

LATVIJAS UNIVERSITĀTE
JURIDISKĀ FAKULTĀTE

MAGISTRA DARBS
KUĢA APĶĪLĀŠANA

Magistrantūras students

Roberts Matulis

Studenta apliecības Nr.: RM18048

Darba vadītājs: docente Dr. iur. Daina Ose

Rīga 2020

ANOTĀCIJA

Maģistra darbs veltīts kuģa apķīlāšanas institūta izpētei. Maģistra darba mērķis ir izprast kuģu un peldošo konstrukciju jēdzienus, atšķirības, apķīlāšanas un arestēšanas institūtu piemērošanas gadījumus, identificēt aktuālās problēmas normatīvajā regulējumā un izstrādāt priekšlikumus, kā kuģu un peldošo konstrukciju apķīlāšanas procesu padarīt efektīvāku.

Lai sasniegtu maģistra darba mērķi, autors ir aplūkojis Latvijas un ārvalstu normatīvos aktus, juridisko literatūru, publikācijas, kā arī Latvijas tiesu praksi. Maģistra darba pētījuma rezultātā izstrādāti secinājumi un priekšlikumi sprieduma izpildes institūta uzlabošanai, kā arī Civilprocesa likuma grozījumiem.

Atslēgvārdi: Civilprocesa likums, civilprocess, kuģa apķīlāšana, sprieduma izpilde, kuģa arests, piedziņas vēršana uz kustamu mantu, kustamas mantas apķīlāšana

ANNOTATION

Master's thesis is devoted to the ship seizure institute. The aim of the master's thesis is to understand the concept of ships and floating structures, their differences, cases of seizure and arrest institute application, as well as to identify problems in the current regulatory framework and to develop proposals in order to make the process of seizing ships and floating structures more efficient.

In order to achieve the aim of the master's thesis, the author has reviewed Latvian and foreign normative acts, legal literature, publications, as well as Latvian case law. As a result of the master's thesis, conclusions and suggestions for the improvement of the Judicial Enforcement Institute, as well as amendments to the Civil Procedure Law have been developed.

Keywords: Civil Procedure Law, Civil Procedure, Ship Seizure, Enforcement of Judgement, Ship Arrest, Seizure of Movable Property

SATURS

APZĪMĒJUMU SARAKSTS	4
IEVADS	5
1. PELDLĪDZEKĻU KLASIFIKĀCIJAS ĪPATNĪBAS	7
1.1. KUĢIS KĀ LIETA.....	7
1.2. CĪTI PELDLĪDZEKĻI, IEKĀRTAS, KONSTRUKCIJAS UN SISTĒMAS.....	13
1.2.1. <i>Reģistrētās peldošās konstrukcijas</i>	<i>13</i>
1.2.2. <i>Nereģistrētās peldošās konstrukcijas.....</i>	<i>14</i>
1.2.3. <i>Buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas.....</i>	<i>15</i>
1.2.4. <i>Jūras dziļu resursu ieguves iekārtas</i>	<i>16</i>
2. DARBĪBAS AR TRANSPORTLĪDZEKĻU UN TO VADĪTĀJU VALSTS REĢISTRĀ REĢISTRĒTAJIEM PELDLĪDZEKĻIEM.....	18
2.1. TRANSPORTLĪDZEKĻU UN TO VADĪTĀJU VALSTS REĢISTRS	18
2.2. ARESTA IESPĒJAS.....	20
2.3. APĶĪLĀŠANA	21
2.4. PĀRDOŠANA	26
3. DARBĪBAS AR LATVIJAS KUĢU REĢISTRĀ REĢISTRĒTAJIEM PELDLĪDZEKĻIEM	30
3.1. LATVIJAS KUĢU REĢISTRS	30
3.2. ARESTS	33
3.3. APĶĪLĀŠANA	39
3.3.1. <i>Aprakstīšana</i>	<i>44</i>
3.3.2. <i>Fotofiksācija</i>	<i>46</i>
3.3.3. <i>Apsardzība</i>	<i>48</i>
3.4. PĀRDOŠANA	50
4. CITI PUBLISKIE REĢISTRI	56
KOPSAVILKUMS.....	60
IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS	62
DOKUMENTĀRĀ LAPA	68

APZĪMĒJUMU SARAKSTS

Saīsinājumi:

AIS – Automātiskā identifikācijas sistēma

CSDD reģistrs – Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrs

Kuģu reģistrs – Latvijas Kuģu reģistrs

LRIT – Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma

SJO – Starptautiskā Jūrniecības organizācija

Tiesu izpildītājs – zvērināts tiesu izpildītājs

VID – Valsts ieņēmumu dienests

IEVADS

Kuģi un peldošās konstrukcijas Latvijas Republikā tiek pieskaitīti kustamai mantai, tomēr to apķīlāšanas, pārdošanas un naudas sadales kārtība atšķiras no tā, kurā publiskajā reģistrā kuģis vai peldošā konstrukcija reģistrēta. Pastāv arī tādi peldlīdzekļi, kurus nevar reģistrēt publiskajā reģistrā, tāpēc būtiski ir izprast katra objekta piesaisti esošajai tiesību sistēmai un pret tiem attiecināmo procesuālo kārtību.

Praksē nereti tiek jaukti kuģa apķīlāšanas un kuģa aresta institūti, piemēram, prasības nodrošinājuma gadījumā tiesa nolemj piemērot kuģa arestu, bet nolēmuma izpildes gaitā kuģis tiek aprakstīts, un tiek pieņemts lēmums par glabātāja iecelšanu, kas pēc aresta būtības ir stingri aizliegts. Tāpēc šī Darba ietvaros tiks dots vispārīgs ieskats par dažādu peldlīdzekļu aresta iespējām Latvijas teritorijā un kuģa aresta nozīmi kontekstā ar kuģa apķīlāšanu.

Saskaņā ar Tiesu izpildītāju likuma 40. pantu zvērināta tiesu izpildītāja izvirzītās prasības un dotie rīkojumi, veicot amata darbības, ir saistoši visām personām valsts teritorijā. Tomēr praksē nav analizēts jautājums par zvērinātu tiesu izpildītāju tiesībām veikt izpildes darbības teritoriālajā jūrā. Turklāt teritoriālajā jūrā nav noteiktas apgabaltiesu robežas un tiesu izpildītāju iecirkņu teritorijas.

Vadoties no šī brīža civilprocesuālā regulējuma, izriet, ka zvērinātam tiesu izpildītājam ir jāspēj pārliecināties, ka konkrētais objekts atrodas tajā apgabaltiesas darbības teritorijā, pie kuras viņš pastāv, pirms tiek ieviesta izpildlieta. Tomēr nav normatīvo aktu, kas noteiktu kārtību, kā zvērinātam tiesu izpildītājam identificēt, vai konkrētais peldlīdzeklis atrodas Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Tāpat nav arī noteikts regulējums, kādā kārtībā šāds peldlīdzeklis aizturams un nogādājams ostā.

Darbs ir sadalīts četrās nodaļās, no kurām pirmajā nodaļā ir aplūkotas dažādu peldlīdzekļu klasifikācijas īpatnības. Otrajā nodaļā ir aplūkotas darbības ar Ceļu satiksmes drošības direkcijas pārziņā esošā Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem. Trešajā nodaļā ir aplūkotas darbības ar Latvijas Jūras administrācijas pārziņā esošā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem. Savukārt ceturtajā nodaļā ir aplūkotas iespējas, ko sniedz citi publiskie reģistri saistībā ar kuģa un peldošo konstrukciju apķīlāšanu.

Šī darba mērķis: analizēt un sniegt priekšlikumus, kā modernizēt un pilnveidot peldlīdzekļu apķīlāšanas kārtību, kā arī identificēt iespējamās prakses problēmas.

Lai sasniegtu mērķi, autors darbā izvirza šādus uzdevumus:

1. Izpētīt normatīvo aktu regulējumu, noskaidrot peldlīdzekļu klasifikācijas īpatnības;

2. Izpētīt normatīvo aktu regulējumu, noskaidrojot “kuģa aresta” un “kuģa apķīlāšanas” institūtu norobežošanu;
3. Salīdzināt Latvijas regulējumu kuģu apķīlāšanā ar Lietuvas un Igaunijas regulējumu;
4. Izpētīt dažādu grupu peldlīdzekļu glabāšanas tiesisko regulējumu;
5. Izpētīt dažādu grupu peldlīdzekļu pārdošanas un naudas sadales regulējumu.

Darbā izmantotās metodes: vēsturiskā, salīdzinošā, analīzes, gramatiskā, sistēmiskā, teleoloģiskā.

Vēsturiskā metode izmantota, aplūkojot sprieduma izpildes institūta attīstību. Salīdzinošā metode, salīdzinot tiesību normas. Analīzes metode pielietota, analizējot sprieduma izpildes institūtu. Gramatiskā metode, tiesību normas jēgas no valodnieciskā viedokļa analizēšanā. Sistēmiskā metode, izpētot normas kopsakaru ar citām tiesību normām un vietu tiesību sistēmā kopumā. Teleoloģiskā metode, izmantota tiesību normas satura noskaidrošanā, ievērojot mērķi, kas jāpanāk ar normas piemērošanu.

Autora secinājumi un priekšlikumi balstīti uz iepriekš aprakstīto metožu kombinētu pielietojumu.

Darba pamatā ir izmantoti Latvijas Republikas, starptautiskie un ārvalstu normatīvie akti, rajona un apgabaltiesu nolēmumos ietvertās atziņas, kā arī tiesību doktrīnas un publikācijas.

1. PELDLĪDZEKĻU KLASIFIKĀCIJAS ĪPATNĪBAS

Peldlīdzekļu iedalījums ir gana plašs, turklāt katrai no peldlīdzekļu klasēm atšķiras arī pret tām piemērojamais tiesiskais regulējums. Līdz ar to, uzsākot nolēmuma izpildi, tiesu izpildītājam ir jāspēj identificēt peldlīdzekli un noteikt tā piederību konkrētai lietu kategorijai.

Mūsdienās ir zināmi visdažādākā veida peldlīdzekļi. Daži no tiem pat spēj pārvietoties ne tikai uz ūdens, bet arī zem ūdens, uz zemes un gaisā. Industriālās revolūcijas iespaidā ne tikai rūpnīcas ieguva modernizētas iekārtas, kas aizstāja cilvēkresursus, bet strauji attīstījās arī citas tehnoloģijas, kuru mērķis bija atvieglot cilvēka darbu. Šajā kontekstā var minēt arī peldlīdzekļu piedziņas elementu attīstību, piemēram, iekšdedzes, tvaika, reaktīvo, elektrisko u.c. veida motoru rašanos un to ievietošanu peldlīdzekļos. Nereti peldlīdzekļa piedziņas elementi tiek kombinēti ar cilvēka vai vēja enerģiju, kā rezultātā rodas problēmas ar peldlīdzekļu ierindošanu noteiktās lietu kategorijās.

Turpmāk šajā nodaļā tiks aplūkots, kādas ir galvenās peldlīdzekļu atšķirības un kāda ir to klasifikācijas nozīme tiesību piemērošanas gadījumā.

1.1. Kuģis kā lieta

Lai izprastu kuģa jēdzienu, vispirms ir jāsaprot, kas ir kuģošanas process. Latviešu konversācijas vārdnīcā kuģošanas process raksturots zem jēdziena “kuģa braucieni”. No tā izriet, ka tie ir atsevišķi ceļa posmi, kuriem kopējs sakars ar jūras dienesta līgumu, kravas darījumiem, lielo avāriju, jūras apdrošināšanas tiesībām vai bodmereju.

Detalizētāk kuģa jēdziens skaidrots Jūras kodeksa 1.¹ panta definīcijā, kur teikts, ka kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis — inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta kuģošanai.¹ Kuģa tiesības un pienākumus īsteno kuģa īpašnieks, kuģa kapteinis, kā arī operators vai fraktētājs. Savukārt Latviešu konversācijas vārdnīcā kuģis definēts kā peldoša būve personu un lietu pārvadāšanai.²

No iepriekš minētajām definīcijām rodas priekšstats, ka kuģis ir tikai peldošs objekts. Tomēr personai nav jābūt ar specifisku izglītību eksaktajās zinātnēs, lai saprastu, ka kuģi, pēc būtības, ir veidoti no cieta materiāla, kas peld tikai pateicoties to konstrukcijas specifiskajam dizainam un Arhimēda spēkam. Tomēr prakse liecina, ka cilvēka darbības vai dabas stihiju rezultātā konstrukcijas var arī plīst, grimt vai kļūt peldēt nespējīgas, piemēram, izejot uz sēkļa. No tiesību prizmas raugoties, rodas jautājums, kas notiek ar kuģi, kad tas nogrimst, un kas ir

¹ Jūras kodekss: LV Likums. Pieņemts 29.05.2003. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=76358> [aplūkots 27.05.2019.]

² A. Švābe, A. Būmanis, K. Dišlers. Latviešu konversācijas vārdnīca. Rīga: Antēra, 2003. 18711. lpp

grimšana? Vai var prezumēt, ka kuģa nogrimšana maina tā tiesisko statusu, kā arī īpašnieka tiesības un pienākumus? Vai joprojām ir spēkā visi tie normatīvie akti, kas attiecas uz kuģi, kamēr tas vēl nav kļuvis par vraku?

Piemēram, Latviešu konversācijas vārdnīcā kuģa grimšana definēta kā kuģa peldspējas zaudēšanas rezultāts, kad kuģa klājs atrodas zem ūdens un kuģis zaudējis spēju manevrēt, ir pārvērties par vraku.³ Savukārt “vraka” jēdziens izriet no Jūras kodeksa 267. panta, nosakot, ka kuģis, kas jūras negadījuma rezultātā pilnībā vai daļēji nogrimis vai gājis bojā, uzskrienot uz sēkļa, vai pamests, kā arī jebkura šāda kuģa daļa, ieskaitot jebkuru priekšmetu, kas bijis vai atrodas uz šā kuģa, ir vraks. Tātad, gramatiski tulkojot, noprotams, ka, kuģim nogrimstot, par vraku uzskatāma arī tā krava, tomēr, vai grimšanas fakts maina arī tā īpašumtiesības?

Autors uzskata, ka šāds regulējums nebūtu taisnīgs un radītu mēģinājumus apzināti veicināt kuģa bojāeju, piemēram, nogremdējot kuģi ar kravu, kas nebojājas, tuvu krastam, seklā vietā, lai ar nogrimšanas mirkli varētu iegūt īpašumtiesības uz pašu kravu. Autors uzskata, ka konkrētajā gadījumā praksē nebūtu piemērojama normas gramatiskā tulkošanas metode, bet gan sistēmiskā. Tādā veidā, regulējums attiektos uz kuģa potenciālo apdraudējumu videi, vai jūras drošībai, kā rezultātā, organizējot glābšanas pasākumus, jāneitralizē visi potenciālie bīstamības avoti, kas apzīmējami zem vārda “vraks”, tostarp krava.

Aplūkojot Jūras kodeksa XXVIII nodaļas saturu, secināms, ka, kuģim nogrimstot, kuģa īpašniekam jāievēro speciāla procedūra, lai vraks neradītu vides piesārņojumu, neapdraudētu kuģu ceļu drošību vai nacionālās intereses teritoriālajos ūdeņos, kā arī, atsevišķos gadījumos, kuģa īpašniekam tiek uzlikts pienākums aizvākt vraku. Gadījumos, kad vraks nerada piesārņojumu vai drošības apdraudējumu, vraka īpašnieks var pieņemt lēmumu par vraka turpmāko likteni. Lai arī šāda kārtība, kas izriet no Jūras kodeksa, paredzēta Latvijas teritoriālajos ūdeņos, kuģa īpašniekam līdzīgi pasākumi jāveic arī gadījumā, ja kuģis nogrimst starptautiskajos ūdeņos jeb atklātā jūrā. Arī šādā gadījumā kārtību regulē gan nacionālie, gan starptautiskie normatīvie akti, jo *“jebkurš kuģis atklātā jūrā ir pakļauts savas karoga valsts (...) ekskluzīvajai jurisdikcijai. Tas nozīmē ne tikai to, ka karoga valstij ir tiesības realizēt savu jurisdikciju uz kuģa, bet ietver arī vairākus pienākumus, kuri karoga valstij ir jāveic. Saskaņā ar ANO 1982. gada Jūras tiesību konvencijas 94. pantu karoga valstij ir jārealizē savu kuģu efektīva administratīvā, tehniskā un sociālā kontrole, jānodrošina to kuģošanas drošība, veicot nepieciešamos pasākumus attiecībā uz kuģu tehnisko drošību, to apkalpju komplektēšanu un sakaru nodrošināšanu, jāveic to kuģu reģistrācija, kuri peld zem šīs valsts karoga.”*^{4,5} No

³ A. Švābe, A. Būmanis, K. Dišlers. Latviešu konversācijas vārdnīca. Rīga: Antēra, 2003. 18695. lpp.

⁴ M. Lejnīks un L. Medina. Jūras tiesības. Rīga: Jumava, 1997. 84. lpp.

⁵ ANO Jūras tiesību konvencija. Pieņemta 10.12.1982. Stājas spēkā 22.01.2005. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1165> [aplūkots 14.04.2020.]

iepriekš minētā izriet, ka citas valsts jurisdikcija uz Latvijā reģistrētu kuģi, kas nogrimis atklātā jūrā, pēc būtības varētu realizēties, piemēram, vides piesārņojuma vai kuģu ceļu bloķēšanas gadījumos. Tomēr citās situācijās darbības ar kuģa vraku ir Latvijas Jūras administrācijas un kuģu īpašnieku kompetence.

Atgriežoties pie Jūras kodeksā ierakstītās kuģa definīcijas, autors secina, ka trūkst detalizētāka skaidrojuma no liettiesību prizmas, proti, vai viss, kas atrodas uz kuģa ir kuģis? Vai kuģim ir piederumi un kas ir šie piederumi? Vai arī krava un degviela ir pieskaitāma pie piederumiem?

Piemēram, no Jūras kodeksā ietvertā “vraka” jēdziena ir saprotams, ka jebkura daļa, kas bija vai ir uz kuģa, tam nogrimstot ir uzskatāma par vraku. Tomēr iepriekš šajā nodaļā jau secināts, ka tā var uzskatīt gadījumā, ja glābšanas pasākumi bijuši sekmīgi un jūra pilnīgi atbrīvota no visām kuģa, tā piederumu, kravas u.c. daļām. Vienlaikus arī Civilprocesa likuma 580.² panta otrā daļa paredz, ka kuģa apķīlājums attiecas ne vien uz kuģa vai peldošās konstrukcijas korpusu, bet arī uz visiem kuģa vai peldošās konstrukcijas piederumiem. Tātad kuģa liettiesiskā piederība pantā norāda uz līdzīgu regulējumu kā lietu kopībai. Līdz ar to autors uzskata, ka būtiski saprast, vai likumdevēja interpretācija par kuģi kā funkcionāli saistītu lietu kopību nerada problemātiku praksē, piemēram, attiecībā uz degvielas liettiesisko iedalījumu, kā arī to, vai procesuālās normas nav nostiprinātas pretēji materiālajām tiesību normām, no kurām izriet kuģa, peldošo konstrukciju, to sastāvdaļu un piederumu tvērums.

Autors, izpētot vairākus kuģu apķīlāšanas gadījumus Latvijā, secina, ka nepastāv vienota prakse par kuģa apķīlāšanas kārtību, tostarp nevienā no kustamas mantas aprakstes aktiem netika norādīts degvielas daudzums kuģa degvielas tvertnēs, kuras ietilpība mērāma vairākos simtos tūkstošu litru. Piemēram, Lietuvā kuģa novērtēšanas laikā tiek mērīts arī degvielas daudzums kuģa degvielas tvertnēs.⁶

Iztaujājot Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra amatpersonas par degvielu kā lietu un tās piederību lietu klasifikācijā, autors secina, ka šis jautājums iepriekš praksē nav aktualizēts, turklāt arī kompetentajā institūcijā vadošo ekspertu viedokļi atšķiras. Viena no amatpersonām pauda viedokli, ka kuģa degviela uzskatāma par kuģa sastāvdaļu, bet otra amatpersona bija pretējās domās, norādot, ka tā ir atsevišķa lieta.⁷

⁶ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

⁷ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

Latviešu konversācijas vārdnīcā minēts, ka degviela nebūtu pieskaitāma pie kuģa piederumiem, kas, autoraprāt, nozīmē, ka degviela uzskatāma kā atsevišķa, atvietoājama, patērējama lieta, kas pieder kuģim vai kuģa īpašniekam.⁸

Autors uzskata, ka kuģa vai peldošās platformas degvielas liettiesiskais iedalījums kontekstā ar Civilprocesa likuma 580.² panta otro daļu var būtiski ietekmēt ātra un kvalitatīva nolēmuma izpildi. Proti, šī brīža prakse un minētā panta interpretācija liecina, ka kuģa apķīlājums attiecas arī uz visiem tā piederumiem, kā rezultātā, ja degviela uzskatāma par kuģa piederumu, tad tiesu izpildītājs to nevar apķīlāt atsevišķi un pārdot. Turklāt tās daudzumu būtu jāizmēra apķīlāšanas brīdī, kas no autora izpētes rīcībā esošajiem materiāliem nav ticis darīts. Savukārt, ja degviela nav uzskatāma par kuģa priekšmetu, tad, autoraprāt, praksē varētu būt gadījumi, kad nevajadzētu apķīlāt visu kuģi ar tā piederumiem, lai izpildītu spriedumu. Varētu, piemēram, apķīlāt kuģa degvielu, to izsūknēt no kuģa un pārdot, bet kuģis pēc degvielas atsūkņēšanas varētu turpināt savu darbību bez liekas dīkstāves. Autoraprāt, šāds regulējums tikai atvieglotu tiesu izpildītāja iespējas nodrošināt ātrāku un kvalitatīvāku nolēmuma izpildi, vienlaikus samazinot sprieduma izpildes izmaksas par kuģa glabāšanu, jo tā notiktu ļoti īsu mirkli, protams, pie nosacījuma, ja ar uz kuģa esošo degvielas daudzumu, to pārdodot, spētu segt visas ar sprieduma izpildi saistītās izmaksas un galveno parādu.

Līdzīgi kā Latvijā, arī Lietuvā⁹ un Igaunijā¹⁰ kuģa apķīlājums attiecas uz visu kuģi (izņemot kravu), liedzot nošķirt degvielu atsevišķi no kuģa. Līdz ar to autors uzskata, ka nepieciešams veikt uzlabojumus Jūras kodeksā, precizējot kuģa definīciju un norādot piederumu tvērumu un degvielas pozīciju lietu kategorijās.

Autors uzskata, ka nepieciešams veikt grozījumus Jūras kodeksa 1.¹ pantā, to izsakot šādā redakcijā: “Kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis — inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta kuģošanai. Degviela, ogles, eļļa un citas smērvielas, kas nepieciešamas kuģa darbības nodrošināšanai, nav kuģa sastāvdaļa. Kuģa tiesības un pienākumus īsteno kuģa īpašnieks, kuģa kapteinis, kā arī operators vai fraktētājs.”

Par jēdzienu “kuģis” vēl senāks atrodamais jēdziens ir “laiva”. Laiva pēc būtības ir senākais pārvietošanās līdzeklis uz ūdens.¹¹ Atsevišķi vēstures avoti norāda par laivu esamību pat 90 000 gadu senā pagātnē,¹² tomēr arheologu atradumi var droši apgalvot par laivu

⁸ Jānis Rozenfelds. Lietu tiesības. Rīga: Apgāds Zvaigzne ABC, 2011. 17. – 19. lpp.

⁹ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

¹⁰ Law of Maritime Property Act [Igaunijas likums par jūras īpašumu] Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/528032014003/consolide/84.pants>

¹¹ Robert A. Denemark, ed. (2000). World system history: The social science of long-term change (1 ed.). London [u.a.]: Routledge. p. 208. ISBN 978-0-415-23276-0

¹² First Mariners – Archaeology Magazine Archive. Archive.archaeology.org. Retrieved on 2013-11-16. Pieejams: <https://archive.archaeology.org/9805/newsbriefs/mariners.html> [aplūkots 14.04.2020.]

eksistenci vismaz 7 000 – 10 000 gadu senā pagātnē.¹³ Šie secinājumi balstīti uz atrastajām balžos grebtajām laivām. Lai arī abi jēdzieni, “kuģis” un “laiva”, raksturo peldlīdzekļus, tomēr ar ko laiva atšķiras no kuģa?

Viens no vadošajiem kuģniecības ziņu portāliem pasaulē “Marine Insight” vienā no publikācijām, kuras autors ir kuģubūves inženieris, ir nosaukti septiņi ietekmējošie faktori, kuru rādītāji nosaka vai tas ir kuģis, vai laiva, proti, tie ir: izmērs, darbības zonas platība, navigācija un tehnoloģijas, apkalpe, kravas ietilpība, konstrukcija un dizains, piedziņas veids.¹⁴ Šajā publikācijā minētie septiņi rakstura lielumi par atšķirībām, gluži vienkārši, nav nosaucami, jo vairums no šiem rakstura lielumiem var būt arī laivām, tikai relatīvi mazākās proporcijās. Kā būtiskākā atšķirība ir minēta apkalpe – kuģim tā ir, savukārt laivām – nav.

Vēsturiski par laivām tika uzskatīti visi tie peldlīdzekļi, kuru kustību nodrošināja ar cilvēka spēku. Tomēr arī šī teorija nav vienveidīgi nostiprināta visās pasaules valstīs, jo ir atrodami vairāki publiskos reģistros reģistrēti kuģi, kas pēc būtības ir darbināmi ar cilvēka spēku, piemēram, airiem vai pedāļiem.

Normatīvo aktu saraksts, kur uzskaitītas kuģu drošības prasības ir Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 11. pantā, tomēr arī Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra amatpersonas paudušas bažas, ka nevar paļauties uz vienveidīgu normatīvo aktu ievērošanu no visu valstu puses, turklāt praksē ir gadījumi, kad konstatēta virkne drošības normu pārkāpumi.¹⁵

Līdz ar to secināms, ka pasaulē trūkst vienotas definīcijas attiecībā uz jēdzieniem “kuģis” un “laiva”, jo tulkojumi un reģistrācijas īpatnības katras valsts nacionālajos reģistros atšķiras.

Tāpat interesants ir apstāklis, ka starp valstīm nav vienveidīgs kuģa šķiras iedalījums pie kustamām vai nekustamām lietām. Tā, piemēram, no Lietuvas Republikas Civilkodeksa 1.98. panta 3. punkta izriet, ka kuģis, kas saskaņā ar likumu ir jāreģistrē publiskajā reģistrā, ir uzskatāms par nekustamo īpašumu.¹⁶ Savukārt Igaunijas Civilkodeksa 50. panta trešajā daļā un Igaunijas Likuma par jūras īpašumu 79. panta pirmajā daļā nav noteikts vai kuģis ir kustama vai nekustama lieta, bet gan dotas tālāk norādes uz Igaunijas Izpildes procedūras kodeksu, kur 123. panta piektajā daļā ir noteikts, ka piedziņa uz kuģi izdarāma, vadoties pēc procedūras, kāda

¹³ Van der Heide, G. D. (1974). Scheepsarcheologie in Nederland [Archeology of ships in the Netherlands]. Naarden: Strengholt. p. 507

¹⁴ 7 Differences Between a Ship and a Boat. Raunek Kantharia. Pieejams: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/7-differences-between-a-ship-and-a-boat/> [aplūkots: 06.02.2020.]

¹⁵ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

¹⁶ Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas Pieejams: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.245495> [aplūkots: 06.02.2020.]

paredzēta uz nekustamo īpašumu.^{17,18,19} Turpretī Latvijā Civillikuma 842. panta otrajā daļā kuģi ar visiem to piederumiem pieskaitāmi pie kustamām lietām.

Netipisks ir arī apstākļi, ka kuģis Jūras kodeksā ir definēts kā tiesību subjekts. Šāds kuģa pielīdzinājums tiesību subjektam izriet no Jūras kodeksa 2. panta pirmās daļas, kur teikts, ka Jūras kodeksu piemēro visiem kuģiem, kas atrodas Latvijas jurisdīkcijā esošajos ūdeņos, visiem Latvijas kuģiem, kā arī citiem tiesību subjektiem, kas saistīti ar Latvijas kuģiem vai kuģošanu Latvijas ūdeņos, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi.

Kuģa tiesībsubjektība atvasināma no jūras privilēģijām (*Jūras kodeksa 36. panta pirmās daļas*), kur noteikts, ka jūras privilēģija ir piesaistīta kuģim neatkarīgi no īpašuma tiesību reģistrācijas vai kuģa karoga maiņas. Cita starpā, kuģa tiesībsubjektība atvasināma arī no 1999. gada Starptautiskās kuģu aresta konvencijas, kur "aresta" definīcija izriet no 1. panta 2. punkta, nosakot, ka pret kuģi kā pret patstāvīgu tiesību subjektu var vērst piespiedu mehānismu – arestu –, ja pamatā ir jūras prasība.

Ja uz kuģa statusu raugās sistēmiski, tad citos gadījumos, kas nav nodrošināti ar uz jūras privilēģiju balstītu prasības nodrošinājumu, apķīlāšanas vai cita piespiedu mehānisma izmantošana piemērojama kā kustamai mantai.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 5. panta pirmo daļu kuģi iedalās divās grupās, proti, kuģi, kas pakļauti Starptautiskā drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņošanas novēršanas vadības kodeksa (turpmāk – ISM kodekss) prasībām un kuģi, kas nav pakļauti ISM kodeksa prasībām. Kuģus, kas pakļauti ISM kodeksa prasībām, reģistrē Kuģu reģistrā ar nosacījumu, ka to tehnisko vadību veic kuģa īpašnieks vai uz Jūras kodeksa 13. pantā minētā kuģa menedžmenta līguma pamata īpašnieks uzdod to veikt Latvijā vai citā Eiropas Savienības dalībvalstī reģistrētai juridiskai personai. Savukārt kuģus, kas nav pakļauti ISM kodeksa prasībām, reģistrē Kuģu reģistrā bez nosacījumiem par to tehnisko vadību. Ceļu satiksmes drošības direkcijas reģistrā kuģi reģistrē bez nosacījumiem par tā tehnisko vadību.

Secināms, ka kuģi pēc būtības ir paredzēti kravas vai pasažieru pārvadāšanai uz ūdens. Trūkst normatīvā regulējuma, kas dotu precīzu ieskatu par kuģi no lietu tiesību aspekta, proti, kuras lietas ir pamata, kuras blakus lietas, kas ir un kas nav kuģa piederumi. Tāpat secināms, ka kuģi un laivas pēc būtības atšķiras ar apkalpes esamību vai neesamību, tomēr svarīgākais ir tas, kurā reģistrā konkrētais objekts ir ierakstīts – Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā vai Latvijas Kuģu reģistrā. Tāpat secināms, ka atsevišķos gadījumos, kad pastāv prasības, kas

¹⁷ Laeva asjađigusseadus (Law of Maritime Property Act) Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/528032014003/consolide> [aplūkots: 06.02.2020.]

¹⁸ Tsiviilseadustiku üldosa seadus (General Part of the Civil Code Act) Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/501082019001/consolide> [aplūkots: 06.02.2020.]

¹⁹ Täitemenetluse seadustik (Code of Enforcement Procedure) Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/516052019001/consolide> [aplūkots: 06.02.2020.]

pamatotas ar jūras privilēģijām, atbildētājs var būt kuģis. Turklāt jūras privilēģijas paliek spēkā arī pie kuģa īpašnieku maiņas, izņemot, ja pret kuģi vērš piespiedu izpildi, to pārdodot izolē.

1.2. Citi peldlīdzekļi, iekārtas, konstrukcijas un sistēmas

Pēdējos gados Latvijā, bez klasiski zināmajām peldošajām konstrukcijām, arvien vairāk ir parādījušies dažādi citi objekti uz ūdens, kas pēc uzbūves līdzinās peldošajām konstrukcijām, turklāt to pielietojuma dažādība un atšķirības citam no cita ir tik lielas, ka visas nedefinēt būtu neiespējami. Ja agrākos laikos šādas konstrukcijas bija “uz rokas pirkstiem saskaitāmas”, tad šobrīd tās ir visā Latvijas teritorijā un tiek izmantotas kā atpūtas platformas, telpas, atrakcijas, pirtis, bāri un pat skatuves.^{20,21}

Aplūkojot Jūras kodeksu, var secināt, ka peldlīdzekļu uzskaitījums ir salīdzinoši abstrakts, it īpaši, ja raugās uz peldošajām konstrukcijām. Peldošās konstrukcijas atbilstoši Jūras kodeksam var iedalīt obligāti reģistrējamās (peldošajās konstrukcijās), pēc izvēles reģistrējamās (peldošajās konstrukcijās) un neregistrējamās (peldošajās konstrukcijās), kā arī buru jahtās bez īpašuma tiesību reģistrācijas. Savukārt ja raugās uz kaimiņvalstīm – Lietuvu²² un Igauniju,²³ tad autors izpētes laikā konstatējis, ka trūkst regulējuma, kas īpaši izdalītu peldošās konstrukcijas, kā tas ir Jūras kodeksa 8.¹ vai 8.² pantā, līdz ar to nākas secināt, ka Lietuvā un Igaunijā zem vārda “kuģis” ietvertas arī peldošās konstrukcijas.

1.2.1. Reģistrētās peldošās konstrukcijas

Obligāti reģistrējamo peldošo konstrukciju definīcija ir nostiprināta Jūras kodeksa 8.¹ pantā, kur noteikts, ka tā ir inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta izmantošanai uz ūdens, bet nav uzskatāma par kuģi šā kodeksa izpratnē. Minētā panta otrajā daļā noteikts, ka peldošās konstrukcijas, proti, peldošos dokus, peldošās darbnīcas, peldošās degvielas uzpildes stacijas, debarkaderus un kravas pontonus, reģistrē Kuģu reģistrā, un uz tām attiecināmas normas, kas piemērojamas kuģiem saskaņā ar Latvijas normatīvajiem aktiem.

²⁰ “Koncertcikls “Upes vakari” Ogres upes promenādē uz peldošās skatuves” Pieejams: <http://www.ogresnovads.lv/lat/kultura/?page=0&doc=6257> [aplūkots: 09.02.2020.]

²¹ “Augustā turpinās “Liepāja Lake Music” vasaras sezonas koncerti” Pieejams: <https://www.liepaja.lv/augusta-turpinas-liepaja-lake-music-vasaras-sezonas-koncerti/> [aplūkots: 09.02.2020.]

²² The Republic of Lithuania Maritime Shipping Law [Lietuvas Kuģniecības likums] 2. panta 18. punkts. Pieejams: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.43045?jfwid=-aor8dayvn&fbclid=IwAR0_c88ZZwKrcCKeUFlxGja7XKPZibyWcUMARixcfMM3uu6Kfj_9gHuNw [aplūkots: 09.02.2020.]

²³ Law of Maritime Property Act [Igaunijas likums par jūras īpašumu] 2. panta pirmā daļa. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/528032014003/consolide> [aplūkots: 09.02.2020.]

Citu peldošo konstrukciju, kas nav uzskaitītas Jūras kodeksa 8.¹ panta otrajā daļā, reģistrācija nav obligāta, tomēr pēc īpašnieka iesnieguma ir iespējams reģistrēt tādas peldošās konstrukcijas, kas pilnīgi izvietotas Latvijas teritorijā un to ūdensizspajds bez kravas ir lielāks par 10 tonnām. Šādas reģistrācijas vienīgais mērķis ir aizsargāt ar peldošajām konstrukcijām saistītās tiesības. Tomēr jāievēro, ka reģistrācijas gadījumā uz tām attiecināmi visi noteikumi, kas attiecas uz reģistra vešanas kārtību, turklāt ikvienam ir tiesības iepazīties ar ierakstiem kuģu reģistru grāmatās.

Pēc būtības obligāti neregistrējamo peldošo konstrukciju reģistrācijas process neatšķiras no kuģu vai obligāti reģistrējamo peldošo konstrukciju reģistrācijas procesa. Reģistrācijas gadījumā šādām peldošajām konstrukcijām nevar reģistrēt berbouta vai kuģu menedžmenta līgumu, kas pēc būtības atvieglo pārdošanas procesu no tāda aspekta, ka karogs un īpašnieks ir saistīti ar vienu valsti, proti, peldošā konstrukcija nav paralēli reģistrēta citā reģistrā. Savukārt īpašumtiesības, hipotēkas un citas ar peldošajām konstrukcijām saistītās tiesības nostiprināmas Kuģu reģistrā tādā pašā kārtībā kā kuģiem vai obligāti reģistrējamām peldošajām konstrukcijām. Minētais attiecas arī uz maksātspējas gadījumā brīvprātīgi nodibinātajām tiesībām, tomēr tās reģistrējamas ne vēlāk kā dienu pirms maksātspējas procedūras uzsākšanas.

Obligāti neregistrējamām peldošajām konstrukcijām piemērojama tāda pati no reģistra izslēgšanas kārtība, kāda attiecas uz kuģiem vai obligāti reģistrējamām peldošajām konstrukcijām. Tāpat arī būvniecības stadijā esošām peldošajām konstrukcijām piemērojama identiska reģistrēšanas un izslēgšanas kārtība kā kuģiem vai obligāti reģistrējamām konstrukcijām. Attiecībā uz šīm konstrukcijām reģistrējamas kuģa hipotēkas un prasības nodrošināmas ar jūras privilēģiju.

Secināms, ka peldošās konstrukcijas iedalās trīs kategorijās, proti, obligāti reģistrējamās, pēc izvēles reģistrējamās un neregistrējamās peldošās konstrukcijās. Attiecībā uz obligāti reģistrējamām konstrukcijām piemērojama identiska kārtība kā kuģiem, tomēr ar atsevišķiem izņēmumiem, savukārt pēc izvēles reģistrētajām konstrukcijām attiecināmais regulējums ir daudz liberālāks. Tomēr kopīgā iezīme ir tāda, ka līdzko peldošā konstrukcija ir reģistrēta Kuģu reģistrā, uz to var attiecināt kuģa arestu kā jūras prasības nodrošinājuma līdzekli un celt jūras prasību.

1.2.2. Neregistrētās peldošās konstrukcijas

Kā izriet no Jūras kodeksa 8.¹ panta otrās un trešās daļas, visas konstrukcijas, izņemot peldošos dokus, peldošās darbnīcas, peldošās degvielas uzpildes stacijas, debarkaderus un

kravas pontonus, nav jāreģistrē publiskajā reģistrā. Gadījumos, kad peldošās konstrukcijas ūdensizspāids bez kravas ir lielāks par 10 tonnām, īpašnieks, uzrakstot iesniegumu Latvijas Jūras administrācijai, ir tiesīgs lūgt reģistrēt peldošo konstrukciju Kuģu reģistrā.

Būtisks ir apstāklis, ka visas peldošās konstrukcijas, kas nav reģistrētas kuģu reģistrā ir uzskatāmas par kustamu mantu, uz kuru nav attiecināmas Jūras kodeksa normas. Autors uzskata, ka visbiežāk šādas platformas būs sastopamas iekšējos privātajos vai publiskajos ūdeņos. Vēl būtiski ir piebilst, ka uz neregistrētajām peldošajām konstrukcijām nevar attiecināt kuģa arestu kā jūras prasības nodrošinājuma līdzekli. Līdz ar to secināms, ka reģistrācijas Kuģu reģistrā fakta trūkums pielīdzina peldošo konstrukciju kustamai mantai, kuras piespiedu pārdošanas kārtība netiek regulēta ar Jūras kodeksa normām. Tāpat arī apķīlāšanas un glabāšanas process norit kā jebkurai kustamai lietai, kas nav pakļauta speciālam regulējumam.

Tāpat aplūkojot grozījumus Jūras kodeksā Nr. 479/Lp13, kas pieņemti 2020. gada 13. februārī (*Saeimā pieņemti otrajā lasījumā, bet nav stājušies spēkā, jo likumprojektu nav paredzēts skatīt paātrinātā kārtībā*), autors secina, ka likumdevējs arvien vairāk plāno samazināt iespējamību reģistrēt peldošās konstrukcijas, kas paredzētas lietošanai privātām vajadzībām.²⁴

1.2.3. Buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas

Jūras kodeksa 8.² pantā noteiktas maza izmēra sporta jahtu reģistrācijas īpatnības. Šajā pantā minētās jahtas to īpašnieki var reģistrēt pēc izvēles. Buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas iedalās divās grupās:

- a) buru jahtās, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, bet mazāks par 12 metriem;
- b) sporta buru jahtās, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem un kuru klases atbilst sporta buru jahtu klašu sarakstā minētajām klasēm. Latvijas Jūras administrācija publicē sarakstu savā mājaslapā, internetā, pamatojoties uz atzītās burāšanas sporta federācijas iesniegtajiem priekšlikumiem. Šajā punktā minētās sporta buru jahtas var izmantot tikai sacensībās un treniņos diennakts gaišajā laikā, nepārsniedzot attiecīgās sporta buru jahtu klases noteikumos paredzēto cilvēku skaitu uz jahtas.

Šādu peldlīdzekļu reģistrācijas vienīgais mērķis ir nodrošināt valsts kontroli pār kuģošanas drošību. Reģistrācija Kuģu reģistrā nenodibina un neietekmē ar kuģi saistītās

²⁴ Likumprojekts "Grozījumi Jūras kodeksā" Nr. 479/Lp13: Pieņemts: otrajā lasījumā 13.02.2020. Pieejams: [https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(Title=*juras*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=(Title=*juras*)&SearchMax=0&SearchOrder=4) [aplūkots 23.03.2020.]

tiesības. Buru jahtai bez īpašuma tiesību reģistrācijas Kuģu reģistrā reģistrē nodrošinājumus un aizliegumus, pamatojoties uz tiesas nolēmumu par prasības nodrošinājuma vai piespiedu izpildes līdzekļa piemērošanu, vai normatīvajos aktos noteikto amatpersonu lēmumu.

Buru jahtu bez īpašuma tiesību reģistrācijas valdītājiem no Jūras kodeksa izriet arī virkne pienākumu un tiesību, kā piemēram, iesniegt Kuģu reģistram noteiktus dokumentus, izvēlēties buru jahtai vārdu, izvēlēties pieraksta ostu, pret buru jahtu var vērst prasības, kas nodrošinātas ar jūras privilēģiju, vai tās cedēt, celt jūras prasību, nogrimšanas gadījumā veikt vraka bīstamības novērtēšanu vai vraka aizvākšanu.

Būtiski ir tas, ka buru jahtas var arī arestēt, turklāt reģistrēto buru jahtu īpašniekiem tiesa var piemērot aizsardzību pret to, cik lielā apmērā prasītājs ir atbildīgs par kaitējumu un zaudējumiem, kas radušies aresta dēļ.

Jūras kodeksa 8.² panta kārtībā reģistrētajām buru jahtām kuģošana ir atļauta Latvijas iekšējos ūdeņos, kas atrodas no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi, un 3000 metru platā joslā no krasta līnijas uz jūras pusi Rīgas jūras līča un Baltijas jūras Latvijas Republikas piekrastes daļā.

Lai arī panta nosaukums un peldlīdzekļu definīcija tajā pirmšķietami norāda uz to, ka īpašumtiesību reģistrācija nav iespējama, saskaņā ar minētā panta sesto daļu reģistrētai buru jahtai var arī reģistrēt īpašuma tiesības. Šādā gadījumā pamats īpašumtiesību iegūšanai uz buru jahtu ir tieši tāds pats kā uz kuģi un ir noteikts Jūras kodeksa 16. panta otrajā daļā.

Secināms, ka buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas iedalās divās grupās, proti, buru jahtās, kam reģistrētas īpašumtiesības, un buru jahtās, kam nav reģistrētas īpašumtiesības. Tomēr vienojošais elements abām jahtu grupām ir reģistrēšana Kuģu reģistrā. Līdz ar to šādu peldlīdzekļu apķīlāšanas un pārdošanas kārtībai būtu jānotiek līdzīgi kā, pārdodot kuģi vai reģistrētu peldošu konstrukciju.

1.2.4. Jūras dziļu resursu ieguves iekārtas

Saskaņā ar Jūras kodeksa 29. pantu nostiprinātās iekārtas un iekārtu sistēmas, kas atrodas būvniecības stadijā un paredzētas zemūdens dabas resursu pētīšanai, ieguvei, to uzglabāšanai vai līdzīga veida darbībām, pamatojoties uz nostiprinātās iekārtas būvniecības līgumu, pēc īpašnieka iesnieguma var reģistrēt Kuģu reģistrā pie nosacījuma, ja šādas iekārtas tiks būvētas vai tās būvē Latvijā un ja šāda reģistrēšana nav pretrunā ar Latvijai saistošām starptautisko tiesību normām. Līdzīga kārtība attiecas arī uz nostiprinātajām iekārtām, kuras izmanto zemūdens dabas resursu pētīšanai, ieguvei, to uzglabāšanai vai līdzīga veida darbībām.

Būtiski ir tas, ka pēc reģistrēšanas Kuģu reģistrā uz nostiprinātajām iekārtām var reģistrēt kuģa hipotēku. No Jūras kodeksa 29. panta trešās daļas arī izriet, ka var iekļāt ne tikai pašas jūras dziļu resursu ieguves iekārtas, bet arī to papildierīces un iekārtas.

Kuģu reģistrā reģistrētas būvniecības stadijā esošas nostiprinātās iekārtas vai nostiprināto iekārtu sistēmas var iekļāt, ja šīs iekārtas vai iekārtu sistēmas ir reģistrētas atbilstoši Jūras kodeksa 29. panta pirmajai daļai. Attiecībā uz nostiprinātajām iekārtām un iekārtu sistēmām nevar nostiprināt hipotēku Kuģu reģistra apgrūtinājumu reģistrācijas grāmatā.

Autors, pēc padziļinātas jūras dziļu resursu ieguves iekārtu tiesiskā regulējuma izpētes, uzskata, ka papildierīču un iekārtu vienotas definīcijas nav iespējamas, jo katra ieguves iekārta atšķiras ar tās pielietojumu. Vienlaikus autors norāda, ka Jūras kodeksa 29. panta trešā daļa nonāk pretrunā ar Civilprocesa likuma 580.² panta otro daļu, kur noteikts, ka *“kuģa vai kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas apķīlājums attiecas ne vien uz kuģa vai peldošās konstrukcijas korpusu, bet arī uz visiem kuģa vai peldošās konstrukcijas piederumiem”*. Līdz ar to autors uzskata, ka šajā gadījumā Jūras kodeksa 29. panta trešā daļa ir speciālā tiesību norma, kas prevalē pār vispārējo likuma normu. Tādējādi jūras dziļu resursu ieguves iekārtas iespējams apķīlāt atsevišķi, nodalot tās no papildierīcēm vai iekārtām, vai otrādi. Tāpat secināms, ka neatkarīgi no tā, vai jūras dziļu resursu ieguves iekārta ir ierakstīta Kuģu reģistrā, vai nav, tiesu izpildītājs var lemt par apķīlāšanas apjomu. Būtiskākā atšķirība, piespiedu pārdošanas izsolē gadījumā, attiektos uz iegūtās naudas sadales kārtību. Nauda, kas izsolē iegūta par Kuģu reģistrā reģistrētām jūras dziļu resursu ieguves iekārtām tiktu sadalīta atbilstoši Jūras kodeksa 56. panta otrajai daļai, savukārt Kuģu reģistrā neregistrēto jūras dziļu resursu ieguves iekārtu pārdošanas gadījumā iegūtā nauda tiktu sadalīta atbilstoši Civilprocesa likuma 622. pantā noteiktajai kārtībai. Naudas sadales kārtību, pārdodot izsolē jūras dziļu resursu ieguves iekārtas, autors analizējis šī Darba 3.4. apakšnodaļā.

2. DARBĪBAS AR TRANSPORTLĪDZEKĻU UN TO VADĪTĀJU VALSTS REĢISTRĀ REĢISTRĒTAJIEM PELDLĪDZEKĻIEM

Iepriekšējā nodaļā raksturoti peldlīdzekļu veidi. Šajā nodaļā tiks aplūkots viens no publiskajiem reģistriem – Ceļu satiksmes drošības direkcijas Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrs (turpmāk – CSDD reģistrs) – un rīcības modeļi ar šajā reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem. Atšķirībā no peldlīdzekļiem, kas reģistrēti Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā (turpmāk – Kuģu reģistrs), un kuru tiesiskais regulējums ir sasaistīts ar starptautiskām konvencijām, kas strikti regulē kuģa aresta priekšnoteikumus,²⁵ šajā nodaļā tiks aplūkots, vai likumdevējs ir pamatoti izslēdzis iespēju arestēt CSDD reģistrā reģistrētos peldlīdzekļus. Tāpat tiks aplūkota kaimiņvalstu pieredze saistībā ar aresta iespējām uz peldlīdzekļiem, kuri paredzēti lietošanai iekšējos ūdeņos vai teritoriālajā jūrā, kā arī to apķīlāšanas kārtība, pārdošana, tiesu izpildītāju iespējas ierakstīt aizlieguma atzīmes publiskajos reģistros, kā arī pārdošana izolē.

2.1. Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrs

Saskaņā ar Jūras kodeksa 4. panta pirmo daļu kuģi uzskata par Latvijas kuģi, ja tas ir reģistrēts Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā vai Ceļu satiksmes drošības direkcijas Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā. Tomēr, kā jau iepriekš šajā darbā minēts, bez kuģiem pastāv arī virkne citu peldlīdzekļu ar īpatnībām to tiesiskajā regulējumā.

Jūras kodeksa 8. panta otrās daļas 2. punktā noteikts, ka CSDD reģistrā reģistrē:

- a) kuģošanas līdzekļus, kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot kuģus, kurus izmanto komercdarbībai jūrā un ostās;
- b) šādus atpūtas kuģus: ūdenssportam un atpūtai paredzētus kuģošanas līdzekļus (arī ūdens motociklus), kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot jahtas.

Saskaņā ar Jūras kodeksa 8. panta trešo daļu ir izdoti Ministru kabineta 2008. gada 25. marta noteikumi Nr. 213 “Ceļu satiksmes drošības direkcijā reģistrējamo kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtība” (turpmāk – MK noteikumi Nr. 213)²⁶, kur 9. punktā noteikts, ka mazizmēra kuģošanas līdzekļa iebūvēto motoru reģistrē tikai kopā ar mazizmēra kuģošanas

²⁵ ANO 1999. gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu. Pieņemta 12.03.1999. Stājās spēkā 14.09.2011. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1431> [aplūkots: 24.02.2020.] un

ANO 1952 International Convention relating to the arrest of seagoing ships. [Konvencija par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju] Pieņemta 10.05.1952. Stājās spēkā 17.11.1993. Pieejams: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba> [aplūkots: 24.02.2020.]

²⁶ Ceļu satiksmes drošības direkcijā reģistrējamo kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtība: Ministru kabineta 2008. gada 25. marta noteikumi Nr. 213 Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=173025> [aplūkots 14.04.2020.]

līdzekli, izdarot attiecīgu ierakstu reģistrācijas apliecībā.²⁷ Proti, raugoties no lietu tiesību prizmas var secināt, ka šāda veida reģistrējamie peldlīdzekļi ir apķīlājami kā nedalāmas lietas (Civillikuma 847. pants).²⁸

Tāpat MK noteikumu Nr. 213 10. punktā ir noteikta īpašnieka izvēles brīvība attiecībā uz tādu peldlīdzekļu reģistrāciju, kam motors ir atdalāms no peldošās konstrukcijas, jeb uzkarināmais motors. Līdz ar to īpašnieks uzkarināmo motoru var reģistrēt atsevišķi no peldošās konstrukcijas un saņemt izziņu par mazizmēra kuģošanas līdzekļa motora piederību, vai reģistrēt uzkarināmo motoru kopā ar mazizmēra kuģošanas līdzekli, izdarot attiecīgu ierakstu reģistrācijas apliecībā.

Autors vienu no šādiem peldlīdzekļiem ir atradis mājaslapā,²⁹ kas piedāvā peldošas pirts nomu Rīgā, Daugavā. No mājaslapā pieejamās informācijas un fotogrāfijām redzams, ka peldošā konstrukcija reģistrēta CSDD reģistrā. Reģistrācijas fakts rada iespēju nostiprināt komercķīlu, kas savukārt izmainītu izpildes kārtību, ja pret šādu peldlīdzekli tiktu vērsta piespiedu izpilde.

Jūras kodeksa 5. panta ceturtnā daļa nosaka, ka CSDD reģistrā reģistrētie kuģošanas līdzekļi nav jāreģistrē ISM kodeksā. Šāds apstāklis ierobežo institūcijas veikt tādas pārbaudes, kas attiecas uz ISM kodeksā reģistrētajiem objektiem. Līdz ar to, gadījumos, ja parādnieks ļaunprātīgi slēpj peldlīdzekli, samazinās arī iespējas uzzināt par nākamās obligātās pārbaudes vietu un laiku, kuras laikā peldlīdzekli varētu pārņemt un nodot glabāšanā.

Latvijas Kuģu reģistrs no CSDD reģistra atšķiras ar reģistrējamo vienību izmēriem, kuģošanai paredzētajiem ūdeņiem, kā arī reģistrācijas obligātumu, turklāt ne visiem peldlīdzekļiem paredzēta obligāta reģistrēšana publiskajā reģistrā.

Tāpat autors konstatējis, ka Lietuvā³⁰ un Igaunijā³¹ ir analogiska sistēma kā Latvijā: darbojas divi peldlīdzekļu reģistri, kur vienā reģistrē maza izmēra peldlīdzekļus, bet otrā reģistrē peldlīdzekļus, kuru garums pārsniedz 12 metrus. Gan Igaunijas, gan Lietuvas reģistros ir īpaši uzvērts peldlīdzekļu pielietošanas mērķis – to lietošana atpūtai. Līdzko konkrētais peldlīdzeklis, piemēram, nodarbojas ar pasažieru pārvadāšanu vai veic komerciālas darbības ostas akvatorijā, šādu peldlīdzekli nākas reģistrēt jūras kuģu reģistrā. Arī Latvijā peldlīdzekļi,

²⁷ Ceļu satiksmes drošības direkcijā reģistrējamo kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtība: Ministru kabineta 2008. gada 25. marta noteikumi Nr. 213 Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/173025-celu-satiksmes-drosibas-direkcija-registrejamo-kugosanas-lidzeklu-registracijas-kartiba> [aplūkots: 10.02.2020.]

²⁸ Civillikums: LV likums. Pieņemts 28.01.1937. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/225418-civillikums> [aplūkots: 13.04.2020.]

²⁹ Pirts īre. Pieejams: <https://www.peldosapirts.lv/lv/pirts-ire/> [aplūkots 26.02.2020.]

³⁰ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

³¹ Traffic act [Igaunijas Satiksmes likums] 73. panta pirmā daļa. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/525032019002/consolide> [aplūkots 26.02.2020.]

kuru kopējais garums ir zem 12 metriem, bet pielietošanas mērķis ir uzņēmējdarbība ostas akvatorijā vai pasažieru pārvadāšana, ir jāreģistrē Latvijas kuģu reģistrā.

2.2. Aresta iespējas

Gramatiski tulkojot Jūras kodeksu, var secināt, ka CSDD reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem nevar piemērot kuģa arestu, kā to var kuģiem un peldošajām konstrukcijām, kas reģistrētas Kuģu reģistrā. Iemesls tam ir Jūras kodeksa 8. panta otrās daļas 2. punktā ietvertais uzskaitījums, kas nosaka, ka CSDD reģistrā reģistrē kuģošanas līdzekļus, kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot kuģus, kurus izmanto komercdarbībai jūrā un ostās, kā arī atpūtas kuģus (ūdenssportam un atpūtai paredzētus kuģošanas līdzekļus (arī ūdens motociklus)), kuru maksimālais garums ir mazāks par 12 metriem, izņemot jahtas.

Apskatot peldlīdzekļu tirgus piedāvājumu, autors konstatē, ka pastāv dažāda garuma kuteri, laivas, kuģi un citi peldlīdzekļi, kuru garumi atšķiras, piemēram, 6, 8, 10, 12, 15 metri un garāki. Tomēr autora neizpratni raisa Jūras kodeksā noteiktā 12 metru robeža, kas pēc būtības nosaka to, kurā publiskajā reģistrā reģistrējams peldlīdzeklis, pat ja to paredzēts lietot privātām vajadzībām iekšējos ūdeņos.

Iepazīstoties ar Saeimas arhīva materiāliem, autors konstatēja, ka tagadējā Jūras kodeksa 8. panta otrās daļas saturs pēc būtības radies pēc Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas 2002. gada 5. decembra Nr. 03-4-1/38 iesniegtajiem priekšlikumiem uz otro lasījumu "Jūras kodekss" Reģ.Nr.1185.³² Padziļināti izpētot Saeimas arhīva materiālus, nedz anotācijā, nedz iesniegumā nav atrodams iesniegto priekšlikumu pamatojums. Savukārt Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments informēja autoru, ka Jūras kodeksa 8. pantā noteiktais dalījums kuģošanas līdzekļu reģistrācijai Kuģu reģistrā un CSDD reģistrā tika noteikts, ņemot vērā drošības apsvērumus. Kuģu reģistrā reģistrē kuģošanas līdzekļus, kam drošības dēļ nepieciešamas pārbaudes (tehniskās apskates), savukārt Ceļu satiksmes drošības direkcijā – kuģus, kam šādas pārbaudes nav vajadzīgas. Robežlielums – 12 metri – esot ticis izvēlēts kā optimāls, par kuru vienotās Satiksmes ministrija, Latvijas Jūras administrācija un Ceļu satiksmes drošības direkcija.³³

³² Par iesniegtajiem priekšlikumiem uz otro lasījumu "Jūras kodekss": Latvijas Republikas Satiksmes ministrija 2002. gada 5. decembris Nr. 03-4-1/38 Reģ. Nr. 1185 [Pieejams Saeimā vai Satiksmes ministrijā pēc individuāla pieprasījuma]

³³ Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta vecākā referentes 2020. gada 24. marta e-pasta atbilde uz Darba autora 2020. gada 23. marta informācijas pieprasījumu. [Pieejams Satiksmes ministrijā pēc individuāla pieprasījuma]

No iepriekš minētā secināms, ka attiecībā uz peldlīdzekļiem, kas reģistrēti CSDD reģistrā, nav piemērojams aresta institūts, jo likumdevējs, balstoties uz nozares profesionāļu rekomendācijām, ir noteicis atļautās ekspluatācijas teritoriju, lietošanas mērķi un tehniskās uzraudzības priekšnoteikumus, kas pēc būtības ir nodalāmi no Kuģa reģistrā reģistrēto objektu pielietojuma mērķa un starptautiskās darbības rakstura.

Tāpat autors konstatējis, ka arī Lietuvā un Igaunijā peldlīdzekļiem, kas nav reģistrēti nacionālajā kuģu reģistrā (analogā reģistrā kā Latvijas Kuģu reģistrs), nav piemērojams arests, jo aresta definīcijas regulē tie paši starptautiskie normatīvie akti, kas Latvijā. Turklāt pret šādiem peldlīdzekļiem nav iespējams celt jūras prasību, kas ir viens no priekšnoteikumiem kuģa aresta institūta piemērošanai. Aresta institūta piemērošana Kuģu reģistrā reģistrētiem peldlīdzekļiem analizēta šī Darba 3.2. apakšnodaļā.

2.3. Apķīlāšana

Zvērināts tiesu izpildītājs uzsāk darbības, līdzko spēkā stājies tiesu vai citu institūciju izdots izpildu dokuments, pēc piedzinēja rakstveida pieteikuma vai, likumā noteiktajos gadījumos, pēc Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes, pēc atbildīgās iestādes vai tiesas iniciatīvas (Civilprocesa likuma 538. pants, 539. pants, 549. panta pirmā daļa). Katram saņemtajam izpildu dokumentam ieved atsevišķu izpildu lietu (Civilprocesa likuma 522.¹ panta pirmā daļa).

Pēc izpildu lietas ieviešanas tiesu izpildītājs Civilprocesa likuma 555. pantā noteiktajos gadījumos un kārtībā nosūta parādniekam paziņojumu par pienākumu izpildīt nolēmumu. Ja nolēmums tiesu izpildītāja noteiktajā termiņā nav izpildīts, tiesu izpildītājs, ievērojot, Civilprocesa likuma 570. un 572. pantu, kā arī piedzinēja izteikto lūgumu, lemj par piedziņas uzsākšanu.

Gadījumos, kad parādnieks atbilstoši Civilprocesa likuma 570. panta otrajai daļai vai 572. panta otrajai daļai nespēj segt parādu no darba algas, tai pielīdzinājumiem maksājumiem vai no naudas līdzekļiem kredītiestādēs vai pie citiem maksājuma pakalpojuma sniedzējiem, tiesu izpildītājs lemj par vēršanos pret parādnieka mantu. Tā rezultātā atbilstoši Civilprocesa likuma 573. panta pirmajai daļai uzsāk mantas apķīlāšanu, kas izpaužas: aprakstīšanā, fotofiksācijā un apgādībā.

Aplūkojot Civilprocesa likuma 573. panta pirmās daļas vēsturisko un aktuālo redakciju, kā arī pēc konsultēšanās ar zvērinātiem tiesu izpildītājiem,³⁴ autors secina, ka ievērojami

³⁴ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 -1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

uzlabojies mantas apķīlāšanas process, aizstājot apzīmogošanu ar fotofiksāciju. Šāda kārtība ļauj ātrāk veikt lietu apķīlāšanu kopumā, tostarp vajadzības gadījumā palīdz mantas individuālo īpašību, atšķirības zīmju, kā arī nolietojuma izmaiņu noteikšanā. Iepriekš, kad mantas bija jāapzīmogo, pastāvēja risks tās sabojāt, kā arī pašas atzīmes apzinātai noņemšanai vai iznīcināšanai. Autors uzskata, ka apzīmogošanas aizstāšana ar fotofiksāciju ir būtiski samazinājusi arī cilvēka radīto kļūdu iespējamību. Caurlūkojot Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes arhīvu, var konstatēt, ka pozitīvu viedokli par apzīmogošanas aizstāšanu ar fotofiksāciju pauž arī Tieslietu ministrija, norādot, ka *“līdz ar mantas apzīmogošanas aizstāšanu ar fotofiksāciju un fotofiksācijas rezultātā apķīlāto lietu attēlu uzglabāšanu Izpildu lietu reģistrā, maksimāli novērsta vienas un tās pašas lietas vairākkārtēja apķīlāšana. Reģistrā apķīlātās mantas attēli līdz ar aprakstes aktu ir pieejami ne tikai zvērinātam tiesu izpildītājam, kurš veicis konkrēto lietu apķīlāšanu, bet arī citiem zvērinātiem tiesu izpildītājiem, kuru lietvedībā reģistrētas izpildu lietas par piedziņu no tā paša parādnieka un kuri gatavojas veikt šī parādnieka kustamās mantas apraksti”*.³⁵

Iepriekš problēmas varēja rasties gadījumos, kad netika veikta paša peldošā objekta apzīmogošana, turklāt, gadījumos, kad CSDD reģistrā uzkarināmais motors nebija reģistrēts kopā ar konkrēto peldošo konstrukciju, aprakstes aktā abi objekti bija jānorāda kā divi atsevišķi priekšmeti. Papildus tam Civilprocesa likuma 574. panta pirmajā daļā joprojām ir noteikts, ka tiesu izpildītājs neapķīlā galvenās lietas blakus lietas šķirti no galvenās lietas, kas nozīmē, ka, attiecībā uz apzīmogošanu, likumdevējs ir radis risinājumu. Tomēr peldošas konstrukcijas ar uzkarināmo motoru šķirta apķīlāšana joprojām ir interpretējams jautājums.

Autors uzskata, ka noteicošais faktors ir iespējamība konkrētai peldošai konstrukcijai uzlikt citu uzkarināmo motoru, turklāt iespējamība to izdarīt bez nesamērīgām papildus izmaksām. Proti, ja konkrētā peldošā konstrukcija ar uzkarināmo motoru ir sasaistīta ar individuāli veidotiem saistelementiem, kā rezultātā nav uzliekams cits uzkarināmais motors, vai cita uzkarināmā motora pielāgošana konkrētajai peldošajai konstrukcijai radītu nesamērīgas izmaksas, tad uz uzkarināmo motoru un peldošo konstrukciju būtu jāpiemēro Civilprocesa likuma 574. panta pirmā daļa, proti, blakus lietu no galvenās atdalīt nedrīkst.

Savukārt, ja peldošajai konstrukcijai var uzlikt citu uzkarināmo motoru ar samērīgām uzstādīšanas izmaksām, tad peldošā konstrukcija un uzkarināmais motors būtu nosakāmi kā divas atsevišķas lietas. Autors uzskata, ka pārbūves izmaksu samērīguma motivāciju iepriekš

³⁵ Par Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 53 zvērināta tiesu izpildītāja M. Eglīša un Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr.74 zvērinātas tiesu izpildītājas A. Kalniņas rīcības izvērtēšanu. Tieslietu ministrijas 22.03.2019. vēstule Nr.1-22.2. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

minētajos gadījumos visefektīvāk būtu lūgt skaidrot ekspertam vienlaicīgi ar objekta novērtēšanas pieprasījumu.

Peldlīdzekļu apķīlāšanas kārtība arī atšķiras no tā, vai tie ir reģistrēti CSDD reģistrā vai nav. Tā, piemēram, neregistrētās konstrukcijas vai airu laivas u.c. peldlīdzekļi, kas nav pakļauti reģistrācijai, apķīlājami vispārīgā kārtībā Civilprocesa likuma 547. pantā noteiktajā kārtībā. Savukārt CSDD reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem saskaņā ar Civilprocesa likuma 580.¹ panta pirmo daļu noteikts, ka tiesu izpildītājam jādod rīkojumu iestādei, kuras pienākumos ietilpst reģistrācijai pakļautu lietu reģistrācijas vešana, reģistrēt vai, ja tas tehniski iespējams, pašam jāreģistrē parādnieka transportlīdzekļa vai citu reģistrācijai pakļautu ķermenisku lietu atsavināšanas vai citu darbību aizliegumu. Šajā sakarā jāuzteic pastāvošā kārtība, pateicoties kam, tiesu izpildītājs spēj ierakstīt atsavināšanas vai apgrūtināšanas aizliegumu elektroniski tiešsaistē, bez liekas Ceļu satiksmes drošības direkcijas cilvēkresursu nodarbināšanas. Piemēram, Lietuvā tiesu izpildītāju elektroniskā tiešsaistes sistēma nav savienota ar nevienu no kuģu reģistriem, līdz ar ko, tiesu izpildītājiem nākas sūtīt rīkojumu par aizlieguma atzīmes izdarīšanu konkrētam objektam.³⁶

Peldlīdzekļi un to konstrukcijas, kas nav reģistrētas CSDD reģistrā saskaņā ar Komerčķīlas likuma 1. panta 3. punktu nav reģistrējami komercķīlu reģistrā, kas nozīmē, ka tiesu izpildītājam nav jāskaidro piedzinējam komercķīlas nodibināšanas tiesības saskaņā ar pienākumu, kas izriet no Civilprocesa likuma 574. panta ceturtais daļas.³⁷

Tāpat Civilprocesa likuma 577. panta pirmajā daļā ir noteikta mantas aprakstes akta struktūra. Tomēr autors uzskata, ka Civilprocesa 577. panta trešā daļa vērtējama kā Civilprocesa likuma nezinātāju lamatas attiecībā uz iespējām vēlāk apstrīdēt aprakstes akta pareizību, jo apstrīdēšanas iespēja zūd ar aprakstes akta parakstīšanas brīdi, ja netiek izdarīta neviena piezīme. Vienlaikus konkrētā norma arī nenosaka piezīmes saturu un kontekstu, piemēram, ja parādnieks piezīmju laukā ieraksta piezīmi “nepiekrītu”, prezumējams, ka šādā gadījumā parādniekam ir tiesības vērsties tiesā un pārsūdzēt aprakstes aktu. Autoraprāt, radītais mehānisms var potenciāli negatīvi ietekmēt tiesiskās sistēmas stabilitāti un autoritāti, jo ne visos gadījumos parādniekam ir iespēja noalgot juristu, kurš spētu klātienē konsultēt un pārbaudīt apķīlāšanas procesa norisi, turklāt pastāv arī iespēja, ka kļūdu konstatē pēc aprakstes akta sastādīšanas. Tāpat nav garantēts, ka katrs tiesu izpildītājs no brīvas gribas novērsīs nepilnības, un rīkosies parādnieka vislabākajās interesēs, ja konkrētā darbība nebūs noteikta ar likumu. No vienas puses var saprast likumdevēja centienus ierobežot ļaunprātīgu izpildes procesa

³⁶ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

³⁷ Komerčķīlas likums: LV likums. Pieņemts 21.10.1998. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/50685-komerckilas-likums> [aplūkots: 18.02.2020.]

vilcināšanu, tomēr saskaņā ar tiesību doktrīnu “*fakts, ka piedzinējs vai parādnieks mantas aprakstes aktu neparaksta, neietekmē aprakstes spēkā esamību.*”³⁸ Līdz ar to, autoraprāt, nav pamatots ierobežojums apstrīdēt mantas aprakstes aktu, ja persona to parakstījusi bez atzīmēm.

Salīdzinājumā ar iepriekš minēto, interpretējams ir arī jautājums par mazizmēra kuģošanas līdzekļu un neregistrēto peldošo konstrukciju novērtēšanas kārtību. Saskaņā ar Civilprocesa likuma 578. panta pirmo daļu, tiesu izpildītājam ir brīvības iespēja pieaicināt ekspertu mazizmēra kuģošanas līdzekļu novērtēšanā. Eksperta pieaicināšana nozīmē arī papildus sprieduma izpildes izdevumus, kas jāsedz parādniekam (Civilprocesa likuma 566. pirmās daļas 6. punkts). Rezultātā būtiski ir izvērtēt, vai katrā gadījumā, kad tiesu izpildītājs ir nonācis saskarē ar vērtības noteikšanu CSDD reģistrā reģistrētam vai neregistrētam peldlīdzeklim, jāpieaicina eksperts. Līdz ar to zināmā pretrunā var nonākt piedzinēja intereses uz efektīvu un ātru nolēmuma izpildi ar parādnieka interesēm – sprieduma izpildes izdevumu nesadārdzināšanu.

No vienas puses, tiesas un kompetento institūciju nolēmumu stāšanās likumīgā spēkā uzliek parādniekam pienākumu veikt aktīvas darbības. Tas izriet no likuma “Par tiesu varu” 16. panta, spriedums, kas stāties likumīgā spēkā, ir izpildāms. Spriedumam ir likuma spēks, visiem tas ir obligāts un pret to jāizturas ar tādu pašu cieņu kā pret likumu.³⁹ Atbilstoši tiesiskas valsts principam privātpersonas nedrīkst patvaļīgi apķīlāt parādnieka mantu un pārdot, pamatojoties uz tiesas spriedumu, proti, pildīt valsts funkcijas, kas Latvijā deleģētas tikai zvērinātiem tiesu izpildītājiem. Vienlaikus arī parādnieks, ignorējot sprieduma izpildes pienākumu, pārkāpj likumu, tādēļ tiesu izpildītājs ar savām darbībām piespiedu izpildē nodrošina tiesiskuma ievērošanu un nolēmumu izpildi atbilstoši likumam.

No otras puses varētu būt parādnieka intereses uz samērīgumu. Proti, brīdī, kad parādnieka finansiālā situācija ir nelabvēlīga, papildu izdevumi par eksperta mantas novērtējumu rada arvien lielāku finansiālo slogu parādniekam, turklāt aktualizējas jautājums, vai šāds risinājums ir saudzējošs un nepieciešams. Autors uzskata, ka arī šis jautājums ir diskutējams un pēc būtības nevar tikt noregulēts vienvēidīgi. Civilprocesa likuma 578. panta pirmā daļa pieļauj zvērinātam tiesu izpildītājam izvēles brīvību attiecībā uz eksperta piesaisti. Autors ir sazinājies ar vairākiem tiesu izpildītājiem un ir tapis skaidrs, ka dominējošā nostāja ir par eksperta piesaistīšanu, jo tiesu izpildītājiem nereti trūkst specifisko zināšanu peldlīdzekļu

³⁸ Autoru kolektīvs Prof. K. Torgāna zinātniskajā redakcijā. Civilprocesa likuma komentāri III daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2014. 374. lpp.

³⁹ Par tiesu varu: LV likums. Pieņemts 15.12.1992. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/62847-par-tiesu-varu> [aplūkots 17.02.2020.]

novērtēšanā.^{40,41} Piemēram, Lietuvā šādu peldlīdzekļu izsoles sākuma cenas noteikšanai eksperta iesaiste nav obligāta, bet vēlama, turklāt pārdošanas sākuma cenas noteikšanā var iesaistīties visas puses.⁴² Savukārt Igaunijā izsoles sākotnējo vērtību nosaka piedzinējs un parādnieks vienojoties. Ja vienošanās netiek panākta, tad tiesu izpildītājs var lemt vai piesaistīt ekspertu vai novērtēt pats.⁴³

Autoraprāt, Civilprocesa likuma regulējums attiecībā uz CSDD reģistrā reģistrētu kuģošanas līdzekļu apķīlāšanu ir labvēlīgs parādniekam, radot iespēju piesaistīt vērtētāju un ar sūdzību vērsties pret tiesu izpildītāja veiktajām darbībām. Tāpat atsevišķos gadījumos, parādnieka izdevīgums ir saskatāms no tāda aspekta, ka CSDD reģistrā reģistrētiem peldlīdzekļiem, kas reģistrēti nozaru katalogos un interneta sludinājumu portālos, ir iespējams noteikt mantas pārdošanas sākumcenu, neiesaistot ekspertu, tādējādi neradot papildu ar sprieduma izpildi saistītās izmaksas. Tomēr jāuzsver, ka nesamērīgi zemas mantas sākumcenas noteikšanas gadījumā tiesu izpildītājam rodas potenciāls risks, ka pret viņa veiktajām darbībām parādnieks var vērsties ar sūdzību.

Vēl viens no būtiskiem aspektiem, ko autors konstatējis izpētes laikā, ir problemātika attiecībā uz mantas glabāšanas faktisko atrašanās vietu. Lietuvā tiesu izpildītāji, kam darbības teritorija ir Klaipēdas reģionā un kuri uzsākuši izpildes lietvedību, ir tiesīgi apķīlāt un turēt glabāšanā objektus, kas atrodas, piemēram, Kauņā, tas ir citā apgabaltiesas teritorijā.⁴⁴ Saskaņā ar šī brīža tiesu praksi Latvijā glabātājs nav tiesīgs izvest glabāšanā nodotu mantu ārpus attiecīgās apgabaltiesas teritorijas.⁴⁵ Kā būtiskākos iemeslus tiesa min apstākļus, ka “izdarot grozījumus Civilprocesa likuma 579. panta piektajā daļā un paredzot iespēju pēc saskaņošanas ar tiesu izpildītāju mainīt apķīlāto lietu glabāšanas vietu, likumdevējs ir vēlējis novērst situācijas, kad mantas glabātājs pēc saviem ieskatiem izved viņam nodoto mantu ārpus apgabaltiesas darbības teritorijas, kurā praktizē tiesu izpildītājs, tādējādi apgrūtinot iespēju tiesu izpildītājam veikt amata darbības”.⁴⁶ Autors šajā sakarā vēlas oponent pastāvošajai praksei un norādīt uz Tiesu izpildītāju likuma 40. panta pirmo daļu, saskaņā ar kuru tiesu izpildītāja izvirzītās prasības un dotie rīkojumi, veicot amata darbības, ir saistoši visām personām valsts

⁴⁰ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁴¹ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirmavu ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁴² Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

⁴³ Täitemenetluse seadustik (Code of Enforcement Procedure) [Igaunijas Izpildes procesa likums] 74. panta piektā daļa. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/516052019001/consolide> [aplūkots: 2020. gada 6. februārī]

⁴⁴ Ibid 42

⁴⁵ Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 29.01.2019. spriedums lietā Nr. C29240919 [nav publicēts]

⁴⁶ Ibid [7. punkts]

teritorijā. Tāpat autors uzskata, ka tiesu izpildītājs, pēc būtības, neveic mantas glabāšanu, bet gan ieceļ mantas glabātāju, līdz ar ko diskutējams ir jautājums par to, vai mantas glabāšanas faktiskā vieta ietekmē amata darbības. Būtiskākais mantas glabāšanas procesā ir nepasliktināt tās vērtību un stāvokli, kāds tas ir apķīlāšanas dienā, kā arī neradīt nesamērīgi lielas glabāšanas (loģistikas) izmaksas, kā tas būtu, piemēram, ja Kurzemes apgabaltiesas teritorijā apķīlāta manta tiktu glabāta Daugavpilī. Vienlaikus, autoraprāt, nav nozīmes tam, kur manta atrodas – apgabaltiesas teritorijā vai ārpus tās –, bet gan glabātāja deklarētās dzīvesvietas adresi, kā arī nozīmīga ir apņemšanās lietu glabāt atbilstoši likumīgajai kārtībai. Neatkarīgi no tā, kur manta tiek glabāta, visu atbildību nes glabātājs. Līdz ar to autors uzskata, ka glabāšanas vietas jautājums Latvijas teritorijā arvien vēl ir aktuāls un interpretējams.

2.4. Pārdošana

No Civilprocesa likuma 580.¹ panta otrās daļas izriet tiesu izpildītāja pienākums, vienlaikus ar izsoles sludinājuma ievietošanu elektronisko izsoļu vietnē vai lēmuma pieņemšanu par apķīlātas mantas pārdošanu bez izsoles, paziņot personām, kuru labā reģistrā ierakstīta ķīlas tiesība vai aizlieguma atzīme. Ja apķīlātais peldlīdzeklis tiek pārdots, tiesu izpildītājs, pēc tam, kad ieguvējs samaksājis visu no ieguvēja pienākošos summu, piecu dienu laikā paziņo Valsts ieņēmumu dienestam par transportlīdzekļa atsavināšanas datumu un ieguvēju un veic par to atzīmi CSDD reģistrā.

Saskaņā ar 2018. gada Civilprocesa likuma grozījumu anotāciju, šāda prasība noteikta, lai nodokļu administrācija varētu veikt iedzīvotāju ienākuma nodokļu nomaksas uzraudzības un kontroles procesu Valsts ieņēmumu dienesta darbību regulējošajos normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā.⁴⁷

Jāuzsver apstākļi, ka esošā Civilprocesa likuma redakcija uzliek tiesu izpildītājam par pienākumu paziņot arī Valsts ieņēmumu dienestam par tāda transportlīdzekļa, jeb arī peldlīdzekļa atsavināšanas gadījumu, kas nav reģistrēts publiskajos reģistros (Civilprocesa likuma 588.¹ pants).

Autors uzskata, ka peldlīdzekļa atrašanās vai neatrašanās publiskajā reģistrā nav noteicošais faktors, lai ziņotu vai neziņotu Valsts ieņēmumu dienestam, jo abos gadījumos normas mērķis nav apgrūtināt amatpersonas ar lieku birokrātiju, bet gan sekmēt nodokļu disciplīnas ievērošanas kontroli un ierobežot prettiesisku darbību īstenošanu, piemēram, noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizāciju.

⁴⁷ Likumprojekta "Grozījumi Civilprocesa likumā" anotācija. Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/AA4958FDD8C3E798C22581BB0027F839?OpenDocument> [aplūkots: 18.02.2020.]

Tāpat autors uzskata, ka, atšķirībā no Ministru kabineta 2019. gada 27. augusta noteikumu Nr. 407 "Noteikumi par sliekšņa deklarācijas iesniegšanas kārtību un saturu" 5. punkta,⁴⁸ Civilprocesa likuma 580.¹ panta otrā daļa ļauj atbildīgajām iestādēm stingrāk uzraudzīt nodokļu nomaksas disciplīnu un atklāt vai novērst noziedzīgu nodarījumu izdarīšanu, ņemot vērā to, ka norma paredz pienākumu ziņot Valsts ieņēmumu dienestam par mantas pārdošanas faktu un cenu.

Saskaņā ar Tiesu izpildītāju likuma 141.¹ pantu maksājumus, kas saistīti ar tiesas un citu institūciju nolēmumu izpildi, personas veic ar pārskaitījumu uz zvērināta tiesu izpildītāja depozīta kontu Valsts kasē vai nododot skaidru naudu zvērinātam tiesu izpildītājam apmaiņā pret kvīti par skaidras naudas pieņemšanu. Savukārt maksājumus, kas saistīti ar cita zvērināta tiesu izpildītāja amata un profesionālo darbību, personas veic ar pārskaitījumu uz zvērināta tiesu izpildītāja saimnieciskās darbības kontu vai nododot skaidru naudu zvērinātam tiesu izpildītājam apmaiņā pret Valsts ieņēmumu dienestā reģistrētu kvīti par skaidras naudas pieņemšanu.

Turpinot jau iesākto par tiesu izpildītāja ziņošanas pienākumu Valsts ieņēmumu dienestam, autors uzskata, ka šī brīža normatīvie akti attiecībā uz kustamas mantas pārdošanu izolē, rada efektīvus priekšnoteikumus arī noziedzīgi iegūtu līdzekļu legalizācijas vai nodokļu nemaksāšanas atklāšanai, izņemot gadījumus, piemēram, kad parādnieka mantas apķīlāšanas laikā tiktu atrasti skaidras naudas līdzekļi lielā apmērā. Saskaņā ar pastāvošo regulējumu pastāv risks, ka ar šādi atrastiem līdzekļiem tiktu segts parādnieka parāds, tādējādi legalizējot noziedzīgi iegūtus līdzekļus. Turklāt nav materiālo tiesību normu, kas uzliktu par pienākumu šādos gadījumos informēt Valsts ieņēmumu dienestu vai Finanšu izlūkošanas dienestu.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 583.¹ pantu pastāv iespēja peldlīdzekļus pārdot bez izsoles. Autors, konsultējoties ar zvērinātiem tiesu izpildītājiem un izvērtējot pārdodamo objektu – CSDD reģistrā reģistrējamo un neregistrējamo peldlīdzekļu – īpatnības, proti, to būtību un paredzēto lietošanas mērķi, secina, ka šādu peldlīdzekļu pārdošana bez izsoles pēdējo gadu praksē nav zināma, tomēr iespēja pastāv. Turklāt pārdodot šādus peldlīdzekļus bez izsoles, tiesu izpildītājam joprojām ir pienākums informēt Valsts ieņēmumu dienestu par mantas pārdošanas faktu un cenu, par kādu manta pārdota.

Šobrīd vienīgais gadījums, kad tiesu izpildītājam nav pienākums informēt Valsts ieņēmumu dienestu par mazizmēra peldlīdzekļu pārdošanu, izriet no Civilprocesa likuma

⁴⁸ Noteikumi par sliekšņa deklarācijas iesniegšanas kārtību un saturu: Ministru kabineta 2019. gada 27. augusta noteikumi Nr. 407. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/309171-noteikumi-par-slieksna-deklaracijas-iesniegšanas-kartibu-un-saturu> [aplūkots: 24.02.2020.]

583.¹ panta piektās daļas, proti, ja apķīlātās mantas pircējs ir piedzinējs, viņš pirkuma cenā ieskaita savu prasījumu.

Autors saredz atšķirību starp maksāšanas kārtību Civilprocesa likuma 583.¹ panta trešajā daļā un 588.¹ panta pirmajā daļā. Aplūkojot minētās normas gramatiski, secināms, ka, pārdodot apķīlāto mantu bez izsoles, pircējs var veikt maksājumu tikai elektroniski. Savukārt, ja izsole notikusi, tad raugoties sistēmiski caur Tiesu izpildītāja likuma 141.¹ panta prizmu, secināms, ka nodrošinājums 10 procentu apmērā no pārdodamā objekta novērtējuma maksājams tiesu izpildītāja depozīta kontā, bet atlikušo solījuma daļu var maksāt pēc izvēles: skaidrā naudā vai ar pārskaitījumu.

Piemēram, Igaunijā joprojām pastāv klātienē izsoles, kurās var veikt maksājumus gan skaidrā naudā (ir noteikti limiti), gan ar pārskaitījumu, bet izsolēm, kas organizētas elektroniski, vienīgais samaksas veids ir pārskaitījums.⁴⁹ Savukārt Lietuvā jau kopš 2013. gada visas izsoles notiek tikai elektroniski⁵⁰ un saskaņā ar Lietuvas Civilprocesa likuma 710. pantu ir iespējams maksāt gan ar pārskaitījumu, gan skaidrā naudā.⁵¹ Tāpat Lietuvā un Igaunijā piedzinējam pastāv iespēja iegādāties izsolāmo objektu par izsoles sākumcenu, ja pirmajā izsolē īpašumu nav nosolījis neviens dalībnieks. Taču, ja piedzinēji atsakās iegādāties īpašumu, rīkojama otrā izsole ar lejupejošu soli.

Secināms, ka pārdošanas kārtība izsolē, pēc būtības, ir līdzīga visās Baltijas valstīs, bet ar atsevišķām īpatnībām. Piemēram, Igaunijā parādnieks drīkst vienoties par sākumcenu ar piedzinēju, savukārt Lietuvā saskaņā ar Lietuvas Civilprocesa kodeksa 704. pantu parādniekam ir tiesības līdz izsoles izsludināšanas brīdim pašam meklēt pircēju īpašumam.⁵² Šāds risinājums ir iespējams tikai gadījumos, kad mantas pārdošanas summa ir lielāka par parāda summu. Tādos gadījumos parādnieks vai pircējs naudas summu pārskaita tiesu izpildītāja depozīta kontā, savukārt tiesu izpildītājs sagatavo aktu, kuru nosūta apstiprināšanai uz tiesu. Tiesa lemj par darījuma apstiprināšanu vai noraidīšanu un ķīlas atzīmju dzēšanu. Tomēr, ja parādnieks nespēj atrast pircēju vai parāda summa ir lielāka par iespējamo pārdošanas summu, rīkojama izsole. Izsoles sākumcenu nosaka tiesu izpildītājs, tomēr tas neizslēdz pusēm arī iespēju lūgt novērtēšanā piesaistīt ekspertu.⁵³ Tāpat, salīdzinot Baltijas valstu izpildes procesus, autors

⁴⁹ Täitemenetluse seadustik (Code of Enforcement Procedure) [Igaunijas Izpildes procesa likums] 93. pants. Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/516052019001/consolide> [aplūkots: 2020. gada 6. februārī]

⁵⁰ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

⁵¹ Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas. [Lietuvas Civilprocesa likums] Pieejams: <https://www.infolex.lt/ta/77554:str736> [aplūkots 2020. gada 20. aprīlī]

⁵² Ibid

⁵³ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

secina, ka Latvijas Civilprocesa likuma regulējumā ir ietverts pienākums ziņot Valsts ieņēmumu dienestam par izsolēs pārdotajiem objektiem, bet Lietuvas un Igaunijas spriedumu izpildi regulējošajos normatīvajos aktos šādu pienākumu nav. Vienlaikus secināms, ka visās Baltijas valstīs peldlīdzekļus, kas paredzēti lietošanai privātām vajadzībām un nepārsniedz 12 metru garumu, apķīlā, glabā un pārdod kā kustamu mantu.

3. DARBĪBAS AR LATVIJAS KUĢU REĢISTRĀ REĢISTRĒTAJIEM PELDLĪDZEKĻIEM

Darbības ar Kuģu reģistrā reģistrētajiem objektiem Latvijas praksē nav tik bieži sastopamas, kā tas ir, piemēram, ar nekustamo īpašumu. Arī akadēmiski šis ir maz pētīts un aprobēts temats. Darba izstrādes laikā autors ir atradis tiesas nolēmumu,⁵⁴ kurā novērojama tiesību institūtu, “arests” un “apķīlāšana”, nepareiza piemērošana un sprieduma ietvaros radot neskaidru uzdevumu tiesu izpildītājam – arestēt vai apķīlāt kuģi. Vienlaikus apķīlāšanas un pārdošanas kārtība Kuģu reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem atšķiras no CSDD reģistrā reģistrētajiem peldlīdzekļiem. Līdz ar to šajā nodaļā tiks aplūkota arī Kuģu reģistrā reģistrēto objektu apķīlāšanas, pārdošanas un naudas sadales kārtība.

3.1. Latvijas Kuģu reģistrs

Kuģu reģistrs ir elektroniska datu bāze, kurā elektroniski tiek uzturētas kuģu reģistra grāmatas. Kuģu reģistru ved ar likumu tam pilnvarota Latvijas Jūras administrācija. Kuģu reģistra grāmatās izdarītajiem ierakstiem ir publiska ticamība.

Kuģu reģistra 8. panta pirmās daļas 2. punkts, kā arī 8.¹ panta otrā daļa paredz, ka Kuģu reģistrā obligāti jāreģistrē šādus kuģus un peldošās konstrukcijas:

- a) kravas kuģus, pasažieru kuģus, izbraukuma kuģus (kuģus, kas pārvadā mazāk par 12 pasažieriem), speciāliem nolūkiem paredzētus kuģus (velkoņus, ledlaužus, loču kuģus, glābšanas kuģus, mācību un pētnieciskos kuģus, kabeļu licējus, gruntssmēlējus, liellaivas, palīgkuģus, peldošos celtņus u.c.) un kuģus, kas paredzēti valsts dienestu funkciju (valsts robežas apsardzība, vides aizsardzība, avāriju novēršana u.c.) veikšanai;
- b) būvniecības stadijā esošus kuģus;
- c) atpūtas kuģus — buru jahtas, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, motorjahtas, kuru maksimālais garums ir 12 metru un vairāk, kā arī motorjahtas, kuru garums ir mazāks par 12 metriem, ja tās tiek izmantotas komercdarbībai (pasažieru pārvadāšanai u.c.);
- d) zvejas kuģus un zvejas laivas, kas tiek izmantotas rūpnieciskajā zvejā teritoriālajos ūdeņos un ekonomiskās zonas ūdeņos;
- e) peldošās konstrukcijas: peldošos dokus, peldošās darbnīcas, peldošās degvielas uzpildes stacijas, debarkaderus un kravas pontonus.

⁵⁴ Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 21.06.2013. lēmums lietā Nr. C271706/13/9 [nav publicēts]

Tomēr ne visas konstrukcijas, kas atrodas uz ūdens, ir paredzētas obligātai reģistrācijai pat ja tās paredzētas ekspluatācijai Latvijas teritorijā vai kontinentālajā šelfā. Minēto konstrukciju uzskaitījums atrodams Jūras kodeksa 8.¹ panta trešajā daļā, 8.² panta pirmajā daļā, 29. panta pirmajā un otrajā daļā, nosakot, ka pēc izvēles reģistrējamas:

- a) peldošās konstrukcijas, ja to ūdensizspaisds bez kravas ir lielāks par 10 tonnām;
- b) buru jahtas, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem, bet mazāks par 12 metriem;
- c) sporta buru jahtas, kuru maksimālais garums ir lielāks par 2,5 metriem un kuru klases atbilst sporta buru jahtu klašu sarakstā minētajām klasēm;
- d) nostiprinātās iekārtas, kas atrodas būvniecības stadijā un paredzētas zemūdens dabas resursu pētīšanai, ieguvei, to uzglabāšanai vai līdzīga veida darbībām;
- e) nostiprinātās iekārtas, kuras izmanto zemūdens dabas resursu pētīšanai, ieguvei, to uzglabāšanai vai līdzīga veida darbībām;
- f) nostiprināto iekārtu sistēmas.

Visi pārējie kuģi un peldošās konstrukcijas, kas neatbilst iepriekšējās divās rindkopās uzskaitītajiem, nav pakļaujami reģistrācijai arī gadījumā, ja objekta īpašnieks to pieprasa.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra amatpersonas informēja autoru, ka normatīvajos aktos nav nostiprinātas Jūras kodeksa 8.¹ panta otrajā daļā esošo peldošo konstrukciju definīcijas. Šādas definīcijas izriet tikai no prakses materiāliem un standartiem, piemēram, peldoša konstrukcija –“deberkraderis”– ar krastu nesaraucjami saistīta piestātne.⁵⁵ Autors izpētes laikā konstatējis, ka vienīgais normatīvais akts, kurā vēl ir pieminēti peldošo konstrukciju nosaukumi ir Ministru kabineta noteikumi Nr. 49 “Noteikumi par kuģu drošību”, tomēr šajos noteikumos skaidroti kārtējo tehnisko apskāšu cikli bez papildus izrietošiem konstrukciju aprakstiem.⁵⁶

Kuģu reģistra amatpersonas pauda viedokli, ka peldošo konstrukciju nosaukumu precīzs un vienveidīgs definējums ir neiespējams.⁵⁷ Noteicošie faktori ir konstrukciju atbilstība inženiertehniskai ierīcei un tam, ka tā paredzēta izmantošanai uz ūdens, savukārt kontroles procedūras notiek atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem un Latvijas Jūras administrācijas iekšējiem normatīvajiem aktiem. Apstiprinājās arī autora iepriekš paustais viedoklis, ka peldošās konstrukcijas, pēc būtības, iedalās 3 grupās: obligāti reģistrējamās, pēc izvēles reģistrējamās un konstrukcijās, ko reģistrēt nav iespējams. Reģistrācijai nav pakļautas tās

⁵⁵ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁵⁶ Noteikumi par kuģu drošību: Ministru kabineta 2008. gada 29. janvāra noteikumi Nr. 49. Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=171626&version_date=30.01.2016 [aplūkots 26.02.2020.]

⁵⁷ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

konstrukcijas, kuru ūdensizspāids ir zem 10 tonnām un kas neatbilst izņēmumiem, kas noteikti Jūras kodeksa 8.¹ panta otrajai daļai. Amatspersonas arī skaidroja, ka, neatkarīgi no ūdensizspāida daudzuma, Jūras kodeksa 8.¹ panta otrajā daļā reģistrēto peldošo konstrukciju reģistrācija ir obligāta.⁵⁸

Aplūkojot likumdošanas datu bāzi Saeimas mājaslapā, secināms, ka Saeimā šobrīd tiek izskatīts likumprojekts “Grozījumi Jūras kodeksā” Nr: 479/Lp13. Ar šiem grozījumiem likumdevējs plāno palielināt peldlīdzekļu īpašnieku izvēles brīvību attiecībā uz reģistrāciju, grozot 8.¹ pantu un izsakot trešās daļas pirmo teikumu šādā redakcijā: *“Tādu peldošo konstrukciju reģistrācija, kuras ir inženiertehniski konstruētas noteiktu specifisku uz ūdens veicamu darbu izpildei, bet nav šā panta otrajā daļā minētās konstrukcijas, nav obligāta.”* Turklāt pantu plānots arī papildināt ar ceturto daļu, nosakot, ka *“tādas peldošās konstrukcijas, kas sākotnēji vai galvenokārt paredzētas sadzīves, atpūtas vai izklaides apstākļu nodrošināšanai uz ūdens, nav uzskatāmas par šā panta trešajā daļā minētajām peldošajām konstrukcijām.”*⁵⁹

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra amatpersonas informēja, ka grozījumos paredzēts arī noteikt to, ka neatkarīgi no kuģa izmēriem, ja tas paredzēts pasažieru pārvadāšanai, tad tas būs jāreģistrē Kuģu reģistrā. Autors aplūkojot likumprojektu “Grozījumi Jūras kodeksā” Nr: 479/Lp13 atrada apstiprinājumu paustajam, turklāt kā izriet no intervijas un likumprojekta anotācijas, šāda grozījuma pamats ir pasažieru drošība.⁶⁰ Latvijas Jūras administrācijas amatpersonas pauda viedokli, ka šāda prasība attieksies arī uz peldlīdzekļiem, kas paredzēti komerciālai pasažieru pārvadāšanai privātajos ūdeņos, jo saskaņā ar Jūras kodeksa 2. panta pirmo daļu un Latvijas Jūras administrācijas praksi Jūras kodeksa regulējums attiecināms uz visiem Latvijas jurisdikcijā esošajiem ūdeņiem, tostarp privātajiem ūdeņiem.

Autoram problemātiski bija atrast precīzas vadlīnijas vai kritērijus, pēc kuriem tiek noteikts kuram publiskajam reģistram (*CSDD reģistram vai Kuģu reģistram*) konkrētais peldlīdzeklis ir piekritīgs. Intervijā tika noskaidrots, ka noteicošais ir Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas ekspertu izvērtējums par to, kādai tieši kategorijai atbilst konkrētais jaunuzbūvētais peldlīdzeklis, kā arī tam, kādā reģistrā un kādā statusā peldlīdzeklim veikta pirmreģistrācija gadījumā, kad tas tiek pārreģistrēts Latvijā. Proti, ja iepriekš kuģis reģistrēts kā “tankeris”, tad bez atbilstošas pārbūves un sertifikācijas to nav iespējams reģistrēt kā pasažieru kuģi.

⁵⁸ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁵⁹ Likumprojekta “Grozījumi Jūras kodeksā” Nr: 479/Lp13 anotācija. Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/7ECD66DCD29A7A76C22584A20048CBF8?OpenDocument> [aplūkots 26.02.2020.]

⁶⁰ Ibid.

Tāpat autors izpētes laikā uzzināja, ka Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju Izpildlietu reģistra datubāze nav sasaistīta ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra datubāzi, kas nozīmē, ka, apķīlājot Kuģu reģistrā reģistrētu objektu, tiek iesaistīti cilvēkresursi. Šī brīža kārtība paredz, ka tiesu izpildītāji sagatavo izpildes rīkojumu, ko nosūta Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistram, savukārt Kuģu reģistra amatpersonas veic manuālu dokumentu apstrādi un rezultātā izdara atzīmi Kuģu reģistrā. Šāda kārtība pastāv arī Igaunijā un Lietuvā, kur kuģu reģistri nav sasaistīti ar tiesu izpildītāju elektronisko sistēmu tiešsaistē.⁶¹

Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padome autoru informēja, ka iepriekš līdzīga kārtība bija arī attiecībā uz CSDD reģistrā un Zemesgrāmatā reģistrētajiem objektiem, taču šobrīd informācijas tehnoloģiju inovatīvie risinājumi radījuši iespēju pievienot aizlieguma atzīmi bez publiskajos reģistros nodarbinātā cilvēkresursa iesaistes.

Izvērtējot šī brīža kuģu apķīlāšanas biežumu, secināms, ka gadījumos, ja kuģu apķīlāšanas skaits būtiski palielinātos, tad Zvērinātu tiesu izpildītāju Izpildlietu reģistru vajadzētu sasaistīt ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistru, tādējādi mazinot institūciju cilvēkresursus rīkojuma izpildē un paātrinot rīkojuma izpildi. Tomēr, ņemot vērā esošos apjomus, kādos tiek apķīlāti kuģi, un informācijas tehnoloģiju sistēmas savietojamības izmaksas var secināt, ka šis nav primāri veicamais publisko institūciju savstarpējās sadarbības efektivitātes uzlabošanas pasākums.

3.2. Arests

Nereti parādnieki, kuru reģistrācijas vieta ir ārzonās vai citās trešajās pasaules valstīs, ir grūti sasniedzami. Turklāt, ja iestāties saistību izpildes pienākums, un parādnieks to apzināti ignorē vai izvairās no tā, piedzinējam ir ierobežotas rīcības iespējas, kā atgūt savus līdzekļus. Starptautiskā sabiedrība ir vienojusies par kopēja institūta – kuģa aresta – izveidi, lai ierobežotu izvairīšanos no saistību izpildes pienākuma. Jāuzsver, ka ne visi prasījumi ir nodrošināmi ar kuģa arestu – par pamatu arestam ir jābūt jūras prasībai –, savukārt jūras prasības atsevišķu valstu izpratnē var atšķirties atbilstoši piemērojamajiem tiesību aktiem.

Pastāv divi starptautiskie tiesību akti, kas nosaka kuģa aresta priekšnoteikumus, kā arī aresta definīcijas: Apvienoto Nāciju organizācijas 1999. gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu⁶² (turpmāk – Ženēvas konvencija) un 1952. gada 10. maija Konvencija par noteiktu

⁶¹ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

⁶² ANO 1999.gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu. Pieņemta 12.03.1999. Stājas spēkā 14.09.2011. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1431> [aplūkots: 24.02.2020.]

likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju (turpmāk – Briseles konvencija).⁶³ Latvija ir pievienojusies abām konvencijām.⁶⁴ Tāpat arī Lietuva ir pievienojusies tām abām,^{65,66} savukārt Igaunija ir pievienojusies tikai 1999. gada Starptautiskajai konvencijai par kuģu arestu.⁶⁷

Apvienoto Nāciju organizācijas 1999. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu arestu izpratnē arests nozīmē jebkuru kuģa aizturēšanu vai tā pārvietošanas aizliegumu saskaņā ar tiesas lēmumu, lai nodrošinātu jūras prasību.⁶⁸ Savukārt no 1952. gada 10. maija Konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu unifikāciju 1. panta otrās daļas izriet, ka arests ir kuģa aizturēšana, izmantojot tiesas procesu, lai nodrošinātu jūras prasību, bet tas neietver kuģa arestu, izpildot vai apmierinot spriedumu. No abām aresta definīcijām izriet nepārprotama norāde, ka arests nenozīmē kuģa apķīlāšanu, lai izpildītu tiesas spriedumu vai cita piespiedu mehānisma izmantošanu, bet gan tā pārvietošanās aizliegumu.

Kuģa aresta definīcija un jūras prasību uzskaitījums Latvijas normatīvajos aktos ir pārņemts bez būtiskām izmaiņām. Vienlaikus konstatējams, ka Jūras kodeksa jūras prasību uzskaitījums ir plašāks, nekā tas ir 1952. gada Briseles konvencijā.⁶⁹ Ņemot vērā, ka kuģa arests ir definēts visām Baltijas valstīm saistošos starptautiskos normatīvos aktos, izvērtējot arī katras valsts nacionālos aktus par kuģu arestu, var secināt, ka jūras prasību pamati ir pārņemti no starptautiskajām normām un jūras prasību tvērums nav ticis paplašināts.⁷⁰

Ņemot vērā, ka kuģu aresta un apķīlāšanas definīcijas ir līdzīgas, praksē novērojami gadījumi, kad šis institūts ir interpretēts neatbilstoši tā jēgumam. Proti, vienā no izpildu lietām, tiesu izpildītājs bija saņēmis izpildrakstu, kurā norādīts, ka tiesa nolēmusi nodrošināt A prasību pret B, apķīlājot B piederošo kustamo mantu – kuģi. Lēmumā norādīts, ka ir celta jūras prasība, atbilstoši Jūras kodeksa 48. panta pirmās daļas 12. punktam. Tiesa spriedumā atsaucās uz Jūras

⁶³ ANO 1952 International Convention relating to the arrest of seagoing ships. [Konvencija par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju] Pieņemta 10.05.1952. Stājas spēkā 17.11.1993.

Pieejams: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba> [aplūkots: 24.02.2020.]

⁶⁴ Starptautiskie daudzpusējie līgumi, kuriem Latvijas Republika pievienojusies pēc 1990. gada 4. maija: Ārlietu ministrijas informācija. Pieņemts 27.07.1999. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=19551> [aplūkots: 24.03.2020.]

⁶⁵ Ship arrest in Lithuania. Pieejams: <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/LithuaniaSAP.pdf> [aplūkots: 17.04.2020.]

⁶⁶ International convention on arrest of ships, 1999. Pieejams: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_en.pdf [aplūkots: 24.03.2020.]

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ ANO 1999. gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu. Pieņemta 12.03.1999. Stājas spēkā 14.09.2011. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1431> [aplūkots: 24.02.2020.]

⁶⁹ ANO 1952 International Convention relating to the arrest of seagoing ships. [Konvencija par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju] Pieņemta 10.05.1952. Stājas spēkā 17.11.1993.

Pieejams: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba> [aplūkots: 24.02.2020.]

⁷⁰ Laeva asjaōigusseadus [Igaunijas likums par jūras īpašumu] 78.¹pants Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/528032014003/consolide> [aplūkots: 2020. gada 6. februārī]

kodeksa 47. panta otro daļu, kurā noteikts, ka “šā kodeksa izpratnē arests nozīmē jebkuru kuģa aizturēšanu vai tā pārvietošanas aizliegumu saskaņā ar tiesas nolēmumu, lai nodrošinātu jūras prasību. Arests nenozīmē kuģa apķīlāšanu, lai izpildītu tiesas spriedumu (..)”. Lēmumā tiesa atsaucās arī uz Civilprocesa likuma 138. panta sesto. daļu: “Kuģa arests piemērojams tikai jūras prasībās.” Taču atsauce uz konkrētu prasības nodrošinājuma līdzekli kustamas mantas apķīlāšanu vai kuģa arestu – lēmumā netika dota. Rezultātā tiesu izpildītājs lūdza tiesu izskaidrot spriedumu.⁷¹

Kuģa arests ir viens no nedaudzajiem prasības nodrošinājuma līdzekļiem civilprocesā, turklāt tas piemērojams atsevišķi un nav kombinējams ar citiem nodrošinājuma līdzekļiem, kā arī piemērojams tikai jūras prasībās. Saskaņā ar Jūras kodeksa 47. pantu arests nozīmē jebkuru kuģa aizturēšanu vai tā pārvietošanas aizliegumu saskaņā ar tiesas nolēmumu, lai nodrošinātu jūras prasību. Jūras prasību uzskaitījums norādīts Jūras kodeksa 48. pantā. Tās, piemēram, ir tādas prasības, kas celtas sakarā ar zaudējumiem vai bojājumiem, ko izraisa kuģa darbība, cilvēka dzīvības zaudēšanu vai viņa veselībai nodarīto kaitējumu, kas radies uz ūdens vai sauszemes saistībā ar kuģa ekspluatāciju, glābšanu vai jebkuru glābšanas līgumu, arī īpašo kompensāciju par tāda kuģa vai kravas glābšanu, kas apdraud vidi, kuģa radītu kaitējumu vai kaitējuma draudiem videi u.c.

Kuģa arests arī nenozīmē kuģa apķīlāšanu, lai izpildītu tiesas spriedumu, vai cita piespiedu līdzekļa izmantošanu, tajā skaitā kuģa aizturēšanu administratīvā kārtībā, īstenojot ostu valsts kontroli un kuģošanas režīma uzraudzību Latvijas ūdeņos.

Ņemot vērā Jūras kodeksa C sadaļas “Kuģa apgrūtinājumi un kuģa arests” normas, Jūras kodeksa 47., 49. pantu, 1999. gada Starptautiskās konvencijas par kuģu arestu 1. panta 2. punktu, kā arī to, ka Jūras kodeksā, pēc būtības, pārņemts identisks jūras prasību saraksts kāds norādīts 1999. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu arestu, secināms, ka vienīgais prasības nodrošinājuma līdzeklis jūras prasībām ir kuģa arests.

Līdzīgu viedokli pauž arī Tieslietu ministrija, atsaucoties uz iepriekš minētajiem tiesību aktiem vienā no zvērinātu tiesu izpildītāju disciplināratbildību izvērtēšanas lietām, kur kuģis tika arestēts un apķīlāts vairākkārt.⁷² Tieslietu ministrija, izvērtējot tiesu izpildītāju disciplināratbildību, pievienojās Rīgas apgabaltiesas Civillietu tiesas kolēģijas secinātajam, ka kuģa kā kustamas mantas apķīlāšanu Jūras kodekss neparedz un tāpēc, nodrošinot jūras prasību, Civilprocesa likuma 138. panta pirmās daļas 1. punktā norādītais prasības nodrošinājuma

⁷¹ Rīgas Apgabaltiesas Zvērināta tiesu izpildītāja lūgums izskaidrot Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 21.06.2013. pieņemto lēmumu lietā Nr. C27 1706/13/9. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

⁷² Par Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 53 zvērināta tiesu izpildītāja M. Eglīša un Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr.74 zvērinātas tiesu izpildītājas A. Kalniņas rīcības izvērtēšanu. Tieslietu ministrijas 22.03.2019. vēstule Nr.1-22.2. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

līdzeklis – atbildētājam piederošas kustamas mantas apķīlāšana – nav piemērojams. Savukārt, kā tas izriet no Jūras kodeksa 47. panta otrās daļas, kuģa apķīlāšana ir pieļaujama sprieduma izpildes stadijā saskaņā ar Civilprocesa likuma 580.² pantā noteikto kārtību un ievērojot Jūras kodeksa 55. pantā noteiktos pienākumus.⁷³

Darba rakstīšanas laikā autors arī konstatējis, ka juristu aprindās ir reti sastopami profesionāļi, kas padziļināti izprot kuģa aresta un kuģa apķīlāšanas institūtu jēdzienus un nekļūdīgi spēj tos nošķirt. Tāpat autors konstatējis nevienlīdzīgu pozīciju attiecībā uz to, kas jādara, kad piedzinējs ir ieguvis tiesas lēmuma norakstu, uz kā pamata drīkst veikt kuģa arestu. Daļa juristu norādīja, ka jāvērsas pie tiesu izpildītāja, bet daļa norādīja, ka jāvērsas uzreiz pie ostas kapteiņa. Autors, aplūkojot šo situāciju, konstatēja, ka pastāv gadījumi, kad personām ir izvēles iespēja, kā arī pastāv gadījumi, kad šādas izvēles nav, taču trūkst arī normatīvo aktu, kas skaidri un nepārprotami uz to norādītu.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 142. panta trešo daļu “*ja prasība nodrošināta ar nekustamo īpašumu vai kuģi, vai ar aizlieguma atzīmes ierakstīšanu kustamas mantas reģistrā vai citā publiskā reģistrā, tiesa izsniedz prasītājam attiecīgā lēmuma norakstu ar uzrakstu, ka šis lēmuma noraksts izsniegts atzīmes ierakstīšanai zemesgrāmatā kustamas mantas reģistrā vai citā attiecīgā publiskā reģistrā, bet kuģa aresta gadījumā — kuģa aizturēšanai ostā.*” Likuma par ostām 17. panta normas saturs norāda uz to, ka ostas kapteinis ir persona, kas var arestēt kuģi, un šo darbību ostas kapteinis dara, pamatojoties uz Jūras kodeksu. Autors šajā gadījumā nesaskata piedzinēja pienākumu vai nepieciešamību vērsties pie tiesu izpildītāja, jo šajā situācijā lēmuma izpildes pienākums ar likumu ir uzlikts ostas kapteinim. Tomēr tas neizslēdz iespēju personai vērsties pie tiesu izpildītāja, kas, pēc būtības, pārsūtītu lēmuma norakstu tālāk ostas kapteinim.

Tiktāl prezumējams, ka personai ir tiesības izvēlēties vai vērsties pie ostas kapteiņa pašai personīgi vai ar tiesu izpildītāja starpniecību. Vienlaikus autors uzskata, ka gadījumos, kad persona vērsusies pie tiesu izpildītāja un lūgusi veikt kuģa arestu, tiesu izpildītājam jāinformē, ka viņa darbības uzskatāmas par tiesas dokumentu piegādāšanu un par to maksājama amata atlīdzība saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 451 “Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm” 8.1. apakšpunktu. Tāpat autors uzskata, ka šīs izmaksas jāsedz arī pašam piedzinējam ne parādniekam.

Aresta gadījumā, Jūras kodeksa 53. pants paredz arī arestēto kuģu īpašnieku un berbouta fraktētāju aizsardzību, nosakot, “*lai arestētu kuģi vai saglabātu tā arestu, tiesa var uzlikt par*

⁷³ Par Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 53 zvērinātu tiesu izpildītāja M. Eglīša un Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr.74 zvērinātas tiesu izpildītājas A. Kalniņas rīcības izvērtēšanu. Tieslietu ministrijas 22.03.2019. vēstule Nr.1-22.2. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

pienākumu prasītājam, kurš lūdz kuģa arestu vai pēc kura pieteikuma kuģis arestēts kā prasības nodrošinājums, sniegt nodrošinājumu tādā veidā un apmērā un ar tādiem nosacījumiem, kādus tiesa uzskata par nepieciešamiem, lai atlīdzinātu jebkura veida zaudējumus, kas varētu rasties atbildētājam kuģa aresta dēļ un par ko prasītājs var būt atbildīgs”. Šīs normas mērķis ir pasargāt parādnieku no kaitējuma un zaudējumiem, kas radušies nepamatota vai nelikumīga aresta dēļ, vai arī nesamērīgi liela nodrošinājuma pieprasīšanas un sniegšanas dēļ.

Pants, pēc būtības, nosaka veikt tiesu izpildītājam identiska rakstura darbības, kādas ir citos ar prasības nodrošinājumu saistītajos, gadījumos. Tātad, var secināt, ja tiesa nav lēmusi par prasības nodrošinājumu prasītājam, tad kuģa arests var noritēt arī bez tiesu izpildītāja iesaistes. Savukārt ja kuģa aresta veikšanai nepieciešams nodrošinājums, tad likums nav skaidri noteicis kurā kontā un tieši kurš subjekts var glabāt nodrošinājumu. Autors uzskata, ja uz šo situāciju raugās sistēmiski, tad Jūras kodeksa 56. panta ceturtajā daļā noteikts, ka tieši tiesu izpildītāja pienākums ir nodrošināt, lai jebkuri piespiedu pārdošanas (izsoles) ieņēmumi ir pieejami un brīvi saņemami (minētais attiecas uz līdzekļiem, kas jau ir tiesu izpildītāja rīcībā). Tomēr teleoloģiski iztulkojot Jūras kodeksa 53. pantu, var secināt, ka normas jēga, mērķis un nozīme ir pasargāt parādnieku no prettiesiskas vai nesamērīgas rīcības pret to.⁷⁴ Līdz ar to autors uzskata, ka minētās normas mērķis varētu tikt sasniegts arī ar, piemēram, kredītiestādes garantiju, galvojumu vai citiem iespējamiem, civiltiesiskajā aprītē atļautajiem, paņēmieniem.

Autors arī uzskata, ka trūkst skaidra pamata naudas līdzekļu glabāšanai tikai tiesu izpildītāja depozīta kontā prasības nodrošinājuma gadījumos. Tāpat, autoraprāt, Ministru kabineta noteikumos Nr. 451 “Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm” nav paredzēta konkrēta norma uz kā pamata tiesu izpildītājs varētu ieturēt atlīdzību par veiktajām amata darbībām. Tas vienīgi varētu būt iespējams, atsaucoties uz citu nolēmumu izpildi (7.16. punkts). Apspriežot šo jautājumu ar tiesu izpildītājiem, autors uzskata, ka trūkst vienvēidīga redzējuma par piemērojamo amata atlīdzības pamatu.^{75,76}

Raugoties uz kuģu arestu kā atsevišķi nodalītu tiesību institūtu, kā arī apstākli, ka normas mērķis ir aizsargāt tieši atbildētāju, autoraprāt, ir nepieciešams grozīt Ministru kabineta noteikumus Nr. 451 “Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm” un papildināt tos ar 7.3.¹ punktu, to izsakot šādā redakcijā: “7.3.¹ prasības nodrošinājuma izpilde

⁷⁴ Edgars Melķis. Tiesību normu iztulkošana. Latvijas Universitāte. Rīga 2000. 15. lpp.

⁷⁵ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁷⁶ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirnau ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

*par naudas līdzekļu nodrošinājumu pret prasītāju, kurš lūdz Kuģu reģistrā reģistrēta objekta arestu – XX,XX euro;”.*⁷⁷

Gadījumos, kad tiesa nolemj piemērot nodrošinājumu prasītājam un prasītājs pie tiesu izpildītāja tālāk vērstos ar lēmuma norakstu par kuģa apķīlāšanu, autoraprāt, tiesu izpildītājam pēc būtības izrietētu divi pienākumi par kuriem (katru atsevišķi) varētu saņemt amata atlīdzību: dokumentu piegādāšana un naudas līdzekļu glabāšana tiesu izpildītāja depozīta kontā.

Autors norāda, ka iztrūkst skaidrs definējums arī attiecībā uz kuģu aresta veikšanas iespējām Latvijas teritoriālajā jūrā. Proti, Likuma par ostām 16. panta pirmajā daļā noteikts, ka kuģu satiksmes operatīvo vadību ostā un ostas pievedceļos, kā arī kuģošanas drošības kontroli ostā nodrošina ostas kapteinis. Savukārt saskaņā ar Likuma par ostām 17. panta pirmo daļu, ostas kapteiņa funkcijas, tiesības un pienākumus nosaka Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums, Likums par ostām un citi normatīvie akti.⁷⁸ Aplūkojot Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 33. pantu, autors secina, ka ostas kapteiņa darbības teritorija ir ierobežota, proti, tā ir ostā, ostas akvatorijā, kuģu ceļos, piestātnēs un terminālos. Tomēr raugoties uz Latvijas Republikas valsts robežas likuma 1. panta 9. punktu, valsts teritorija ietver arī Baltijas jūru 12 jūras jūdžu platumā, skaitot no bāzes līnijas.⁷⁹ Tādējādi pamatoti rodas jautājums par to, kas var arestēt kuģi teritoriālajā jūrā?

Lai arī Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 7. panta otrajā daļā ir ietverts deleģējums Ministru kabinetam noteikt Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību un kuģošanas režīmu tajos, aplūkojot Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumu Nr. 363 “Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos” 11. punktu, var secināt, ka uzskaitījumā trūkst regulējums, kas noteiktu, ka krasta apsardzei ir tiesības aizturēt kuģi gadījumos, kad pret to ir izdots tiesas nolēmuma noraksts par kuģa arestu vai tiesu izpildītāja izpildes rīkojums par apķīlāšanu.

Autors izvirza priekšlikumu – papildināt Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumus Nr. 363 “Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos” ar 11.14. apakšpunktu, nosakot: “11.14. *Krasta apsardzei ir tiesības aizturēt Kuģu reģistrā reģistrētu objektu, ja tas atrodas Latvijas teritoriālajā jūrā un pret to ir izdots tiesas lēmums par arestu vai zvērināta tiesu izpildītāja izpildraksts par apķīlāšanu. Krasta apsardze organizē objekta nogādāšanu ostā.*”

⁷⁷ Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm: Ministru kabineta 2012. gada 26. jūnija noteikumi Nr.451 Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/250209-noteikumi-par-zverinatu-tiesu-izpilditaju-amata-atlidzibas-taksem> [aplūkots: 26.02.2020.]

⁷⁸ Likums par ostām: LV likums. Pieņemts 22.06.1994. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=57435> [aplūkots 25.03.2020.]

⁷⁹ Latvijas Republikas valsts robežas likums: LV likums. Pieņemts 12.11.2009. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=201364> [aplūkots 25.03.2020.]

Autors uzskata, ka šāds grozījums arī leģitimizētu minēto noteikumu 14. punktu, kas savukārt nosaka, ka aizturēto kuģi Krasta apsardze nogādā Latvijas ostā vai kompetentās institūcijas vai amatpersonas norādītajā vietā: ostā, enkurvietā vai patvēruma vietā. Tāpat no iepriekš minētā izrietētu iespēja krasta apsardzei lemt par ostas izvēli, kuru tā varētu balstīt pamatojoties uz lietderīguma un efektivitātes kritērijiem. Minētās darbības atbilstu Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas 28. panta trešajai daļai, proti tiktu īstenota civiltiesiskā jurisdikcija attiecībā uz konkrētu kuģi, arestējot to.

Autors saskata arī ierobežojumus vietām, kur aresta veikšana nebūtu pieļaujama, piemēram, Irbes šaurumā, jo Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982. gada 10. decembra Jūras tiesību konvencijas 38. pantā šādās zonās ir noteikta tranzīta šķērsošanas tiesība. Šī tiesība radīta tikai ar tādu mērķi, lai veiktu nepārtrauktu un ātru tranzītu caur jūras šaurumu starp atklātas jūras vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas vienu daļu un atklātas jūras vai ekskluzīvās ekonomiskās zonas citu daļu. Autoraprāt, šādā kuģa gājienā valsts nevar realizēt savu civiltiesisko jurisdikciju pret kuģi. Irbes šaurums un tā koordinātas ir noteiktas Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas līgumā par jūras robežas noteikšanu Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā un Baltijas jūrā 2. pantā.⁸⁰

Līdz ar to autors uzskata, ka pastāvošais normatīvais regulējums atsevišķos gadījumos ir neskaidrs attiecībā uz kuģa aresta darbībām. Sistēmiski raugoties uz aresta institūtu, arestu drīkst veikt ne tikai ostas teritorijā vai kuģa reidā, bet arī visā Latvijas Republikas teritorijā, kas ietver arī teritoriālo jūru. Kā jau iepriekš šajā apakšnodaļā secināts – kuģa arestu ostas teritorijā veic ostas kapteinis –, turklāt ostas kapteiņa pilnvaras robežojas tikai konkrētās ostas teritorijā. Tādēļ nepieciešams deleģējums Krasta apsardzes komandierim, kura pārziņā ir visi Latvijas teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņi, noteikt tiesības arestēt kuģi teritoriālajā jūrā. Lietuvā un Igaunijā, tāpat kā Latvijā, šis jautājums nav ticis aktualizēts, tomēr autors uzskata, ka, ņemot vērā līdzīgo tiesisko regulējumu, arī kaimiņvalstu tiesu izpildītājiem nepastāv šķēršļi realizēt savu civiltiesisko jurisdikciju teritoriālajā jūrā.

3.3. Apķīlāšana

Gadījumos, kad jāuzsāk izpildu process pret Kuģu reģistrā reģistrētiem objektiem, tiesu izpildītājiem nākas saskarties ar visai īpatnēju, nestandarta situāciju. Kā izriet no Civillikuma 842. panta otrās daļas, Kuģu reģistrā reģistrētie objekti pieskaitāmi kustamām lietām. Līdz ar

⁸⁰ Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas līgums Par jūras robežas noteikšanu Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā un Baltijas jūrā. Pieņemts 22.08.1996. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/63730-par-latvijas-republikas-un-igaunijas-republikas-ligumu-par-juras-robezas-noteikšanu-rigas-juras-lici-irbes-sauruma-un-baltijas-jura> [aplūkots: 14.04.2020.]

to Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu un peldošo konstrukciju apķīlāšanas procesam, kas ietver aprakstīšanu, fotofiksāciju un apsardzību, piemērojama tāda pati kārtība, kā kustamai mantai. Brīdī, kad process nonāk līdz mantas pārdošanai, uz konkrēto izpildes daļu piemērojams regulējums, kas attiecas uz nekustamās mantas pārdošanu. Pēc mantas pārdošanas naudas līdzekļi sadalāmi atbilstoši Jūras kodeksa 56. pantā noteiktajai kārtībai. Piemēram, Igaunijā, atšķirībā no Latvijas, visas izpildu darbības ar Kuģu reģistrā reģistrēta objekta apķīlāšanu, pārdošanu un naudas sadali notiek tādā pašā kārtībā kā ar nekustamo īpašumu.⁸¹ Vienlaikus secināms, ka arī Igaunijas Izpildes procedūras kodeksā nav atsevišķas nodaļas, kas regulētu tiesu izpildītāju darbības specifiski ar kuģu reģistrā reģistrētiem objektiem, bet gan 138. panta pirmajā daļā noteikts, ka viss XIII nodaļas saturs, kas regulē piedziņas vēršanu pret nekustamu īpašumu, ir attiecināms arī uz izpildes darbībām pret kuģiem.⁸²

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 570. un 572. pantu piedziņa vispirms izdarāma uz parādnieka naudas līdzekļiem, ja to nav, tad mantu, bet, ja mantas nav, tad nekustamo īpašumu. Līdzīga piedziņas kārtība pastāv arī Lietuvā un Igaunijā. Tomēr, ņemot vērā, ka visi peldlīdzekļi tiek pielīdzināti kustamai mantai, rodas jautājums – kā tiesu izpildītājam rīkoties gadījumos, kad parādniekam pieder gan CSDD reģistrā reģistrēts kuģis, gan Kuģu reģistrā reģistrēts kuģis, un abu kuģu vērtība ir vienāda un pietiekama, lai pēc izsoles pilnībā apmierinātu visus prasījumus un izmaksas? Turklāt tiesu izpildītājam saskaņā ar Tiesu izpildītāju likuma 40. pantu pēc savas iniciatīvas jāveic visus likumā noteiktos pasākumus un jāizmanto visus likumā paredzētos līdzekļus un metodes, lai ātri un kvalitatīvi pildītu nolēmumus. Vai var prezumēt, ka kāds no pārdodamajiem kuģiem ir prioritārāks jeb jāpārdod pirmais? Autors, iepazīstoties ar Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes rīcībā esošajiem atzinumiem, secina, ka praksē nav nācies saskarties ar gadījumu, kad parādniekam piederētu divi vienlīdz vērtīgi kuģi, no kuriem katrs ir reģistrēts citā publiskajā reģistrā. Tāpat, raugoties uz izpildes procesu kopumā, autors konstatējis, ka pastāv zināma kārtība attiecībā uz iegūto naudas līdzekļu sadali, tomēr jautājums par to, pret kurā reģistrā – Kuģu reģistrā vai CSDD reģistrā – reģistrētu kuģi primāri vēršama piedziņa, nav atrodams arī tiesu praksē un judikatūrā. Līdz ar to, autoraprāt, šajā situācijā būtu jāvadās no Civilprocesa likuma 574. panta astotās daļas, kur noteikts, ka *“notiekot kustamās mantas apķīlāšanai, parādnieks ir tiesīgs paziņot tiesu izpildītājam, uz kuriem priekšmetiem vispirms būtu vēršama piedziņa. Tiesu izpildītājs šādu pieteikumu apmierina, ja tas nav pretrunā ar šā likuma normām un nekavē nolēmuma izpildi.”*

⁸¹ Code of Enforcement Procedure [Igaunijas Izpildes procedūras kodekss] Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/516052019001/consolide> [aplūkods 20.04.2020.]

⁸² Ibid.

Tiesu izpildītājam ir noteikts aizliegums apķīlāt mantu, ja to varētu būt neiespējami pārdot un sprieduma izpildes izdevumi varētu pārsniegt no pārdošanas iegūstamo naudas summu. Civilprocesa likuma 580.² panta otrajā daļā ir noteikts, ka kuģa pārdošanas cenas noteikšanai pieaicināms eksperts. Savukārt no Civilprocesa likuma 577. panta pirmās daļas 6. punkta un 578. panta pirmās daļas izriet, ka eksperta iesaiste var notikt vai nu aprakstes brīdī, kad tiesu izpildītājs apraksta kuģi vai peldošo platformu, vai arī, ja nav iespējams ekspertu pieaicināt mantas aprakstes dienā, tiesu izpildītājs mantas aprakstes aktā norāda paša noteikto mantas vērtību, kas pēc tam tiek aizvietota ar eksperta novērtējumu.

Tiesu izpildītāji autoru informējuši, ka viņu prakses laikā nācies saskarties ar abiem iepriekš minētajiem gadījumiem, proti, kad eksperts ir bijis klāt mantas aprakstes akta sastādīšanas brīdī, kā arī eksperts novērtējis kuģi pēc tam, kad mantas aprakstes akts bijis sarakstīts.^{83,84}

Gramatiski tulkojot Civilprocesa likuma normas, nav iespējams noteikt apķīlāšanas beigu brīdi jeb mirkli, kad konkrētais objekts apķīlāts. Autors uzskata, ka, izmantojot sistēmisko tulkošanas metodi, apķīlāšana beidzas ar mantas aprakstes akta parakstīšanu –, kad to parakstījis tiesu izpildītājs –, jo, piemēram, no Civilprocesa likuma 574. panta piektās daļas un 577. panta trešās daļas atvasināms, ka mantas aprakstes akta parakstīšana nozīmē apķīlājuma sākumu.

Kā zināms, mūsdienu rūpnieciskā ražošana pasaulē ir ieviesusi neskaitāmus produktus, kurus lietojam ikdienā. Daļai no produktiem, jeb lietām vērtības noteikšana ir relatīvi vienkārša un nav nepieciešamas īpašas prasmes, lai to noteiktu. Savukārt citām lietu kategorijām vērtības noteikšana var sagādāt problēmas. Papildus tam, arī likumdevējs ir noteicis lietu kategorijas, kuru vērtēšanai piedziņas gadījumā obligāti jāpiesaista eksperti, piemēram, visiem Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem, peldošajām konstrukcijām u.c. objektiem.

Vairāki tiesu izpildītāji ir pauduši bažas, ka trūkst regulējuma attiecībā uz kuģu un peldošo platformu vērtētāju profesionālo kvalifikāciju, vērtētāju skaitu un pakalpojuma maksu.^{85,86} Jāteic, ka Lietuva šajā ziņā ir progresējusi, jo kuģu vērtētāju profesionālās kvalifikācijas standarti tiek strikti regulēti, tomēr būtiski pieminēt, ka kvalificētā vērtētāja iesaiste nav obligāta, taču ir vēlama.⁸⁷ Autors konstatējis, ka Latvijā nav ārēju normatīvo aktu,

⁸³ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁸⁴ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirnau ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁸⁵ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁸⁶ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirnau ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

⁸⁷ Lietuvos antstolių rūmai [Lietuvas Tiesu izpildītāju palāta] atbilde uz 2020. gada 17. aprīļa informācijas pieprasījumu. [Pieejams Lietuvas Tiesu izpildītāju palātā pēc pieprasījuma]

kas regulētu peldlīdzekļu vērtētāju profesionālo kvalifikāciju un darbības atbilstību, kā tas ir, piemēram, ar nekustamo īpašumu, kas gan ir reglamentētā profesija un vērtētāja sertifikāta izsniegšanas kārtība ir regulēta saskaņā ar Ministru kabineta noteikumiem.^{88,89}

Tomēr, faktiski ir atrodamas profesionālās organizācijas, kas veic iekšēju sertifikāciju un biedru uzraudzību. Kā piemēru var minēt Latvijas Īpašumu vērtētāju asociāciju, kas ar iekšējiem normatīvajiem aktiem (2017. gada 23. marta "Profesionālās kvalifikācijas un sertifikāta kustamas mantas novērtēšanai saņemšanas kārtības" 4. un 5. punktu) pašdefinē, ka kustamās mantas vērtētājs ir sertificēta fiziskā persona, kura spēj veikt visa veida kustamās mantas, tostarp, valsts reģistrācijai pakļauto sauszemes, gaisa un ūdens transporta līdzekļu novērtēšanu.⁹⁰ Tātad, no minētā izriet, ka nozares pārstāvji "pašorganizējoties" radījuši sev noteiktu standartus.

Nemot vērā vispārzināmo problemātiku kuģu cenu noteikšanā un Civilprocesa likuma 573. panta trešo daļu, kas nosaka, ka izpildītājs kustamās lietas neapķīlā, ja varētu būt neiespējami tās pārdot un sprieduma izpildes izdevumi varētu pārsniegt no pārdošanas iegūstamo naudas summu, autoraprāt, Civilprocesa likuma regulējums rada iespējas veikt kļūdainu, likumam neatbilstošu apķīlāšanu. Šāds procesuālo normu pārkāpums iespējams gadījumos, kad kuģa apķīlāšanas brīdī klāt nav bijis eksperts, un tiesu izpildītājs, parakstot mantas aprakstes aktu, ir pats noteicis aprakstītās mantas vērtību.

Autors uzskata, ka gadījumos, kad eksperta novērtējums skaidri norādītu uz to, ka apķīlāto mantu ir neiespējami pārdot vai manta novērtēta ar pārāk zemu cenu, tad tiktu pārkāpts Civilprocesa likuma 573. pants. Autora ieskatā, lai izvairītos no procesuālo normu pārkāpšanas, tiesu izpildītājiem ir ieteicams kuģu apķīlāšanu veikt tikai eksperta klātbūtnē.

Tomēr, atgriežoties pie jau iepriekš paustā, jāsaprot, vai visi vērtētāji ir tiesīgi vērtēt kuģus? Aplūkojot Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācijas mājaslapu, var secināt, ka tajā norādīti četrpadsmit sertificēti kustamās mantas vērtētāji. Minētā organizācija informēja autoru, ka kuģu novērtēšana Latvijā notiek ļoti reti, tāpēc arī nav atsevišķi izdalīta apakšnozare – kuģu vērtēšana. Pēc būtības, katrs mājaslapā norādītais kustamās mantas vērtētājs var veikt kuģa novērtēšanu, savukārt Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācija izcēla tikai vienu vērtētāju, kam ir padziļināta pieredze kuģu novērtēšanā. Tāpat minētā asociācija norādīja autoram, ka vērtētāju

⁸⁸ Autoru kolektīvs Prof. K. Torgāna zinātniskajā redakcijā. Civilprocesa likuma komentāri III daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2014. 438. – 439.lpp.

⁸⁹ Prasības nekustamā īpašuma vērtētāja profesionālajai kvalifikācijai un profesionālās kvalifikācijas sertifikāta izsniegšanas kārtība: Ministru kabineta 2014. gada 23. septembra noteikumi Nr. 559. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/269071-prasibas-nekustama-ipasuma-vertetaja-profesionalajai-kvalifikacijai-un-profesionalas-kvalifikācijas-sertifikata-izsniegšanas-ka...> [aplūkots: 20.03.2020.]

⁹⁰ Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācijas 2017. gada 23. marta "Profesionālās kvalifikācijas un sertifikāta kustamas mantas novērtēšanai saņemšanas kārtība" Pieejams: https://www.vertetaji.lv/upload/normativie_akti/profesionala_s_kvalifikācijas_sertifikata_kustamas_mantas_novertesana_sanemsanas_kartiba1.pdf [aplūkots: 20.03.2020.]

kvalifikācijas izvērtēšanas standarti netiek publiskoti, bet pati vērtēšana notiek saskaņā ar Latvijas Nacionālās standartizācijas institūcijas „Latvijas standarts” standartiem. Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācijas pārstāve pauda arī viedokli, ka asociācijas vērtētāji ir tiesīgi vērtēt gan Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā, gan Ceļu satiksmes drošības direkcijas Transportlīdzekļu un to vadītāju valsts reģistrā reģistrētos peldlīdzekļus.⁹¹

Saskaņā ar Latvijas Nacionālā standartizācijas institūcijas „Latvijas standarts” mājaslapā publicēto informāciju, standartu lietošana ir brīvprātīga, un likumdevējs standartus neapstiprina, bet standarti kļūst par specifisku likumdošanas sistēmas daļu tikai tad, ja likumdevējs tiesību aktos iekļauj atsauces uz standartiem.”⁹²

Autors uzskata, ka normatīvo aktu trūkums attiecībā uz vienotu kuģu vērtētāju profesionālās kvalifikācijas standartu kontekstā ar kuģu dažādību rada nekonkrētību tirgus cenas noteikšanā. Uz to norāda arī tas, ka attiecībā uz vērtētāja profesiju nav izdoti ārēji normatīvie akti, kas regulētu vērtētāja izglītības standartus vai noteiktu vienotu metodikas izvēli kuģu novērtēšanā.

No šobrīd pastāvošās situācijas izriet, ka kuģu vērtēšanas pakalpojumu var piedāvāt ikviena persona, kas spēj objektīvi pamatot pašas izstrādātā vērtējuma atbilstību tirgus situācijai, turklāt vērtēšanā var izmantot arī atsevišķus ISO vai LVA standartus. Autors uzskata, ka Civilprocesa likuma 580.² panta otrās daļas ceturtais teikums: “*Kuģa un Kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas novērtēšanai pieaicina ekspertu,*” ir deklaratīvs, nav pēc būtības vērtējams kā tiesībpolitiska nepilnība, kas likumdevējam būtu jāatrisina, proti, jādeleģē Ministru kabinetu izstrādāt vienotu sertificētu vērtētāju kārtību un noteikt lietu kategorijas, kuru vērtēšanai ir jābūt specializētai izglītībai, piemēram, kuģubūvē u.c. Līdz ar to autors uzskata, ka Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomei kopā ar Latvijas Jūras administrāciju un vadošajām Latvijas sertificēto vērtētāju profesionālajām organizācijām būtu jāizstrādā vadlīnijas ekspertu piesaistei un jāiniciē “kuģa vērtētājs” kā viena no reglamentētajām profesijām.

Attiecībā uz vērtēšanas pakalpojuma maksu jāņem vērā apstākļi, ka savā profesionālajā darbībā sertificēti vērtētāji var brīvi noteikt savu klientu loku un cenu par sniegto pakalpojumu. Autors apzinās arī to, ka sertificētu vērtētāju sertifikāts un darbība privāto tiesību jomā nav salīdzināma ar advokātiem, notāriem vai zvērinātiem tiesu izpildītājiem, kas ir reglamentētās juridiskās profesijas un kuru darbības izcenojumus daļēji vai pilnībā regulē likums. Līdz ar to autors uzskata, ka Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomei nepieciešams vienoties ar

⁹¹ Ibid

⁹² Standarti likumdošanā. Pieejams: <https://www.lvs.lv/page?slug=standarti-un-likumdosana> [aplūkots: 26.03.2020.]

Latvijas Īpašumu vērtētāju asociāciju par analoga risinājuma ieviešanu, kā tas ir, piemēram, Civilprocesa likuma 44. pantā par advokāta palīdzības samaksu, kur regulēti maksimālie izcenojumi par advokāta pakalpojumiem noteiktās lietu kategorijās. Autora ieskatā, ka šāda vienošanās atvieglotu sprieduma izpildes izdevumu prognozēšanu, it īpaši gadījumos, kad apķīlājamā kuģa pārdošanas vērtība jau pirmšķietami ir nesalīdzināmi zemāka par pamatparāda apmēru un sprieduma izpildes izdevumiem.

Kā piemēru iepriekš minētajam varētu modelēt gadījumu, kad kuģis uzsēdies uz sēkļa vai nogrimis teritoriālajos ūdeņos. Saskaņā ar Jūras kodeksa 269. pantu vraka īpašnieka pienākums ir aizvākt vraku gadījumos, ja tas rada draudus kuģu satiksmei vai videi, bet ja neizpildās iepriekš minētie kritēriji un kuģa vraks atrodas ārpus ostas akvatorijas, tad vraka īpašnieks ir tiesīgs lemt par tā tālāko likteni, saskaņojot rīcību ar atbildīgajām institūcijām. Tādējādi, pastāv arī iespēja, ka īpašnieks – parādnieks – vraku atstāj jūrā, jo parāda apmērs, vraka izcelšanas izmaksas un sprieduma izpildes izmaksas rada arvien nelabvēlīgāku situāciju parādniekam. Tomēr kā rīkoties tiesu izpildītājam, ja piedziņas summa ir pilnībā vai daļēji piedzenama no vraka pārdošanas, bet vraks nogrimis vai uzsēdies uz sēkļa teritoriālajā jūrā, ārpus ostas akvatorijas?

Šobrīd trūkst skaidra regulējuma, kas palīdzētu tiesu izpildītājam tiesiskā ceļā iniciēt vraka izcelšanu un nogādāšanu glabātājam ostas akvatorijā. Tas, protams, neizslēdz iespēju vadīties pēc analogijām, piemēram, raugoties uz vraka izcelšanas procedūru, kāda ir gadījumos, kad kuģis nogrimis kuģu ceļos vai rada apdraudējumu videi.

Autors uzskata, ka Civilprocesa likumā jāievieš speciāla kārtība, kādā tiesu izpildītājam nāktos iniciēt vraka izcelšanas darbus pēc piedzinēja lūguma.

3.3.1. Aprakstīšana

Civilprocesa likuma 576. pantā ir norādīta ķermenisku lietu aprakstīšanas kārtība. No minētā panta izriet, ka aprakstot ķermeniskas lietas, precīzi jānorāda to individuālās īpašības un daudzumu. Īpaša kārtība arī noteikta attiecībā uz to, ka jauni priekšmeti jānošķir no lietotiem, dārgmetāliem jānorāda provi, ja tā ir zināma, bet, ja ar dārgakmeņiem izgreznotas lietas, tad jānorāda šo akmeņu skaitu un krāsu, kā arī lielumu un nosaukumu, ja tie ir zināmi.

Civilprocesa likuma 576. panta ceturtajā daļā noteikts, ka, aprakstot preces, kā arī preču iesaiņojumos esošos izstrādājumus un materiālus, norāda uz iesaiņojumiem esošos numurus vai zīmes un šajos iesaiņojumos glabājamo preču nosaukumu un aprakstu. Autors uzskata, ka konkrētā norma nedod pilnīgu izpratni par to, vai tiesu izpildītājs ir tiesīgs atvērt iesaiņotu precī un pārlicināties par to, vai preces iepakojuma apraksts atbilst iepakojuma saturam. Pastāv

vismaz divi pretēji iespējami scenāriji tam, kas var notikt, ja tiek aprakstītas iesaiņotas lietas. Vienā gadījumā, ja oriģinālais iepakojums tiek sabojāts, pastāv lietu kategorijas, kurām automātiski krītas tirgus cena, piemēram, informācijas tehnoloģiju rīkiem un tādējādi pastāv risks, ka tiesu izpildītāja darbību rezultātā samazināta parādnieka esošās mantas vērtība. Otrā gadījumā, pastāv iespēja, ka parādnieks, rīkojoties ļaunprātīgi, vērtīgus priekšmetus, kas atrodas noliktavā iesaiņo zemāk vērtīgu lietu iepakojumos. Rezultātā, ja tiesu izpildītājs neatver konkrēto iesaiņojumu un nesalīdzina iepakojuma un tā satura atbilstību, pastāv risks, ka zaudētājs var būt piedzinējs. Tiesu izpildītāji autoru informējuši, ka līdz šim praksē gan nav konstatētu sūdzību par tiesu izpildītāja darbībām attiecībā uz oriģinālā iepakojuma atvēršanu un satura pārbaudi.⁹³

Civilprocesa likuma 576. panta piektajā daļā noteikts, ka viena veida priekšmetus tiesu izpildītājs var sasaiņot pakās, mantas aprakstes aktā norādot sasaiņoto priekšmetu kopējo nosaukumu. Atsevišķus priekšmetus var sasaiņot pakās, uz iesaiņojuma norādot aprakstīto priekšmetu nosaukumus.

Autors uzskata, ka patiesā problēmātika attiecībā uz kuģa aprakstīšanu izriet no speciālās Civilprocesa likuma normas, tas ir, Civilprocesa likuma 580.² panta, kas nosaka īpašu kuģu un Kuģu reģistrā reģistrēto peldošo konstrukciju apķīlāšanas kārtību. Minētās normas otrās daļas pirmais teikums nosaka, ka *“kuģa vai Kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas apķīlājums attiecas ne vien uz kuģa vai peldošās konstrukcijas korpusu, bet arī uz visiem kuģa vai peldošās konstrukcijas piederumiem, ieskaitot tos, kuri nodrošina navigāciju.”* No tā izriet, ka tiesu izpildītājs un parādnieks nevar izvēlēties apķīlāt atsevišķas lietas uz kuģa un tās pārdot izolē, lai segtu parādu, bet presumējams, ka izolē izliekams viss kuģis, pilnā tā sastāvā, ar visu aprīkojumu. Iepriekšējās nodaļās jau tika norādīta problemātika attiecībā uz degvielas piederību kuģim, bet arī deviela pēc šī brīža prakses netiek atdalīta atsevišķi no kuģa.

Vienlaikus būtiski ir tas, ka no minētā panta pirmās daļas izriet, pienākums kuģi apķīlāt Civilprocesa likuma 71. nodaļā noteiktajā kārtībā. Savukārt no Civilprocesa likuma 573. un 574. pantiem izriet, ka katra kuģa aprakstes aktā ir jāizdara katra piederuma aprakstīšana un fotofiksācija. Tāpat secināms, ka kuģa apķīlāšanas gadījumā parādnieks nevar realizēt savas tiesības attiecībā uz paziņošanu tiesu izpildītājam, uz kuriem priekšmetiem vispirms būtu vēršama piedziņa, jo, neatkarīgi no parādnieka paziņojuma saņemšanas, apķīlājums attiecas uz visu kuģi.

⁹³ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]
Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirnau ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

Autors izpētes laikā arī secinājis, ka pastāv nevienlīdzīga izpratne starp jēdzieniem “apķīlājums” un “apķīlāšana” jēdzieniem, kas izriet no Civilprocesa likuma 574. panta pirmās daļas un 580.² panta pirmās un otrās daļas. Autors konstatēja, ka daļa nozares pārstāvju uzskata, ka Civilprocesa likuma 580.² panta otrajā daļā ir norāde, ka pietiek ar visa kuģa apķīlāšanu, bet mantas aprakstes aktā atsevišķu priekšmetu apraksts un to fotofiksācija nav nepieciešama. Savukārt daļa tiesu izpildītāju informēja autoru, ka iepriekš praksē, veicot kuģa apķīlāšanu, iekļuvuši katrā kuģa telpā un aprakstījuši katru priekšmetu, ko norādījuši arī kustamās mantas aprakstes aktā.

Tiesu izpildītāji un Tiesu izpildītāju padome norādīja, ka līdz šim praksē nav bijušas būtiskas sūdzības par apķīlāšanas kārtību, tomēr tika pausts viedoklis, ka atsevišķos gadījumos kuģa apķīlāšana pēc šī brīža pastāvošā regulējuma varētu sagādāt problemātiku. Proti, ikkatrs, kurš kaut reizi bijis uz kuģa un nokāpis uz tā zemākajiem klājiem, var apliecināt, ka kuģu durvis ir visdažādākā veida formas un materiāla, kā arī vairumā gadījumu nestandarta, kas nozīmē, ka sabojājot tās, jāizstrādā replika pēc individuāla pasūtījuma. Problemātika izpaustos tajā brīdī, kad kuģa apkalpe apzināti radītu šķēršļus kuģa apķīlāšanai, piemēram, aizslēdzot visas uz kuģa esošās durvis un paslēpjot atslēgas, kā rezultātā iekļūšana kuģa telpās kļūtu laikietilpīga, kā arī samazinātos kuģa pārdošanas vērtība sakarā ar nepieciešamību atjaunot uzlauztās durvis.

Visu kuģa vai Kuģu reģistrā reģistrēto peldošo konstrukciju telpu apskate un lietu aprakstīšana rada būtisku iespaidu uz kuģa novērtējumu un izsoles sākuma cenu. Līdz ar to autors uzskata, ka saskaņā ar šī brīža regulējumu tiesu izpildītājam jau izriet pienākums iekļūt katrā kuģa telpā, aprakstīt tajās esošās lietas, kā arī veikt to fotofiksāciju. Vienlaikus autors uzskata, ka nepieciešams papildināt Civilprocesa likumu, kas nešaubīgi norādītu uz tiesu izpildītāja pienākumu aprakstīt katru priekšmetu uz kuģa, kam ir pārdošanas vērtība.

Tāpat autors uzskata, ka Tiesu izpildītāju padomei jāizstrādā metodiskie norādījumi kuģu un Kuģu reģistrā reģistrēto peldošo konstrukciju apķīlāšanai, līdzīgi kā tas ir ar “Noteikumiem par faktu fiksēšanu”, kur Tiesu izpildītāju padome ir izstrādājusi detalizētu un skaidri saprotamu kārtību.⁹⁴ Minētā kārtība atvieglotu kuģu apķīlāšanas procesu un samazinātu risku tiesu izpildītājiem kļūdīties.

3.3.2. Fotofiksācija

Ņemot vērā, ka, pēc būtības, procesuālo tiesību mērķis ir noteikt kārtību, kādā piemērojamas materiālo tiesību normas, autors uzskata, ka tehnoloģiju attīstība nemitīgi rada

⁹⁴ Noteikumi par fakta fiksēšanu: Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes 2013. gada 8. novembra Metodiskie norādījumi. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

iemeslu grozīt procesuālos likumus, lai atvieglotu procedūras, tās padarot efektīvākas, ātrākas, vieglākas un indivīda tiesību mazāk aizskarošas. Tā, piemēram, 2018. gadā likumdevējs grozīja Civilprocesa likuma 573. pantu, kurā aizstāja vārdu “apzīmogošana” ar “fotofiksācija”.⁹⁵

Aplūkojot likumprojekta Nr. 1072/Lp12 “Grozījumi Civilprocesa likumā” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojumu (anotāciju),⁹⁶ var konstatēt, ka Civilprocesa likuma 573. panta grozījuma nepieciešamība skaidrota ar apstākļiem, ka apķīlāto lietu apzīmogošana iepriekš bija kā līdzeklis apķīlātās mantas nošķiršanai no neapķīlātās mantas un glabāšanas noteikumu ievērošanas kontrolei. Iepriekš spēkā esošais tiesiskais regulējums, tāpat kā šobrīd spēkā esošais regulējums, paredzēja vairākus izņēmumus no apzīmogošanas pienākuma, piemēram, to, ka nav apzīmogojama kustamo lietu reģistros ierakstītā manta un manta, kuru apzīmogošana var sabojāt vai būtiski ietekmēt tās vērtību. Papildus minētajam no anotācijas var secināt, ka nebija un joprojām nav iespējams apzīmogot bezķermeniskas lietas. Anotācijā arī minēts, ka apzīmogošanai bija samērā šaurs pielietojums un, kā liecina prakse, tās efektivitāte apķīlātās mantas nošķiršanai no neapķīlātās nebija īpaši augsta. Turklāt praksē bija zināmi gadījumi, kad apķīlājuma uzlīmju tīšas noplēšanas vai nejaušas nokrišanas dēļ vairs nevarēja precīzi noteikt, vai glabātāja uzrādītā lieta ir tā pati, kas savulaik aprakstīta, vai arī tā aizvietota ar citu. Skaidrību šādā situācijā nevarēja nodrošināt arī mantas aprakstes akts, ja apķīlātā lieta bijusi bez īpašām individuālām pazīmēm. Grozījumu mērķis bija aizstāt novecojušo mantas apzīmogošanu ar mantas fotofiksāciju, kas daudz precīzāk ļauj identificēt apķīlātās lietas.⁹⁷

Aptuveni gadu pēc tam, kad grozījumi stājās spēkā, viedokli par to ietekmi uz apķīlāšanas procesu paudusi arī Tieslietu ministrija, norādot: “Līdz ar mantas apzīmogošanas aizstāšanu ar fotofiksāciju un fotofiksācijas rezultātā apķīlāto lietu attēlu uzglabāšanu Izpildu lietu reģistrā, maksimāli novērsta vienas un tās pašas lietas vairākkārtēja apķīlāšana.”⁹⁸

Arī autors minētos grozījumus vērtē pozitīvi, norādot, ka priekšmeti uz kuģa, galvenokārt, ir nestandarta un bez sastāvdaļu sērijas numuriem. Tāpat, apzīmogojot lielākas un sarežģītākas tehnikas vienības, ir sarežģīti to izdarīt tā, lai nebūtu iespējams, piemēram, noskrūvēt atsevišķas to daļas. Ar mantas aprakstes aktā norādīto bieži vien nepietiktu, lai nekļūdīgi norādītu uz apķīlāto priekšmetu autentiskumu un to sastāvu tādā pašā apjomā kā aprakstes dienā. Līdz ar to secināms, ka fotofiksācija būtiski uzlabo gan apķīlāšanas ātrumu, gan pierādīšanas funkciju.

⁹⁵ Grozījumi Civilprocesa likumā. Pieņemts 01.03.2018. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/297688-grozijumi-civilprocesa-likuma> [aplūkots: 27.03.2020.]

⁹⁶ Likumprojekta "Grozījumi Civilprocesa likumā" Nr:1072/Lp12 anotācija. Pieejams: http://titania.saeima.lv/LI_VS12/saeimalivs12.nsf/0/AA4958FDD8C3E798C22581BB0027F839?OpenDocument [aplūkots: 28.03.2020.]

⁹⁷ Likumprojekta "Grozījumi Civilprocesa likumā" Nr:1072/Lp12 anotācija. Pieejams: http://titania.saeima.lv/LI_VS12/saeimalivs12.nsf/0/AA4958FDD8C3E798C22581BB0027F839?OpenDocument [aplūkots: 28.03.2020.]

⁹⁸ Par Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 53 zvērināta tiesu izpildītāja M. Eglīša un Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr.74 zvērinātas tiesu izpildītājas A. Kalniņas rīcības izvērtēšanu. Tieslietu ministrijas 22.03.2019. vēstule Nr.1-22.2. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

3.3.3. Apsardzība

Mantas apsardzības kārtība noteikta Civilprocesa likuma 579. pantā. No minētās normas izriet, ka tiesu izpildītājs ieceļ mantas glabātāju. Glabātājs var būt gan pats parādnieks, gan parādnieka ģimenes loceklis, ja vien nepastāv apstākļi, kas rada pamatotas šaubas par mantas glabātāja spēju nodrošināt savu pienākumu izpildi vai par to, ka apsardzības laikā glabāšanā nodotā manta varētu tikt izšķērdēta, atsavināta, slēpta, apmainīta vai kā citādi būtiski samazināta tās vērtība. Iepriekš par mantas glabātāju varēja noteikt tikai fizisku personu, bet līdz ar 2018. gada Civilprocesa likuma grozījumiem 579. panta pirmajā daļā un 580.² panta otrajā daļā, likumā noteiktajos gadījumos, par mantas glabātāju var būt arī juridiska persona.

Nozares pārstāvji pauda viedokli, ka iepriekš, lielā daļā gadījumu, fiziskā persona nemaz nevarēja nodrošināt kuģa glabāšanu, jo lielākā daļa pietātņu ir juridisku personu lietošanā.⁹⁹ Autors salīdzināja pausto informāciju ar normatīvo regulējumu, kur savukārt, noteikts, ka ostas kopējās hidrotehniskās būves var būt arī fiziskās personas īpašums. Līdz ar to nav noteikts, ka fiziskā persona varētu glabāt kuģi.¹⁰⁰

Tomēr autors šo jautājumu aplūkoja no citas prizmas, proti, kuģa glabāšana sevī ietver ne tikai tā novietošanu kādā pietātnē, bet arī pilnas kuģa darbības saglabāšanai nepieciešamo servisu, piemēram, sūkņu remontu, eļļas maiņas, temperatūras uzturēšanas un daudz citu darbību nodrošināšana, atkarībā no konkrētā kuģa vai peldošās konstrukcijas specifikas. Fiziskai personai vienpersoniski, autoraprāt, šādu kompleksu darbību kopumu veikt bez apakšuzņēmēju piesaistes ir teju neiespējami, jo iztrūkst gan jaudas, gan zināšanu.

Autors arī konstatējis, ka līdz 2018. gadam, pamatojoties uz veco Civilprocesa regulējumu, kad par glabātāju varēja iecelt tikai fizisku personu, tiesu izpildītājiem bija ieviesusies prakse nodot kuģi glabāšanai fiziskai personai, kas savukārt tālāk slēdza līgumu ar uzņēmumiem, kuru darbības virzieni ietver kuģu servisa apkopju un remontu veikšanu.

Saskaņā ar Civilprocesa likuma 579. panta otro daļu parādnieks vai viņa ģimenes loceklis var lietot viņu glabāšanā atstāto mantu, ja šīs mantas īpašību dēļ tās lietošana mantu neiznīcina vai būtiski nesamazina tās vērtību. Jāpiebilst, ka gramatiski tulkojot šo normu, kuģi, kas nodots glabātājam – juridiskai personai –, aizliegts lietot. Likumsakarīgi, rodas jautājums – kā izpaustos kuģa kā atstātās mantas lietošana? Autors, izpētot šo jautājumu, nav konstatējis pastāvošu tiesu praksi vai doktrīnu, kur šis jautājums būtu izvērst. Līdz ar to autors uzskata,

⁹⁹ Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

¹⁰⁰ Likums par ostām: LV likums. Pieņemts 22.06.1994 Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=57435> [aplūkots: 30.03.2020.]

ka vienīgais loģiskais pamats, kā ostas teritorijā apķīlāts kuģis varētu tikt lietots, ir kuģa apkalpes dzīvošana uz kuģa apķīlājuma laikā.

Jau iepriekš šajā Darbā norādīts uz degvielas neskaidro liettiesisko piederību, tomēr, izejot no pastāvošās prakses, degviela tiek apķīlāta līdz ar kuģi kā galvenās lietas blakus lieta. Vienlaikus no Civilprocesa likuma 579. panta izriet glabātāja pienākums nesamazināt mantas vērtību un neizšķērdēt to. Autors norāda, ka, īpaši ziemas apstākļos, lai nodrošinātu apkalpes dzīvošanai nepieciešamo gaisa temperatūru, tiktu darbināti ģeneratori vai siltuma pūtēji, kā rezultātā tiktu patērēti uz kuģa esošie degvielas krājumi. Līdz ar to secināms, ka apķīlātā kuģa kopējā vērtība samazinātos ar katru ostā nostāvēto dienu.

Tāpat trūkst normatīvā regulējuma, ko darīt ar kuģa apkalpi brīdī, kad arestē kuģi un nodod to glabāšanā. Autors uzskata, ka šo jautājumu nevar atrisināt pēc vienas likuma "formulas", ko piemērotu visiem gadījumiem, jo parāda apmērs, kuģa pārdošanas vērtība, uz priekšu noslēgtie līgumi par noteiktu pakalpojumu sniegšanu un citi iemesli var ietekmēt visu glabāšanas procesa ilgumu. Turklāt gadījumos, kad parādniekam ir īslaicīgas finansiālas problēmas vai parādnieks ignorējis tiesas spriedumu līdz brīdim, kad kuģis apķīlāts, būtu nesamērīgi izlikt apkalpi no kuģa, jo tas pasliktinātu parādnieka darbības atsākšanu pēc ķīlas atzīmes noņemšanas. Tik pat labi pretstatus var nolikt gadījumu, kad kuģis, kam degvielas tvertne ir, piemēram, simts tonnu degvielas, kuģa tehniskais stāvoklis liecina, ka, lai atsāktu jūras braucienus, ir nepieciešamas lielas investīcijas, bet parādnieka finansiālā situācija ir kritiska, lai spētu atsākt savu darbību. Būtu pašsaprotami, ka apkalpe jāizliet no kuģa, jo, patērējot degvielu kuģa apsildei, kristos kuģa kā aktīva vērtība.

Autors uzskata, ka šo jautājumu pēc būtības būtu jāatrisina jau tiesā, kur rezolutīvajā daļā tiktu norādīts ne tikai apķīlājamā objekta nosaukums un piedzenamā summa, bet arī rīcība ar kuģa apkalpi. Proti, apkalpi izlikt no kuģa vai atstāt pret parādnieka iepriekš samaksātu nodrošinājumu, vai atstāt noteiktu skaitu apkalpes locekļu. Rezultātā, tiesu izpildītājs izpildītu iepriekš tiesā izdebatētu jautājumu, kur atbildētājam būtu bijusi iespēja norādīt uz apstākļiem, kas potenciāli var radīt nelabvēlīgāku situāciju. Tomēr šāds risinājums, autoraprāt, būtu panākams vien gadījumā, ja tiesa pirms apķīlāšanas būtu lēmusi par kuģa arestu kā prasības nodrošinājuma līdzekli. Tomēr, visticamāk, tiesā jautājums par kuģa apķīlāšanu nemaz nebūtu aktualizēts gadījumos, kad tiesa būtu izdevusi izpildrakstu par naudas piedziņu no konkrētas personas, it īpaši, ja persona būtu iegādājusies kuģi pēc sprieduma spēkā stāšanās, bet piedzinējs nebūtu uzreiz lūdzis tiesu izdot izpildrakstu par sprieduma izpildi. Līdz ar to secināms, ka arī šo jautājumu nav iespējams atrisināt vienveidīgi.

3.4. Pārdošana

Kuģu reģistrā reģistrētu objektu pārdošanas vispārējā kārtība izriet no Civilprocesa likuma 580.² panta trešās daļas, kur noteikts, ka kuģi vai Kuģu reģistrā reģistrētu peldošo konstrukciju pārdod izolē tādā kārtībā, kāda Civilprocesa likumā noteikta nekustamā īpašuma pārdošanai. Šajā kontekstā būtiski ir saprast, vai minētā pārdošanas kārtība attiecināma arī uz buru jahtām bez īpašuma tiesību reģistrācijas un jūras dziļu resursu ieguves iekārtām, kas reģistrētas Kuģu reģistrā.

Aplūkojot Jūras kodeksu, konstatējams, ka buru jahtu bez īpašuma tiesību reģistrācijas regulējums tajā ir iekļauts 2017. gadā, bet jūras dziļu resursu ieguves iekārtu regulējums Jūras kodeksā pēc būtības jau iekļauts pirmreizējā redakcijā 2003. gadā,^{101,102} savukārt Civilprocesa likums papildināts ar 580.² pantu 2018. gadā. Līdz ar to būtiski ir saprast likumdevēja gribu normas satura radīšanas laikā, proti, vai likumdevējs apzināti sašaurinājis Kuģu reģistrā reģistrēto objektu loku, kam piemērojama speciāla pārdošanas kārtība, vai radies sākotnējs likuma robs.¹⁰³ Autors, iepazīstoties ar likumprojekta “Grozījumi Civilprocesa likumā” Nr. 1072/Lp12 anotāciju, secina, ka nav skaidrots pamatojums par Civilprocesa likuma 580.² panta piemērojamību arī buru jahtām bez īpašuma tiesību reģistrācijas un jūras dziļu resursu ieguves iekārtām, kas reģistrētas Kuģu reģistrā. Autors secina, ka šis jautājums nav arī aprakstīts nedz Latvijas zvērinātu tiesu izpildītāju padomes 2016. gada 29. marta priekšlikumos Civilprocesa likuma 71. nodaļas pilnveidošanai, kas iesniegti Tieslietu ministrijai,¹⁰⁴ nedz arī diskutēts Saeimas Juridiskās komisijas sēdēs.¹⁰⁵ Līdz ar to, autors uzskata, ka minētā panta konstrukcija uzskatāma par likuma sākotnēju robu un visu Kuģu reģistrā reģistrēto objektu pārdošana būtu jāveic tādā pašā kārtībā kā nekustamā īpašuma pārdošana. Lai sekmētu tiesiskās drošības principu, autors izvirza priekšlikumu grozīt Civilprocesa likuma 580.² panta trešo daļu, to izsakot: *“Kuģi, Kuģu reģistrā reģistrētu peldošo konstrukciju, buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas vai Kuģu reģistrā reģistrētas jūras dziļu resursu ieguves iekārtas pārdod izolē tādā kārtībā, kāda šajā likumā noteikta nekustamā īpašuma pārdošanai. Paziņojumu par kuģa, Kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas, buru jahtas bez īpašuma tiesību*

¹⁰¹ Grozījumi Jūras kodeksā: LV likums. Pieņemts: 30.03.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/290119-grozijumi-juras-kodeksa> [aplūkots: 13.04.2020.]

¹⁰² Jūras kodekss: LV likums. Pieņemts 29.05.2003. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/76358-juras-kodekss> [aplūkots: 13.04.2020.]

¹⁰³ Jānis Neimanis. Ievads tiesībās. Rīga: zv. adv. J. Neimanis, 2004, 177. lpp

¹⁰⁴ Par priekšlikumiem Civilprocesa likuma 71. nodaļas pilnveidošanai: Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes 29.03.2016.Nr.338/3. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.

¹⁰⁵ Likumprojekta Grozījumi Civilprocesa likumā Nr: 1072/Lp12 anotācija. Pieejams:<http://titania.saeima.lv/LIV/S12/saeimalivs12.nsf/0/AA4958FDD8C3E798C22581BB0027F839?OpenDocument>[aplūkots: 13.04.2020.]

reģistrācijas vai Kuģu reģistrā reģistrētas jūras dzīļu resursu ieguves iekārtas izsoli nosūta arī Jūras kodeksa 55. pantā noteiktajām personām.”

Civilprocesa likuma 580.² panta otrā daļa nosaka, ka kuģa un Kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas novērtēšanai pieaicina ekspertu, savukārt novērtēšana norit atbilstoši Civilprocesa 578. pantam. Idejiski, Civilprocesa 578. un 604. pants, kas regulē kustamu un nekustamu īpašumu novērtēšanas kārtību, ietver tiesības 10 dienu laikā no paziņojuma nosūtīšanas dienas lūgt īpašuma atkārtotu novērtēšanu. Tomēr, ja raugās tieši uz Kuģu reģistrā reģistrēta objekta izsoles izziņošanu, tad trūkst analoģu priekšnoteikumu, kas ļautu tiesu izpildītājam izsludināt šādu izsoli, līdzīgi, kā tas ir ar nekustamā īpašuma izsoles izsludināšanu. Autors uzskata, ka nepieciešams papildināt Civilprocesa likuma 606. panta pirmo daļu ar skaidrojumu: *“Kuģu reģistrā reģistrētu objektu izsoles izziņošanai piemērojams termiņš, kas noteikts šī likuma 578. panta otrajā daļā.”*

Autors saskata tiesību normu kolīziju attiecībā uz iesaistīto personu informēšanas termiņiem un izsoles akta apstiprināšanas kārtību. Proti, tiesu izpildītājam saskaņā ar Civilprocesa likuma 580.² panta trešo daļu 30 dienas pirms kuģa piespiedu pārdošanas datuma jāšūta paziņojumu par kuģa pārdošanu izsolē Jūras kodeksa 55. panta pirmajā daļā norādītajām personām. Šāds uzskaitījums, pēc būtības, ir pārņemts no 1993. gada Briseles starptautiskās konvencijas par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām.¹⁰⁶ Lai arī Civilprocesa likuma 580.² panta trešajā daļā otrais teikums norāda tikai uz to, kurām personām paziņojums ir jāšūta, aplūkojot Jūras kodeksa 55. panta otro, trešo un ceturto daļu, secināms, ka pants regulē arī ziņojuma saturu, nosūtīšanas termiņu un paziņojuma ievietošanas laiku oficiālajā izdevumā “Latvijas Vēstnesis”. Rezultātā rodas divi atsevišķi, savstarpēji nesaistīti, bet pienākumu uzliekoši nosacījumi- sūtīt paziņojumus par piespiedu pārdošanu atbilstoši Civilprocesa likuma 606. panta ceturtajai daļai un Jūras kodeksa 55. panta otrajai, trešajai un ceturtajai daļai. Ziņojuma saturs pēc būtības ir līdzīgs, bet būtiskākā atšķirība ir izsūtīšanas termiņš pirms izsoles sākuma. Saistībā ar šo autors konstatējis, ka Saeimā šobrīd tiek izskatīti grozījumi gan Civilprocesa likumā, gan Jūras kodeksā, bet neviena likumprojekta anotācijā vai komisijas sēžu dokumentos nav aktualizēts šis jautājums.^{107,108} Papildus jau iepriekš minētajam autors norāda, ka paziņojuma par piespiedu pārdošanu sūtīšanas mērķis ir, lai personas varētu

¹⁰⁶ ANO 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām. 11. pants. Pieejama: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [aplūkots: 14.04.2020.]

¹⁰⁷ Likumprojekta “Grozījumi Jūras kodeksā” Nr.: 479/Lp13 anotācija, stenogramma, atbildīgās komisijas dokumenti, priekšlikumu tabula. Pieejams: [https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(Title=*juras+kodeks*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=(Title=*juras+kodeks*)&SearchMax=0&SearchOrder=4) [aplūkots: 14.04.2020.]

¹⁰⁸ Likumprojekta “Grozījumi Civilprocesa likumā” Nr.: 599/Lp13 anotācija. Pieejama: [https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(Title=*civilprocesa+likuma*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=(Title=*civilprocesa+likuma*)&SearchMax=0&SearchOrder=4) [aplūkots: 14.04.2020.]

aizstāvēt savas intereses.¹⁰⁹ Tomēr, ņemot vērā apstākļus, ka katras valsts kuģu reģistrs ir autonoms un nav vienota starptautiska institūcija, kas nodrošinātu efektīvu ziņu apmaiņu starp visu valstu reģistriem, kā arī, balstoties uz tiesu izpildītāju praksi, gadījumos, kad jāpārdod ārzemju reģistros reģistrēts kuģis, nereti adresāts tiek sasniegts vairākus mēnešus jau pēc tam, kad kuģis pārdots izsolē. Līdz ar to secināms, ka paziņojuma izsūtīšanas mērķis netiek realizēts. Tomēr ne mazāk svarīgs arī rodas jautājums – kā iegūt reģistratora informāciju, ja kuģis reģistrēts ārvalstīs?

Autors uzskata, ka šobrīd nepastāv vienots un regulēts mehānisms, kā tiesu izpildītājam iegūt informāciju par kuģa īpašnieku, īpašnieka adresi, hipotēkām un citiem tiesību turētājiem. Līdz šim, vadoties no tiesu izpildītāju prakses, tiesu izpildītāji pēc savas iniciatīvas sūtījuši informācijas pieprasījumus ārzemju kuģu reģistriem.^{110,111} Turklāt informācijas pieprasījumi pamatoti ar Civilprocesa likuma 551. pantu un Jūras kodeksa 55. pantu, un nereti atbildes kavējušās pat par vairākiem mēnešiem. Vienlaikus secināms, ka trūkst piespiedu mehānismu, kā ārzemju reģistru likt atbildēt uz Latvijas zvērinātu tiesu izpildītāju pieprasījumiem, ja vien nepastāv starpvalstu sadarbību regulējošie normatīvie akti. Piemēram, Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra amatpersonas pauda viedokli, ka informācijas apmaiņas ātrums un apjoms nav starptautiski regulēts, bet atgriezeniskās saites ātrumu bieži nosaka savstarpēji koleģiālo attiecību kvalitāte starp valstu reģistru amatpersonām.¹¹² Līdz ar to autors uzskata, ka nepieciešami divi būtiski uzlabojumi:

1. Grozīt Civilprocesa likuma 580.² pantu, to papildinot ar ceturto daļu un izsakot:
“Informācijas pieprasījumu par ārvalstī reģistrēta kuģa vai ārvalsts kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas īpašnieku, īpašnieka adresi, visu to kuģa hipotēku vai citu reģistrēto tiesību turētājiem, kuras nav noformētas uz uzrādītāju, un visu to kuģa hipotēku vai citu reģistrēto tiesību turētājiem, kuras noformētas uz uzrādītāju, tiesu izpildītājs nosūta ierakstītā pasta sūtījumā tās valsts publiskajam reģistram, kurā kuģis vai peldošā konstrukcija reģistrēts.”
2. Latvijas Republikai iniciēt informācijas apmaiņas un sadarbības mehānisma izstrādi starp visu ANO un Eiropas Savienības dalībvalstu kuģu reģistriem.

Autors konstatējis arī neskaidru regulējumu attiecībā uz izsoles akta apstiprināšanas kārtību. Proti, Civilprocesa 580.² panta trešās daļas pirmajā teikumā noteikts, ka pārdošana

¹⁰⁹ Jūras kodeksa 55. panta otrās daļas 2. punkts.

¹¹⁰ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Andri Spori. 2020. gada 11. martā, Dzirnau ielā 66 – 24, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

¹¹¹ Intervija ar Zvērinātu tiesu izpildītāju Aiju Kalniņu. 2020. gada 18. februārī, Antonijas ielā 4 – 1, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

¹¹² Intervija ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāju un inspektoru. 2020. gada 5. martā, Trijādības ielā 5, Rīga. Intervētājs: Darba autors. [Nav publicēts]

izsolē notiek tādā kārtībā, kāda Civilprocesa likumā noteikta nekustamā īpašuma pārdošanai. Tomēr būtiski ir saprast, ar kuru brīdi beidzas pārdošana. Sistēmiski raugoties uz nekustamā īpašuma pārdošanas procesu, tas sākas ar paziņojumu par piedziņas vēršanu, bet beidzas ar tiesas lēmumu rezolūcijas veidā par nekustamā īpašuma izsoles akta apstiprināšanu, ar nosacījumu, ka lietā netiek iesniegta sūdzība par izsoles atzīšanu par spēkā neesošu.

No Jūras kodeksa 56. panta trešās daļas izriet, ka tiesa nevar pieņemt lēmumu par kuģa vai peldošās konstrukcijas pārdošanu rezolūcijas veidā, turklāt minētā norma regulē speciālu kārtību, kādā apstiprināms izsoles akts. No tiesību teorijas prizmas raugoties, Jūras kodeksa 56. panta trešā daļa ir speciālā tiesību norma attiecībā pret Civilprocesa likuma 613. panta devīto daļu, turklāt tā papildus nosaka, ka tiesai, vienlaikus ar lēmuma pieņemšanu, jālemj par kuģa hipotēku, apgrūtinājumu, citu Kuģu reģistrā reģistrēto prasījumu un jūras privilēģiju dzēšanu, izņemot tos, kurus uzņēmis pircējs. Šāds priekšnoteikums arī izriet no 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām 12. panta.¹¹³ Izvērtējot abu normu saturu, kā arī pastāvošo praksi, kad kuģis tiek pārdots kreditoram par izsoles sākuma cenu,¹¹⁴ autors konstatē likuma robu attiecībā uz Jūras kodeksa 56. pantā trūkstošo analogo tiesas pienākumu lemt par kuģa nostiprināšanu uz līdzīpašnieka vai kreditora vārda, kā tas ir Civilprocesa likuma 613. panta devītajā daļā. Līdz ar to, autors uzskata, ka nepieciešams grozīt Jūras kodeksa 56. panta trešo daļu, to izsakot šādā redakcijā: *“Tiesa ar lēmumu apstiprina izsoles aktu vai apmierina pieteikumu par Latvijas Kuģu reģistrā vai ārzemju kuģu reģistrā reģistrēta objekta nostiprināšanu uz nosolītāja, līdzīpašnieka vai kreditora vārda, kā arī lemj par kuģa hipotēku, apgrūtinājumu, citu Kuģu reģistrā reģistrēto prasījumu un jūras privilēģiju dzēšanu, izņemot tos, kurus uzņēmis pircējs. Pamatojoties uz tiesas lēmumu, kuģu reģistrators dzēš visas kuģa hipotēkas, apgrūtinājumus un citus Kuģu reģistrā reģistrētos prasījumus, kā arī nostiprina pircēja īpašuma tiesības uz kuģi vai izdod kuģa izslēgšanas apliecību.”*

Autors konstatējis, ka 2017. gadā Civilprocesa likums papildināts ar konfiskācijas izpildes kārtību.¹¹⁵ Civilprocesa likuma grozījumu anotācijā¹¹⁶ skaidrots, ka par pamatu tiem ir grozījumi Kriminālprocesa likuma 634.¹ panta desmitajā daļā, paredzot, ka turpmāk nolēmums par mantas konfiskāciju kā papildsodu izpildāms Civilprocesa likuma noteiktajā kārtībā. Līdz ar šiem grozījumiem tika veikti grozījumi arī Latvijas Sodū izpildes kodeksā, kas izslēdza

¹¹³ ANO 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām. 12. pants. Pieejama: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [aplūkots: 14.04.2020.]

¹¹⁴ Rīgas apgabaltiesas 21.04.2015. spriedums lietā Nr.C04256414 [nav publicēts]

¹¹⁵ Grozījumi Civilprocesa likumā: LV likums. Pieņemts: 22.06.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/292022-grozijumi-civilprocesa-likuma> [aplūkots: 14.04.2020.]

¹¹⁶ Likumprojekta Grozījumi Civilprocesa likumā Nr: 628/Lp12 anotācija Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/15D7C003B4F509B6C2258011002B71BB?OpenDocument> [aplūkots: 14.04.2020.]

normas attiecībā uz mantas konfiskācijas kā soda izpildi, nosakot, ka mantas konfiskāciju, kas piespriesta kā papildsods, turpmāk izpilda tiesu izpildītāji Civilprocesa likuma noteiktajā kārtībā. Anotācijā tiek arī skaidrots, ka no konfiscētās mantas tiek apmierināti kreditoru prasījumi, turklāt gadījumos, ja otrā izsole nav notikusi un neviens nav vēlējis paturēt nekustamo īpašumu sev, tiesu izpildītājs nodos mantu Valsts ieņēmumu dienestam.¹¹⁷ Secināms, ka likumdevējs, izdarot iepriekš minētos grozījumus, nav vērsis uzmanību uz tādu specifiski regulētu objektu kā kuģu konfiskācijas procesu regulēšanu, turklāt, ņemot vērā konfiskācijas tiešo ietekmi uz personas tiesību uz īpašumu ierobežošanu, autors uzskata, ka nepieciešams papildināt Civilprocesa 591.¹ pantu ar sesto daļu, to izteikt šādā redakcijā: “(6) *Latvijas Kuģu reģistrā vai ārzemju kuģu reģistrā reģistrētu objektu konfiskāciju izpilda atbilstoši šā likuma 618.¹ pantā noteiktajai kārtībai.*”

Kuģu reģistrā reģistrētu objektu pārdošanas laikā saņemtās naudas līdzekļu sadalīšanas kārtība atšķiras no Civilprocesa likumā noteiktās ar ķīlu apgrūtināta nekustamā īpašuma pārdošanas gadījumā saņemtās naudas sadalīšanas kārtības. Nekustamā īpašuma pārdošanas gadījumā no iegūtās naudas vispirms sedzami sprieduma izpildes izdevumi, kas saistīti ar nekustamā īpašuma pārdošanu, tikai tad seko citas kārtas apmierināmie prasījumi. Savukārt Jūras kodeksa 56. panta otrajā daļā ir noteikta atšķirīga kārtība, kādā sadala piespiedu pārdošanas – izsoles – ieņēmumus. Bez tam, prioritāšu augšgalā atrodas ne tikai sprieduma izpildes izdevumi, bet vienlīdz prioritāras ir arī kuģa un kuģa apkalpes uzturēšanas izmaksas un darba algas. Minētā kārtība aizgūta no Briseles starptautiskās konvencijas par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām 5. panta.¹¹⁸

Tomēr, autoraprāt, Latvijā pastāv regulējuma trūkums attiecībā uz gadījumiem, kad ar pārdošanā saņemto naudu nevarētu pilnvērtīgi segt, piemēram, visas prasības par izdevumiem, kas saistīti ar kuģa arestu un piespiedu pārdošanu jeb izsoli, to skaitā kuģa un kuģa apkalpes uzturēšanas izmaksas, darba algas, proti, prioritāri apmierināmajām prasībām, kas izriet no Jūras kodeksa 56. panta otrās daļas 1. punkta. Autors nav arī konstatējis līdz šim praksē gadījumus, kad šāds jautājums būtu aktualizēts, tomēr tas neizslēdz iespēju, ka tas nākotnē varētu notikt. Autora ieskatā šādas situācijas risinājums pie esošā regulējuma nozīmētu summas proporcionālu sadali starp Jūras kodeksa 56. panta otrās daļas 1. punktā norādītajām pozīcijām, tomēr likumdevējam būtu vēlams izstrādāt prioritāru secību. Līdzīgi, kā tas ir ar nekustamo īpašumu, autoraprāt, sprieduma izpildes izdevumi būtu jāsedz prioritāri, bet tikai tad jāseko Jūras kodeksa 56. panta otrajā daļā noteiktajai kārtībai.

¹¹⁷ Ibid.

¹¹⁸ ANO 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām. Pieņemta 06.05.1993. Pieejama: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [aplūkots: 14.04.2020.]

Sprieduma izpildes izdevumi uzskaitīti Civilprocesa likuma 566. pantā, bet būtiski ir uzsvērt to, ka tajos ietilpst arī izdevumi saistībā ar parādnieka mantas glabāšanu (*mantas faktiskā stāvokļa saglabāšanu, kāda tā ir mantas aprakstes dienā, vairāk skatīt Darba sadaļā par Apsardzību*). Tomēr, raugoties uz šī brīža regulējumu, kuģu glabāšanas gadījumā pie glabāšanas izdevumiem nav pieskaitāmi maksājumi par ostu, kanālu un citu ūdensceļu izmantošanu un loču pakalpojumiem, jo saskaņā ar Jūras kodeksa 33. panta pirmās daļas 4. punktu šīs prasības atzīstamas par jūras privilēģijām, turklāt saskaņā ar Jūras kodeksa 56. panta otrās daļas 5. punktu tās ir zemākā prioritāri apmierināmo prasību secībā. Neskaidrs ir jautājums par to, kā rīkoties gadījumos, kad apķīlātu kuģi ir nepieciešams ostas akvatorijā pārvietot starp dažādām piestātnēm- kam pieskaitīt ar pārvietošanu saistītās kanāla maksas, glabāšanas izmaksām vai ostu, kanālu u.c. izmaksām? Piemēram, Rīgas Brīvastā par katru kuģa piestātnes maiņu ir jāmaksā kanāla maksa.¹¹⁹

Caurlūkojot Rīgas¹²⁰, Liepājas,¹²¹ Ventspils¹²² ostu maksas, kas pēc būtības izriet no Likuma par ostām 13. panta, autors konstatē, ka potenciālas neskaidrības var rasties par to, kuru ostas maksu pielīdzināt jūras privilēģijām, bet kuras jūras prasībām. Autors uzskata, ka likuma varas principa ievērošanas nolūkos, Jūras kodeksa 33. panta pirmās daļas 4. punktā ir jānosaka analogs uzskaitījums, kāds minēts Likuma par ostām 13. pantā. Šāds uzlabojums ieviestu skaidrību par kuģa izsoles ceļā iegūtās naudas sadales secību.

¹¹⁹ Rīgas ostas maksas: 2005.gada 13.decembra Rīgas brīvostas valdes lēmums Nr.185. 23. punkts. Pieejams: <https://rop.lv/lv/klientiem-un-investoriem/normativie-akti/991-ostas-maksas.html> [aplūkots 20.04.2020.]

¹²⁰ Ibid.

¹²¹ Liepājas ostas maksas un maksas pakalpojumi: 2016.gada 31.oktobra Liepājas speciālās ekonomiskās zonas valdes lēmums Nr. 94. 1.2. punkts. Pieejams: <https://liepaja-sez.lv/uploads/assetDocument/source/5c77c898da6cc.pdf> [aplūkots 20.04.2020.]

¹²² Ventspils brīvostas maksas: 2008. gada 22. februāra Ventspils brīvostas valdes lēmums Nr.3/11. 1.2.4. punkts. Pieejams:http://www.portofventspils.lv/images/userfiles/Ventspils_Brivostas_maksas_apstiprinatas_2008_ar_grozijumiem_05_04_2019_izmainas.pdf [aplūkots 20.04.2020.]

4. CITI PUBLISKIE REĢISTRI

Pētniecības laikā autors aplūkoja arī citu valstu reģistrus un meklēja kopsaucēju, tomēr jau šī Darba iepriekšējā nodaļā tika norādīts uz problemātiku attiecībā uz sadarbības trūkumu starp dažādu valstu reģistriem. Vienīgais starpvalstu vienojošais elements ir ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācija (turpmāk tekstā – SJO), kuras galvenais mērķis ir izveidot taisnīgu un efektīvu, vispārēji pieņemtu un vispārēji ieviestu tiesisko regulējumu kuģniecības nozarei. Organizācija izveidojusi kārtību, kādā kuģiem piešķirams IMO numurs. SJO kuģa identifikācijas numuru veido trīs burti "IMO", kam seko septiņu ciparu kombinācija. Šis ir unikāls numurs, ko nekad nepiešķir citam kuģim, un tas tiek norādīts kuģa sertifikātā. IMO numura mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, mazināt piesārņojumu un apturēt kuģošanas krāpšanas gadījumus.¹²³ Tomēr jāuzsver, ka ne visiem kuģiem un peldošajām platformām tiek piešķirts IMO numurs.

SJO mājaslapā ir norādīti veidi, kā no SJO iegūt informāciju par reģistrētajiem IMO numuriem, kuģu īpašniekiem, berbouta fraktētājiem un kuģu karoga valstīm. Atbildīgā par reģistra vešanu ir SJO izveidotā struktūra "IHS Maritime". Ziņas par IMO numuriem pieejamas mājaslapās www.imonumbers.ihs.com un <https://gisis.imo.org/Public/SHIPS/Default.aspx> (pēdējā atrodami jau pastāvoši IMO numuri), vai lūdzot informāciju rakstiski.¹²⁴ SJO IMO numura reģistra vedējam ir virkne pienākumu attiecībā uz reģistra uzturēšanu, informācijas glabāšanu, atjaunināšanu u.c., bet nav stingrs regulējums, kas noteiktu valstīm obligātu pienākumu apmainīties ar datiem un ziņot IMO numura reģistra pārzinim.

Autors jau iepriekš Darbā norādīja uz nepieciešamību ieviest vienotu sistēmu un saziņas rīku starp visu valstu kuģu reģistriem, lai maksimāli efektīvi nodrošinātu informācijas apriti. Vienlaikus arī ANO SJO būtu jāīsteno pasākumus, kas pastiprinātu valstu pienākumu iesniegt informāciju IMO reģistram, tomēr apzinoties smagnējo darbības un lēmuma pieņemšanas mehānismu ANO ietvaros, autors papildus uzskata, ka būtiski uzlabojumi reģionālā mērogā būtu panākami, piemēram, ja ieviestu vienotu informācijas apmaiņas platformu starp Eiropas Savienības dalībvalstu Kuģu reģistriem.

Autors uzskata, ka vēl divi būtiski publiskie reģistri, kas vistiešākajā mērā attiecas uz kuģu vai peldošo platformu atrašanās vietu noskaidrošanu ir automātiskā identifikācijas sistēma un Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma. Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 41.³ pantu automātiskā identifikācijas sistēma un tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēma, kas, cita starpā, ir SOLAS konvencijā noteiktās

¹²³ IMO identification number schemes. Pieejams: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx> [aplūkots 26.02.2020.]

¹²⁴ Ibid.

identifikācijas un sekošanas sistēmas.¹²⁵ SOLAS konvencija, pēc tās būtības, ir dalībvalstu apņemšanās uzlabot cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, kopīgi nosakot vienotus principus un noteikumus, kas vērsti uz minētā mērķa sasniegšanu, kur ietverti, tostarp, kuģu navigācijas datu fiksēšanas pamatprincipi.

Autors, kontekstā ar Civilprocesa likuma 549. panta otro daļu, kas imperatīvi nosaka tiesu izpildītāju tiesības pieņemt dokumentu izpildē tikai attiecībā uz parādnieku vai mantu, kas ir tā apgabaltiesas darbības teritorijā, saredz nepieciešamību nodrošināties pret piedzinēja sūdzību par tiesu izpildītāja darbību. Proti, tiesu izpildītājam ir jāspēj pārliecināties, ka konkrētais kuģis atrodas tā apgabaltiesas darbības teritorijā, lai varētu ievest izpildlietu. Lai arī pasaulē populārākais kuģu lokācijas meklēšanas rīks internetā, www.marinetraffic.com, aptver gandrīz visus peldlīdzekļus un norāda to aptuveno atrašanās vietu, tomēr šis pakalpojumu sniedzējs ir privāto tiesību juridiskā persona, kas pārraida oficiālo reģistru informāciju, kā rezultātā autors uzskata, ka tiesu izpildītājam, saņemot izpildrakstu, pirms izpildlietas ieviešanas ir nepieciešams pārliecināties, ka kuģis vai peldošā platforma atrodas Latvijas teritoriālajā jūrā.

Saskaņā ar Ministru kabineta noteikumu Nr. 810 “Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) un Tālās darbības identifikācijas un sekošanas (LRIT) sistēmas darbības nodrošināšanas, datu izmantošanas un aprites kārtība” 6. punktu, krasta apsardzes dienests atbilstoši kompetencei izmanto AIS tiešsaistes datus un nodrošina, lai tie būtu pieejami šādām institūcijām:

- Valsts vides dienestam;
- valsts akciju sabiedrībai “Latvijas Jūras administrācija”;
- ostas kapteiņa dienestam;
- Valsts robezsardzei;
- Valsts ieņēmumu dienesta muitas iestādēm;
- Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam;
- Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem;
- starptautiskajām institūcijām (atbilstoši noslēgtajiem līgumiem);
- Valsts drošības dienestam;
- Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojam.¹²⁶

¹²⁵ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums: LV likums. Pieņemts 31.10.2002. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68491-jurlietu-parvaldes-un-juras-drosibas-likums#p41.3> [aplūkots 26.02.2020.]

¹²⁶ Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) un Tālās darbības identifikācijas un sekošanas (LRIT) sistēmas darbības nodrošināšanas, datu izmantošanas un aprites kārtība: Ministru kabineta 2019. gada 1. janvāra noteikumi Nr. 810. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/303871-automatiskas-identifikācijas-sistemas-ais-un-talas-darbības-identifikācijas-un-sekosanas-lrit-sistemas-darbības-nodrosinasanas> [aplūkots 26.02.2020.]

No iepriekš minētā regulējuma krasta apsardzes dienestam neizriet tiešs pienākums nodrošināt informācijas pieejamību tiesu izpildītājiem. Autora ieskatā šāda regulējuma pamats ir retā nepieciešamība pēc šāda rakstura informācijas. Tomēr saskaņā ar Tiesu izpildītāju likuma 41. pantu tiesu izpildītājiem, veicot amata darbības, ir tiesības ar amata pienākumu pildīšanu saistīto nepieciešamo informāciju motivēti pieprasīt no valsts un pašvaldību iestādēm un institūcijām. Līdz ar to autors secina, ka jau šobrīd tiesu izpildītājiem pastāv iespēja pieprasīt informāciju par kuģu atrašanās vietu Latvijas teritoriālajā jūrā, ostās vai iekšējos ūdeņos. Tāpat autors uzskata, ka tiesu izpildītājam informācija par konkrēta kuģa vai peldošās platformas atrašanās vietu būtu jālūdz tieši no Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta.¹²⁷ Saņemtā informācija būtu juridiski saistoša un norādītu, vai objekta atrašanās vieta ir konkrētā tiesu izpildītāja apgabaltiesas darbības teritorijā (*pie nosacījuma, ja teritoriālajā jūrā tiktu izveidotas apgabaltiesu darbības teritorijas*) vai Latvijas ūdeņos (*pie nosacījuma, ja nepastāvētu apgabaltiesu darbības robežas Latvijas teritoriālajā jūrā*). Minētā informācija kalpotu kā pierādījums tiesu izpildītājam gadījumā, ja piedzinējs sūdzētos par tiesu izpildītāja darbību – izpildu dokumentu nepieņemšanu sakarā ar apķīlājamā peldlīdzekļa atrašanos ārpus tiesu izpildītāja apgabaltiesas darbības teritorijas. Līdz ar to autors arī saskata nepieciešamību rast risinājumu attiecībā uz tiesu izpildītāju darbību teritoriālajā jūrā, proti, vai nu noteikt apgabaltiesu darbības zonas, vai noteikt, ka šādas zonas nav un jebkurš tiesu izpildītājs drīkst veikt kuģu apķīlāšanu, kas ir Latvijas teritoriālajā jūrā vai ostā. Skaidrs regulējums nodrošinātu iespēju, ka tiesu izpildītājs var likumīgi veikt peldlīdzekļu apķīlāšanu, nepārkāpjot tās apgabaltiesas darbības teritorijā, pie kuras viņš pastāv.¹²⁸

Autors uzskata, ka teritoriālās jūras sadalīšanai varētu izmantot līdzīgu metodi, kāda tika izmantota Ziemeļjūras kontinentālā šelfa lietā, kur noteikts, ka delimitējot teritoriālās jūras robežu starp blakus esošām valstīm, tiek piemērots ekvidistances jeb vienādā attāluma princips. Ekvidistances princips nozīmē, ka starpvalstu robežas jebkurš punkts atrodas vienādā attālumā no abu valstu krastiem.¹²⁹ Tomēr gadījumos, kad apgabaltiesu darbības zonas teritoriālajā jūrā būtu sadalītas, autoraprāt, praksē varētu rasties gadījumi, kad kuģi vai peldošās platformas, kas atrodas tuvu citas apgabaltiesas robežai un kamēr tiesu izpildītājs uzsāktu apķīlāšanas procesu, apzināti varētu ieiet citā apgabaltiesas teritorijā. Rezultātā uzsāktā izpildu lietvedība būtu jāizbeidz, jo kuģa faktiskā atrašanās būtu citā apgabaltiesas teritorijā, kas savukārt ir pretrunā

¹²⁷ Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) un Tālās darbības identifikācijas un sekošanas (LRIT) sistēmas darbības nodrošināšanas, datu izmantošanas un aprites kārtība: Ministru kabineta 2019. gada 1. janvāra noteikumi Nr. 810. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/303871-automatiskas-identifikācijas-sistēmas-ais-un-talas-darbības-identifikācijas-un-sekosanas-lrit-sistēmas-darbības-nodrošināšanas> [aplūkots 26.02.2020.]

¹²⁸ Tiesu izpildītāju likuma 71. panta pirmā daļa.

¹²⁹ ANO ST 20.02.1969. spriedums lietā North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Netherlands) Pieejams: <https://www.icj-cij.org/en/case/52> [aplūkots 26.02.2020.]

ar Tiesu izpildītāju likuma 71. pantu, kas noteic, ka tiesu izpildītājs var veikt darbības tikai savas apgabaltiesas teritorijā.

Aplūkojot situāciju no citas puses, proti, Tiesu izpildītāju likuma 134. panta pirmo daļu kontekstā ar doktrīnu, kur tomēr skaidrots, ka minētā norma ir novecojusi, jo pēc būtības tiesu izpildītāju nefinansē no valsts budžeta līdzekļiem un prakses darbību nodrošina pats tiesu izpildītājs no savas darbības rezultātā gūtajiem ieņēmumiem, autors uzskata, ka likumdevējam būtu vēlams izvērtēt arī tādu regulējuma iespēju, ka jebkurš tiesu izpildītājs varētu apķīlāt kuģi vai peldošo platformu, kas atrodas teritoriālajā jūrā.

Saskaņā ar Tiesu izpildītāju likuma 133. pantu tiesu izpildītāji piekopj brīvo profesiju, līdz ar to autors uzskata, ka jāveic grozījumi, kas katram tiesu izpildītājam ļautu apķīlāt kuģi, ja tas atrastos Latvijas teritoriālajā jūrā. Rezultātā tiktu nodrošinātas visu apgabaltiesu tiesu izpildītājiem vienlīdzīgas iespējas veikt amata pienākumus. Šādu grozījumu gadījumā, nebūtu vajadzība noteikt apgabaltiesu darbības robežas teritoriālajā jūrā.

KOPSAVILKUMS

Pētījuma rezultātā, autors izvirza šādas tēzes:

1. Grozīt Jūras kodeksa 1.¹ pantu, to izsakot šādā redakcijā: *“Kuģis, ja šajā kodeksā nav noteikts citādi, ir kuģošanas līdzeklis — inženiertehniska ierīce, kas konstruktīvi paredzēta kuģošanai. Degviela, ogles, eļļa un citas smērvielas, kas nepieciešamas kuģa darbības nodrošināšanai nav kuģa sastāvdaļa. Kuģa tiesības un pienākumus īsteno kuģa īpašnieks, kuģa kapteinis, kā arī operators vai fraktētājs.”*
2. Grozīt Jūras kodeksa 56. panta trešo daļu, to izsakot šādā redakcijā: *“(3) Tiesa ar lēmumu apstiprina izsoles aktu vai apmierina pieteikumu par Latvijas Kuģu reģistrā vai ārzemju kuģu reģistrā reģistrēta objekta nostiprināšanu uz nosolītāja, līdzīpašnieka vai kreditora vārda, kā arī lemj par kuģa hipotēku, apgrūtinājumu, citu Kuģu reģistrā reģistrēto prasījumu un jūras privilēģiju dzēšanu, izņemot tos, kurus uzņēmis pircējs. Pamatojoties uz tiesas lēmumu, kuģu reģistrators dzēš visas kuģa hipotēkas, apgrūtinājumus un citus Kuģu reģistrā reģistrētos prasījumus, kā arī nostiprina pircēja īpašuma tiesības uz kuģi vai izdod kuģa izslēgšanas apliecību.”*
3. Papildināt Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumus Nr. 363 “Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos” ar 11.14. apakšpunktu, nosakot, ka *“11.14. Krasta apsardzei ir tiesības aizturēt Kuģu reģistrā reģistrētu objektu, ja tas atrodas Latvijas teritoriālajos ūdeņos un pret to ir izdots tiesas lēmums par kuģa arestu vai tiesu izpildītāja paziņojums par kuģa piespiedu pārdošanu. Krasta apsardze organizē kuģa nogādāšanu ostā.”*
4. Grozīt Civilprocesa likuma 580.² panta trešo daļu to izsakot: *“Kuģi, Kuģu reģistrā reģistrētu peldošo konstrukciju, buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas vai Kuģu reģistrā reģistrētas jūras dziļu resursu ieguves iekārtas pārdod izolē tādā kārtībā, kāda šajā likumā noteikta nekustamā īpašuma pārdošanai. Paziņojumu par kuģa, Kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas, buru jahtas bez īpašuma tiesību reģistrācijas vai Kuģu reģistrā reģistrētas jūras dziļu resursu ieguves iekārtas izsoli nosūta arī Jūras kodeksa 55. pantā noteiktajām personām.”*
5. Grozīt Civilprocesa likuma 580.² pantu, to papildinot ar ceturto daļu un izsakot: *“(4) Informācijas pieprasījumu par ārvalstī reģistrēta kuģa vai ārvalsts kuģu reģistrā reģistrētas peldošās konstrukcijas īpašnieku, īpašnieka adresi, visu to kuģa hipotēku vai*

citu reģistrēto tiesību turētājiem, kuras nav noformētas uz uzrādītāju un visu to kuģa hipotēku vai citu reģistrēto tiesību turētājiem, kuras noformētas uz uzrādītāju, tiesu izpildītājs nosūta ierakstītā pasta sūtījumā tās valsts publiskajam reģistram, kurā kuģis vai peldošā konstrukcija reģistrēti.”

6. Papildināt Civilprocesa likuma 606. panta pirmo daļu ar skaidrojumu: *“Kuģu reģistrā reģistrētu objektu izsoles izziņošanai piemērojams termiņš, kas noteikts šī likuma 578. panta otrajā daļā.”*
7. Papildināt Civilprocesa 591.¹ pantu ar sesto daļu, to izsakot šādā redakcijā: *“(6) Latvijas Kuģu reģistrā vai ārzemju kuģu reģistrā reģistrētu objektu konfiskāciju izpilda atbilstoši šā likuma 618.¹ pantā noteiktajai kārtībai.”*
8. Latvijas Republikai iniciēt informācijas apmaiņas un sadarbības modeļu izstrādi starp visu ANO un visu Eiropas Savienības kuģu reģistriem.
9. Grozīt Ministru kabineta noteikumus Nr. 451 “Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm” un papildināt tos ar 7.3.¹ punktu, to izsakot: *“7.3.¹ prasības nodrošinājuma izpilde par naudas līdzekļu nodrošinājumu pret prasītāju, kurš lūdz Latvijas Kuģu reģistrā vai ārzemju kuģu reģistrā reģistrēta objekta arestu – XX,XX euro;”*.
10. Apkāršanas laikā pastāv iespēja atrast skaidru naudu lielā apmērā, kam var būt nenosakāma izcelsme, turklāt, lai ierobežotu iespēju ieskaitīt noziedzīgi iegūtus līdzekļus parādnieka parāda segšanai, Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomei jāizstrādā metodiskos norādījumus ar robežas summu, kā atrašanas gadījumā, tiesu izpildītājam būtu pienākums informēt Finanšu izlūkošanas dienestu.
11. Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomei, jāvienojas ar Latvijas Īpašumu vērtētāju asociāciju par maksimālo izcenojumu tarifiem par kuģu un peldošo konstrukciju novērtēšanas pakalpojumiem.

IZMANTOTĀS LITERATŪRAS UN JURIDISKO AKTU SARAKSTS

Literatūra (monogrāfijas, zinātniskie raksti, vārdnīcas u.c.):

1. Autoru kolektīvs Prof. K. Torgāna zinātniskajā redakcijā. Civilprocesa likuma komentāri III daļa. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2014.
2. Autoru kolektīvs Prof. K. Torgāna vispārīgā zinātniskā redakcijā. Civilprocesa likuma komentāri, Trešais papildinātais izdevums. Rīga: Tiesu namu aģentūra, 2006.
3. Jānis Nemanis. Ievads tiesībās. Rīga: zv. adv. J. Neimanis, 2004.
4. Kaspars Balodis. Ievads Civiltiesībās. Rīga: Apgāds Zvaigzne ABC, 2007.
5. M. Lejnieks un L. Medina. Jūras tiesības. Rīga: Jumava, 1997.
6. A. Švābe, A. Būmanis, K. Dišlers. Latviešu konversācijas vārdnīca. Rīga: Antēra, 2003.
7. Jānis Rozenfelds. Lietu tiesības. Rīga: Apgāds Zvaigzne ABC, 2011.
8. Edgars Melņkšis. Tiesību normu iztulkošana. Rīga: Latvijas Universitāte, 2000.
9. Robert A. Denemark, ed. (2000). World system history: The social science of long-term change (1 ed.). London [u.a.]: Routledge. p. 208. ISBN 978-0-415-23276-0.
10. First Mariners – Archaeology Magazine Archive. Archive.archaeology.org. Retrieved on 2013-11-16. Pieejams: <https://archive.archaeology.org/9805/newsbriefs/mariners.html> [aplūkots 14.04.2020.]
11. 7 Differences Between a Ship and a Boat. Raunek Kantharia. Pieejams: <https://www.marineinsight.com/types-of-ships/7-differences-between-a-ship-and-a-boat/> [aplūkots: 06.02.2020.]

Normatīvie akti (likumi, noteikumi, instrukcijas u.c.):

Starptautiskie:

1. ANO 1952 International Convention relating to the arrest of seagoing ships. [Konvencija par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju] Pieņemta 10.05.1952. Stājas spēkā 17.11.1993. Pieejams: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002801338ba> [aplūkots 24.02.2020.]
2. ANO Jūras tiesību konvencija. Pieņemta 10.12.1982. Stājas spēkā 22.01.2005. Pieejama: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1165> [aplūkots 14.04.2020.]
3. ANO 1993. gada Briseles starptautiskā konvencija par kuģu hipotēkām un jūrniecības prasījuma tiesībām. Pieņemta 06.05.1993. Pieejama: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [aplūkots 14.04.2020.]

4. ANO 1999.gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu. Pieņemta 12.03.1999. Stājas spēkā 14.09.2011. Pieejama: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1431> [aplūkots 24.02.2020.]
5. Par jūras robežas noteikšanu Rīgas jūras līcī, Irbes šaurumā un Baltijas jūrā: Latvijas Republikas un Igaunijas Republikas līgums. Pieņemts 22.08.1996. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/63730-par-latvijas-republikas-un-igaunijas-republikas-ligumu-par-juras-robezas-noteiksanu-rigas-juras-lici-irbes-sauruma-un-baltijas-jura> [aplūkots 14.04.2020.]

Nacionālie:

1. Latvijas Republikas Satversme: LV likums. Pieņemts 15.02.1922. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/57980-latvijas-republikas-satversme> [aplūkots 13.04.2020.]
2. Civillikums: LV likums. Pieņemts 28.01.1937. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/225418-civillikums> [aplūkots 13.04.2020.]
3. Likums par ostām: LV likums. Pieņemts 22.06.1994. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=57435> [aplūkots 25.03.2020.]
4. Civilprocesa likums- LR likums. Pieņemts 14.10.1998. Pieejams: <http://www.likumi.lv> [aplūkots 13.04.2020.]
5. Komerckīlas likums: LV likums. Pieņemts 21.10.1998. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/50685-komerckilas-likums> [aplūkots 13.04.2020.]
6. Tiesu izpildītāju likums: LV likums. Pieņemts 24.10.2002. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68295-tiesu-izpilditaju-likums> [aplūkots 13.04.2020.]
7. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums: LV likums. Pieņemts 31.10.2002. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68491-jurlietu-parvaldes-un-juras-drosibas-likums#p41.3> [aplūkots 13.04.2020.]
8. Jūras kodekss: LV Likums. Pieņemts 29.05.2003. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=76358> [aplūkots 13.04.2020.]
9. Latvijas Republikas valsts robežas likums: LV likums. Pieņemts 12.11.2009. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=201364> [aplūkots 25.03.2020.]
10. Grozījumi Jūras kodeksā: LV likums. Pieņemts: 30.03.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/290119-grozijumi-juras-kodeksa> [aplūkots: 13.04.2020.]
11. Grozījumi Civilprocesa likumā: LV likums. Pieņemts: 22.06.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/292022-grozijumi-civilprocesa-likuma> [aplūkots 14.04.2020.]

12. Grozījumi Civilprocesa likumā: LV likums. Pieņemts 01.03.2018. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/297688-grozijumi-civilprocesa-likuma> [aplūkots 27.03.2020.]
13. Noteikumi par kuģu drošību: Ministru kabineta 2008. gada 29. janvāra noteikumi Nr. 49. Pieejams: https://likumi.lv/doc.php?id=171626&version_date=30.01.2016 [aplūkots 26.02.2020.]
14. Ceļu satiksmes drošības direkcijā reģistrējamo kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtība: Ministru kabineta 2008. gada 25. marta noteikumi Nr. 213. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=173025> [aplūkots 14.04.2020.]
15. Noteikumi par zvērinātu tiesu izpildītāju amata atlīdzības taksēm: Ministru kabineta 2012. gada 26. jūnija noteikumi Nr. 451. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/250209-noteikumi-par-zverinatu-tiesu-izpilditaju-amata-atlidzibas-taksem> [aplūkots 26.02.2020.]
16. Prasības nekustamā īpašuma vērtētāja profesionālajai kvalifikācijai un profesionālās kvalifikācijas sertifikāta izsniegšanas kārtība: Ministru kabineta 2014. gada 23. septembra noteikumi Nr. 559. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/269071-prasibas-nekustama-ipasuma-vertetaja-profesionalajai-kvalifikacijai-un-profesionalas-kvalifikācijas-sertifikata-izsniegšanas-ka...> [aplūkots 20.03.2020.]
17. Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) un Tālās darbības identifikācijas un sekošanas (LRIT) sistēmas darbības nodrošināšanas, datu izmantošanas un aprites kārtība: Ministru kabineta 2019. gada 1. janvāra noteikumi Nr. 810. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/303871-automatiskas-identifikācijas-sistemas-ais-un-talas-darbības-identifikācijas-un-sekosanas-lrit-sistemas-darbības-nodrosinasanas> [aplūkots 26.02.2020.]
18. Noteikumi par sliekšņa deklarācijas iesniegšanas kārtību un saturu: Ministru kabineta 2019. gada 27. augusta noteikumi Nr. 407. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/309171-noteikumi-par-slieksna-deklarācijas-iesniegšanas-kartību-un-saturu> [aplūkots 24.02.2020.]

Ārvalstu:

1. Lietuvos Respublikos civilinio proceso kodeksas. [Lietuvas Civilprocesa likums] <https://www.infolex.lt/ta/77554:str736> [aplūkots 20.04.2020.]
2. Lietuvos Respublikos Civilinis kodeksas [Lietuvas Civillikums] Pieejams: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.245495> [aplūkots 20.04.2020.]

3. The Republic of Lithuania Maritime Shipping Law [Lietuvas Kuģniecības likums] Pieejams: https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.43045?jfwid=-aor8dayvn&fbclid=IwAR0_c88ZZwKrcCKeUFldxGja7XKPZibjWcUMARixcfMM3uu6Kfj_9gHuNw [aplūkots 09.02.2020.]
4. Laeva asjaōigusseadus [Igaunijas likums par jūras īpašumu] Pieejams: <https://www.riigi teataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/528032014003/consolide> [aplūkots 20.04.2020.]
5. Tsiviilseadustiku ūldosa seadus, [Igaunijas Civillikums] Pieejams: <https://www.riigiteat aja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/501082019001/consolide> [aplūkots: 2020. gada 6. februārī]
6. Tāitemenatluse seadustik (Code of Enforcement Procedure) [Igaunijas Izpildes procesa likums] Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/516052019001/co nsolide> [aplūkots 20.04.2020.]
7. Traffic act [Igaunijas Satiksmes likums] Pieejams: <https://www.riigiteataja.ee/en/eli/525 032019002/consolide> [aplūkots 26.02.2020.]

Likumprojektu anotācijas un Saeimas stenogrammas:

1. Likumprojekta “Grozījumi Civilprocesa likumā” Nr: 628/Lp12 anotācija. Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/15D7C003B4F509B6C2258011002B71BB?OpenDocument> [aplūkots 14.04.2020.]
2. Likumprojekta “Grozījumi Civilprocesa likumā” Nr: 1072/Lp12 anotācija. Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/saeimalivs12.nsf/0/AA4958FDD8C3E798C22581BB0027F839?OpenDocument> [aplūkots 28.03.2020.]
3. Likumprojekta “Grozījumi Jūras kodeksā” Nr: 479/Lp13 anotācija. Pieejams: <https://titania.saeima.lv/LIVS13/saeimalivs13.nsf/0/7ECD66DCD29A7A76C22584A20048CBF8?OpenDocument> [aplūkots 26.02.2020.]
4. Likumprojekta “Grozījumi Civilprocesa likumā” Nr.: 599/Lp13 anotācija. Pieejama: [https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=\(\[Title\]=*civilprocesa+likumā*\)&SearchMax=0&SearchOrder=4](https://titania.saeima.lv/LIVS13/SaeimaLIVS13.nsf/webAll?SearchView&Query=([Title]=*civilprocesa+likumā*)&SearchMax=0&SearchOrder=4) [aplūkots 14.04.2020.]

Juridiskās prakses materiāli (tiesu prakse (nolēmumi), citi prakses materiāli, arhīva materiāli):

1. ANO ST 20.02.1969. spriedums lietā North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany/Netherlands) Pieejams: <https://www.icj-cij.org/en/case/52> [aplūkots 26.02.2020.]
2. Rīgas apgabaltiesas 21.04.2015. spriedums lietā Nr. C04256414 [nav publicēts]
3. Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 21.06.2013. lēmums lietā Nr. C271706/13/9 [nav publicēts]
4. Rīgas pilsētas Latgales priekšpilsētas tiesas 29.01.2019. spriedums lietā Nr. C29240919 [nav publicēts]
5. Rīgas Apgabaltiesas Zvērināta tiesu izpildītāja lūgums izskaidrot Rīgas pilsētas Centra rajona tiesas 21.06.2013. pieņemto lēmumu lietā Nr. C271706/13/9. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.
6. Par iesniegtajiem priekšlikumiem uz otro lasījumu “Jūras kodekss”: Latvijas Republikas Satiksmes ministrija 2002. gada 5. decembris Nr. 03-4-1/38 Reģ. Nr. 1185. Pieejams Saeimā vai Satiksmes ministrijā pēc individuāla pieprasījuma.
7. Par Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 53 zvērīnāta tiesu izpildītāja M. Eglīša un Rīgas apgabaltiesas iecirkņa Nr. 74 zvērīnātas tiesu izpildītājas A. Kalniņas rīcības izvērtēšanu. Tieslietu ministrijas 22.03.2019. vēstule Nr. 1-22.2. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.
8. Starptautiskie daudzpusējie līgumi, kuriem Latvijas Republika pievienojusies pēc 1990. gada 4. maija: Ārlietu ministrijas informācija. Pieņemts 27.07.1999. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=19551> [aplūkots 24.03.2020.]
9. Zvērinātu tiesu izpildītāju ētikas kodekss. Pieejams: <http://www.lzti.lv/media/documents/4439/zv%C4%93rin%C4%81tu-tiesu-izpild%C4%ABt%C4%81ju-%C4%93tikas-kodekss-redakcija-uz-20032009.pdf> [aplūkots 13.04.2020.]
10. Noteikumi par fakta fiksēšanu: Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomes 2013. gada 8. novembra metodiskie norādījumi. Pieejams Latvijas Zvērinātu tiesu izpildītāju padomē pēc individuāla pieprasījuma.
11. Latvijas Īpašumu vērtētāju asociācijas 2017. gada 23. marta “Profesionālās kvalifikācijas un sertifikāta kustamas mantas novērtēšanai saņemšanas kārtība” Pieejams: https://www.vertetaji.lv/upload/normativie_akti/profesionalas_kvalifikācijas_sertifikata_kustamas_mantas_novertesana_sanemsanas_kartiba1.pdf [aplūkots 20.03.2020.]

12. Standarti likumdošanā. Pieejams: <https://www.lvs.lv/page?slug=standarti-un-likumdosana> [aplūkots 26.03.2020.]
13. Kuģa hipotēkas reģistrācija. Pieejams: <https://www.lja.lv/kugu-registrs/kugu-registresana/kuga-hipotekas-registracija> [aplūkots 14.04.2020.]
14. IMO identification number schemes. Pieejams: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/IMO-identification-number-scheme.aspx> [aplūkots 26.03.2020.]

DOKUMENTĀRĀ LAPA

Maģistra darbs “**Kuģa apķīlāšana**” izstrādāts Latvijas Universitātes Juridiskajā fakultātē.

Ar savu parakstu apliecinu, ka pētījums veikts patstāvīgi, izmantoti tikai tajā norādītie informācijas avoti un iesniegtā darba elektroniskā kopija atbilst izdrukai.

Autors: Roberts Matulis _____

2020. gada 22. aprīlī

Rekomendēju/nerekomendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītāja: docente Dr. iur. Daina Ose _____

2020. gada __. ____.

Recenzents: _____

Darbs iesniegts Civiltiesisko zinātņu katedrā 2020. gada __. ____.

Dekāna pilnvarotā persona: metodiķe _____

Darbs aizstāvēts _____ komisijas sēdē

Komisijas sekretārs (-e): _____