užkirstų kelią šiems laivams įgyti Lietuvos nacionalinę priklausomybę, plaukiojant su Lietuvos valstybės vėliava, Lietuvos Respublika neturėtų galimybės vykdyti vėliavos valstybės kontrolės, išduoti laivams privalomų laivo dokumentų, be kurių šie laivai būtų neleidžiami į užsienio valstybių uostus ir (ar) sulaikomi užsienio valstybių uostuose, šių valstybių kompetentingoms institucijoms atliekant pagal tarptautinius ir Europos Sąjungos teisės aktus nustatytą užsienio laivų kontrolę uoste. Dėl šios priežasties galimybė atsisakyti jūrų laivų privalomos teisinės registracijos dėl itin didelių neigiamų pasekmių jūrų laivybos sektoriui Lietuvoje vertintina kaip negalima alternatyva.

3) Galimybė nekeisti jūrų laivų nekilnojamo daikto statuso į kilnojamąjį daiktą, tačiau pakeisti atskiras nuostatas, supaprastinančias laivų pardavimo taisykles. Šiuo atveju visų pirma vertinta galimybė pakeisti CK 1.74 straipsnio 1 dalies nuostatas ir įtvirtinti išimtį, kad notarinės formos reikalavimas, taikomas daiktinių teisių į nekilnojamąjį turtą perleidimo sandoriams, netaikomas laivų pardavimo sandoriams. Konstatuota, kad ši alternatyva nėra priimtina, nes jos įgyvendinimas išspręstų tik dalį identifikuojamų problemų (t. y. tik sumažintų administracinę naštą), tačiau neturėtų poveikio laivų finansavimo galimybei ir ginčų sprendimui taikytinos teisės pasirinkimui. Be to, šios alternatyvos atveju būtų būtinas CK keitimas. Įvertinus Projekto Nr. 2 rengimo metu Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos išsakytą neigiamą poziciją dėl CK keitimo ir tai, kad būtų ribotas poveikis ir (ar) sprendžiama tik dalis problemų, ši alternatyva vertintina kaip nepriimtina.

Antra, vertinta galimybė pakeisti CPK 786 straipsnio nuostatą, kad *išimtinai tik Lietuvos Respublikos teismai nagrinėja bylas dėl daiktinių teisinių santykių, susijusių su Lietuvos Respublikoje esančiu nekilnojamuoju daiktu*. Analogiškai kaip ir CK 1.74 straipsnio 1 dalies nuostatos dėl notarinės formos keitimo atsisakymo atveju konstatuota, kad tokiu atveju būtų sprendžiama tik viena iš laivų pardavimo atveju aktualių problemų, tam reikėtų keisti CPK ir įtvirtinti išimtį, tad dėl šių priežasčių minėtoji alternatyva nėra pasirinktina.

Papildomai vertinta notarinio jūrų laivo perleidimo sandorio tvirtinimo įtaka dėl papildomos teisinės apsaugos sandorio teisėtumui ar susijusių asmenų interesų apsaugai. Vertinama, kad rizikos, susijusios su notarų pareiga užtikrinti sandorių teisėtumą iki sandorio sudarymo ir pažeistų teisių gynimo galimybėmis, yra suvaldomos ir (arba) eliminuojamos kompleksiskai taikant kitas jau egzistuojančias nacionalinės teisės nuostatas, taip pat atsižvelgiant į tarptautinį jūrų laivybos reguliavimą, vykdomą kitų valstybių kontrolę ir tarptautinę laivybos praktiką.

Esantis teisinis reguliavimas, nesusijęs su laivo kaip nekilnojamojo daikto statusu, užtikrina pakankamą jūrų laivo perleidimo sandorio teisėtumą bei susijusių asmenų apsaugą:

- sudarant laivų perleidimo sandorius, atsiskaitymai vyksta per bankų sąskaitas, bankai reikalauja pateikti pinigines operacijas pagrįsiančius dokumentus, be kita ko, bankai taip pat turi pareigą informuoti Valstybinę mokesčių inspekciją apie didelės vertės finansines operacijas, taip užtikrinant, kad nebūtų pažeidžiami pinigų plovimo prevencijos ar teroristų finansavimą reglamentuojantys teisės aktai;

⁶ Kiekviena valstybė nustato sąlygas, kuriomis ji suteikia savo nacionalinę priklausomybę laivams, registruoja laivus savo teritorijoje ir suteikia teisę plaukiojti su savo vėliava. Laivai turi tos valstybės nacionalinę priklausomybę, su kurios vėliava jie turi teisę plaukiojti.

- laivybos kompanijos, kurios taiko tonažo mokesčio sistemą, turi pareigą pateikti informaciją pagal Lietuvos Respublikos finansų ministro tvirtinamą Prie jūrų transporto priskiriamo eksploatuojamo turto perleidimo pajamų priskyrimo prie tarptautinio vežimo jūrų laivais ir su šiuo vežimu tiesiogiai susijusios veiklos pajamų tvarkos aprašą;

- sutuoktinių, kaip bendraturčių, teisių apsauga numatyta Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklėse⁷, kurios numato, kad jeigu laivas registre įregistruojamas, išregistruojamas iš registro, registruojami laivo duomenų ir laivo savininko (valdytojo) duomenų pakeitimai bendraturčių vardu, tai atlieka visi bendraturčiai kartu arba įgalioja tai padaryti vieną iš bendraturčių arba kitą asmenį; įgaliojimas turi būti patvirtintas notaro;

- visi Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotų laivų įkeitimai yra skelbiami ir matomi Sutarčių ir teisių suvaržymų registre; jei norima išregistruoti įkeistą laivą, vadovaujamosi Prekybinės laivybos įstatymo 81 straipsniu, laivo išregistravimas negalimas iki laivo hipotekos pabaigos arba iki nebus gautas notarinis visų hipotekos kreditorių sutikimas tai padaryti;

- visi bet kurio turto, kilnojamąjo ar nekilnojamąjo, areštai yra matomi Turto arešto aktų registre, Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro tvarkytojas gali stebėti informaciją prisijungęs prie sistemos ir privalo patikrinti išregistruodamas laivą; areštuotas laivas negali būti išregistruotas arba jo registravimas panaikintas, kol Turto arešto aktų registre yra įregistruotas laivo areštas ar negautas teismo rašytinis pranešimas, kad laivo areštas panaikintas;

- išregistruojant laivą atitinkamam registrai turi būti pateikiami tinkami prašymai išregistruoti teikiančio asmens įgaliojimai ir registras juos tikrina⁸. Pažymėtina, kad laivo įregistravimui kitų valstybių laivų registre būtina pateikti valstybės įgalios institucijos – Administracijos išduotą pažymą apie laivo išregistravimo faktą.

Vertinant aplinkybę, kad notarų pareiga užtikrinti sandorio teisėtumą yra siekiama sukurti prevencinį mechanizmą, leidžiantį išvengti teisminių ginčų ir garantuoti, kad notaro patvirtinti dokumentai yra teisingi ir galiojantys nuo sandorio sudarymo, o Administracijos atliekami veiksmai prieš išregistruojant jūrų laivą iš Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro yra atliekami po sandorio sudarymo, konstatuotina, kad nors Administracijos veiksmai atliekami po laivo pardavimo sandorio sudarymo, tačiau jais užtikrinama pakankama suinteresuotų šalių apsauga, kuri yra proporcinga teisinio reguliavimo pakeitimu siekiami naudai. Paminėtina, kad jūrų laivai yra naudojami ne pramoginei, o komercinei veiklai, jų savininkai yra ūkio subjektai, laivų pardavimo sandorių sudarymui yra naudojamos tiek laivybos bendrovių vidaus teisės tarnybų, tiek ir išorės teisininkų paslaugomis. Akcentuotina, kad, kaip buvo nurodyta, tarptautinėje jūrų laivyboje naudojami jūrų laivai turi turėti tam tikros valstybės nacionalinę priklausomybę tam, kad galėtų plaukioti su tam tikros valstybės vėliava. Tuo tikslu laivai yra registruojami, o prieš įregistruodama valstybė patikrina laivų išregistravimo iš kitos valstybės registro duomenis. Vadinas, Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotas laivas, jo neišregistravus, negalės būti naudojamas tarptautinėje jūrų laivyboje, dalyvauti komercinėje veikloje. Be to, paminėtina, kad jūrų laivams yra suteikiamas Tarptautinės jūrų organizacijos identifikacinis numeris, kuris nekinta visą laivo gyvavimo laikotarpį ir sudaro didesnes prielaidas laivo identifikavimui ir atsekamumui. Visos šios priemonės kompleksiskai pakankamai užtikrina jūrų laivų pirkimo–pardavimo šalių interesų apsaugą.

Vertinant riziką, kad jūrų laivų, kaip nekilnojamųjų daiktų, statuso panaikinimas sukurtų prielaidas pasunkinti pažeistų daiktinių teisių į kilnojamąjį turtą gynimo galimybes (remiantis CK 4.96 straipsnio 2 dalimi, iš sąžiningo įgijėjo nekilnojamasis daiktas negali būti išreikalautas, išskyrus atvejus, kai savininkas tokį daiktą prarado dėl kitų asmenų padaryto nusikaltimo), manytina, kad šiuo atveju svarbu įvertinti, kad jūrų laivas nėra nekilnojamasis daiktas pagal prigimtį, bet teisinė fikcija ir tai, kad jo atžvilgiu pažeistų teisių gynimas bus taikomas tokiu principu, kaip taikoma kitų

⁷ Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių ir Laivo įgulos minimalios sudėties nustatymo ir laivo įgulos minimalios sudėties liudijimo išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, 10 p.

⁸ Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių, patvirtintų Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymu Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių ir Laivo įgulos minimalios sudėties nustatymo ir laivo įgulos minimalios sudėties liudijimo išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“, 11 p.

kilnojamųjų daiktų atžvilgiu, negali būti vertinama kaip esminė neigiama pasekmė. Jūrų laivų savininkai yra ūkio subjektai, naudojantys jūrų laivus komercinei veiklai. Jūrų laivai yra draudžiami, laivų savininkai, vadovaujantis Europos Sąjungos ir nacionaliniais Lietuvos teisės aktais, privalomai turi turėti civilinės atsakomybės draudimą. Jūrų laivo statuso pakeitimas iš nekilnojamojo daikto į kilnojamąjį daiktą nesuponuos, kad pažeistų daiktinių teisių gynimas nebus galimas, nes Lietuvos Respublikos teisės aktai nustato ir kilnojamųjų daiktų daiktinių teisių gynimo mechanizmą. Nekilnojamojo daikto statuso išsaugojimas jūrų laivams vien dėl šios įstatyminės apsaugos ir jos sukuriamos naudos būtų neproporcingas neigiamų padarinių, kurie kyla jūrų laivui esant nekilnojamoju daiktu ir kurie yra įvardyti šio aiškinamojo rašto kituose punktuose, prasme.

6. Kokią įtaką priimti įstatymai turės kriminogeninei situacijai, korupcijai.
Priimti įstatymai neturės įtakos kriminogeninei situacijai ir korupcijai Lietuvoje.

7. Kaip įstatymų įgyvendinimas atsilieps verslo sąlygoms ir jo plėtrai.
Dėl Projekto Nr. 1

Priimtas įstatymas turės teigiamą įtaką laivybos verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

1. Sudaromos lengvesnės sąlygos steigti laivybos bendrovę – įtvirtinama galimybė įsteigti laivybos bendrovę ne tik Lietuvos Respublikoje, bet ir Europos Sąjungos valstybėje narėje ar kitoje Europos ekonominės erdvės valstybėje, Šveicarijos Konfederacijoje ir Jungtinėje Karalystėje.
2. Įtvirtinamos palankesnės laivų įplaukimo į uostą sąlygos, t. y. nustatoma galimybė locmanui laivą į uostą įvesti nuotoliniu būdu, kai locmanas atlieka savo funkcijas nebūdamas vedamame laive, naudodamas nuotolinę laivo vedimo įrangą.
3. Nustatomi aiškesni reikalavimai jūrininkus rengiančioms mokymo įstaigoms, jūrininkų mokymo programoms bei jūrininkus rengiantiems mokytojams ir instruktoriams;
4. Nustatomi aiškesni reikalavimai ūkio subjektams, siekiantiems vykdyti (vykdantiems) su saugia laivyba susijusias veiklas, ir įtvirtinama, kad ūkio subjektai gali pradėti vykdyti veiklą kitą dieną po privalomų dokumentų priėmimo dienos.

Dėl Projekto Nr. 2

Įstatymo priėmimas turės teigiamą įtaką verslo sąlygoms ir jo plėtrai:

1. Jūrų laivų nacionalinės įgulų sudėties reikalavimų švelninimas turės teigiamą poveikį Lietuvos jūrų laivybos verslo konkurencingumui. Lietuvos laivų savininkai konkuruoja globalioje rinkoje, tarp jų ir dėl darbuotojų. Jūrininkų sprendimą rinktis darbą Lietuvos ar kitų valstybių laivuose lemia įvairūs elementai – laivo plaukiojimo rajonas, darbo sąlygos, kontraktų trukmė, darbo užmokestis ir kt. Ne toks griežtas laivų įgulos sudėties reguliavimas sudarys prielaidas laivų savininkams priimti sprendimus Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre registruoti naujus laivus, o esamų laivų neperregistruoti į kitų valstybių registrus.
2. Atsisakius jūrų laivų prilyginimo nekilnojamosiems daiktams, galimų tokių laivų įsigijimo finansuotojų ratas bus platesnis, Lietuvos ir užsienio subjektai, tapę Lietuvoje registruoto jūrų laivo savininku, turės užtikrintumą, kad ginčų sprendimą bei jūrų laivų perleidimo sandorius galės atlikti pagal įprastą tarptautinę laivų praktiką. Šalys galės susitarti dėl ginčų, susijusių su daiktinėmis teisėmis į Lietuvoje registruotus laivus, nagrinėjimo bet kuriame ginčų nagrinėjimo forume, dėl jūrų laivo perleidimo sandoriui taikytinos teisės nebeliks notarinės tokių laivų perleidimo sandorių formos, todėl bus atsisakyta perteklinio kiekio dokumentų, jų vertimo į lietuvių kalbą. Tai turės teigiamą įtaką jūriniam ir su juo susijusiam verslui, nes bus skatinamas jūrų laivų registravimas Lietuvoje. Didesnis laivų, plaukiojančių su Lietuvos valstybės vėliava, skaičius turėtų įtakos mokesčių surinkimui į valstybės biudžetą, BVP augimui, naujų darbo vietų kūrimui, uosto infrastruktūros panaudojimui, laivybos verslui vykdyti reikiamų patalpų nuomos rinkai ir pan.

8. Ar įstatymų projektai neprieštarauja strateginio lygmens planavimo dokumentams
Įstatymų projektai strateginio lygmens planavimo dokumentams neprieštarauja.

9. Įstatymų inkorporavimas į teisinę sistemą, kokius teisės aktus būtina priimti, kokius galiojančius teisės aktus reikia pakeisti ar pripažinti netekusiais galios.

Pritarus Projekto Nr. 1 ir Projekto Nr. 2 nuostatoms, priimti, pakeisti ar panaikinti kitų įstatymų nereikės.

10. Ar įstatymų projektai parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos, Teisėkūros pagrindų įstatymų reikalavimų, o įstatymų projektų sąvokos ir jas įvardijantys terminai įvertinti Terminų banko įstatymo ir jo įgyvendinamųjų teisės aktų nustatyta tvarka.

Projektas Nr. 1 ir Projektas Nr. 2 parengti laikantis Lietuvos Respublikos valstybinės kalbos įstatymo, Lietuvos Respublikos teisėkūros pagrindų įstatymo reikalavimų.

Projekte Nr. 1 įtvirtinamos naujos sąvokos yra derinamos su Valstybine lietuvių kalbos komisija.

11. Ar įstatymų projektai atitinka Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos nuostatas ir Europos Sąjungos dokumentus.

Projektas Nr. 1 ir Projektas Nr. 2 neprieštarauja Žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos ir Europos Sąjungos teisės nuostatoms.

12. Jeigu įstatymams įgyvendinti reikia įgyvendinamųjų teisės aktų, – kas ir kada juos turėtų priimti.

Projektui Nr. 1 įgyvendinti reikės pakeisti:

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. vasario 13 d. įsakymą Nr. 48 „Dėl Įmonių, siekiančių vykdyti ir vykdančių su saugia laivyba susijusias veiklas, atestavimo ir priežiūros taisyklių patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. balandžio 9 d. įsakymą Nr. 110 „Dėl Mokymo įstaigų, suteikiančių asmenims teorinį ir praktinį pasirėngimą, būtiną jūrinio laipsnio diplomui, kvalifikacijos liudijimui ar jų patvirtinimui gauti, akreditavimo nuostatų patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2003 m. balandžio 29 d. įsakymą Nr. 3-295 „Dėl Lietuvos Respublikoje įregistruotų laivybos kompanijų ir jūrų laivų saugios laivybos valdymo sistemų vertinimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2008 m. rugsėjo 10 d. įsakymą Nr. 3-327 „Dėl Klaipėdos valstybinio jūrų uosto laivybos taisyklių patvirtinimo“;

Projektui Nr. 2 įgyvendinti reikės pakeisti:

- Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2021 m. birželio 9 d. nutarimą Nr. 432 „Dėl Sutarčių registro reorganizavimo ir Sutarčių ir teisių suvaržymų registro nuostatų patvirtinimo“;

- Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2005 m. liepos 4 d. įsakymą Nr. 3-301 „Dėl Lietuvos Respublikos jūrų laivų registravimo taisyklių ir Laivo įgulos minimalios sudėties nustatymo ir laivo įgulos minimalios sudėties liudijimo išdavimo tvarkos aprašo patvirtinimo“.

13. Kiek valstybės, savivaldybių biudžetų ir kitų valstybės įsteigtų fondų lėšų prireiks įstatymams įgyvendinti, ar bus galima sutaupyti (pateikiami prognozuojami rodikliai einamaisiais ir artimiausiais 3 biudžetiniais metais).

Projekto Nr. 1 nuostatoms dėl Lietuvos teritorinėje jūroje ir išskirtinėje ekonominėje zonoje užfiksuotų dreifuojančių, apleistų įrenginių, kurie galimai kelia grėsmę bet kurio tipo plaukiojančiai priemonei, laivybos saugumui ir jūros aplinkai, pašalinimo / iškėlimo įgyvendinti Vyriausybės įgaliotai institucijai reikės biudžeto lėšų. Objekto pašalinimo / iškėlimo darbų kaina priklausys nuo objekto dydžio, jo keliamo pavojaus ir kitų aplinkybių, ir galėtų sudaryti apie 20 000 Eur vienam objektui. Šiai funkcijai vykdyti (objektų pašalinimui / iškėlimui organizuoti) bus reikalingos 2 pareigybės po 0,5 etato: 1) objekto įvertinimui ir sprendimo priėmimui / įforminimui; 2) objekto pašalinimo / iškėlimo specifikacijai parengti ir pirkimui įvykdyti, bendrai – vienas etatas:

- metiniam darbo užmokesčiui vienam vyr. specialistui – 25 120 Eur per metus;
- ryšio išlaidoms – 220 Eur per metus;

- darbo vietos įrengimui (tik pirmaisiais metais) – 800 Eur.
- Projektui Nr. 2 įgyvendinti biudžeto lėšų nereikės.

14. Įstatymų projektų rengimo metu gauti specialistų vertinimai ir išvados.

Projekto Nr. 1 rengimo metu aktyviai konsultuotasi su Administracijos specialistais. Dėl gautų pastabų konsultuotasi ir pastabos darbo tvarka derintos su Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerija, Lietuvos Respublikos teisingumo ministerija, Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, Lietuvos Respublikos krašto ministerija.

Projekto Nr. 2 rengimo metu dėl jūrų laivų nacionalinės įgulų sudėties buvo konsultuotasi su Lietuvos jūrininkų sąjungos, Lietuvos laivų savininkų asociacijos, AB „Klaipėdos nafta“ atstovais ir advokatų kontora „Ellex“. Klausimas dėl jūrų laivo pripažinimo kilnojamuoju turtu buvo aptartas 2022 m. rugpjūčio 24 d. tarpinstituciniame pasitarime, kuriame, *inter alia*, dalyvavo Lietuvos Respublikos teisingumo ministerijos, Lietuvos Respublikos finansų ministerijos, Lietuvos Respublikos ekonomikos ir inovacijų ministerijos atstovai.

Projektas Nr. 1 ir Projektas Nr. 2 paskelbti Lietuvos Respublikos Seimo kanceliarijos teisės aktų informacinėje sistemoje ir Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos interneto svetainėje. Kitų konsultavimosi būdų nenumatoma.

Projektas Nr. 1 ir Projektas Nr. 2 patikslinti pagal projektų derinimo metu pateiktus suinteresuotų institucijų ir įstaigų vertinimus, rekomendacijas ar išvadas.

15. Reikšminiai žodžiai, kurių reikia šiems projektams įtraukti į kompiuterinę paieškos sistemą, įskaitant Europos žodyno „Eurovoc“ terminus, temas bei sritis.

„Jūrininko kvalifikacija“, „privalomi laivo dokumentai“, „saugios laivybos reikalavimai“, „nekilnojamasis daiktas“, „kilnojamasis daiktas“, „laivo įgula“, „laivo valdytojas“, „laivo kapitonas“.

16. Kiti, iniciatorių nuomone, reikalingi pagrindimai ir paaiškinimai.

Nėra.