

NUMATOMO TEISINIO REGULIAVIMO POVEIKIO VERTINIMO PAŽYMA

Projekto pavadinimas	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)
Projekto rengėjas	Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupė
Projekto tikslas	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 užtikrinimą, sudaryti sąlygas Lietuvos jūrų laivų registre įregistruoti pirmąjį suskystintų gamtinių dujų (toliau – SGD) tipo laivą-saugyklą, tokiu būdu užtikrinant Lietuvos energetinius ir nacionalinio saugumo interesus.

Siūlomo projekto poveikio įvertinimas (teigiamos ir (ar) neigiamos pasekmės)*

Poveikis atitinkamai sričiai (vandens transporto sektoriui)	<p>Projektas turės teigiamo poveikio vandens transporto sektoriui. Jūrų laivų, įregistruotų Lietuvos jūrų laivų registre, ir plaukiojančių su Lietuvos vėliava skaičius pastaraisiais metais mažėja – Lietuvos jūrų laivų registre 2021 m. sausį buvo įregistruoti 102 laivai, tuo tarpu 2022 m. rugpjūtį – tik 78 laivai¹. Numatoma, kad Projekto nuostatų įgyvendinimas turės teigiamo poveikio stabilizuojant ir ateityje sudarant sąlygas didėti jūrų laivų, plaukiojančių su Lietuvos vėliava, skaičiui ir vystantis su jūrinės laivybos sektoriumi susijusių paslaugų apimtims.</p> <p><i>Dėl įgulų nacionalinės sudėties reikalavimų:</i></p> <p>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 naujų laivų Lietuvos jūrų laivų registre arba esamus laivus perregistruoti į kitų, tame tarpe ir kaimyninių šalių, jūrų laivų registrus. Projektu 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, kai laive yra galiojanti kolektyvinė sutartis. Projektu siūloma sumažinti šiuo metu nustatytą 50 proc. įgulos iš ES valstybių narių reikalavimą iki 25 proc., įvertinus Lietuvos Respublikos laivybos sektoriuje susiklosčiusią situaciją ir kitų ES valstybių narių praktiką. Be to, siekiant paskatinti kolektyvines derybas tarp laivo valdytojo ir jūrininkų, tokiu būdu sudarant sąlygas</p>
--	--

¹ Lietuvos transporto saugos administracijos duomenys, [LR jūrų laivų sąrašai | Lietuvos transporto saugos administracija \(lrvt.lt\)](#)

de facto sukurti patogesnes ir patrauklesnes darbo sąlygas su Lietuvos vėliava plaukiojančiuose laivuose, siūloma nustatyti, kad minėtasis 25 proc. reikalavimas netaikomas, jeigu laive yra galiojanti kolektyvinė sutartis.

Projekto rengimo metu buvo išanalizuota Europos Sąjungos valstybių narių patirties įgulų nacionalinės sudėties reguliavimo srityje. Konstatuota, kad Lietuvos Respublikos 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 laivams, virš 8000 BT, tik vienas įgulos narys bei laivo kapitonas turi būti ES 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., o taip pat ir Suomijoje, galioja griežtesni, nei Šiaurės Europos šalyse, reikalavimai nacionalinei įgulos sudėčiai. Vertinta, ar valstybės, kurios netaiko ar taiko liberalius nacionalinius įgulos sudėties reikalavimus, yra laikomos „patogių vėliavų šalimis“ (kuriose taikomi žemesni darbo jūrų laivuose saugos ir socialiniai standartai), kaip jas apibrėžia Tarptautinė transporto darbuotojų federacija. Konstatuota, kad iš ES valstybių narių tik Kipras, Malta ir tarptautiniai Prancūzijos ir Vokietijos registrai yra laikomi „patogių vėliavų šalimis“, tuo tarpu Skandinavijos šalys, kurios turi liberaliausius įgulos sudėties reikalavimus, nėra laikomos tokiomis valstybėmis. Vadinas, darytina prielaida, kad nacionalinės įgulos sudėties reikalavimų sušvelninimas Lietuvos Respublikoje, atsižvelgus į tai, kad Lietuva yra ratifikavusi ir įgyvendina didesnę dalį Tarptautinės jūrų organizacijos ir Tarptautinės darbo organizacijos jūrų srities konvencijų, neturės tiesioginio neigiamo poveikio Lietuvos vėliavos vertinimo srityje.

Lankstesnis jūrų laivų nacionalinės įgulų sudėties reikalavimų reguliavimas sudarys prielaidas padidinti Lietuvos jūrų laivybos sektoriaus konkurencingumą ir tokiu būdu sukurti daugiau potencialių darbo vietų Lietuvos jūrininkams. Atkreiptinas dėmesys, kad pagal esamą reguliavimą nėra įpareigojimo teikti pirmenybę Lietuvos jūrininkams lyginant su kitais ES valstybių narių jūrininkais, taigi, esamas reguliavimas ir dabar neužtikrina, kad būtent Lietuvos jūrininkai bus įdarbinami laivuose, plaukiojančiuose su Lietuvos 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 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 Lietuvos vėliavos laivuose. Be to, numatoma, kad ir toliau bus vystomas dialogas su socialiniais partneriais, svarstant kompleksines priemones, didinančias darbo Lietuvos jūrų laivuose patrauklumą.

Jūrų laivų nacionalinės įgulų sudėties reikalavimų švelninimas turės teigiamo poveikio 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. Mažiau griežtas reguliavimas dėl laivų įgulos sudėties sudarys prielaidas laivų savininkams priimti sprendimus Lietuvos jūrų laivų registre registruoti naujus, o esamų – neperregistruoti laivų į kitų valstybių registrus.

Dėl jūrų laivo kaip nekilnojamo daikto statuso

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

Lietuvos jūrų laivų registre registruoto laivo prilyginimas nekilnojamiesiems 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 str.), tačiau pagal tarptautinę laivybos praktiką, tokie ginčai dažniausiai nagrinėjami arbitraže arba valstybių, turinčių giliais jūrų teisės taikymo bei aiškinimo tradicijas, pvz., Anglijos teismuose;

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

- apsunkina arba daro neįmanomu jūrų laivų įsigijimo finansavimą finansinių įstaigų lėšomis. Jūrų laivų įsigijimai absoliučioje daugumoje atvejų 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 Respublikos. 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 nebeprieinamu.

- privalomas notarinis perleidimo sandorio tvirtinimas (Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau – CK) 1.74 str.). Pagal vyraujančią 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. Tokia sandorio forma sukelia žymių apsunkinimų arba iš esmės tokių sandorių sudarymą daro neįmanomu, kadangi:

- notariškai sandoris turi būti sudaromas lietuvių kalba su jo vertimu 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 jį 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.

Atsisakius jūrų laivų prilyginimo nekilnojamiems daiktams, tokių laivų įsigijimui galimų 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, dėl ko bus atsisakyta perteklinio kiekio dokumentų, jų vertimo į lietuvių kalbą. Tuo bus skatinamas jūrų laivų registravimas Lietuvoje, kas teigiamai įtakos jūrinį ir su juo susijusį verslą. Didesnis laivų, plaukiojančių su Lietuvos Respublikos vėliava, skaičius įtakotų didesnę mokesčių surinkimą į valstybės biudžetą, BVP augimą, naujų darbo vietų sukūrimą, uosto infrastruktūros panaudojimą, reikiamų laivybos verslo vykdymui patalpų nuomą ir pan.

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, o taip pat atsižvelgiant į tarptautinį jūrų laivybos reguliavimą, vykdomą kitų valstybių kontrolę ir tarptautinę laivybos praktiką. Įvairių reguliavimo modelių analizė ir argumentai pateikiami Projekto aiškinamajame rašte.

Poveikis valstybės finansams

Papildomų lėšų Projektui įgyvendinti nereikės.

Poveikis aplinkai ir klimato kaitai

Numatomas netiesioginis teigiamas poveikis aplinkai ir klimato kaitai. Projekto nuostatos sukurs palankesnę reguliavimą jūrų laivybos sektoriui ir sudarys prielaidas jūrų transporto plėtojimui Lietuvoje. Įvertinus tai, kad vandens transportas yra aplinkai draugiškiausia transporto rūšis, išskirianti mažiausią emisijų kiekį kilometrui ir pervežtam kiekiui krovinių, Projekto nuostatos gali būti vertinamos kaip turinčios netiesioginį teigiamą poveikį aplinkai ir klimato kaitai.

Poveikis administracinei naštai

Projektas turės teigiamos įtakos administracinės naštos mažėjimui. Jūrų laivus, įregistruotus Lietuvos jūrų laivų registre, pripažinus kilnojamaisiais daiktais, šių laivų pardavimo sandoriams nebebus taikomos privalomos notarinės tokių laivų perleidimo sandorių formos reikalavimas. Dėl šios priežasties bus atsisakyta perteklinio kiekio dokumentų, o laivą įsigyjant užsienio subjektui – šių dokumentų vertimo į lietuvių kalbą. Vertinama, kad dokumentų, teiktinų notariniam sandorio tvirtinimui, parengimui vidutiniškai skiriama 80 val.,

naudojamasi vidaus ir (ar) išorės teisininkų paslaugomis. Papildomai patiriamos dokumentų vertimo į lietuvių kalbą ir (ar) dokumentų legalizavimo išlaidos, asmens, atstovaujančio notarinio sandorio sudarymo metu, atvykimo į Lietuvos Respubliką ir apgyvendinimo išlaidos, taip pat atlygio, mokamo už notarinių paslaugų suteikimą, išlaidos. Atsižvelgus į tai, kad notarinis sandoris gali būti sudaromas nuotoliniu būdu tik tuo atveju, jeigu asmenys turi Lietuvos Respublikoje išduotą nuotolinės tapatybės atpažinties priemonę, o užsienio valstybės asmens atveju tokia tikimybė yra mažai tikėtina, todėl galimybė sudaryti tokius sandorius nuotoliniu būdu yra tik teorinė, bet neįgyvendinama praktikoje ir nevertinta kaip reali.

Atliktas administracinės naštos skaičiavimas, vertinama, kad dėl su notariniu sandoriu sudarymu susijusių veiksmų laivo pardavimo atveju vienas ūkio subjektas patiria daugiau kaip 10 tūkst. Eur išlaidų, per metus iš Lietuvos jūrų laivų registro išregistruojama (perregistruojama) 4-5 laivai dėl laivų pardavimo, todėl administracinė našta ūkio subjektams per metus būtų sumažinta daugiau nei 40 tūkst. Eur.

Informacija apie asmenį ir instituciją, atsakingą už poveikio vertinimą

Vardas ir pavardė	Eglė Vyšniauskaitė
Pareigos	Vyriausioji patarėja
Institucija (padalinys)	Susisiekimo ministerijos Vandens ir geležinkelių transporto politikos grupė
Telefono numeris ir elektroninio pašto adresas	tel. 8 620 97168, el. p. egle.vysniauskaite@sumin.lt
