

**LIETUVOS RESPUBLIKOS PREKYBINĖS LAIVYBOS ĮSTATYMO NR. I-1513 2, 6, 11, 12, 78, 79, 81, 82, 83, 84 STRAIPSNIŲ,
KETURIOLIKTOJO SKIRSNIO PAVADINIMO PAKEITIMO ĮSTATYMO PROJEKTO DERINIMO PAŽYMA**

Institucija, pateikusi pastabas ir pasiūlymus	Pastabos ir pasiūlymai	Argumentai, kodėl į pastabas ir pasiūlymus neatsižvelgta ar atsižvelgta iš dalies
Lietuvos notarų rūmų 2022-10-05 raštas Nr. S-472	<p>[...]Taigi, iš prigimties kilnojamieji daiktai – laivai ir orlaiviai, nekilnojamiesiems daiktams prilyginami pagal nekilnojamiesiems daiktams būdingą požymį, t.y. privalomą teisinę registraciją¹. Įstatymo projekto 1 straipsniu siūloma numatyti, jog kiekvienas jūrų laivas, naudojamas laivybai, turi būti įregistruotas Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre. Jeigu šiame įstatyme nenumatyta kitaip, jūrų laivai yra kilnojamieji daiktai. Taigi, priėmus Įstatymo projektu siūlomus pakeitimus, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas laivų, kuriems numatyta privaloma teisinė registracija, prilyginimą nekilnojamiesiems daiktams reglamentuotų skirtingai nei CK. CK 1.3 straipsnio 2 dalyje numatyta, jog esant šio kodekso ir kitų įstatymų prieštaravimų, taikomos šio kodekso normos, išskyrus atvejus, kai šis kodeksas pirmenybę suteikia kitų įstatymų normoms.</p> <p>Dėl Įstatymo projekto aiškinamajame rašte nurodomų motyvų, jog jūrų laivų pirkimo-pardavimo sandorių sudarymą apsunkina tai, jog sandoris turi būti sudaromas lietuvių kalba, sandorio šalys sandorį turi pasirašyti notaro akivaizdoje, pažymėtina, jog vadovaujantis Lietuvos Respublikos notariato įstatymo 15 straipsniu, sandoriai su užsienio valstybių fiziniais ir juridiniais asmenimis sudaromi valstybine ir <i>kita abiem šalims priimtina kalba</i>. Sandorius tvirtinant notarine forma turi būti</p>	<p>Neatsižvelgta</p> <p>Civilinis kodeksas jūrų laivų priskyrimą nekilnojamiesiems daiktams sieja ne išimtinai su privaloma laivų teisine registracija, o ir su tuo, kad jūrų laivas konkrečiame įstatyme turi būti įvardytas kaip nekilnojamas daiktas. Dėl šios priežasties tik jūrų laivai šiuo metu pripažįstami nekilnojamuoju daiktu, tuo tarpu vidaus vandens laivai, kurių teisinė registracija taip pat privaloma, laikomi kilnojamaisiais daiktais. Lietuvos Vyriausiasis Administracinis Teismas 2018 m. vasario 27 d. nutartyje² yra pasisakęs dėl CK 1.98 str. 3 d., kad „<i>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</i>“. Dėl šios priežasties Projektu siūlomas reguliavimas neprieštarauja Civiliniam kodeksui. Šia informacija papildytas Projekto aiškinamasis raštas.</p> <p>Atsižvelgta iš dalies</p> <p>Projekto aiškinamajame rašte nurodyta, kad jūrų laivų pripažinimas nekilnojamuoju daiktu ypač apsunkina šių laivų pardavimą užsienio subjektams. Didžiąja dalimi atvejų tokie asmenys, būdami užsienio subjektais, neturi Lietuvos notarų rūmų nurodytojo Lietuvos Respublikoje išduoto nuotolinės tapatybės atpažinties priemonės, todėl galimybė sudaryti tokius sandorius nuotoliniu būdu yra tik teorinė, bet neįgyvendinama praktikoje. Šia informacija papildytas Projekto aiškinamasis raštas.</p>

¹ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Vilnius: Justitia, 2001, p. 216.

² BYLA A-301-525/2018

	<p>užtikrinamas visų sandorio šalių ar jų įgaliotų asmenų dalyvavimas. Pažymėtina, kad vadovaujantis Lietuvos Respublikos notariato įstatymo 28¹ straipsniu, asmenims, turintiems Lietuvos Respublikoje išduotas nuotolines tapatybės atpažinties priemones, notariniai veiksmai gali būti atliekami nuotoliniu būdu.</p> <p>Taigi, notaras, tvirtindamas nekilnojamojo daikto, ar jam prilyginamo iš prigimties kilnojamojo daikto, sandorį atlieka ne formalų veiksma, o prevencinius sandorio teisėtumo užtikrinimo veiksmus. Lietuvos Respublikos jūrų laivų registro tvarkytojo atliekami veiksmai registruojant jūrų laivo perleidimo faktą neužkirstų kelio teisės aktų reikalavimų neatitinkančio sandorio sudarymui, kadangi laivo registravimas būtų atliekamas jau po įvykusio sandorio. Šiame kontekste atkreiptinas dėmesys į atvejį, kai privaloma teisinė registracija, kuri numatyta ir orlaivių, taip pat prilyginamų nekilnojamajam turtui, perleidimo atveju, neužkardė neteisėto orlaivio pirkimo-pardavimo sandorio sudarymo, kai orlaivis buvo parduotas neidentifikuotiems asmenims.</p>	<p>Atsižvelgta iš dalies</p> <p>Projekto aiškinamajame rašte pateikta detali informacija, kaip užtikrinama analogiškas sandorio teisėtumas ir suinteresuotų šalių teisėtų interesų apsauga kitomis priemonėmis (šiuo metu kitais teisės aktais nustatytais reikalavimais ir procedūromis, kaip kad Lietuvos transporto saugos administracijos atliekami veiksmai išregistruojant jūrų laivą ir Lietuvos jūrų laivų registro). Įvertinus Lietuvos notarų rūmų argumentus, Projekto aiškinamojo rašto 5 dalis papildyta išsamia argumentacija dėl notarų pareiga užtikrinti sandorio teisėtumą sukuriama prevencinio mechanizmo.</p>
<p>Lietuvos jūrininkų sąjungos 2022-09-27 raštas Nr. S2-01-01</p>	<p>1. LR susisiekimo ministerija prie Projekto pridėjo medžiagoje pabrėžia, kad teisės aktų pakeitimai reikalingi suskystintų gamtinių dujų (toliau – SGD) laivui-saugyklai „Independence“ įregistruoti Lietuvoje. Lietuvai perėmus SGD laivą-saugyklą „Independence“, LR galiojantys teisės aktai netrukdo įregistruoti šį laivą Lietuvos jūrų laivų registre. Šie įstatymo pakeitimai reikalingi kai kuriems Lietuvos laivų savininkams, bet ne laivo „Independence“ registravimui Lietuvoje, nes LR Prekybinės laivybos įstatymas nustato, kad jis netaikomas LR karo ir pakrančių apsaugos laivams ir yra taikomas visiems LR laivams. Įstatymo pakeitimai bus taikomi visiems laivams, plaukiojantiems su LR vėliava.</p>	<p>Neatsižvelgta</p> <p>Pakeitimas reikalingas <i>inter alia</i> suskystintų gamtinių dujų (toliau – SGD) laivui-saugyklai „Independence“ įregistruoti Lietuvoje, nes Lietuvos Respublikos energetikos ministerijos 2022-05-03 rašte Nr. 3-699 Vyriausybei, kurio pagrindu Vyriausybė pritarė šio laivo registravimui Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre bei reikalingų teisės aktų pakeitimui, nurodyta, kad „<i>Lietuvoje yra tikslinga peržiūrėti registruotiems laivams, jų įguloms taikomus reikalavimus, kadangi dėl SGD laivų-saugyklų darbo specifikos ir keliamų reikalavimų įgulos narių kompetencijai, dabartinis reguliavimas itin apriboja (iš esmės eliminuoja) galimybę pasirinkti reikiamos kompetencijos ir stažo įgulos narius</i>“. Tai viena iš Projekto rengimo priežasčių, Projekto aiškinamajame rašto 1 dalies 2 p. nurodytos ir kitos priežastys („<i>Sukurti palankesnę nacionalinį reguliavimą jūrų laivų įgulų nacionalinės sudėties ir sandorių, susijusių su laivų pirkimu-pardavimu, reguliavimo srityje ir tokiu būdu sukurti patrauklesnes sąlygas jūrų laivybos verslui Lietuvos Respublikoje, skatinti darbo vietų jūrinėje laivyboje kūrimą ir patrauklesnių darbo sąlygų</i>“).</p>

2. [...]Priėmus tokią 11 straipsnio 1 dalies pataisą, kuri suteikia galimybę padidinti jūrininkų iš trečiųjų šalių priėmimą į Lietuvos laivus, iškyla grėsmė Lietuvos vėliavai tapti „patogia“ vėliava. Atsižvelgiant į tai, LJS siūlo 11 straipsnio 1 dalies redakciją:

„11 straipsnis. Laivo įgulos sudėtis.

1. Laivo įgulą (įskaitant kapitoną) turi sudaryti ne mažiau kaip pusė Lietuvos Respublikos, kitų Europos Sąjungos valstybių narių ar kitų Europos Ekonominės erdvės valstybių ir Šveicarijos konfederacijos (toliau – valstybės narės) piliečių ir kitų fizinių asmenų, kurie naudojami Europos Sąjungos teisės aktuose jiems suteiktomis judėjimo valstybėse narėse teisėmis. Šis reikalavimas gali būti netaikomas, jeigu tai nustato nacionalinė arba jūrų laivybos šakos kolektyvinė sutartis.“

užtikrinimą, sudaryti sąlygas Lietuvos jūrų laivų registre įregistruoti pirmąjį SGD tipo laivą-saugyklą, tokiu būdu užtikrinant Lietuvos energetinius ir nacionalinio saugumo interesus.“)

Neatsižvelgta

Nepritartina, kad Projektas kelia riziką, kad Lietuva bus pripažinta patogios vėliavos šalimi (*Flag of convenience*, toliau – FOC). Tarptautinė transporto darbuotojų federacija FOC pripažįsta šalis, kurių laivai neturi tikrojo valdymo/nuosavybės ryšio su registracijos valstybe. Lietuvos Respublikoje jūrų laivus gali registruoti tik Lietuvos Respublikos piliečiai ir Lietuvos Respublikoje registruoti juridiniai asmenys. Akcentuotina, kad Skandinavijos šalys netaiko įgulų nacionalinės sudėties reguliavimų, jose veikia tarptautiniai registrai, tačiau šios šalys nėra FOC sąrašuose (ES tik Kipras, Malta ir tarptautiniai Prancūzijos ir Vokietijos registrai yra FOC).

Nepritartina siūlymui išlaikyti esamą 50 proc. ES valstybės narės piliečių reikalavimą įgulos sudėčiai, o jo netaikyti tik jei tai leistų nacionalinė ar šakos kolektyvinė sutartis (toliau – KS). 50 proc. ES piliečių reikalavimas vertintinas kaip itin aukštas, sudarantis nepalankias sąlygas Lietuvos jūrų laivybos verslui (detalus pagrindimas pateiktas Projekto aiškinamajame rašte), skatinantis jūrų laivų išsiregistravimą iš Lietuvos jūrų laivų registro. Galimybė netaikyti šio reikalavimo tik esant kitokioms nuostatomis nacionalinėje ar šakos kolektyvinėje sutartyje vertintina kaip sunkiai įgyvendinama ir *de facto* eliminuosianti palankesnio reguliavimo įtvirtinimo tikimybę *inter alia* dėl šių priežasčių:

- Dauguma laivybos kompanijų dirba skirtinguose, specifiškumu pasižyminčiuose laivybos sektoriuose, šakinė KS gali neatspindėti visų narių interesų.
- KS Lietuvos laivuose dirbantiems jūrininkams gali būti sudaryta užsienio valstybėse, kuriose registruotas jūrininkų darbdavys, ir kuriose nėra sudaromos šakinės KS.
- Šakinė KS *de facto* užkirstų kelią laivybos bendrovėms sudaryti darbdavio lygmens KS.

	<p>3. [...]Laivo kapitonas taip pat yra įgulos narys, todėl manome, kad 11 straipsnio 2 dalies papildymas yra perteklinis ir prieštarauja Projekto 11 straipsnio 1 daliai, kadangi 2 dalyje minimų organizacijų sąrašė yra ne Europos valstybės. Projekto 11 straipsnio 2 dalies teikiamas papildymas sudarytų galimybes samdyti kapitoną užsienietį, tame tarpe ir trečiųjų šalių pilietį. Lietuvos laivuose, kuriuose vadovautų kapitonai užsieniečiai, pagal LR teisę nebūtų galima organizuoti LR Prezidento, LR Seimo rinkimų ir kitų teisės aktais numatytų funkcijų, nes priešingu atveju tai būtų LR Konstitucijos pažeidimas. 1982 m. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencijos (ratifikuota LR) 94 straipsnio 1 dalis nustato, kad „Kiekviena valstybė privalo tinkamai vykdyti savo jurisdikciją ir kontrolę administraciniais, techniniais ir socialiniais klausimais laivuose, plaukiojančiuose su jos vėliava...“. LJS pasisako prieš tokį papildymą ir siūlo Projekto 11 straipsnio 2 dalies redakciją: „11 straipsnis. Laivo įgulos sudėtis. 2. Laivo kapitono pareigas gali eiti tik valstybės narės piliečiai.“</p> <p>4. Projekte 11 straipsnio 3 dalies papildymas žodžiais „ir (arba) anglų“ sudaro galimybę Lietuvos laivų valdytojams samdyti vien tik užsieniečius. Šis papildymas yra perteklinis, kadangi pagal tarptautinių teisės aktų reikalavimus anglų kalbos mokėjimas jūriniame sektoriuje yra privalomas. Galiojantis reikalavimas Lietuvos laivo kapitonui ar bent vienam laivo kapitono padėjėjui mokėti lietuvių kalbą reikalingas ryšio palaikymui su LET (Laivų eismo tarnyba), laivais, plaukiojančiais Klaipėdos uoste, bendravimui valstybine kalba valdžios institucijose, įmonėse, organizacijose, taip pat reikalingas sudaryti palankias sąlygas</p>	<p>- Nėra garantijų, kad šalims pavyktų susitarti dėl šakinės KS. Tokiu atveju įstatyme numatyta galimybė nebūtų įmanoma pasinaudoti net ir bendrovėms, kurios turi darbdavio lygmens KS.</p> <p>- Remiantis Lietuvos Respublikos darbo kodeksu, šakinė KS būtų taikoma visoms darbdavių asociacijai priklausančioms bendrovėms. Ne visos laivybos bendrovės yra Lietuvos laivų savininkų asociacijos narės ir jos būtų diskriminuojamos dėlto, kad nėra šios asociacijos narės.</p> <p>Neatsižvelgta</p> <p>Šiuo metu galiojanti Prekybinės laivybos įstatymo 11 str. nuostata suteikia teisę laivo, plaukiojančio su Lietuvos vėliava, kapitono pareigas eiti ir ne Lietuvos 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 kapitonom – ES valstybės narės piliečiams – sudaryti balsavimo komisijas laivuose, todėl papildomos teisės samdyti kapitonus, esančius NATO ar EBPO valstybių piliečiais, neturi poveikio balsavimo laive organizavimui. Jungtinių tautų jūrų teisės konvencijos 94 str. 1 d. nuostatos sistemškai įgyvendinamos per kitas teisės aktų nuostatas, <i>inter alia</i> Lietuvos Respublikos saugios laivybos įstatymą (vėliavos valstybės kontrolė) ir Prekybinės laivybos įstatymą.</p> <p>Neatsižvelgta</p> <p>Akcentuotina, kad ši nuostata nėra susijusi su asmens pilietybe, o tik su kalbos mokėjimu. Klaipėdos valstybinio jūrų uostu naudojasi ne tik laivai, plaukiojantys su Lietuvos valstybės vėliava, anglų kalba yra pripažįstama darbine kalba jūrų laivyboje, todėl ryšio palaikymui su VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcijos Laivų eismo tarnyba lietuvių kalbos mokėjimas nėra būtinas (VĮ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto direkcija suderino be pastabų šį pakeitimą). Lietuvių kalbos mokėjimas siekiant sudaryti sąlygas atstovauti valstybine kalba valdžios institucijose būtų</p>
--	--	--

	<p>Lietuvos jūrininkams dirbti Lietuvos laivuose. LJS pasisako prieš, kad Lietuvos laivuose dirbtų vien tik užsienio jūrininkai, ir siūlo palikti šiuo metu galiojančią redakciją:[...]</p> <p>6. [...]Pakeitimas, kad „darbo sutarties su jūrininku pavyzdinę formą tvirtina Lietuvos Respublikos Vyriausybė“ – tai ne reikalavimas sudaryti darbo sutartį pagal pavyzdinę formą. Toks pakeitimas sudarys sąlygas laivo valdytojams su jūrininkais sudaryti laisvos formos darbo sutartis, kurios neatitiks TDO Konvencijos dėl darbo jūrų laivyboje reikalavimus. LJS pasisako prieš tokį pakeitimą ir siūlo palikti 84 straipsnio 1 dalies galiojančią redakciją.</p>	<p>neproporcingas ribojimas, atsižvelgiant į tai, kad tai gali būti pasiekama kitomis priemonėmis (naudojantis vertėjo paslaugomis, įgaliojus kitą asmenį ir tt.).</p> <p>Atsižvelgta iš dalies</p> <p>Atsižvelgiant į tai, kad pavyzdinė forma neturi būti privaloma, tačiau sutinkant su argumentu, kad su jūrininkais sudaroma sutartis turi atitikti 2006 m. Darbo jūrų laivyboje nuostatas, Projekto 4 straipsniu keičiama Įstatymo 84 str. 4 d. papildyta nuostata, kad „<i>Su jūrininku sudaroma darbo sutartis turi atitikti 2006 m. Konvenciją dėl darbo jūrų laivyboje.</i>“</p>
--	--	---
