

LATVIJAS UNIVERSITĀTES
JURIDISKĀ FAKULTĀTE
STARPTAUTISKO UN EIROPAS TIESĪBU ZINĀTŅU KATEDRA

KUĢU ARESTS

Maģistra darbs

Autors: Nikita Isajevs

Studenta apliecības Nr.: ni17006

Darba vadītājs: mg.iur. Māris Lejnieks

RĪGA 2019

ANOTĀCIJA

Starptautiskā kuģniecībā ievērojamo lomu aizņem kuģa arests kā prasības nodrošinājuma veids. Starptautiskās konvencijas, kuras ir ratificētas Latvijā, nosaka galvenos principus, kurus ievēro visas līgumslēdzējvalstis attiecībā uz kuģa aresta kārtību. Šo normu ieviešana nacionālos normatīvos aktos var būt nepilnīga, nekorekta vai nepareizi interpretēta, par ko liecina atšķirīgā prakse starp valstīm, kas ratificējušas tās pašas konvencijas.

Darba mērķis ir palielināt informētību iespējamo prasītāju un kuģu īpašnieku vidū par Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem attiecībā uz kuģa arestu, novērst iespējamus trūkumus un nepilnības likumu noteikumos, kā arī rast jaunus risinājumus, lai korekti piemērotu starptautiskās konvencijas attiecībā uz kuģa aresta definīciju, spriedumu izpildi un arestu teritoriālajos ūdeņos.

Atslēgvārdi: kuģu arests, prasības nodrošinājums, sprieduma izpilde, *in rem*, *in personam*, ostas kapteinis.

ANOTATION

Ship arrest as a mean of securing a claim plays an important role on international shipping. International conventions that have been ratified in Latvia determine the basic principles of ship arrest that all contracting states must duly respect. The introduction of these rules into national legislation can be incomplete, incorrect or misinterpreted, as evidenced by the different practices between countries that have ratified the same conventions.

The aim of this thesis is to raise awareness among potential plaintiffs and ship owners about the legislation of Republic of Latvia regarding the arrest of a ship, to eliminate possible shortcomings and deficiencies in the state law, as well as to find new solutions for the correct application of international conventions on the definition of arrest, enforcement of the claim and ship arrest in territorial waters.

Keywords: ship arrest, claim security, enforcement, *in rem*, *in personam*, port captain.

Satura rādītājs

Apzīmējumu saraksts	5
Ievads	6
1. Vēsturiskais ieskats kuģošanas tiesībās.....	10
1.1. Tiesību unifikācija	10
1.2. Kuģošanas tiesības pasaulē.....	11
1.3. 1952.gada aresta konvencijas izstrāde.....	17
1.4. 1999.gada aresta konvencijas izstrāde, saturs un atšķirība no Briseles konvencijas	19
1.4.1. Atšķirības no Briseles konvencijas	21
1.4.2. Briseles konvencijas denonsēšana	23
2. Jūras prasība, jūras privilēģija, kuģu arests.....	25
2.1. Jūras prasības un tiesības arestēt kuģi.....	25
2.2. Jūras privilēģija.....	29
2.3. Kuģu arests.....	32
2.4. Kuģu arests – aizturēšana un pārvietošanas aizliegums	34
2.5. Kuģu arests un tā apķīlāšana kā prasības nodrošinājums	38
3. Kuģa aresta procedūra	40
3.1. Sprieduma izpilde un atbildīgā par arestu persona	41
3.2. Kuģa arests Latvijas teritoriālajos ūdeņos	45
3.2.1. Piekrastes valsts jurisdikcija teritoriālajos ūdeņos	46
3.3. Kuģa arests un tiesības arestētajam kuģim pārvietoties, veikt remontu vai komercdarbību.....	51
3.3.1. Tiesības veikt komercdarbību.....	51
3.3.2. Tiesības veikt kuģu remontu	53
Kopsavilkums	56
Izmantotās literatūras saraksts	57

Apzīmējumu saraksts

Saisinājumi:

CMI – Comitee Maritime International (Starptautiskā Jūrniecības Komiteja)

IMO – International Maritime Organization (Starptautiskā Jūrniecības organizācija)

ANO – Apvienoto Nāciju Organizācija

PSC – Port State Control (Ostas valsts kontrole)

Definīcijas:

Lex fori - īpašs starptautisko privāttiesību koncepts un attiecas uz tās tiesas tiesību aktiem, kurā prasība ir celta,.

Berbouta fraktētājs ir kuģa īpašnieks vai jebkura cita organizācija vai persona, piemēram, pārvaldnieks vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kurš no īpašnieka pārņēmis atbildību par kuģa ekspluatāciju un kurš, uzņemoties šādu atbildību, ir piekritis pārņemt visus pienākumus un atbildību, ko tam uzliek līgums un starptautiskie akti.

Laika fraktētājs ir persona, kas irē kuģi no īpašnieka uz laiku, bet kuģa īpašnieks palieka atbildīgs par kuģa ekspluatāciju un starptautisko normu ievērošanu. Šādos gadījumos kuģis tiek nodots kopā ar ekipāžu.

IEVADS

Kuģu arests aizņem ievērojamu vietu starptautiskās kuģniecības un tirdzniecības kopienā. Pretēji kuģu īpašnieku interesēm nodrošināt kuģa nepārtrauktu darbību un nepamatotā aresta neesamību, šis institūts nodrošina prasītāja intereses iegūt nodrošinājumu savam prasījumam.

Ja parādnieks brīvprātīgi nevēlas izpildīt savas saistības, kreditoram jācenšas panākt saistības piespiedu izpildi jeb prasījuma apmierināšanu, kas kļūst iespējams tikai pēc tiesiska pamata iegūšanas, piemēram, pēc tiesas lēmuma. Ņemot vērā tiesas procesa laikus un citus iespējamus faktoros, bieži vien tas aizņem ilgu laiku, pirms kreditors iegūst iespēju saņemt izpildāmu tiesas spriedumu. Kamēr kreditors cenšas iegūt viņam pozitīvo tiesas spriedumu, parādniekam ir pietiekoši daudz laika, lai savus aktīvus pārdotu, atsavinātu vai citā veidā pārvietotu, kas nozīmē, ka sprieduma izpildes brīdī nebūs mantas, pret ko varētu vērst piedziņu. Tas nostāda kreditorus riskantā situācijā. Ņemot vērā, ka kuģi var pārvietot un tajā pat laikā tas ir ļoti dārgs aktīvs, ir jānodrošina juridiskais mehānisms tāda veida prasību nodrošināšanai.

Sākotnēji, ja rodas saistību neizpildes konflikts, kreditors var prasīt parādnieku brīvprātīgi izdot, piemēram, bankas garantiju, apdrošinātāja garantiju vai citu tamlīdzīgu nodrošinājuma veidu. Savukārt, ja netiek iegūts brīvprātīgs prasības nodrošinājuma veids, rodas konflikts, jo pastāv risks, ka parādnieks var likvidēt savus aktīvus. Šādās situācijās ir jāpilda speciālas darbības prasības nodrošināšanai.

Pēc vairāku valstu civilprocesa likumiem, ja kreditors vēlas iegūt prasības nodrošinājumu, viņš apķīlā parādnieka īpašumu (aktīvi, nekustamais īpašums, kustamā manta un citi), kas ierobežo parādnieka rīcību ar savu īpašumu, lai nevarētu to pārdot vai atsavināt.

Jūras prasības nodrošināšana bija un ir ļoti aktuāla tēma jūrniecības industrijā. Lielākajā daļā no komerclīgumiem parasti nav grūti saprast, kurš ir parādnieks, kādi aktīvi viņam pieder, kas ļauj laicīgi apdomāt parādnieka iespējamo maksāspēju, lai turpmāk vērstu savu prasību bez šaubām. Jūrniecībā šī situācija ir apgrūtināta.

Pirmkārt, jūrniecībā kuģus izmanto ne tikai kuģu īpašnieks, bet arī citas personas, pamatojoties uz tādiem komerclīgumiem kā berbouta fraktēšanas līgumi, laika fraktēšanas līgumi, aģentēšanas un citi. Šāda veida līgumi rada sarežģītu attiecību ķēdi, kurā var būt iesaistīti vairāki uzņēmumi no dažādām pasaules valstīm. Tāpēc no sākuma var neizprast, kurš no visiem līguma dalībniekiem ir parādnieks, kādi aktīvi viņam pieder

un kurā valstī atrodas parādnieks, lai saprastu, saskaņā ar kādiem likumiem un kādā veidā vērst prasību.

Otrkārt, jūras prasība rodas ne tikai no līgumiem, bet arī no deliktiem, piemēram, kuģu avārijas, cilvēka nāves vai miesas bojājumiem, kur ir iesaistīts kuģis.

Treškārt, mūsdienās aktīvi izmanto „viena kuģa kompānijas”, lai nebūtu iespējams kreditoram vērst prasību pret citu parādnieka mantu, piemēram, citu kuģi, izmantojot „māsas kuģu” aresta procedūru.

Augstākminēto faktoru dēļ bija nepieciešams ieviest procedūru, lai kreditors varētu viegli nodrošināt savu prasību. Tradicionāli procedūra, kas deva prasības nodrošinājumu ir kuģu arests. Šī procedūra, vispirms, ir relatīvi ātra un neprasa daudz laika, jo parasti tiesas izdod kuģa aresta lēmumu, ja ir pamats prasības celšanai. Otrkārt, tā ir saprotama procedūra, jo visiem ir zināms, kur atrodas kuģis un kāda ir tā nākamā pietātnes osta.¹

Neraugoties uz minēto, pat pēc divu konvenciju pieņemšanas pastāv problēmas, kuras ir nepieciešams risināt gan konvenciju ietvaros un to noteikumu pareizā interpretēšanā, gan nacionālo normatīvo aktu ietvaros.

Autors šajā darbā vēlas apskatīt kuģu aresta procedūru kā prasības nodrošinājuma veidu Latvijā un noskaidrot, kādas iespējas dod konvenciju noteikumi un kādus pasākumus papildus jāievieš tiesību aktos, lai saskaņotu starptautiskās konvencijas un Latvijas normatīvos aktus. Liela uzmanība tiks vērsta uz trūkumu esamību Latvijas normatīvajos aktos un iespējām tos novērst, kā arī uz informētības paaugstināšanu par jauninājumiem.

Darba mērķis ir palielināt informētību iespējamo prasītāju un kuģu īpašnieku vidū par Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem attiecībā uz kuģa arestu, novērst iespējamus trūkumus un nepilnības, kā arī rast jaunus risinājumus, lai korekti piemērotu starptautiskās konvencijas.

Darbā tiks izskaidrotas atšķirības starp jūras prasību un jūras privilēģiju, kā arī ar to saistītām tiesībām, tiks analizētas aresta atbildīgās personas un procedūra, kā arī apskatīts līdz šim brīdim nekodificēts un nepraktizējams arests Latvijas teritoriālajos ūdeņos. Tiks veikta iespējamo vai pastāvošo problēmu analīze un Latvijas prakses salīdzinājums ar citām valstīm. Autors analizēs starptautiskās konvencijas, kuras ir ratificētas Latvijā, un no tām izrietošās problēmas, un valstu iespējas pēc sava ieskata un vēlmes interpretēt konvencijas normas, kas dažos gadījumos ir pret konvenciju garu.

¹ Kuģu atrašanās vietu un nākamo pietātnes ostu var apskatīt, piemēram, <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.0/centery:25.0/zoom:4> ierakstot kuģa IMO numuru, kas ir speciālais kuģu identifikācijas numurs.

Lai sasniegtu darba mērķus, autors analizēs Latvijas literatūru, kas attiecas uz jūras tiesībām, iegūto informāciju prakses laikā Rīgas brīvostas pārvaldē, advokātu birojos un sarunās ar vadošiem jūras tiesību speciālistiem Latvijā, starptautiskās konvencijas un Eiropas Savienības tiesību aktus, kas regulē kuģu arestu vai daļēji attiecas uz to, ar nolūku noskaidrot Latvijas prakses pareizību un nacionālo tiesību aktu atbilstību starptautiskajiem noteikumiem.

Viena no apskatāmajām konvencijām ir 1952.gada 10.maija „Konvencija ar noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju” (turpmāk tekstā – Briseles konvencija), kura tika ratificēta 1993.gada 23.februārī.² Papildus tiks analizēta 1999.gada Starptautiska konvencija par kuģu arestu (turpmāk tekstā - Ženēvas konvencija), kura tika pieņemta Latvijā 2001.gada 18.oktobrī.³

Autora izvēlētā tēma ir ļoti aktuāla. Pirmkārt, autors novēroja, ka normatīvo aktu trūkums liek Latvijas juristiem jo biežāk vērsties pret kuģiem ārvalstīs, ja tas ir iespējams. Otrkārt, kaut Latvijā ir apskatīts kuģu arests, daži aspekti ir novecojuši, un nepieciešams atjaunot informāciju. Treškārt, ne pārāk liels nacionālo avotu apjoms aptver Ženēvas konvencijas noteikumus, kas bija otrā aresta konvencija, kura kopā ar Briseles konvenciju ir ratificētas Latvijā.

Kuģu arests Latvijā nav ticis plaši pētīts. Visaktuālākā grāmata šajā un visā jūrnieceības jomā ir M.Lejnieka un L.Medīnas “Jūras tiesības” no 1997.gada. No starptautisko avotu viedokļa tika uzrakstītas vairākas grāmatas, piemēram, viena no populārākām - Francesco Berlingieri “Arrest of Ships”, kura apskata Briseles un Ženēvas konvencijas noteikumus, to pareizu interpretāciju, likumu un faktisko situāciju salīdzināšanu valstīs. Tetley.W. un Christopher Hill arī ir uzskatāmi par zinošiem cilvēkiem kuģa aresta tēmā. Lloyd’s Shipping Law Library satur vairākas grāmatas, kuras ir saistītas ar jūrnieceību.⁴ Shiparrested.com ir starptautiskais tīkls, kas apvieno vairāku valstu juristus un viņu jurisdikciju aprakstu attiecībā uz kuģa aresta procedūru un paražām.⁵ No šādiem aprakstiem tika izveidota grāmata – jurisdikciju sakopojums, kura katru gadu tiek atjaunota.⁶

² Par 1952. gada 10. maija «Konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju» ratificēšanu: LV likums. Pieņemts: 23.02.1993. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=63055> [12.02.2019]

³ Par 1999.gada Starptautisko konvenciju par kuģu arestu: LV likums. Pieņemts: 18.10.2001. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=55048> [12.02.2019]

⁴ Lloyd’s Shipping Law Library. Pieejams: <https://www.routledge.com/Lloyds-Shipping-Law-Library/book-series/LSSL> [16.04.2019]

⁵ Pieejams: <https://shiparrested.com/> [16.04.2019];

⁶ Ship Arrests in practice, Eleventh edition, 2018, by shiparrested.com. Pieejams: <http://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/07/Final-Ship-Arrests-in-Practice-11th-edition.pdf> [16.04.2019]

Darbā tika izmantotas vairākas metodes darba mērķu sasniegšanai, proti, gramatiskā, tulkojot starptautiskās normas, vēsturiskā, analizējot situācijas, kas noveda likumdevēju pie idejas izveidot konkrētā satura tiesību aktu un teleoloģiskā, analizējot likumdevēja gribu un nodomu, veidojot attiecīgās normas.

Darbs sastāv no 3 nodaļām, kurās tiek vispirms, apskatīta abu konvenciju izstrādes vēsture, vēlāk darbā tiks izskaidroti vissvarīgākie jēdzieni attiecībā pret arestu, un autors centīsies novērst trūkumus definīcijas, un pēc tam, autors apskatīs kuģa aresta procedūras problēmjaudājumus.

1. Vēsturiskais ieskats kuģošanas tiesībās

1.1. Tiesību unifikācija

Pateicoties savai izcelsmei, jūras tiesībām bija noteiktas īpatnības, kas atšķīra tās no nacionālajām tiesībām. Piemēram, ja analizē īpašumtiesības, saskaņā ar kurām zeme tiek valdīta dažādās valstīs, vai procedūras, saskaņā ar kurām īpašumtiesības tiek nodotas tālāk, uzreiz ir redzams, cik lielā mērā vietējās tradīcijas un nacionālās īpatnības ietekmē likumu veidošanu, kas reglamentē šādus jautājumus. Katra valsts, var teikt, gāja savu ceļu.⁷

Ar jūras tiesībām situācija bija atšķirīga. Jūrnieku un komersantu darījumos ir maz vietas dažādām institūcijām: lai gan komerciesības un kuģošanas tiesības, kas agrāk tika uzskatītas par vienu tiesību aktu kopumu, bija daļa no katras valsts iekšējiem likumiem, tās nebija nacionālās tādā nozīmē, kā rādījās starptautiskajā vidē.^{8 9}

Vairāku gadu gaitā dažādās valstīs izveidojās atšķirīgas sistēmas un noteikumi, kas regulēja strīda izšķiršanu starp pusēm.¹⁰ Darījuma sarežģītais starptautiskais aspekts, no vienas puses, un tas, ka jūras tiesības ir valsts (nevis starptautiskās) tiesības, no otras puses, rādīja dažādas problēmas. Atšķirība vietējos jūras tiesību aktos varēja, piemēram, padarīt „starptautiskā” darījuma iznākumu dalībniekiem neparedzamu.¹¹

Visvairāk starptautisko privāttiesību normu ir valstu nacionālajās tiesībās. To pielietošana dažādās valstīs noved pie atšķirīgiem lēmumiem vienādos apstākļos. Tādēļ labākā praktiskā pieeja, kas nepieciešama, lai tiesas nolēmumus varētu atzīt visās valstīs vai vairumā valstu, ir starptautisko privāttiesību normu unifikācija starptautiskos līgumos.¹²

Agrāk zināmie jūras tiesību akti bija unificēti. Pēc viena vēsturnieka domām, jūrniecības tirdzniecībai izstrādāto noteikumu liela vērtība izriet no fakta, ka „tie praksē

⁷ William Senior, “The History of Maritime Law”. Pieejams: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1952.10658130?journalCode=rmir20> [19.02.2019]

⁸ Ibid.

⁹ “Even as the roundness of the Globe of the World is composed of the Earth and Waters, so the body of Lex Mercatoria is made and framed of the Merchants' Customs and the Sea Laws, which are involved together as the Seas and the Earth”, Malynes, *Consuetudo et Lex Mercatoria* (1689) Priekšvārds.

¹⁰ Francesco Berlingieri, “Berlingieri on arres of ships”, Fifth Edition, Informa, 2011. Clause 1.11.

¹¹ Ibid.

¹² Aiga Mierīņa, Starptautisko privāttiesību kodifikācija: Eiropas valstu pieredze, Promocijas darbs, Rīgā, 2016.gadā., 61.lpp Pieejams: http://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/34348/298-56043-Mierina_Aiga_am10191.pdf?sequence=1 [12.03.2019]

tika pārbaudīti un atzīti par piemērotajiem kopienas vajadzībām, kurai nav valsts robežas – starptautiskai jūrnieku kopienai”.¹³

Šis vēsturiskais agrīnās jūras tiesību aktu vienveidīgums samazinājās, pieaugot nacionālismam. Tomēr, jūras darījumi vienmēr ir bijuši starptautiski, kas lielākoties ir saistīti ar personām no dažādām jurisdikcijām. Starptautiskā kuģniecība ir „sarežģīts bizness, un tās darbības tiek veiktas tādā veidā, kas bieži ietekmē vairāku valstu intereses”.¹⁴

Ja kodifikācijas galvenais mērķis ir sakārtot, sistematizēt tiesību normas, tad unifikācija jūras tiesībās ietver sevī procesu, kas saistīts ar vienveidīgu tiesību normu izveidošanu dažādu valstu tiesību sistēmās ar nolūku novērst vai samazināt to kolīzijas.¹⁵

Neņemot vērā minēto, tiesību unifikācija starptautiskā līmenī ar konvenciju starpniecību pagaidām tiek uzskatīta par visefektīvāko metodi, lai radītu harmonisku starptautisko privāttiesību regulējumu un novērstu kolīziju tiesību regulējuma nepilnības. Universāla rakstura materiālo tiesību normas, kas darbojas starptautiskā mērogā ar konvenciju starpniecību, ir pieņemtas tikai atsevišķu starptautiskās tirdzniecības jautājumu noregulēšanai, piemēram, starptautiskie preču pirkuma – pārdevuma līgumi, starptautiskie pārvadājumi, starptautiskie norēķini u.tml. Vienlaikus citi jautājumi vēl joprojām nav unificēti. Spēkā esošās konvencijas nereti regulē tikai atsevišķus kādas jomas aspektus. Tādēļ ar konvencijām un citiem starptautisko tiesību instrumentiem nenoregulētu jautājumu risināšanai subsidiāri jāpiemēro nacionālās tiesības.¹⁶

1.2. Kuģošanas tiesības pasaulē

1863.gadā de Courcy kungs publicēja savu “*Reforme Internationale du Droit Maritime*” un atklāja fundamentālo identitāti (tāpatību) jūras likumos vairākās valstīs. Tajā gadā, pamatojoties uz Mancini priekšlikumu, Itālijas parlaments izteica vēlmi, lai atšķirības nacionālajos likumos būtu samazinātas, izstrādājot starptautiskus dokumentus.¹⁷

Saskaroties ar juristiem un parlamentu, praktiķi atzina nepieciešamību upurēt dažas īpašas priekšrocības, lai piemērotu vienotu režīmu, kas spēj nodrošināt labāku stabilitāti

¹³ Hailegabriel Gedecho “Historical Development of Maritime Law”. Pieejams: <https://www.abysinialaw.com/component/k2/item/1072-historical-development-of-maritime-law> [19.02.2019]

¹⁴ Hailegabriel Gedecho.

¹⁵ Йонас Бергхольцас, Морское право (публичное), Учебное пособие, Рига, 1997, 15 стр.

¹⁶ Aiga Mieriņa, 62.lpp

¹⁷ Albert Lilar, Carlo van den Bosch, Le Comité Maritime International (1897-1972). Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/LILAR-VAN-DEN-BOSCH-Le-Comit%C3%A9-Maritime-International-1.pdf> [12.03.2019]

un lielāku drošību viņu lietās. Tādējādi tika izveidotas vairākas asociācijas, kuru mērķis bija izveidot vienotu tiesību režīmu visam, kas attiecas uz jūru: 1857.gadā Londonā tika dibināta „Nacionālā sociālo zinātņu asociācija”, kas 1864.gadā izveidoja pirmos noteikumus, kuru mērķis bija kodificēt vispārējos avārijas noteikumus; 1873.gadā izveidojās „Nāciju tiesību reformas un kodifikācijas asociācija”; neilgi pēc tam tika dibināts „Institut de Droit International”, kas sekmēja Hāgas konvencijas izstrādi.¹⁸

Pēc Beļģijas valdības un ministra iniciatīvas, tika organizēti kongresi Antverpenē (1885) un Beļģijā (1888) ar mērķi izstrādāt ne mazāk kā pilnīgu starptautisku jūrniecības kodeksu, kas ietvertu sevī visas jūras tiesību normas un regulētu visas pasaules valstu jūras tiesības. Šīs diskusijas beidzās bez konkrēta rezultāta, tomēr diskusijas bija auglīgas.¹⁹

Diskusiju rezultātā tika dibināta starptautiskā organizācija - CMI. Uz doto brīdi tā ir vecākā organizācija pasaulē, kas ir saistīta tikai ar jūras tiesību un ar to saistīto komercprakses unifikāciju. Saskaņā ar CMI konstitūcijas 1.pantu, tā ir bezpeļņas starptautiskā organizācija, kas dibināta 1897.gadā Antverpenē, kuras mērķis ir ar visiem atbilstošiem līdzekļiem un darbībām sniegt ieguldījumu jūras tiesību unifikācijā visos aspektos. Šajā nolūkā tā veicina valstu jūras tiesību asociāciju izveidi un sadarbību ar citām starptautiskām organizācijām.”²⁰ Kopš šīs organizācijas izveides, CMI mērķis bija turpināt kopējo unificētu jūras tiesību noteikumu izstrādi, kuri parādījās viduslaikos.²¹

Kaut arī šī organizācija tika oficiāli dibināta 1897.gadā, faktisku darbību CMI uzsāka 1880.gadu sākumā, kad Beļģijas komersanti un politiķi sāka apspriest jūras starptautisko tiesību kodifikāciju. Diskusijas ietvēra plānus organizēt diplomātiskas konferences, kuras faktiski notika 1885. un 1888.gadā, kas iepriekš tika minēts darbā. To apliecina 1896.gada 2.jūlija vienošanās, kuru CMI paziņoja, izmantojot cirkulāro vēstuli.²²

CMI iniciēja vienveidīgu jūras tiesību aktu izveidošanu (unifikāciju) dalībvalstīs. CMI izstrādāto konvenciju vidū bija Hāgas noteikumi (Starptautiskā konvencija par

¹⁸ Albert Lilar, Carlo van den Bosch, Le Comité Maritime International (1897-1972). Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/LILAR-VAN-DEN-BOSCH-Le-Comit%C3%A9-Maritime-International-1.pdf> [12.03.2019] p.6

¹⁹ Ibid. p.7.

²⁰ Nigel h.Frawley, The CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations. b.i., b.g. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawlye.pdf> [11.04.2019]

²¹ Mr. W.R.A. Birch Reynardson, Maritime law association of Australia and new Zealand, tenth annual conference Sydney; C.M.I. – its past achievements and expectations. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/past-achieveemts.pdf>

²² F.L. Wiswall, A brief history. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/a-brief-history-wiswall.pdf>

konosamentu)²³, Starptautiskā glābšanas konvencija²⁴ un citas.²⁵ Kopš 1958.gada daudzas CMI funkcijas pilda ANO Starptautiskā Jūrniecības Organizācija (IMO). Šī organizācija ir turpinājusi virzību uz vienotu jūras tiesību aktu izveidošanu. Daudzas valstis ir ievērojušas šos noteikumus, vai nu ratificējot izveidotās normas, vai iekļaujot savos nacionālos valsts tiesību aktos.²⁶

Jūrniecība kā starptautiskās politikas un ekonomiskas darbības sfēra ietver vairākus sarežģītus strīdus. Daļa no tiem ir tīri juridiska, ekonomiska vai komerciāla rakstura, bet otra daļa - politiska, uz kuru attiecas domstarpības starp valstīm, kas izraisa politisko krīžu un bruņotu konfliktu rašanos. Juridiskā rakstura jūras strīdi izceļas no darbībām, kas ietver vispārējo avāriju, zvejniecību, kuģu sadursmi, glābšanu, kravu un pasažieru pārvadājumus, jūras robežas izveidošanu, kuģu fraktēšanu, vilkšanas pakalpojumus un citus.²⁷

Starptautisko jūras tiesību normas galvenokārt regulē attiecības starp starptautisko tiesību subjektiem, tas ir, valstīm (tautām, nācijām), starpvalstu organizācijām, valstsveidīgiem veidojumiem. Tie ir saistīti ar Pasaules okeāna pētniecību, tā izmantošanu un aizsargāšanu, subjektu tiesībām un pienākumiem šajās zonās. Starptautisko privāto jūras tiesību normas ir cieši saistītas ar īpašuma, saimnieciskām saistībām pasaules ekonomikā, kuras rodas starp jūras dibena un telpas lietotājiem. Tie regulē īpašumattiecības ar ārvalstu fizisko un juridisko personu piedalīšanos starptautiskajā tirdzniecībā, zvejniecībā utt.²⁸

Jūrniecības strīdi var rasties starp valstīm, valsti un juridisko personu (savas valsts vai ārvalsts), starp dažādu valstu juridiskām personām utt. Atkarībā no strīdā iesaistītajiem subjektiem, tos var iedalīt nacionālajos un starptautiskajos. Šādus strīdus izskata nacionālās tiesas, starptautiskās arbitrāžās (tribunāli) jeb šķīrējtiesas, kā arī starptautiskās organizācijas.²⁹

Pirms unificētu starptautisko noteikumu izstrādāšanas, jūrniecības strīdus katrā valstī izskatīja saskaņā ar valsts civillikumiem un civilprocesa likumdošanu.³⁰ Tāpēc starp

²³ International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, signed at brussels, august 25, 1924. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/en/starptautiskie-ligumi/id/45-international-convention-for-the-unification-of-certain-rules-relating-to-bills-of-lading-signed-at-brussels-august-25-1924> [19.02.2019]

²⁴ International Convention on Salvage, 1989, (SALVAGE-1989), signed at Brussels, 23 September 1910, Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=21523> [19.02.2019]

²⁵ Konvencijas, kas ir ratificētas/pieņemtas LR ir pieejami: <http://www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=109> [19.02.2019]

²⁶ Hailegabriel Gedecho

²⁷ Йонас Бергхольцас, 1997., 171.стр.

²⁸ Ibid. 7.стр

²⁹ Ibid. 171.стр.

³⁰ Ibid. 171.стр.

dažādu tiesību sistēmu valstīm varēja rasties sarežģīti strīdi, kas izriet no kuģu darbības, tā arestu un zaudējumu piedziņu.³¹

Anglosakšu tiesību sistēmā (piem., Lielbritānija, Kanāda, Nigērija) *actio in rem* kuģu arests ir pamatprocedūra, kas ļauj kreditoriem paļauties uz savas prasības aizsardzību.³² Šādās kopējo tiesību valstīs kuģi bija iespējams arestēt tikai ierobežotā skaitā gadījumos, kur pieteicēji var izpildīt prasību *in rem* procedūrā, pie tam tikai kuģi, pret kuru ir vērsta prasība, varēja arestēt. Savukārt, kontinentālās Eiropas tiesību sistēmā kuģi bija iespējams arestēt saistībā ar jebkuru prasību, kas celta pret parādnieku.³³

Actio in rem ir specifiska anglosakšu tiesību norma, kuru Eiropas kontinentālo valstu juristi pazīst tikai un vienīgi saistībā ar kuģošanas tiesībām. *In rem* gadījumā prasība aizskarto tiesību aizstāvēšanai tiesā tiek iesniegta nevis pret fizisko vai juridisko personu kā atbildētāju, bet gan vai nu pret lietu, vēl konkrētāk – pret kuģi, kurš formāli tiek uzskatīts par atbildētāju lietā līdz tam brīdim, kad kuģa īpašnieks savu interešu aizstāvībai iesaistās procesā, vai pret kuģa īpašnieka formālo atvietotāju, piemēram, kuģa kapteini.³⁴

Kontinentālās Eiropas tiesību sistēmā nepastāvēja *in rem* procedūra. Šādās valstīs *in personam* darbību bija jāapvieno ar *saisie conservatoire* (apķīlāšanu), un šo darbību kopums tika uzskatīts par arestu. Tas ļauj konfiscēt un aizturēt atbildētājam piederošu īpašumu (tostarp kuģi) saskaņā ar tiesas lēmumu līdz galīgā lēmuma pieņemšanas. Turpmāko spriedumu, ja tas ir labvēlīgs prasītājam, varētu izpildīt pret aizturēto īpašumu vai nodrošinājumu, kas to aizstāj.³⁵

In personam ir savu tiesību aizstāvēšanas veids, kas nozīmē parastās prasības celšanu pret personu, t.i., atbildētājs ir noteikta fiziskā vai juridiskā persona vai personas. Šīs prasības iesniegšanu pret personu regulē katras valsts nacionālā likumdošana, t.i., civilprocess. Atšķirībā no *in rem* prasības, *in personam* prasībā persona, kura ir atbildīga par kuģi, saistība ar ko tiek celta prasība, ne visos gadījumos būs kuģa īpašnieks. Šo prasību var celt pret reģistrēto kuģa īpašnieku, nofraktētāju dimaiza čartera gadījumā, bet ne pret īpašnieku, operatoru – ar nosacījumu, ka viņš ir apveltīts ar tik plašām tiesībām un interesi, ka var būt par atbildētāju tiesā.³⁶

³¹ Berlingieri, 2011; Clause 1.11.

³² Tetley, W., "Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures" (1999) 73 Tulane Law Review, 1895–1985, p.1898. Pieejams: <https://ru.scribd.com/document/63077860/Tetley-s-Arrest-Attachment-Related-Maritime-Law-Procedure>; [18.02.2019]

³³ Berlingieri 2011, Clause 1.11.

³⁴ Māris Lejnicks, L.Medina. "Jūras tiesības". Jumava, 1997.gads.

³⁵ Tetley, W. 1999, p.1898

³⁶ M.Lejnicks, 274.-275.lpp.

No augstākminētā ir redzams, ka pastāvēja atšķirības starp valstīm, jo katrā valstī nacionālisma un tradīciju ietekmē ir izveidojusies sava izpratne par attiecīgu jautājumu, un dažos jautājumos tika praktizētas pilnīgi atšķirīgas pieejas.

To apliecina M. De Grandamison (Francija) paustais viedoklis 24.septembra 1951.gada Neapoles konferencē, ka abu sistēmu valstīm, sastādot konvencijas tekstu, kas apvienotu abu pušu intereses, bija nepieciešams atteikties no dažām pastāvošām tradīcijām. Piemēram, anglosakšu sistēmas cilvēki pieņēma ideju, ka varētu arestēt māsas kuģi attiecībā pret prasību, kas nav vērsta pret to. Kontinentālās Eiropas valstis, savukārt, bija gatavas atteikties no tiesībām arestēt kuģi par prasību, kas nav jūras prasība.³⁷ M. De Grandamison izteikto galveno principu apliecināja Lielbritānijas Karalistes delegācija (Sir Gonne St. Clair Pilcher).³⁸

Vēl viena atšķirība starp divām sistēmām ir tajā, ka kontinentālās Eiropas tiesību sistēmas valstīs arestētājs varētu būt atbildīgs par zaudējumiem, ko cieta kuģu īpašnieks nepamatota un nelikumīga aresta gadījumā, savukārt, anglosakšu tiesību sistēmas valstīs kuģu īpašnieks varēja pieprasīt tikai nodrošinājuma izmaksas, pamatojoties uz to, ka viņš vienmēr varēja atbrīvot kuģi no aresta, sniedzot pietiekamu nodrošinājumu.³⁹ Savukārt vēlāk Lielbritānijā pieņēma pozīciju, ka kuģu īpašnieks var atgūt zaudējumus tikai atsevišķā prasībā par nelikumīgu arestu, ja pierāda, ka prasītājs rīkojies saskaņā ar sliktu ticību.⁴⁰ Tas ļoti atšķiras no kontinentālās Eiropas noteikumiem, un jebkurš jurists zina, ka nav nekas grūtāks kā pierādīt sliktu ticību. Ir vēl grūtāk pierādīt, ka kāds veica arestu pret labu ticību.⁴¹

Papildus minētajam, pastāv jurisdikcijas, kas pārņēma savos normatīvajos aktos gan vispārējo tiesību, gan civiltiesību valsts tradīcijas. Tā, piemēram, Amerikas Savienotās Valstīs, jūras tiesības ļauj arestēt kuģi gan *in rem* prasībā gan izmantojot jūras prasību (*U.S. – maritime attachment*).⁴²

Jūras tiesību vispārēja vienveidība mazinātu lielāko daļu problēmu, saistītu ar neprognozējamību un tiesību kolīziju. Šī izpratne ir novedusi pie senās tendences, kas

³⁷ The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention, CMI, pp.282-283. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-1910-Collision-Convention-and-of-the-1952-Arrest-Convention.pdf> [12.02.2019].

³⁸ Ibid. p.285.

³⁹ Berlingieri 2011, Clause 1.11.

⁴⁰ Schoenbaum, T.J., Admiralty and Maritime Law, 4th Edition, Vol.2, West Publishing Co., 2004. Note 62 at p. 402

⁴¹ The travaux préparatoires, p. 243.

⁴² Lynn, R., "A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships, 1999" 55 U. Miami Law Review 453 (2000-2001) at 456. Pieejams: <https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1577&context=umlr>; [18.02.2019] See also Tetley, note 3 at p.1899.

attiecas uz vienādu jūras noteikumu atdzīvināšanu pasaulē 19.gadsimtā. Šādus centienus izveidot unificētus noteikumus ierosināja advokāti un komercietisību speciālisti, tādējādi tika dibināti CMI un nacionālās jūrniecības tiesību asociācijas, kuras šobrīd attīstās zem IMO un citu ANO saistītu organizāciju vairoga, sadarbojoties ar privātā sektora speciālistiem.⁴³

Lai gan apvienoto noteikumu un tiesību aktu izveidošana, kas vienkāršotu starptautisku kuģu arestu ir grūta, tas pēdējo desmitgadu laikā ir bijis jūras tiesību galvenais mērķis.⁴⁴ Starptautiskās organizācijas, piemēram, Apvienoto Nāciju Organizācijas tirdzniecības un attīstības konference (UNCTAD),⁴⁵ Starptautiskā jūrniecības organizācija (IMO⁴⁶) un Starptautiska Jūrniecības Komiteja (CMI)⁴⁷ ir veltījušas daudz laika un pūļu, lai vienkāršotu un standartizētu kuģu aresta procedūras.

Valstu mēģinājumi izveidot vienotas procedūras ir radījuši vairākas konvencijas, kas regulē dažus no jūrniecības aspektiem. Tika izstrādātas 1910.gada konvencija par kuģu sadursmi, kā arī 1910.gada konvencija par atlīdzību par glābšanu jūrā, 1924.gada Starptautiskā konvencija par dažu konosamenta noteikumu unifikāciju, 1969.gada konvenciju par zaudējumu atlīdzību, kas radās no naftas piesārņojumiem,⁴⁸ kā arī divas konvencijas par kuģu arestu, proti, Briseles un Ženēvas konvencijas, kuras šobrīd ir vienīgās konvencijas, kas regulē ar jūras prasību nodrošinājumu saistītus jautājumus.

Kuģis ir viegli pārvietojamais aktīvs, tādēļ viegli pārceļo no vienas valsts uz citu, kā arī no vienas valsts tiesas jurisdikcijas uz citu. Kuģa īpašnieku ir iespējams mainīt katrā valsts ostā, kamēr kuģis stāv piestātnē. Papildus, kuģim ir iespējams mainīt karogu, tātad kuģa jurisdikciju. Viss minētais norāda, ka mēģināt izpildīt prasību bez iespējas apturēt kuģi vienā vietā ir praktiski neiespējams. Prasības nodrošināšana pirms prasības celšanas vai tās laikā ir svarīgs mehānisms priekš kreditora, kuram draud neiespējamība atgūt parādu no negodprātīgā kuģu īpašnieka, jo pēdējais, valdot savu kuģi, kā vienīgo aktīvu ir spējīgs to pārvietot citā valstī, nemaksājot parādu.⁴⁹ Vairākos gadījumos pēc prasības pieteikuma apmierināšanas un labvēlīga lēmuma saņemšanas nebūs iespējams izpildīt prasību, jo *res* (kuģis), pret kuru ir vērsta prasība, nav atrodams vai esot aizgājis citā valstī ar nezināmu jurisdikciju. Šādas situācijas risinājums ir kaut kāda veida prasības

⁴³ Hailegabriel Gedecho

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ United Nations Conference on Trade and Development (ANO Tirdzniecības un attīstības konference); Pieejams: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>;

⁴⁶ International Maritime Organization (Starptautiska Jūrniecības Organizācija); Pieejams: <https://www.imo.org/>;

⁴⁷ Comité Maritime International. Mājaslapa: <https://comitemaritime.org/> [12.02.2019]

⁴⁸ Йонас Бергхольц, 14 стр.

⁴⁹ Tetley W.

nodrošinājums pirms vai prasības celšanas laikā, un kuģu arests ir visparastākais ceļš, kā dabūt šādu nodrošinājumu.⁵⁰

Arests izmanto kuģi kā nodrošinājumu tiesas rokās, kuru neietekmē kuģu īpašnieka turpmākā maksātnespēja.⁵¹

Gan 1952.gada gan 1999.gada aresta konvencijām kopīgs mērķis ir panākt līdzsvaru starp kreditora un kuģu īpašnieka interesēm, paturot prātā dažādās pieejas, ko pieņēmušas dažādas tiesību sistēmas. Svarīgs jautājums: cik lielā mērā gan Briseles, gan Ženēvas konvenciju noteikumi ir sasnieguši mērķi nodrošināt taisnīgu līdzsvaru un ļauj prasītājiem iegūt nodrošinājumu no kuģu īpašniekiem, proti, cik taisnīgi ir konvencijās ietvertie noteikumi attiecībā pret prasītāja iespējām arestēt kuģi un kuģu īpašniekam pasargāties no nepamatota un nelikumīgā aresta.

Prasītāju un kuģu īpašnieku pretrunīgo interešu saskaņošana ir strīdīgs jautājums jūrniecības tiesību jomā.⁵² No vienas puses, no prasītāja viedokļa, tiesības arestēt kuģi ir viens no visvērtīgākajiem instrumentiem, lai izpildītu savas jūras prasības un atgūtu parādus no kuģu īpašniekiem un operatoriem. No otras puses, no kuģu īpašnieku viedokļa, ir vienlīdz svarīgi, lai nelikumīgs arests nepārtrauktu kuģa likumīgu komercdarbības veikšanu. Šī cīņa starp abām pusēm gadsimtu gaitā ir palielinājusies un radīja dihotomiju (divdalījumu), kas joprojām pastāv šodien: abas puses uzskata, ka likums nav viņu labā un ka otram pusei ir lielāka priekšrocība saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem.⁵³

1.3. 1952.gada aresta konvencijas izstrāde un saturs

Šī konvencija neapšaubāmi ir vissvarīgākā no 1952.gada 10.maijā Briselē parakstītajām konvencijām, ne tikai tāpēc, ka tā regulē specifisku sfēru, bet arī tāpēc, ka tai ir izdevies apvienot atšķirīgas tiesību sistēmas. Šajā sakarā konvencija pārsteidzoši ilustrē jūrniecības nozarei raksturīgo tiesību vienošanas metodi. Kuģu arests ir svarīgs jautājums gan kuģu īpašniekiem, gan citām personām, kuras ir iesaistītas jūras industrijā.⁵⁴

Gatavojoties 1930.gada starptautiskajai jūrniecības komitejas konferencei, kas notika Antverpenē, tika piedāvāta jauna tēma – kuģu arests.⁵⁵ Tas bija pirmsākums

⁵⁰ Jackson, D. C., *Enforcement of Maritime Claims*, 4th edition, LLP, London 2005 at p.257.

⁵¹ Messon, N., *Admiralty Jurisdiction and Practice*, LLP, London 1993 at p.11

⁵² Islam, R., "The Arrest of Ship Conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants", *JMLC* Vol. 38, No.1, 2007 at p.75.

⁵³ Lynn, R., 2000-2001, p. 456: See also Tetly, note 3 at p.1899.

⁵⁴ Albert Lilar, p.38

⁵⁵ Berlingieri, 2011, Clause 1.01.

izveidot kopīgu normatīvo aktu. Pagāja vairāk nekā 20 gadu, kad tika pieņemta pēdējā konvencijas redakcija, kas apmierināja vairākas valstis.

Tas aizņēma tik daudz laika, jo konvencijas mērķis bija unificēt jūrmiecības tiesības starp valstīm, kuros ir izveidojušās ļoti atšķirīgas sistēmas, kā arī sabalansēt prasītāju un kuģu īpašnieku intereses.⁵⁶

Konvencijas teksta pieņemšanas laikā katra valsts izteica savu viedokli attiecībā pret konvencijas iespējamiem punktiem. Piemēram, Arne Rygh kungs (Oslo) 1933.gada sesijas laikā puda viedokli, ka kuģu arests gandrīz jebkad nodara lielus zaudējumus kuģu īpašniekam, jo pat īss laika periods var ietekmēt peļņas gūšanu. Lai kuģu īpašnieks varētu sagatavot garantijas, lai atbrīvotu kuģi no aresta, būtu nepieciešamas divas dienas, savukārt kuģa ienākšanas ostu ir iespējams viegli izsekot.⁵⁷ Tāds uzskats izveidojās tādēļ, ka kuģu īpašnieki nebija pasargāti, jo bija iespējams arestēt kuģi saistībā ar jebkuru prasību.

1951.gada konferencē Altena kungs (Norvēģija) izteica lielu vēlmi izveidot gala konvencijas tekstu, ar nosacījumu, ka šī konvencija pasargās kuģu īpašniekus. Viņaprāt, konvencijas 1. pants bija pārāk plašs un ļāva arestēt kuģi par gandrīz jebkuru prasību.⁵⁸ Izskatās, ka skandināvu valstis vēlējās sasaistīt Briseles konvencijas un 1926.gada Konvencijas par jūras privilēģijām un hipotēkām noteikumus.⁵⁹

Altena viedokli nepieņēma vairāku valstu pārstāvji (Beļģija, Lielbritānija, Nīderlandes) norādot, ka Konvencijas 1.pants ir atbilstošs pašiem kuģu īpašniekiem un ka konvencijas teksta harmonizēšana ar 1926.gada konvenciju būtu šausmīga.⁶⁰

1952.gadā visbeidzot tika pieņemts konvencijas teksts un tika prezentēts Briseles diplomātiskajā konferencē tajā pat gadā. Būtiskas izmaiņas netika ieviestas, savukārt konferencē tika apspriesti jautājumi par atbildību par nelikumīgu arestu, iespēja

⁵⁶ The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention, CMI, p.279. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-1910-Collision-Convention-and-of-the-1952-Arrest-Convention.pdf> [12.02.2019].

⁵⁷ Ibid. pp. 261-265

⁵⁸ The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention, CMI, p.279. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-1910-Collision-Convention-and-of-the-1952-Arrest-Convention.pdf> [12.02.2019].

⁵⁹ International Convention for the Unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages. Brussels, 10 april 1926. Pieejams: <https://www.vervoerrecht.nl/sites/default/files/publicaties/19260410%20Brussels%20Maritime%20Liens%20and%20Mortgages.pdf> [12.02.2019]

⁶⁰ The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention, CMI, pp.281-282. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-1910-Collision-Convention-and-of-the-1952-Arrest-Convention.pdf> [12.02.2019].

prasītājam nodrošināt savu prasību, un cik lielā mērā tās valsts tiesām, kur kuģis ir arestējams, ir jurisdikcija lemt par lietas būtību.⁶¹

Briseles konvencijas teksts sastāv no 18 pantiem. Svarīgākie ir 1.pants, kas nosaka nosacījumus, izpildoties kuriem var celt jūras prasību; 2.pants, kas aizsargā dalībvalsts kuģus citā valstī, kas ratificēja Briseles konvenciju; 3.pants, kas pasaka, ka ir iespējams arestēt konkrēto kuģi, attiecībā pret kuru ir radusies jūras prasība, vai kādu citu kuģi, kas pieder personai, kurai jūras prasības rašanās laikā piederēja konkrētais kuģis. Saskaņā ar šo pantu, kuģi ir iespējams arestēt tikai vienu reizi. Svarīgi, ka saskaņā ar 3.panta 4.punktu, Ja ir noslēgts līgums par kuģa fraktēšanu bez apkalpes un ja par jūras prasību, kas celta attiecībā pret šo kuģi, atbildīgs ir tā berbouta fraktētājs, nevis reģistrētais īpašnieks, tad prasītājs var lūgt arestēt šo kuģi vai jebkuru citu kuģi, kas pieder personai, kura noslēgusi attiecīgo līgumu saskaņā ar šīs Konvencijas noteikumiem, bet nevar arestēt nevienu citu reģistrētā īpašnieka kuģi, pamatojoties uz šādām jūras prasībām.

Var izsekot, ka kuģi, kuru pārvalda fraktētājs, kaut arī viņš nav īstais kuģa īpašnieks, ir iespējams arestēt. Tas ir tāpēc, ka fraktētājs uzstājas kā kuģa īpašnieks, jo saskaņā ar fraktēšanas līgumu kuģa īpašnieks nodod fraktētājam savas valdījuma tiesības pret kuģi, lai pēdējais varētu to brīvi izmantot pēc sava ieskata uz konkrētu periodu. Šis līgums ir "īres līgums", saskaņā ar kuru fraktētājs nodrošina kuģi ar apkalpi un ir atbildīgs par tā tehnisko ekspluatāciju, komercdarbības un vadības izdevumiem.⁶²

1.4. 1999.gada aresta konvencijas izstrāde, saturs un atšķirība no Briseles konvencijas

Starptautiskā jūrniecības komiteja pieņēma lēmumu apsvērt 1952.gada aresta konvencijas pārskatu pēc tam, kad IMO un UCTAD savā darba programmā iekļāva 1926. un 1967. gada Jūras privilēģijas un hipotēkas pārskatu un 1952.gada aresta konvenciju. Tika apsvērti papildinājumi, kas būtu jāveic jūras prasību sarakstā, problēmas saistībā ar to, vai kuģi ir iespējams arestēt attiecībā uz prasībām pret personām, kas nav kuģu īpašnieki.⁶³

⁶¹ Berlingieri, 2011. Clause 1.01.

⁶² Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services, Annex 2 glossary of legal definitions. Pieejams: http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp_annex2.pdf [12.02.2019]

⁶³ Berlingieri, 2011. Clause 1.21.

Tika izveidota JIGE ⁶⁴, kas pirms darba uzsākšanas ar aresta konvenciju darbojas ar konvenciju par jūras privilēģijām un hipotēkām. Tikai septītās sēdes laikā (1993.gadā Ženēvā) tika uzsāktas pārrunas par jaunu aresta konvenciju. ⁶⁵

JIGE nolēma pamatā izmantot aresta konvencijas tekstu, ko apstiprināja CMI Lisabonas konferencē un veltīja pastiprinātu uzmanību 1.pantam – Definīcijām, 3.pantam – tiesībām arestēt, un 5.pantam – tiesībām uz atkārtotu arestu un daudzkārtēju arestu. Pēc diskusijas tika sagatavots teksts, ko sagatavoja IMO un UNCTAD sekretariāts apspriešanai 8 sēdē. ⁶⁶

1996.gada decembrī Ženēvā notika 9.sēde, kur tika apspriesti svarīgi jautājumi. Puses ir nonākušas pie loģiska risinājuma, piemēram, jautājumos par aresta definīciju, iespēju arestēt kuģi, kas gatavs iziet vai izgāja no ostas, atbrīvošanu no aresta, atkārtotu arestu un daudzkārtēju arestu, īpašnieku un berbouta fraktētāju aizsardzību, jurisdikciju pēc būtības un konvencijas piemērošanas jomu. ⁶⁷

Galvenie jautājumi, par kuriem valstu pārstāvji nevarēja vienoties sēdē bija:

- 1) Vai jūras prasību sarakstam jābūt slēgtam vai atklātam;
- 2) Vai jābūt norādei, ka pastāv tiesības arestēt kuģi, kas gatavs iziet vai jau kuģo;
- 3) Vai jūras privilēģijai, kas nodrošina prasību neatkarīgi no tā, vai kuģis pieder atbildīgajai personai, jābūt tikai “starptautiskām” jūras privilēģijām, vai arī jūras privilēģijas, kuras atzītas *lex fori*;
- 4) Cik lielā mērā būtu pieļaujams kuģu arests attiecībā uz prasībām pret berbouta fraktētāju;
- 5) Vai nodrošinājums, kas jāiesniedz par kuģa atbrīvošanu no aresta, nedrīkst pārsniegt kuģa vērtību?⁶⁸

JIGE rekomendēja izskatīt un pieņemt konvencijas tekstu. Tas rezultējās tajā, ka 1999.gada 12.martā tika pieņemta konvencija un atvērta parakstīšanai no 1999.gada 1.septembra līdz 2000.gada 31.augustam. ⁶⁹

Konvencija jūrniecības pasaulē radīja neparastu reakciju. Lai gan faktiski desmit gadu laikā ratificēšanas un pieņemšanas skaiti bija ierobežoti, un desmitā pievienošanās konvencijai notika 2011.gada 14.martā (tātad stājās spēkā tikai 2011.gada 14.septembrī),

⁶⁴ Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and related subjects (Apvienotā starpvaldību ekspertu grupa jūras privilēģijas un hipotēkas jautājumos un ar tiem saistītajos jautājumos)

⁶⁵ Berlingieri. 2011. Clauses 1.23-1.27.

⁶⁶ Ibid. Clause 1.27.

⁶⁷ Ibid. Clause 1.30.

⁶⁸ Ibid. Clause 1.30

⁶⁹ Ibid. Clause 1.31-1.31.

vairākās valstīs ir ieviesušas konvencijas punktus savos iekšējos normatīvajos aktos, neratificējot/nepieņemot konvenciju.⁷⁰

Piemēram, Āzijā Ķīna ir pārņēmusi savos likumos kodola punktus savā speciālā jūrniecības procedūru likumā. Indija saskaņā ar Augstākās tiesas lēmumu “Sea Success 1”⁷¹ ir pārņēmusi jūras prasību sarakstu.⁷²

Dienvidamerikā Andu kopiena⁷³ pievienojas konvencijai, kā arī 1993.gada konvencijai par jūras privilēģiju un hipotēku, tādējādi visās Andu kopienas valstīs stājās spēkā konvencija saskaņā ar Lēmumu 487.^{74 75}

Tomēr Dienvidamerikā Venecuēla, kas sākotnēji bija arī Comunidad Andina dalībniece, iekļāva konvencijas pamatnoteikumus savā 2005.gada 13.decembra *Ley d Comercio Maritimo*.⁷⁶

Āfrikā, Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale⁷⁷ iekļāva savā CEMAC kodeksā konvencijas tekstu ar nelielām izmaiņām.⁷⁸

Līdzīgi notika arī Eiropas valstīs, proti, Latvijā, Krievijā un Slovēnijā, kaut arī Krievija un Slovēnijā palielinātais jūras prasība saraksts attiecas tikai uz kuģiem, kuri neceļo ar valsts karogu, kas ratificēja 1952. gada konvenciju.⁷⁹

Kā redzams, Ženēvas konvencija tika izmantota kā modelis vairāku valstu likumiem. Ir atzīts, ka tā ir pirmā reize, kad konvencijai ir divkāršs mērķis un tā ir jauna pieeja vienotībai.⁸⁰

Pieņemtais konvencijas teksts atgādina Briseles konvenciju, jo vairāki punkti, it īpaši jūras prasību saraksts, palika tādi paši ar nelielām izmaiņām un papildinājumiem.

1.4.1. Ženēvas konvencijas atšķirības no Briseles konvencijas

Ženēvas konvencijā ir ieviestas dažas būtiskas izmaiņas pie Briseles konvencijas. Pirmkārt, ir ievērojami paplašināts jūras prasību saraksts, par kurām var arestēt kuģi. Saskaņā ar Briseles konvenciju ir 17 jūras prasību kategorijas, kas var radīt aresta tiesības.

⁷⁰ Berlingieri, 2011. Clause 1.34.

⁷¹ [2004] 9 SCC 512. For a comment on that decision see Z. Bharucha, Legal aspects of arrest of ships in India: recent developments (2009) *Dir Mar* 1382 at p. 1384.

⁷² Berlingieri, 2011. Clause 1.35.

⁷³ Sastāv no Bolīvijas, Kolumbijas, Ekvadoras un Peru.

⁷⁴ Šķietami pastāv neskaidrības attiecībā uz jautājumu, vai *Decision* noteikumi ir pārāki par nacionāliem likumiem, jo īpaši kolumbijā un Ekvadorā. Sk. Apolo, Arrest of ships, supra note 69, p. 103.

⁷⁵ Berlingieri. 2011. Clause 1.35.

⁷⁶ Ibid. Clause 1.37.

⁷⁷ CEMAC – sastāv no Kamerūnas, Centrālāfrikas Republikas, Kongo, Gabona, Ekvatoriālā Gvineja un Tčada.

⁷⁸ Ibid. Clause 1.38.

⁷⁹ Ibid. Clause 1.39.

⁸⁰ Ibid. Clause

Saskaņā ar Ženēvas konvenciju ir 22 kategorijas, kas izslēdz bodmereju un ievieš 6 jaunas jūras prasības.

Ženēvas konvenciji tika pievienotas sekojošas jūras prasības:

- 1) zaudējumi vai zaudējumu draudi apkārtējai videi, piekrastei, vai ar to saistītām interesēm [...] ((d).apakšpunkts);
- 2) ostas, kanāla, doka un citas ūdensceļu nodevas un maksājumi ((n).apakšpunkts);
- 3) kuģa apdrošināšanas prēmijas (ieskaitot savstarpējās apdrošināšanas iemaksas), kuras maksā kuģa īpašnieks vai dimaiza fraktētājs, vai tiek maksātas kuģa īpašnieka vai dimaiza fraktētāja vārdā ((q).apakšpunkts);
- 4) jebkura komisijas nauda, starpnieku vai aģentu pakalpojumu maksājumi, ko maksā kuģa īpašnieks vai dimaiza fraktētājs vai tiek maksāts kuģa īpašnieka vai dimaiza fraktētāja vārdā attiecībā uz kuģi ((r).apakšpunkts);
- 5) jebkurš strīds par kuģa pārdošanas līgumu ((v).apakšpunkts);

Briseles konvencijas teksts ir slēgts. Ženēvas konvencijas noteikumu apspriešanas laikā tika apsvērta doma izveidot atvērtu sarakstu, tomēr tika iemantotas Briseles konvencijas tradīcijas, un jūras prasību saraksts tika izveidots slēgts, toties palielināts. Tomēr Ženēvas konvencijas viens punkts (1.pants d. apakšpunkts – zaudējumi apkārtējai videi) ir kaut kādā veidā atvērts. Ņemot vērā grūtības, kas raksturīgas visu iespējamo kaitējumu videi un ar to saistīto izmaksu definēšanai, šajā apakšpunktā ir uzskaitīti kaitējuma veidi kā piemērs un tas tiek noslēgts ar atklātiem vārdiem “līdzīgi zaudējumi, zudumi vai izmaksas”.⁸¹

Tiesības arestēt kuģi tika paplašinātas, ļaujot arestēt jebkuru kuģi, attiecībā uz kuru ir iesniegta prasība, ne tikai pret kuģa īpašnieku vai dimaiza fraktētāju prasības rašanās brīdī, bet arī pret īpašnieku vai dimaiza fraktētāju, menedžeri, kuģa operatoru, ja prasība ir nodrošināta ar jūras privilēģiju.⁸²

Atšķirībā no Briseles konvencijas, Ženēvas konvencija ļauj kreditoriem iegūt vairākas iespējas, lai nodrošinātu viņu prasības. Saskaņā ar 5.pantu, kreditors var atkārtoti arestēt kuģi pat pēc tā atbrīvošanas, un viņam ir tiesības arestēt vairākus kuģus, lai

⁸¹ An Overview of the 1952 and 1999 Arrest Conventions, 30.09.2011. Pieejams: <https://www.incegdllaw.com/en/knowledge-bank/overview-of-the-1952-and-1999-arrest-conventions> [16.04.2019]

⁸² Arresting developments – the 1999 Arrest Convention. Pieejams: <http://www.gard.no/web/updates/content/52184/arresting-developments-the-1999-arrest-convention> [17.04.2019]

papildinātu savu prasību. Tiesības atkārtoti arestēt vai arestēt vairākus kuģus rodas tikai tad, ja:

- 1) nodrošinājuma veids un apmērs attiecībā uz to pašu prasību ir nepietiekams, ar nosacījumu, ka nodrošinājuma kopsumma nedrīkst pārsniegt kuģa vērtību; vai
- 2) persona, kas iesniedza nodrošinājumu nespēj vai nespēs izpildīt pilnīgi vai daļēji visas savas saistības; vai
- 3) arestētais kuģis tika atbrīvots vai iepriekš iesniegtais nodrošinājums atcelts:
 - a. pēc prasītāja lūguma vai ar prasītāja piekrišanu, kas bijusi pamatota un saprātīga, vai
 - b. prasītājs, saprātīgi rīkojoties, nevarēja apturēt aresta atcelšanu.⁸³

Kaut arī Ženēvas konvencija attiecas tikai uz ierobežotu skaitu jurisdikciju, tā attiecas uz visiem kuģiem, kas ienāk šajās jurisdikcijās. Atšķirībā no Briseles konvencijas, jūras prasību saraksta paplašinājums un iespējas atkārtoti arestēt vienu kuģi vai vairākus kuģus, kas nozīmētu vairākus arestus vienas prasības ietvaros, varētu palielināt kuģu īpašnieku bažas attiecībā uz Ženēvas konvenciju. Šis noskaņojums, iespējams, pastiprināsies tad, ja nākotnē Ženēvas konvenciju ratificēs vairāku valstu skaits.⁸⁴

1.4.2. Briseles konvencijas denonsēšana

Latvija ir ratificējusi gan Briseles, gan Ženēvas konvencijas, paralēli pārņemot Ženēvas konvencijas noteikumus nacionālajos likumos, proti, Jūras kodeksā. Ja salīdzina abu konvenciju noteikumus, var pamanīt, ka daži noteikumi sakrīt. Tas ir tāpēc, ka deputāti, izstrādājot jaunās konvencijas tekstu, izmantoja Briseles konvencijas noteikumus par pamatu, papildinot, jauninot un labojot trūkumus, kas bija izraisīti ar konvenciju ieviešanu.

Tas nozīmē, ka Ženēvas konvencija ir modificētā Briseles konvencija. Berlingieri savā grāmatā pauž viedokli, ka valstij, ratificējot Ženēvas konvenciju, ir nepieciešams denonsēt iepriekšējo, lai neizraisīt konfliktu starp abu konvenciju piemērošanu. Piemēram, ja kreditors vēlas arestēt kuģi abu konvenciju dalībvalstī un kuģim ir Briseles konvencijas dalībvalsts karogs, saistībā ar jūras prasību, kura ir ietvertā Ženēvas konvencijas 1.panta 1.daļā, bet ne Briseles konvencijas 1.panta 1.daļā, tad arests nozīmētu

⁸³ 1999.gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu. Pieejams: <https://m.likumi.lv/doc.php?id=56706> [16.04.2019]

⁸⁴ An Overview of the 1952 and 1999 Arrest Conventions, 30.09.2011. Pieejams: <https://www.incegdlaw.com/en/knowledge-bank/overview-of-the-1952-and-1999-arrest-conventions> [16.04.2019]

valsts konvencijas normu pārkāpumu attiecībā uz Briseles konvenciju, savukārt atteikums veikt arestu nozīmētu Ženēvas konvencijas pārkāpumu. Jautājums ir, vai kreditors šajā gadījumā var celt prasību pret valsti.⁸⁵

Autors, konsultējoties ar dažiem Latvijas juristiem, saprata, ka abu konvenciju spēkā esamība ir aktuāls problēmjautājums.

Pirmkārt, kāds jurists norādīja, ka tiesnešiem pietrūkst zināšanu attiecībā uz konvenciju piemērošanu, tāpēc bieži vien tiek pārrakstīts prasības pieteikuma teksts un gadās, ka netiek piemērotas pareizās konvencijas. Proti, ja tiek celta prasība pret personu, kuras kuģim ir tās dalībvalsts karogs, kurš ir ratificējis tikai Briseles konvenciju, tad var tikt piemērota Ženēvas konvencija.

Otrkārt, cits jurists pauda viedokli, ka, ja Latvijā ir ratificētas abas konvencijas, ceļot prasību tiesā var izmantot jebkuras konvencijas tekstu, kurš konkrētā gadījumā ir izdevīgāks kreditoram. Autors vēlas norādīt, ka šāda veida domāšana ir nepareiza. Savukārt, šis jurists arī norādīja, ka tiesa šajos gadījumos parasti piekrīt kreditora argumentiem izmantojot vienu vai otru konvenciju.

Ja abu konvenciju spēkā esamība rada dažas problēmas un domstarpības pat tiesnešu vidū attiecībā uz to piemērošanu, kāpēc tad Latvija, ratificējot Ženēvas konvenciju, nedenonsēja pirmo?

Briseles konvencija, no vienas puses, dod tiesības arestēt ārvalsts kuģi saskaņā ar tajā ietverto kārtību. No otras puses, konvencija aizsargā kuģus ar Latvijas karogu pret nelikumīgu arestu ārvalstīs un neļauj citai valstij, kura ir ratificējusi Briseles konvenciju, arestēt kuģi ar Latvijas karogu par prasību, kura nav minēta konvencijas 1.panta 1.daļā. Saistībā ar to, ka Briseles konvenciju ir ratificējušas daudzas valstis,⁸⁶ bet Ženēvas konvenciju ratificēja tikai 15 valstis,⁸⁷ tās denonsēšana Latvijā rezultētu pie kuģu ar Latvijas karogu aizsardzības zuduma.

Autorprāt, lai samazinātu abu konvenciju iespējamo kolīziju skaitu, nepieciešams izstrādāt instrukciju tiesnešiem un juristiem, skaidrojot, kad ir piemērojama viena vai otrā konvencija.

Ja kuģis, kurš tiks arestēts, ir ar dalībvalsts karogu, kura ratificēja tikai Briseles konvenciju, tad, vispirms, nedrīkst piemērot Ženēvas konvenciju, un, otrkārt, nedrīkst

⁸⁵ Berlingieri. 2011. Clause 2.60.

⁸⁶ Jūras konvenciju ratifikācija un pieņemšanas, Pieejamas: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Status-of-the-Ratifications-of-and-Accessions-to-the-Brussels-International-Maritime-Law-Conventions.pdf> [13.04.2019] 30-32 lpp.

⁸⁷ Ženēvas konvencijas statuss. Pieejams: https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en [13.04.2019]

piemērot nacionālās likuma normas, kuras skar Briseles konvencijas noteikumus, jo Jūras kodekss ir balstīts uz Ženēvas konvencijas normām.

Ja kuģis, kura dalībvalsts karogs ir ratificējis Ženēvas konvenciju, tad nedrīkst piemērot Briseles konvenciju.

2. Jūras prasība, jūras privilēģija, kuģu arests

2.1. Jūras prasība un tiesības arestēt kuģi

Frāze „jūras prasība” ir izmantota Briseles un Ženēvas konvencijā kā vispārēja norāde, kas iever sevī visas prasības, pamatojoties uz kurām kuģis var tikt arestēts saskaņā ar konvenciju.⁸⁸

Abu konvenciju teksts sākas ar jūras prasību sarakstu⁸⁹. Svarīgi nejaukt „jūras prasību” ar „jūras privilēģiju”. Jūras privilēģija ir viena no jūras prasību kategorijām. Piemēram, prasības, kas izriet no kuģu hipotēkas, arī ir jūras prasības. Tikai dažas jūras prasības ir nodrošinātas ar jūras privilēģiju.

Tiesību normas, kas attiecas uz augstākminēto sevišķo prasības veidu, Latvijas nacionālās tiesībās ir atrodamas Jūras kodeksā. Pirms Jūras kodeksa jautājumus, kas bija saistīti ar jūrniecību, regulēja Ministru kabineta 1994. gada 16.augusta noteikumi Nr.168 „Latvijas Jūrniecības noteikumi (Jūras kodekss)”.

Gan Latvijas un citu valstu nacionālajos normatīvajos aktos, gan starptautiskos dokumentos (konvencijas, direktīvas utt.) nav bieži definēta „jūras prasība”. Parasti tiek dots vairāku prasību (priekšnoteikumu) saraksts, izpildoties kurām prasītājam rodas iespēja celt jūras prasību.

Jūras prasība ir atsevišķs prasības veids, kas atšķiras no civilprocesuālās prasības. Jūras prasības esamība dod prasītājam ekskluzīvās tiesības, kā piemēram, Jūras kodeksā ietvertais 50.pants, kas ir kuģu arests, XV nodaļa, kas reglamentē atbildības ierobežošanu, un 334.pants – noilguma termiņš. Papildus tam, jūrniekiem tiek piešķirtas papildus tiesības jeb sava veida aizsardzības mehānisms, jo prasības, kas saistītas ar jūrnieku darba algu, ir pieskaitāmas jūras prasībām. Protams, lai minētās tiesības varētu izmantot, ir nepieciešams lietā konstatēt un pierādīt jūras prasības esamību.

Jūras kodeksa 48.panta 1.daļā ir ietverti 22 gadījumi (punkti), izpildoties kuriem var celt jūras prasību:

⁸⁸ Jackson, 2005. Supra note 6 at p. 23.

⁸⁹ Sk. Briseles un Ženevas konvenciju 1.pantus.

1. zaudējumiem vai bojājumiem, ko izraisa kuģa darbība;
2. cilvēka dzīvības zaudēšanu vai viņa veselībai nodarīto kaitējumu, kas radies uz ūdens vai sauszemes saistībā ar kuģa ekspluatāciju;
3. glābšanu vai jebkuru glābšanas līgumu, arī īpašo kompensāciju par tāda kuģa vai kravas glābšanu, kas apdraud vidi;
4. kuģa radītu kaitējumu vai kaitējuma draudiem videi (arī piekrastei) vai ar vidi saistītām interesēm; tādiem saprātīgiem un pamatotiem pasākumiem, kas veikti, lai mazinātu vai novērstu šādus kaitējumus; atlīdzību par šādiem kaitējumiem; tādu pasākumu izmaksām, kuri veikti vai tiks veikti, lai atjaunotu dabas vidi; kaitējumiem, kas radušies vai varēja rasties trešajai personai saistībā ar videi nodarīto kaitējumu; šajā punktā minētajiem apstākļiem līdzīgiem kaitējumiem, zudumiem vai izmaksām;
5. izmaksām un izdevumiem, kas saistīti ar nogrimuša, bojāta, uz sēkļa uzskrējuša vai pamesta kuģa izcelšanu, pārvietošanu, atgūšanu, iznīcināšanu vai padarīšanu par nekaitīgu, ieskaitot visu, kas atrodas vai atradās uz kuģa, kā arī izmaksām vai izdevumiem, kas saistīti ar pamesta kuģa saglabāšanu un tā apkalpes uzturēšanu;
6. līgumu par kuģa iznomāšanu vai izmantošanu saskaņā ar fraktēšanas vai jebkuru citu līgumu;
7. līgumu par kravas vai pasažieru pārvadājumu ar kuģi saskaņā ar fraktēšanas vai jebkuru citu līgumu;
8. zaudējumiem vai bojājumiem, kas radušies kravai vai saistībā ar kravu (ieskaitot bagāžu), kura tiek pārvadāta ar kuģi;
9. vispārējo avāriju;
10. vilkšanas pakalpojumu sniegšanu;
11. loča pakalpojumu sniegšanu;
12. kuģa darbībai, vadībai, saglabāšanai vai uzturēšanai piegādātām precēm, materiāliem, krājumiem, degvielu, iekārtām (ieskaitot konteinerus) vai sniegtiem pakalpojumiem;
13. kuģa būvēšanu, remontu, rekonstrukciju, kuģa pārveidošanu vai iekārtu uzstādīšanu;
14. maksājumiem par ostas, kanāla, doka vai citu ūdensceļu izmantošanu;
15. kapteinim, virsniekiem un citiem apkalpes locekļiem paredzētajām algām un citām ar viņu darbu uz kuģa saistītām naudas summām, ieskaitot repatriācijas izdevumus un sociālās apdrošināšanas maksājumus;
16. kuģa vai tā īpašnieka krastaprūpes (disbursmenta) rēķiniem;

17. kuģa apdrošināšanas prēmijām (ieskaitot savstarpējās apdrošināšanas iemaksas), kuras maksā kuģa īpašnieks vai berbouta fraktētājs vai kuras tiek maksātas kuģa īpašnieka vai berbouta fraktētāja vārdā;
18. jebkuru komisijas naudu, starpnieku vai aģentu pakalpojumu maksājumiem, kurus par kuģi maksā kuģa īpašnieks vai berbouta fraktētājs vai kuri tiek maksāti kuģa īpašnieka vai berbouta fraktētāja vārdā;
19. jebkuriem strīdiem par kuģa īpašuma vai valdījuma tiesībām;
20. jebkuriem strīdiem starp kuģa kopīpašniekiem par kuģa nodarbinātību vai iegūto peļņu;
21. kuģa hipotēku vai hipotekārajām prasībām, vai jebkādiem tāda paša veida apgrūtinājumiem attiecībā uz kuģi;
22. jebkuru strīdu par kuģa pārdošanas līgumu.⁹⁰

Ir pietiekami balstīt jūras prasību uz viena no 48.panta 1.daļā minētiem apstākļiem, protams, netiek arī liegts pierādīt vairāku apstākļu izpildi.⁹¹

Analizējot pieejamos anonimizētos nolēmumus var konstatēt, ka Latvijā netika izskatīts liels lietu apjoms.⁹² Daži nolēmumi ir saistīti ar tiesu izpildītāja nepareizām darbībām, darbinieku darba algām un citi. Autors vēlas pievērst uzmanību diviem spriedumiem: Nr. C37103512 un C31488612.

Abās lietās galvenais strīds pastāvēja par jūras prasības esamību. Abās lietās atbildētāji mēģināja pierādīt, ka pastāv jūras prasība un ir piemērojams Jūras kodeksa 334.pants, saskaņā ar kuru noilguma termiņš jūras prasībām, kuras paredzētas šā kodeksa 48.pantā un kuru noilguma termiņu nenosaka šā kodeksa 325.-333.pants, ir viens gads. Abas prasības tika apmierinātas pirmajā instancē, savukārt apelācijas instances civillietu tiesu kolēģija uzskatīja, ka minētajās lietās nepastāv jūras prasība.

Apelācijas instances tiesa augstākminētajā pirmajā lietā uzskatīja, ka „*Ne jebkura prasība, kuras priekšmets ir minēts Jūras kodeksa 48. pantā ir atzīstama par jūras prasību. Analizējot Jūras kodeksa XII nodaļas pantu un Briseles 10.05.1952. Starptautiskās konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju 1.-3. panta saturu, var secināt, ka jūras prasība ir nesaraujami saistīta ar iespējamo kuģa arestu, jo jebkura jūras prasība garantē prasītājam tiesības arestēt atbildētāja kuģi. Savukārt kuģa arests ir iespējams tikai gadījumos, kad atbildētājam ir*

⁹⁰ Jūras kodekss, 48.pants 1.daļa.

⁹¹ Ibid. 48.pants 2.daļa.

⁹² Autors konstatēja 14 tiesas spriedumus, meklējot anonimizētā spriedumu datu bāzē pēc vairākiem atslēgus vārdiem. „Jūras prasība” – 26 ieraksti; „Kuģa arests” – 14 ieraksti

pietiekams juridisks sakars ar kuģi (kuru ir nepieciešams arestēt nodrošinot jūras prasību). Norādīts, ka no Jūras kodeksa 50. panta pirmās un otrās daļas izriet, ka kuģa arests ir iespējams tikai pie nosacījuma, ja atbildētājs ir kuģa īpašnieks, berbouta fraktētājs vai operators (pastāvot jūras privilēģijai). Tātad par jūras prasību būtu atzīstama tikai tāda prasība, kura ir celta pret šādiem atbildētājiem (actio in personam):

a. kuģa īpašnieku; vai

b. kuģa berbouta fraktētāju; vai

c. kuģa operatoru (prasībai jābūt nodrošinātai ar jūras privilēģiju);

un šīs prasības pamatu veido Jūras kodeksa 48. pantā vai Briseles 10.05.1952.g. Starptautiskās konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju 1. pantā norādīti apstākļi.”⁹³

Ceļot jūras prasību, kā iespējamais prasības nodrošinājums ir kuģa arests kā jūras prasības nodrošinājuma līdzeklis, kā tas izriet no Jūras kodeksa normām (Jūras kodeksa 47.p.p.u.c.).⁹⁴

Kuģa arests ir pieļaujams, ja attiecībā uz šo kuģi pastāv jūras prasība un ja ir spēkā viens no Jūras kodeksa 50.pantā minētajiem nosacījumiem (Jūras kodeksa 50.panta pirmā daļa), tajā skaitā: persona, kurai kuģis piederēja jūras prasības rašanās brīdī, ir atbildīga par prasību un ir kuģa īpašnieks kuģa aresta brīdī; persona, kura bija kuģa berbouta fraktētājs vai kuģa īpašnieks kuģa aresta brīdī; prasība izriet no kuģa hipotēkas vai cita tāda paša veida apgrūtinājuma; prasība attiecas uz kuģa īpašuma vai valdījuma tiesībām; prasība vērsta pret kuģa īpašnieku, berbouta fraktētāju, kuģa operatoru un šo prasību nodrošina jūras privilēģija.⁹⁵

Jūras kodeksa 12.nodaļā, kas regulē aresta piemērošanu kuģim kā prasības nodrošinājuma līdzekli, ir arī norādīti apstākļi, pie kādiem prasība ir atzīstama par jūras prasību, kas ir ietverti 48.pantā.⁹⁶

Civillietu tiesu kolēģija uzskata, [...] ka šo kodeksu piemēro kuģiem, kā arī citiem tiesību subjektiem, kas saistīti ar kuģiem vai kuģošanu. Kā arī Jūras kodeksa 50.pantu, kurā norādīti nosacījumi kuģa arestam kā jūras prasības nodrošinājuma līdzeklī, kurus uz izskatāmo lietu celtās prasības ietvaros nav pamata attiecināt.⁹⁷

Civillietu tiesu kolēģija uzskata, ka no minētajām Jūras kodeksa normām izriet, ka jūras prasība atzīstama par tādu gadījumā, ja tiesiskajās attiecībās kā attiecību

⁹³ Zemgales apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas Spriedums Nr. C37103512

⁹⁴ Zemgales apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas Spriedums Nr. C31488612

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ Ibid.

⁹⁷ Ibid.

dalībnieks ir iesaistīts arī kuģis, kura tiesības un pienākumus saskaņā ar likumu īsteno kuģa īpašnieks, kuģa kapteinis, operators vai fraktētājs, un celtās prasības ietvaros kuģim ir iespējams piemērot prasības nodrošinājumu - kuģa arestu kā jūras prasības nodrošinājuma veidu, atbilstoši Jūras kodeksa 50.panta nosacījumiem.⁹⁸

2.2. Jūras privilēģija

Jūras privilēģija (*maritime lien – angļu val.*) Latvijas normatīvajos aktos parādījās starptautisko konvenciju ietekmē. Jūras kodeksā tā ieceļoja no 1993.gada starptautiskās konvencijas par jūras privilēģijām un hipotēkām, tomēr šī konvencija netika ratificēta. Dažas konvencijas normas tika pārņemtas, izstrādājot Jūras kodeksu.

Vārds „lien” ir franču vārds, kas nozīmē „saikne, saite vai saistība” un ir tieši tas, ko dara jūras privilēģija. Tas ir „apgrūtinājums”, kas nesaraujami „saistīts” ar kuģi.

Konvencijā netiek sniegta jūras privilēģijas definīcija. Tiek dotas piecas jūras prasības, un, ja tās tiek celtas pret kuģu īpašnieku, fraktētāju, menedžeri vai operatoru, tad tās ir nodrošināmas ar jūras privilēģiju.⁹⁹

Jūras privilēģiju varētu definēt kā privilēģēto prasību pret jūras īpašumu par tā nodarītiem zaudējumiem (vai pakalpojumiem Lielbritānijā un dažās valstīs ar anglo-sakšu tiesību sistēmu), kas rodas no brīža, kad tika izdarītas noteikta veida darbības, kas ceļo kopā ar kuģi un var būt izpildāms *in rem* kartībā.¹⁰⁰

Jūras prasības, kuras ir nodrošināmas ar jūras privilēģiju ir sekojošas:

- 1) kas saistītas ar kuģa kapteiņa, virsnieku un citu kuģa apkalpes locekļu darbu uz kuģa, ieskaitot repatriācijas izdevumus un par viņiem izdarāmos sociālās apdrošināšanas maksājumus;
- 2) sakarā ar cilvēka dzīvības zaudēšanu vai viņa veselībai nodarīto kaitējumu (ieskaitot prasības uzturlīdzekļu piedziņai), kas radies uz ūdens vai sauszemes saistībā ar kuģa ekspluatāciju;
- 3) kas saistītas ar atlīdzību par kuģa glābšanu;
- 4) kas saistītas ar maksājumiem par ostu, kanālu un citu ūdensceļu izmantošanu un loču pakalpojumiem;

⁹⁸Zemgales apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas Spriedums Nr. C31488612

⁹⁹ International convention on maritime liens and mortgages, 1993, Article 4. Pieejams: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [12.03.2019]

¹⁰⁰ Tetly, International Conflicts of Law: Common, Civil & Maritime, International Shipping Publications, Montreal, 1994 at p.539.

5) kas radušās kuģa darbības rezultātā un ir saistītas ar zaudējumu nodarīšanu īpašumam vai tā bojāeju, izņemot ar kuģi pārvadātās kravas, konteineru un pasažieriem piederošo mantu zaudējumu vai tām nodarītos bojājumus.

Šīs prasības ir kodificētas starptautiskā konvencijā par jūras privilēģijām un hipotēkām un pārņemtas Jūras kodeksa 33.pantā gandrīz bez pārmaiņām.

Šo ierobežotu jūras prasību saraksts ir tik maz tāpēc, ka jūras prasības nodrošinājums ar jūras privilēģiju dod vairākās ekskluzīvas tiesības kreditoram un ierobežo kuģu īpašnieka tiesības vairāk, nekā parastais kuģu arests.

Pirmkārt, jūras privilēģija ir prioritārāka attiecībā pret prasībām, kas izriet no kuģubūvētāju un kuģu remontētāju prasībām, ja viņi pirms kuģa piespiedu pārdošanas (izsoles) ir izmantojuši savas aizturējuma tiesības, pret prasībām, kas saistītas ar ķīlām, hipotēkām un citiem reģistrētiem apgrūtinājumiem, pret pārējām jūras prasībām (kas minēti Jūras kodeksa 48.pantā) un pret citām prasībām.¹⁰¹ Tas nozīmē, ka kreditoram, kuram ir nodrošināta jūras prasība ar jūras privilēģiju, ir palielinātas izredzes atgūt prasības summu, atšķirībā no citiem kreditoriem.

Otrkārt, atšķirībā no jūras prasības (*in personam*), kas ir vērsta uz pašu parādnieku un dod tiesības arestēt viņa īpašumu jeb kuģi, jūras privilēģija ir *in rem* prasība jeb prasība, kas vērsta pret pašu *res* jeb kuģi. Savukārt, ja ir celta prasība, kas nodrošināta ar jūras privilēģiju, prasītājs var vērsties pret īpašnieku *in personam*, neaiztiekot kuģi. Var teikt, ka par parādnieku kļūst pats kuģis. Tā ir piesaistīta pašam kuģim un „seko” tam neatkarīgi no īpašnieku vai karoga maiņas, izņemot Jūras kodeksa 56.pantā noteiktos gadījumus.¹⁰²

Atšķirībā no citām valstīm, piemēram, tādām kā Latvijas kaimiņiem Lietuvas un Igaunijas, kā arī Vācijas, Latvija nav ratificējusi 1993.gada Starptautisko konvenciju par jūras privilēģijām un hipotēkām.¹⁰³ Neraugoties uz augstākminēto, Jūras kodeksā tika pārņemti panti, kas skar jūras privilēģiju.

Analizējot anonimizētus nolēmumus, autors pamanīja lielu prasību skaitu, kas attiecas uz darba algas piedziņu no kuģiem, proti, saskaņā ar Jūras kodeksa 33.panta 1.daļu. Tika konstatēts viens spriedums, saskaņā ar kuru tiesa apmierināja SIA

¹⁰¹ Jūras kodekss, 56.panta 2.daļa

¹⁰² Jūras kodekss, 36.panta 1.daļa.

¹⁰³ United nations / international maritime organization conference of plenipotentiaries on a convention on maritime liens and mortgages. Pieejams: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [29.05.2018]

„Bolderājas kuģu remontu rūpnīca” jūras prasību pret Frigga Shipping LTD motorkuģa „FRIGGA”¹⁰⁴ par parāda piedziņu.¹⁰⁵

Prasības pieteikumā norādīts, ka *2017.gada 3.novembrī starp prasītāju un Frigga Shipping LTD, kuru uz pilnvaras pamata pārstāvēja SIA “Aquarius Shipmanagement” tika noslēgts līgums Nr./numurs/ par pakalpojumu sniegšanu m/k “FRIGGA”, /numurs/, laikā, kad tas tiks novietots prasītāja akvatorijā, saskaņā ar pieņemšanas- nodošanas aktu.*¹⁰⁶

Savu prasību prasītājs pamatoja ar Jūras kodeksa 33.panta pirmās daļas 4.punktu, 48.panta pirmās daļas 12., 14.punktu.¹⁰⁷

Tiesa apmierināja prasību, *piedzenot no motorkuģa “FRIGGA”, /numurs/ karogs Antigua&Barbuda, bet piedziņas neiespējamības gadījumā no Frigga Shipping LTD, reģistrācijas Nr.15056, par labu SIA “Bolderājas kuģu remonta rūpnīca”, reģistrācijas Nr.40003184335, parādu 44`116,68 euro, tiesāšanās izdevumus 1598,08 euro, izdevumus par advokāta palīdzību 1331,00 euro, kopā piedzīt 47`045,76 euro (četrdesmit septiņi tūkstoši četrdesmit pieci euro, 76 centi).*¹⁰⁸

Analizējot šo spriedumu, autoram radījās šaubas par tā pareizību. Pirmkārt, ja tiek celta prasība pret ārvalsts kuģi vai ārvalsts kuģu īpašnieku, jāpiemēro attiecīgas konvencijas noteikumus. Tā kā kuģim „FRIGGA” karogs ir Antigua&Barbuda, kura ir ratificējusi tikai Briseles konvenciju un nav ratificējusi Ženēvas, tad tiesai, izskatot prasību, jāpiemēro vispirms Briseles konvencijas noteikumi, un, ja noteikumi sakrīt, nacionālus normatīvus aktus papildus konvencijai, nevis aizstājot tās noteikumus pilnībā. Tā kā vairāki Jūras kodeksa noteikumi ir pārņemti no Ženēvas konvencijas, tad, piemērojot tikai Latvijas Jūras kodeksu, iespējams pārkāpt Briseles konvenciju, neievērojot tās noteikumus.

Konvencijas punktu nepiemērošana nenozīmē uzreiz konvencijas pārkāpumu. Saistībā ar to, ka Ženēvas konvencija papildina Briseles konvencijas noteikumus un vairākos punktos tās sakrīt, un Jūras kodekss ir veidots, ņemot vērā Ženēvas konvencijas noteikumus, tad, izmantojot tikai Jūras kodeksu, dažos gadījumos lietas iznākums nemainīsies. Savukārt gadījumā, kad tiesa skatīs lietu par ārvalsts kuģu arestu, kura karoga valsts nav pievienojusies Ženēvas konvencijai, un tiks izmantoti tikai Jūras kodeksa un citi iekšēji normatīvu aktu noteikumi, iespējams, ka kuģi arestēs par prasību,

¹⁰⁴ <http://www.shipspotting.com/gallery/photo.php?lid=2848417> [12.04.2019]

¹⁰⁵ Rīgas pilsētas Pārdaugavas tiesas Spriedums no 2018.gada 17.augusta, Lietas arhīva Nr. Nr. C-3186-18/12, ECLI:LV:RPPT:2018:0817.C68318618.2.S

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Spriedums Nr. C-3186-18/12

kas nav minēta Briseles konvencijā. Varētu rasties jautājums par iespēju celt prasību pret valsti par konvencijas noteikumu neievērošanu.¹⁰⁹

Otrkārt, ja prasība tiek pamatota ar Jūras kodeksa 33.panta 1.daļas 4.punktu, tad nav skaidrs, kādēļ tiek papildus izmantots 48.panta 1.daļas 12.punkts par pakalpojumu sniegšanu. Šis punkts nav nodrošināts ar jūras privilēģiju attiecība pret kuģi. Tiesai bija nepieciešams veikt analīzi

Treškārt, Jūras kodeksa 33.panta 1.daļas 4.punktā ietvertas jūras prasības, kas saistītas ar maksājumiem par ostu, kanālu un citu ūdensceļu izmantošanu un loču pakalpojumiem neattiecas uz kuģu būvētavu. Ostu, kanālu un citu ceļu maksājumus, kā arī maksājumus par loču pakalpojumiem saskaņā ar Likumu par Ostām 13.pantu ir tiesīgas piestādīt tikai attiecīgās ostas pārvalde. Loču pakalpojumus sniedz Latvijas ostas un to kārtību nosaka MK noteikumi.¹¹⁰

Spriedumā ir atzīts, ka *no prasības pieteikumam pievienotā līguma Nr.56 izriet, ka prasītājs (izpildītājs) kuģim FRIGGA, /numurs/ (turpmāk– kuģis), ierāda vietu stāvēšanai pie piestātnes sienas un sniedz pakalpojumus saskaņā ar kuģa novietošanas aktu, bet atbildētājs (pasūtītājs) apmaksā kuģa stāvvietu un tam sniegtos pakalpojumus.*

Nav skaidrs, kāpēc tiesa ignorēja pašu atzītu faktu, ka kuģis stāvēja pie piestātnes. Tas faktiski nozīmē, ka prasītājs sniedza piestātnes pakalpojumus, kas dod tiesības celt prasību tikai saskaņā ar Jūras kodeksa 48.panta 1.daļas 12.punktu.

2.3. Kuģu arests

Saistībā ar to, ka kuģis ir dārgs aktīvs un spēj pārvietoties starp valstīm relatīvi viegli, parādniekam varētu rasties ideja izvest savus aktīvus tālu no prasītāja. Tāpēc bija nepieciešams ieviest mehānismu, kas ļautu nodrošināt jūras prasību un nepieļautu aktīvu pārvietošanu vai cita veida to pārveidošanu (piemēram, pārdošanu vai likvidāciju). Kuģa arests ir visefektīvākais veids, kā nodrošināt prasību un dažreiz vienīgais veids kā stimulēt parādnieku nokārtot savas saistības.

Jūras kodeksa¹¹¹ izpratnē kuģu 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, vai cita piespiedu

¹⁰⁹ Sk. Berlingieri. 2011. Clause 2.60

¹¹⁰ Ministru kabineta 2006. gada 7. februāra noteikumi Nr. 102 "Noteikumi par ločiem". 1.pants. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/128919> [12.03.2019]

¹¹¹ Jūras kodekss: LV likums. Pieņemts: 29.05.2003. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=76358> [11.02.2019]

līdzekļa izmantošanu, tajā skaitā, kuģa aizturēšanu administratīvā kārtībā, īstenojot ostu valsts kontroli un kuģošanas režīma uzraudzību Latvijas ūdeņos.¹¹²

Kuģa arests ir viens no prasības nodrošinājuma veidiem,¹¹³ kura iestāšanās ir atkarīga no dažu priekšnoteikumu izpildes.¹¹⁴ Saskaņā ar Civilprocesa likuma 138.panta 6.daļu, kuģa arests piemērojams tikai jūras prasībās. Citas normas, kas regulē kuģu arestu, nav minētas Civilprocesa likumā, jo visi šāda veida jautājumi ir risināmi Jūras kodeksā minētajā kārtībā. Tas nozīmē, ka piemērot šo prasības nodrošinājuma līdzekli var tikai tad, kad izpildās Jūras kodeksā minētie nosacījumi par jūras prasības esamību. Kuģi nav iespējams arestēt saistībā ar citu, ar kuģi nesaistīto prasību.

Jūras kodeksā ir minēti nosacījumi, izpildot kurus ir iespēja prasītājam arestēt parādnieka kuģi. Viens no nosacījumiem, kuram visu laiku jāizpildās ir jūras prasības esamība. Ja tāda ir iegūta, pēc likuma panta ir nepieciešams izvērtēt 5 (piecus) nosacījumus, kuri ir atrodami Jūras kodeksa 50.panta 1.daļā. Saskaņā ar šo pantu, arests ir pieļaujams pret personu, kura ir atbildīga par prasību un ir īpašnieks vai berbouta fraktētājs uz aresta uzlikšanas brīdī, vai ja pastāv jūras privilēģija un prasība ir vērsta pret īpašnieku vai berbouta fraktētāju.

Latvija ir ratificējusi 1952.gada Briseles konvenciju. Tās pirmsākumus var izsekot līdz 1930.gadam, kad Vācijas un Francijas asociācijas apsvēra aresta nepieciešamību saistībā ar jurisdikciju kolīziju gadījumā. Ņemot vērā, ka arests ir cieši saistīts ar jūras privilēģiju un hipotēku, tika uzdoti jautājumi par kuģa aresta iespējamību, subjekta tiesībām to darīt, priekšnoteikumiem, kad var arestēt un atbrīvot kuģi no tā.¹¹⁵

Saskaņā ar šīs konvencijas 1.panta 2.daļu „arests” ir kuģa aizturēšana ar tiesas procesu, lai nodrošinātu jūras prasību, bet neietver kuģa apķīlāšanu, izpildot vai apmierinot spriedumu. Tā ir kuģa aresta būtība, kura ir līdzīga visās valstīs, kuras ir ratificējušas šo konvenciju.

Apskatot Ženēvas konvenciju, var manīt, ka kuģa aresta definīcija jeb nosacījumi ir gandrīz vienādi ar Latvijas Jūras kodeksā minēto, savukārt nacionālais likums detalizētāk un izvērstāk definē kuģu arestu. Tas ir tāpēc, ka Jūras kodekss tika izstrādāts, pārņemot dažas konvencijas daļas pilnībā.

Ņemot vērā, ka jebkuras darbības, kas ir saistītas ar kuģa darbības apturēšanu, nozīmē lielas naudas zudumu parādniekam, tāpēc šajā jomā ir ļoti svarīgs aresta uzlikšanas, kā arī atbrīvošanas no aresta, ātrums.

¹¹² Jūras kodekss, 47.panta 2.daļa.

¹¹³ Civilprocesa likums: LV likums. Pieņemts: 14.10.1998, 138.panta 1.daļa 4.punkts.[11.02.2019]

¹¹⁴ Jūras kodekss 48.pants 1.daļa.

¹¹⁵ Berlingieri. 2011. Clause 4.30

Latvijā kuģa aresta procedūra notiek relatīvi ātri. Vadoties no pieejamiem tiesas spriedumiem, kā arī no jūras tiesību jomas speciālistiem, kuģa arests ir veicams maksimāli vienas nedēļas laikā no pieprasījuma iesniegšanas tiesā.¹¹⁶ Šobrīd tiesas cenšas veikt lietas ierosināšanu un kuģa arestu ātrāk, un praksē tas aizņem no divām līdz trim dienām.¹¹⁷

2.4. Kuģu arests – aizturēšana vai pārvietošanas aizliegums

Konvenciju korektā tulkošana ir viena no galvenajām sastāvdaļām, lai pareizi piemērotu normas vai pārņemtu attiecīgās valsts likumdošanā. Tulkojot tekstu, īpaši likuma normas, nepietiek ar vārdiem, kas labāk skan. Svarīgi analizēt likumdevēja gribu, lai atbilstoši tai izveidotu normu, kuru izmantos tiesneši vairākus gadus, un tulkojumam jābūt konsekventam, lai nerastos domstarpības speciālistu vidū.

Kuģu aresta galvenais uzdevums, kas izriet no konvencijām, ir kreditora prasības nodrošinājuma saņemšana. Tā varētu būt drošības nauda vai, ja tāda nav iesniegta, pats kuģis. Tas arī nozīmē, ka vēlāk var piespiedu kārtā pārdot parādnieka arestēto kuģi sprieduma izpildes posmā kā viņam piederošu kustamo mantu.¹¹⁸

Kuģu arests pēc Jūras kodeksā ietvertas definīcijas nozīmē jebkuru kuģa aizturēšanu vai tā pārvietošanas aizliegumu saskaņā ar tiesas nolēmumu. Autors vēlas noskaidrot atšķirību starp kuģu “aizturēšanu” un “pārvietošanas aizliegumu”. Uzskatāms, ka minētās frāzes nozīmē vienu un to pašu un nesakrīt ar īsto konvencijas tekstā esošu definīciju, pamatojoties uz kuru tika veidots Jūras kodeksā ietvertā kuģu aresta definīcija.

Ir skaidrs, ka gadījumā, kad kuģim liedz iespēju pārvietoties, tas stāv norādītajā vietā, parasti piestātnē, un tam tiek liegta jebkāda veida darbība, savukārt vārds „aizturēšana” var būt interpretēta dažādi.

Kuģu aresta definīcijā speciāli ir norāde uz to, ka jūras kodekss neregulē kuģa aizturēšanu administratīvajā kārtībā. Tas nozīmē, ka definīcijā lietotajam vārdam nav nekādas saiknes ar aizturēšanu, ko praktizē, piemēram, ostas. Osta var aizturēt kuģi saskaņā ar attiecīgās ostas noteikumiem. Piemēram, Rīgas Brīvdostas pārvaldes ostas

¹¹⁶ Sk.Lietu Nr. C20375613, lietas arhīva Nr. C-1185-14/12 – kuģa arests veikts nākamajā dienā pēc prasības iesniegšanas tiesā; sk. Ship Arrests in Practice, 11th edition, 2018, written by the shiparrested.com network. p.247.

¹¹⁷ Rīgas brīvdostas pārvaldes Ostas kapteiņa novērojums.

¹¹⁸ Jelena Nikčević Grdinić, Gordana Nikčević “Arrest of Ships – the International Conventions on Arrest of Ships”. Pieejams: <https://hrcak.srce.hr/file/132147> [05.03.2019]

kapteinis ir tiesīgs aizturēt kuģi līdz 72 stundām,¹¹⁹ savukārt Ventspils brīvdostas pārvaldei nav norādīts laiks, līdz kuram kuģis ir iespējams turēt aizturējumā.¹²⁰

Jūras kodeksā nav dota aizturēšanas definīcija, bet pastāv aizturējuma tiesības saskaņā ar 35.pantu. Aizturējuma tiesības ir jebkurai fiziskajai vai juridiskajai personai saskaņā ar Civillikumu, ja kuģis atrodas attiecīgās personas valdījumā.¹²¹ Civillikumā aizturējuma tiesības regulē 1734.-1740.panti.

Aizturējuma tiesības var izlietot tikai tad, kad aizturētājs ieguvis lietu savā valdījumā tiesīgā kārtā un kad viņa prasījums pret pretējo pusi atrodas sakarā ar aizturamo lietu, un pie tam saistība ir jau izpildāma un nav aprobežota ne ar nosacījumu, ne ar termiņu.¹²² Šādas tiesības var izmantot, piemēram, kuģu būvētavas, ja kuģis tika tajās remontēts.

Aizturējuma tiesības nav kuģu arests, jo, pirmkārt, aizturējuma tiesības rodas uz lietas jeb kuģa valdījuma pamata, kura ir iegūta tiesīgā kārtā, un, otrkārt, aizturējuma tiesības drīkst izlietot bez tiesas sprieduma. Kuģu aresta gadījumā ir nepieciešams tiesas nolēmums,¹²³ tāpēc kuģu aresta definīcijā iekļautais vārds „aizturēšana” nenozīmē Jūras kodeksā 35.pantā iekļautās aizturējuma tiesības.

Saistībā ar to, ka kuģu aresta definīcija tika daļēji pārņemta ar papildinājumiem no latviešu valodā tulkotās Ženēvas konvencijas 1.panta 2.daļas, autors analizēs konvencijā ietverto aresta definīciju un noskaidros, ko vēlējās sasniegt valstis konferencē, pieņemot tādu definīciju, kura uz doto brīdi pastāv. Papildus minētajam, autors analizēs Briseles konvencija ietverto definīciju.

Briseles konvencijas tulkojumā aresta definīcija ir izteikta sekojoši: „*„Arests” nozīmē jebkuru kuģa aizturēšanu vai tā pārvietošanas aizliegumu saskaņā ar tiesas lēmumu, lai nodrošinātu jūras prasību [...]*” Angļu valodā definīcija skan sekojoši: „*„Arrest” means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim [...]*” Vārds „*detention*” tulkojumā latviešu valodā tiešām nozīmē „aizturēšanu”.¹²⁴

Ženēvas konvencijas tulkojumā aresta definīcija ir izteikta sekojoši „*Ar terminu „arests” apzīmē kuģa aizturēšanu tiesas procesa laikā, lai nodrošinātu jūras prasību,*

¹¹⁹ Rīgas domes 2017. gada 2. maija saistošie noteikumi Nr. 255 "Rīgas brīvdostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 98 (5925), 19.05.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/290843-rigas-brivostas-noteikumi> [24.02.2019]

¹²⁰ Ventspils pilsētas domes 2012. gada 2. marta saistošie noteikumi Nr. 9 "Ventspils brīvdostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 59 (4662), 17.04.2012. Pieejams; <https://likumi.lv/ta/id/246598-ventspils-brivostas-noteikumi> [24.02.2019]

¹²¹ Jūras kodekss 35.panta 1.daļa

¹²² Civillikums. Valdības Vēstnesis, 41, 20.02.1937. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/225418> [12.04.2019] 1737.pants

¹²³ Jūras kodekss 47.panta 2.daļa

¹²⁴ Akadēmiskā terminu datubāze. Pieejama:

<http://termini.lza.lv/term.php?term=detention&list=detention&lang=EN> [27.02.2019]

[...]”¹²⁵ Angļu valodas teksts skan sekojoši: „*Arrest*” means any detention or restriction on removal of a ship by order of a Court to secure a maritime claim, [...]”.

Ir redzams, ka abu konvenciju tekstā ir lietots vārds „detention”. Analizējot šī vārda nozīmi, autors nonāca pie secinājuma, ka „detention” ir pārvietošanas tiesību ierobežojums. Angļu valodas vārdnīcās „detention” ir skaidrots gan kā personas aizturēšana vai arests, ievietojot personu cietumā, gan kā lietas ieturēšana, kura pieder citai personai, vai to pieprasa.¹²⁶ Ar vārdu aizturēšana parasti tiek arī saprasts, ka tiek ierobežotas tiesības brīvi pārvietoties jeb personai tiek likts atrasties vienā vietā.

Analizējot Kriminālprocesa likuma 62.panta 1.daļu, var secināt, ka aizturēšana nozīmē personas īslaicīgu brīvības atņemšanu.¹²⁷ Var teikt, ka aizturēšana ir personas pārvietošanas aizliegums, jo viņu novieto īslaicīgās brīvības atņemšanas iestādē uz laiku līdz 48 stundām.¹²⁸ Šī definīcija sakrīt ar „detention” vārda nozīmi kriminālprocesa ietvaros.

Jūras kodeksā ietvertās aizturējuma tiesības arī paredz kuģa kā īpašuma paturēšanu kreditora valdījumā un tā neizdošanu, kamēr nav nolīdzināts kāds viņa prasījums.¹²⁹ Aizturējuma laikā kuģim ir pilnīgi liegts pārvietoties, savukārt kuģa valdītājs glabā šo lietu ar rūpību, atbildot par zaudējumiem, ko cieš īpašnieks.¹³⁰

No augstākminētā izriet, ka aizturēšana ir pārvietošanas tiesību ierobežojums, jeb tas pats kā pārvietošanas aizliegums. Var teikt, ka tie ir sinonīmi.

Ja analizē Ženēvas konvencijas tekstu, ir redzams, ka kuģu aresta definīciju paplašināja ar frāzi „*or restriction on removal*”, kas, vārdiski tulkojot, latviešu valodā ir „aizliegums iziet”. Angļu valodā šī frāze nav labi saprotama un ir nepieciešams analizēt šī vārda nozīmi, tulkojot no citām valodām. Akadēmiskā terminu datubāzē nav pieejams šīs frāzes tulkojums.

Frāze „*restriction on removal*” izraisīja vairākās diskusijas JIGE konferencijas laikā. Astotās sesijas laikā tika izskaidrots, ka šīs frāzes ieviešana nepieciešama, lai nošķirtu fizisku arestu no tā saucama dokumentārā aresta, kas, savukārt, nozīmē aresta fakta

¹²⁵ 1999.gada Starptautiskā konvencija par kuģu arestu, Pieejams: <https://m.likumi.lv/doc.php?id=56706> [27.02.2019]

¹²⁶ Collins Dictionary. Pieejams: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/detention> [27.02.2019]

¹²⁷ Kriminālprocesa likums. Latvijas Vēstnesis, 74 (3232), 11.05.2005. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/107820-kriminalprocesa-likums> [27.02.2019]

¹²⁸ Ibid. 263.pants

¹²⁹ Civillikuma 1734.pants

¹³⁰ Civillikuma 1739.pants

reģistrācija kuģu reģistrā. ¹³¹ Šis skaidrojums netika pieņemts, jo tika uzskatīts, ka dokumentāro arestu nebūtu viegli izpildīt citās pasaules valstīs. ¹³²

Konferences laikā puses nonāca pie secinājuma, ka frāzi „restriction on removal” labi paskaidro franču un spāņu teksts, attiecīgi „*restriction au depart*” un „*restricción a la salida*”.

Ja pārtulko gan „restriction au depart”, gan „restricción a la salida” latviešu valodā, tas nozīmē „aizliegumu uz atiešanu, aizliegumu izbraukt, aizliegumu iziet, izešanas ierobežojumu utt.”. Ja tulko šīs frāzes gramatiski, salīdzinot ar oriģinālās frāzes nozīmi, var pamanīt, ka „restriction au depart” nozīme sakrīt ar „pārvietošanas ierobežojumu” gramatisko nozīmi. Ja salīdzina frāzes „pārvietošanas aizliegums” un „pārvietošanas ierobežojums” ir redzams, ka tie ļoti atšķiras. Pirmajā gadījumā kuģim ir liegts pārvietoties vispār, savukārt, ar izešanas ierobežojumu var saprast, ka kuģim tiek liegts iziet prom no ostas jeb kuģim tiek ierobežotas tiesības uz izešanu. Apmēram, pie tādas pašas nozīmes nonāca vairāku valstu pārstāvji JIGE konferencē, mēģinot saprast „restriction on removal” frāzes nozīmi. ¹³³

Ženēvas konvencijas tulkojumā krievu valodā, autorprāt, var vieglāk saprast frāzes “*restriction on removal*” būtību. Tā ir tulkota kā “*ограничение в передвижении*” jeb “pārvietošanas ierobežošana”. Šo frāzi varētu interpretēt kā ierobežojumu kuģim pārvietoties ārpus norādītajai teritorijai, kura var būt osta, vai konkrēts jūras jūdžu skaits no krasta.

No minētā izriet, ka kuģu arests nenozīmē tikai tā aizturēšanu kā reālo pārvietošanas aizliegumu. Definīcija pieļauj kuģu arestu ar tā tiesībām pārvietoties un, pat dažos gadījumos, veikt komercdarbību. Diskutējams jautājums par iespēju kuģim veikt remontu ostas esošajā kuģu būvētavā.

RBP Ostas kapteiņa vietnieks, atbildot uz autora jautājumiem, apgalvoja, ka parasti praksē, ja kuģis ir arestējams, tad tam ir liegta iespēja pārvietoties un jebkādā veidā turpināt savu darbību. Tas nozīmē, ka kuģim ir nepieciešams stāvēt ostā pie piestātnes, gaidot lietas risinājumu, tas ir, atbrīvošanu no aresta vai kuģu īpašnieka drošības naudas, apdrošinātāja vai bankas nodrošinājuma iesniegšanu tiesā, lai atbrīvotu kuģi no aresta. Papildus tam, pastāv gadījumi, kad kuģis ir arestēts, bet tam ir atļauts pārvietoties ostas akvatorijā no vienas piestātnes uz otru. Dažreiz no tiesas nolēmuma daļas nav skaidrs, vai kuģim ir liegts pārvietoties, vai nē. Lai to noskaidrotu, atbildīgai personai ir nepieciešams

¹³¹ Berlingieri. 2011. Clause 4.37.

¹³² Ibid. Clause 4.38.

¹³³ Berlingieri. 2011. Clause 4.40

sazināties ar tiesneša palīgu, lai novērstu pārratumus. Ja kuģim ir liegta pārvietošanās, tad tiesnesis lēmumā norāda, ka kuģis ir arestējams un tam jāatrodas konkrētajā piestātnē.

Kā pierādījumu Ostas Kapteiņa vietnieka vārdiem, autors var minēt Lietu¹³⁴, kur tika nolemts “arestēt parādniekam piederošo kuģi “Nosaukums”, kas atrodas “vieta””. Šāda frāze, autorprāt, nav konkrēta, jo nenorāda, kādā veidā ir nepieciešams arestēt kuģi.

Pamatojoties uz augstākminēto, autors pieļauj, ka aresta definīciju Ženēvas konvencijas tulkojuma tekstā un Jūras kodeksā ir nepieciešams grozīt sekojoši:

- Aizstāt Ženēvas konvencijas tulkojuma tekstā 1.panta 2.daļas un Jūras kodeksa 47.panta 2.daļā vārdus “pārvietošanas aizliegumu” ar “pārvietošanas ierobežojumu”.

2.5. Kuģu arests un tā apķīlāšana kā prasības nodrošinājums

Civilprocesa likuma 138.panta 9.daļa pieļauj vienlaikus piemērot vairākus prasības nodrošinājuma līdzekļus, ja pieteikumā par prasības nodrošinājumu, kuru apmierina tiesa, lēmumā norāda summu, līdz kurai sniedzas nodrošinājums, kura nedrīkst būt lielāka par prasības summu.

Tā, piemēram, lietā Nr.C28193316 Rīgas pilsētas Kurzemes rajona tiesa apmierināja SIA “Bolderājas kuģu remonta rūpnīcas” prasību, arestējot un apķīlājot parādniekam piederošu kuģi, pamatojot to sekojoši: „*Nemot vērā to, ka prasības nodrošinājuma mērķis ir nodrošināt iespējamā tiesas sprieduma izpildi, bet kuģa arests to nenodrošina, tiesa atzīst, kas šis papildus nodrošinājuma līdzeklis ir piemērojams un pieteikums ir apmierināms*”. Šajā kontekstā, papildus nodrošinājuma līdzeklis bija apķīlāšana.

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, vai cita piespiedu līdzekļa izmantošanu.¹³⁵

1949.gada Amsterdamā organizētajā CMI konferencē Millera kungs skaidri norādīja, ka jebkura turpmāku vienotu tiesību aktu piemērošanas joma būtu jāattiecina tikai uz arestu kā drošības pasākumu (*saisie conservatoire* – franču val.) un to nevajadzētu attiecināt uz apķīlāšanu, lai izpildītu spriedumu (*saisie execution* – franču val.).¹³⁶ Tāpēc sagatavotajā konvencijas teksta melnrakstā aresta definīcija bija sekojoša: ‘*Arrest*’ shall

¹³⁴ Rīgas pilsētas Kurzemes rajona tiesas lēmums Nr.C28193316.

¹³⁵ Jūras kodekss, 47.panta 2.daļa

¹³⁶ Berlingieri. 2011. Clause 1.16

mean an arrest made to secure a claim". Vēlāk Lielbritānijas Karalistes delegācija piedāvāja paplašināt aresta definīciju un noteikt to ar lielāku precizitāti.¹³⁷

Komiteja, kuru vadīja Grandmasona kungs, izlaboja aresta definīciju, kura ir šobrīd redzama konvencijas tekstā. Papildinājuma mērķis bija padarīt aresta definīciju skaidrāku, izslēdzot no konvencijas darbības jomas citus kuģu apgrūtinājuma veidus, kuri ir pieejami pēc izpildāma sprieduma saņemšanas. Būtiska atšķirība starp konvencijā ietvertu arestu un „*seizure*” jeb ķīlu, kura ir izņemta no konvencijas tvēruma, ir tajā, ka arests ir nodrošinājuma līdzeklis, kuru pieprasa tiesā, pirms lieta ir izskatīta pēc būtības. Tā mērķis ir saglabāt nodrošinājumu, līdz tiek pieņemts tiesas lēmums, kuru var izpildīt. Turpretim apķīlāšana konvencijas izpratnē ir veids, kā izpildīt spriedumu un apmierināt prasību no pārdošanas ieņēmumiem. Šajā gadījumā visi parādnieka aktīvi, tostarp viņa īpašumā esošais kuģis vai kuģi, ir apķīlāšanas subjekti, neatkarīgi no prasības veida.¹³⁸

Definīcijas mērķis ir izslēgt no konvencijas piemērošanas jomas visas izpildes procedūras, neatkarīgi no tā, vai kuģu apķīlāšanu veic, pamatojoties uz spriedumu, vai tiesas izdotu rīkojumu.¹³⁹

Konvencijas tekstā nav minēti citi prasības nodrošinājuma veidi, izņemot arestu. Papildus tam, kuģi nedrīkst apķīlāt pirms tiks pieņemts izpildāms spriedums. No tā izriet, ka, ja tiek celta jūras prasība, prasītājs var prasīt tikai kuģu arestu kā prasības nodrošinājumu. Kuģu apķīlāšana un citi līdzvērtīgi nodrošinājumi ir aizliegti.

No augstākminētā var secināt, ka arests ir pietiekams nodrošinājuma līdzeklis. Kuģis tiek fiziski aizturēts vai tam tiek liegta izeja no ostas, tādējādi īpašnieks nevar faktiski rīkoties ar kuģi.

Autorprāt, tiesa neņēma vērā kuģu aresta definīcijas otru daļu, kur skaidri ir teikts, ka apķīlāšana nav pieļaujama attiecībā pret kuģi. Papildus tam, nav pamata uzskatīt, ka arests nenodrošina tiesas sprieduma izpildi.

Gadījumā, ja tiek celta jūras prasība pret kuģu īpašnieku, tad tā ir *in personām* prasība. Kad tiek saņemts pozitīvs spriedums kreditoram, ja kuģu īpašnieks to neizpilda, tiesas izpildītājs pēc kreditora iesnieguma var uzsākt sprieduma izpildi, vēršoties pret parādnieka mantu, tas ir, kuģi, piespiedu kārtā piedzenot no tā naudu. Kuģis no paša sākuma stāvēs noenkurots konkrētajā vietā, uz kuru norādīs tiesa.

Jūras kodeksa 47.panta pirmā daļa paskaidro arestu kā aizturēšanu un pārvietošanas ierobežojumu. Citi aresti vai tā veidi, tostarp kuģu apķīlāšana, tajā skaitā arī pirms jūras

¹³⁷ Berlingieri, 2011. Clause 4.04.

¹³⁸ Berlingieri, 2011. Clause 4.04.

¹³⁹ Berlingieri, 2011. Clause 4.05.

prasības celšanas, netiek izvirzīti. Pastāvot šaubām par to, vai papildus Jūras kodeksa 47.panta 1.daļā minētajam kuģu arestam ir pieļaujams piemērot Civilprocesa 138.pantā 1.daļā 1.punktā ietvertu atbildētājam piederošas kustamas mantas un skaidras naudas apķīlāšanu pirms tās celšanas tiesā, jāņem vērā, ka Jūras kodeksa 47.panta 2.daļa ir pārņemta no Ženēvas konvencijas 1.panta 2.daļas, kas saskaņā ar Civilprocesa likuma 5.panta otro daļu izslēdz Civilprocesa likuma 138.panta pirmās daļas papildus nodrošinājuma līdzekļu attiecināšanu uz gadījumiem, kad tiek izšķirts jautājums par prasības nodrošināšanu pirms tās celšanas tiesā, ja tiek lemts papildus arestam piemērot citu prasības nodrošinājuma līdzekli.

3. Kuģu aresta procedūra

Kad kreditora intereses tiek aizskartas vai viņš uzskata, ka tāds aizskārums būs, šī persona var vērsties tiesā, lai aizsargātu savas intereses. Jo skaidrāki noteikumi attiecībā uz visu procesu, jo ātrāk tas notiek.

Prasību iesniegšanas, noformēšanas noteikumi ir pietiekami labi formulēti Civilprocesa likumā, kā arī daži noteikumi attiecībā uz jūras prasībām, kuģa arestu un citiem tamlīdzīgiem jautājumiem.

Neraugoties uz minēto, Latvijas normatīvajos aktos nav pietiekami labi aprakstīta ne kuģa aresta kārtība, ne par to atbildīgās personas. Piemēram, mazas un neaktuālas informētības dēļ, sabiedrībā joprojām valda uzskats, ka par spriedumu par prasības nodrošinājumu ir atbildīgs tiesu izpildītājs. Autors par šo faktu pārliecinājās, zvanot vairākām tiesu iestādēm un tiesu izpildītājiem, dažiem no kuriem bija grūtības atbildēt uz jautājumu: “kāda persona veic sprieduma par prasības nodrošinājumu izpildi?”. Tās personas, kuras kaut vienu reizi saskarūšās ar kuģa arestu, varēja atbildēt, ka tiesu izpildītāji jau kādu laiku neveic augstākminēto spriedumu izpildi, tomēr vairākas citas personas pieļāva, ka visa veida spriedumu izpildi veic tikai tiesu izpildītājs.

Saistībā ar minēto, autors analizēja Latvijas normatīvus aktus un literatūru ar nolūku noskaidrot, kāda persona ir atbildīga par sprieduma par prasības nodrošināšanu izpildi visās ostas akvatorijās un teritoriālajos ūdeņos un kāda šobrīd ir aktuāla prakse šajā jautājumā.

Papildus minētajam, autors analizēja kuģa tiesības pārvietoties, veikt remontu vai komercdarbību aresta gadījumā, jo praksē šādas tiesības pastāv, taču nav kodificētas.

3.1. Sprieduma izpilde un par arestu atbildīgā persona

Kā iepriekš tika minēts darbā, konvencijas paredz, ka valstis pašas izstrādā noteikumus, kas regulē aresta procedūru. Protams, tas arī iekļauj atbildīgas personas nozīmēšanu šī uzdevuma veikšanai, kurai būs pilnvaras veikt kuģa arestu. Ir skaidrs, ka starp personu, kas faktiski veic arestu, un tiesas spriedumu ir persona, kas izpilda to.

1997.gadā iznāca grāmata ar nosaukumu “Jūras tiesības” M.Lejnieka un I.Medinas redakcijā.¹⁴⁰ Šī grāmata ir viena no populārākajām grāmatām jūras tiesību jomā, kura atrodas katra jūras tiesību jurista vai advokāta plauktā. Šī grāmata aptver pilnīgi visus ar jūras tiesībām saistītos jautājumus, tāpēc pat pēc 20 gadiem ir ļoti populāra un vairākos jautājumos joprojām aktuāla.

Tā, piemēram, nodaļā par kuģu arestu tika skaidrots, ka aresta uzlikšana kuģim notiek saskaņā ar attiecīgajām civilprocesuālajām normām, tas ir, saskaņā ar tiesas (tiesneša) lēmumu arestu kuģim uzliek tiesu izpildītājs, sastādot par to aktu, kuru paraksta ne tikai attiecīgais tiesu izpildītājs, bet arī kuģa īpašnieks vai viņa pārstāvis, ja tie piedalās aresta uzlikšanas procesā, kā arī vismaz divi liecinieki. Kopā ar arestu tiesu izpildītājs pasludina arī aizliegumu lietot kuģi un to atsavināt. Šis aizliegums tika paziņots kuģu reģistram, kurā kuģis ir reģistrēts, tādējādi liedzot kuģa īpašniekam iespēju atsavināt kuģi. Turpmāk ir rakstīts, ka Latvijā ir iedibinājusies prakse, ka tiesu izpildītājs nodod arestēto kuģi glabāšanā tuvākās ostas kapteinim, kurš ir atbildīgs par kuģa saglabāšanu.¹⁴¹

Līdzīgā pieeja ir Lielbritānijā. Pēc aresta ordera izdošanas Jūras Maršals¹⁴² sazinās ar Muitas un akcīzes virsnieku un uzdod viņam arestēt kuģi. Maršals paziņo Muitas ofīcieri savas prasības, lai nodrošinātu aresta drošību. Tas tiek apstiprināts ar “Darbības zīmes” nosūtīšanu pa faksu, kas apstiprina viņa instrukcijas arestēt kuģi, kā arī tiek pievienots darbības *folio* numurs, prasītāja vārdu un prasītāja advokāta vārdu. Pēc tam Muitas ofīcieri arestē kuģi, pievienojot “Darbības zīmi” uz kuģa. Tam seko Maršalu instrukciju izpildīšana, lai nodrošinātu kuģa drošu arestu. Tiek atzīmēts, ka visas darbības ir izpildāmas ļoti ātri.¹⁴³

1998.gadā tika pieņemts un 1999.gada 01.martā stājās spēkā jaunais, spēkā esošais Civilprocesa likums. Saskaņā ar šī likuma 142.panta 3.daļu, ja tiesa ir lēmusi par prasības, kura ir nodrošināta ar kuģi, apmierināšanu, tad lēmuma noraksts tiks izsniegts prasītājam

¹⁴⁰ M.Lejnieks, L.Medina. “Jūras tiesības”. Jumava, 1997.gads.

¹⁴¹ Ibid. 282.lpp.

¹⁴² Tā ir persona, kuru nozīmēja Jūras tiesa (Admiralty court), kura ir atbildīga par kuģa arestu, atbrīvošanu no aresta un kuģa pārdošanu. Pieejams: <https://www.gov.uk/courts-tribunals/admiralty-court> [17.03.2019]

¹⁴³ Christopher Hill, “Maritime Law”, Lloyd’s practical shipping guides, sixth edition, Informa law from routledge, 2003.

kuģa aizturēšanai ostā. Autors vēlas norādīt uz faktu, ka turpmāk, nav noteikta prasītāja rīcība, lai izpildītu tiesas spriedumu.

No šī panta noteikumiem izriet, ka prasītājam pašam jāvēršas pie par arestu atbildīgās personas, lai tā veiktu sprieduma izpildi, tas ir, kuģa arestu, kad ir saņemts attiecīgās tiesas lēmums. Tas, savukārt, paredz, ka normatīvajos aktos vai pašvaldības saistošajos noteikumos jābūt skaidri norādītai personai, kurai ir piešķirtās tiesības veikt sprieduma par prasības nodrošinājumu izpildi.

To, ka tiesu izpildītājs nav kuģa aresta sprieduma izpildītājs, apliecina pārējie 142.panta noteikumi, kuri paredz atsevišķo darbību veikšanu saskaņā ar Civilprocesa likuma 71.nodaļas noteikumiem, kuri, savukārt, attiecas uz kustamas mantas un naudas apķīlāšanu un citām darbībām. Tas nozīmē, ka tiesu izpildītājs izpilda spriedumus, ja tas konkrēti ir noteikts likumā.

No augstākminētā izriet, ka ar Civilprocesa likuma jaunajām normām būtiski izmainījās prakse. Tiesu izpildītājs tika "izņemts" no aresta uzlikšanas ķēdes un pienākums paziņot par tiesas spriedumu pārgāja uz pašu prasītāju. Līdz ar to tiesu izpildītājs nav tas cilvēks, kas paziņo, izdod rīkojumus un paziņo ārvalsts kuģu reģistram par aresta faktu. Šos pienākumus sāka pildīt ostas kapteiņi.

Konsultējoties ar zvērinātiem tiesu izpildītājiem un tiesneša palīgiem, autors pārliecinājās, ka tiesas lēmums par prasības nodrošināšanu nav nododams tiesu izpildītājam, bet ir nododams prasītājam, kuram, savukārt, jāvēršas attiecīgajā iestādē, kura ir atbildīga par arestu, jeb pie attiecīgās ostas kapteiņa.

Vienīgo norādi uz par arestu atbildīgo personu iespējams atrast pašvaldības saistošajos noteikumos, piemēram, Rīgas brīvostas noteikumos.¹⁴⁴ Saskaņā ar 15.punktu, ostas kapteinis veic kuģa aizturēšanu un tā atbrīvošanu saskaņā ar Jūrlietas pārvaldes un jūras drošības likumu, Jūras kodeksu un normatīvajiem aktiem par Ostas valsts kontroles kārtību.¹⁴⁵ Līdzīgi formulējumi, kaut arī ar citu saturu, ir atrodami Ventspils un Liepājas brīvostas noteikumos.

Ja analizē Rīgas brīvostas pārvaldes noteikumus, tad 15.punktā ir norādes uz trīs normatīviem aktiem. Jūrlietas pārvaldes un jūras drošības likums¹⁴⁶ neattiecas un kuģu aizturēšanu saskaņā ar tiesas lēmumu un nav piemērojams šīs tēmas ietvaros, jo attiecas uz jūras negadījumiem (alkohola, narkotisku un citu apreibinošu vielu ietekmes

¹⁴⁴ Rīgas brīvostas noteikumi. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/290843-rigas-brivostas-noteikumi> [14.03.2019]

¹⁴⁵ Ibid.

¹⁴⁶ Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. Latvijas Vēstnesis, 168 (2743), 19.11.2002. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68491> [14.03.2019]

konstatēšana), kuģošanas drošību un aizsardzību ostās, kuģu sadursmēm un piesārņojumiem.

Ostas valsts kontroles kārtība¹⁴⁷ regulē ostas kapteiņa pienākumu veikt kuģa aizturēšanu, savukārt noteikumos ir runa par kuģa aizturēšanu pēc tā inspicēšanas saskaņā ar Parīzes Saprašanas memorandumu¹⁴⁸ un citām konvencijām,^{149,150} starp kurām nav ne Briseles, ne Ženēvas konvencijas.

Vienīgais normatīvais akts, kas dod pamatu ostas kapteinim izpildīt tiesas spriedumu par prasības nodrošinājumu, ir Jūras kodekss.

Ventspils brīvostas noteikumos¹⁵¹ kuģa aizturēšanu un arestu veic brīvostas kapteinis. Noteikumos ir skaidri nodalīts kuģa arests saskaņā ar konvencijām un aizturēšana, ko ir tiesīga veikt brīvostas pārvalde. Kuģim liedz iziet no Brīvostas, ja Brīvostas kapteinis ir saņēmis tiesas nolēmumu par kuģa arestu vai Latvijas Jūras administrācijas vai citas normatīvajos aktos noteiktas iestādes lēmumu par kuģa aizturēšanu.¹⁵² Kuģa arests var notikt saskaņā ar 1952.gada Starptautisko konvenciju par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģa arestu, unifikāciju un 1999.gada Starptautisko konvenciju par kuģa arestu.¹⁵³

Liepājas brīvostas noteikumos¹⁵⁴ par kuģa arestu un aizturēšanu arī ir atbildīgs ostas kapteinis. Saskaņā ar noteikumiem ostas kapteinim ir pienākums liegt kuģim iziet no ostas, ja saskaņā ar normatīvajiem aktiem par prasību nodrošināšanu tiesa ir pieņēmusi lēmumu arestēt kuģi.¹⁵⁵

Svarīgi atzīmēt, ka katras ostas noteikumi ir vienīgais avots, kurā ir minēts ostas kapteiņa piešķirtās pilnvaras veikt arestu. Citos normatīvajos aktos nav iekļauta norāde uz ostas kapteiņa pilnvarām veikt arestu. Var secināt, ka vienīgie noteikumi, kas dod tiesības ostas kapteinim veikt arestu, ir ietverti ostas noteikumos.

¹⁴⁷ Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumi Nr. 1164 "Ostas valsts kontroles kārtība". Latvijas Vēstnesis, 205 (4397), 29.12.2010. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/223482> [14.03.2019]

¹⁴⁸ Paris memorandum of understanding on port state control. Pieejams: <https://m.likumi.lv/doc.php?id=217623> [14.03.2019].

¹⁴⁹ Konvencijas, kas ietilpst šos noteikumos ir minēti 2.punktā.

¹⁵⁰ Parīzes Saprašanas memorands ir starptautisks dokuments, kas parakstīts vairākās valstīs un attiecas uz PSC (Port State Control) veiktajiem inspicēšanas pasākumiem uz kuģa, pārbaudot konvenciju atbilstīgu implementēšanu uz attiecīgā kuģa. Tas ir saistīts ar drošības pasākumiem, ko īsteno kuģu īpašnieks, tostarp darbinieku normām. PSC notiek regulāri uz katra kuģa, atkarībā no kuģa karoga veida (balts, melns, pelēks). Ja kuģis neievēro konvencijas noteikumus, PSC ir tiesības aizturēt kuģi, savukārt šī aizturēšana ir administratīvais pasākums un to neregulē Briseles un Ženēvas konvencijas.

¹⁵¹ Ventspils brīvostas noteikumi. 86 un 87.punkts. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=246598> [14.03.2019]

¹⁵² Ibid. 86.pants.

¹⁵³ Ibid. 87.pants

¹⁵⁴ Liepājas pilsētas domes 2018. gada 22. novembra saistošie noteikumi Nr. 22 "Liepājas ostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 245 (6331), 13.12.2018. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/303609> [14.03.2019]

¹⁵⁵ Ibid., 23.pants

Autors uzskata, ka Ventspils brīvostas pārvaldes noteikumi attiecībā uz kuģu arestu ir visprecīzākie un izslēdz papildus jautājumu vai interpretāciju rašanos par ostas kapteiņa pilnvarām veikt arestu.

Rīgas brīvostas noteikumi, vispirms, nav precīzi, jo paredz tikai viņa tiesības veikt aizturēšanu. Gadījumā, ja ir saņemts tiesas lēmums par kuģa pārvietošanas ierobežojumu, pēc brīvostas noteikumiem, ostas kapteinim nav piešķirtas pilnvaras veikt šāda veida arestu, jo, kā agrāk tika noskaidrots darbā, kuģa arests paredz divus aresta veidus, un tikai viens no tiem ir “aizturēšana”.

Protams, ja kuģis atrodas ostā, maza iespējamība, ka tam atļaus iziet, jo Rīgas brīvostas pārvalde nedos atļauju arestētajam kuģim brīvi iziet no ostas, un gadījumā, ja kuģis tomēr izies no ostas nelikumīgi, ostas kapteinim būs tiesības vērsties pie Krasta apsardzes, lai tie pārbaudītu un aizturētu kuģi saskaņā ar Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtības Latvijas ūdeņos 11.11 punktu.¹⁵⁶

Autors uzskata, ka Rīgas brīvostas noteikumos ostas kapteiņa tiesības veikt arestu ir neprecīzas un pieļauj interpretāciju. Tiesa var izdot lēmumu arestēt kuģi, turpmāk paskaidrojot, kādā veidā ir jāveic arests. Jūras kodekss un konvencijas piedāvā divus aresta veidus, bet Rīgas ostas noteikumi gan pieļauj tikai vienu.

Autorprāt, pamatojoties uz augstākminēto informāciju, ir nepieciešams grozīt Rīgas Brīvostas pārvaldes noteikumus, precīzāk nosakot ostas kapteiņa pilnvaras veikt kuģa arestu, tas ir, gan tā aizturēšanu, gan pārvietošanas ierobežojumu.

Autora priekšlikums ir izteikt Rīgas brīvostas pārvaldes 15.punktu sekojošā redakcijā:

- Kuģi aiztur vai arestē ostas kapteinis saskaņā ar Jūrlietas pārvaldes un jūras drošības likumu, Jūras kodeksu un normatīvajiem aktiem par Ostas valsts kontroles kārtību, ja Brīvostas kapteinis ir saņēmis tiesas nolēmumu par kuģa arestu vai Latvijas Jūras administrācijas vai citas normatīvajos aktos noteiktas iestādes lēmumu par kuģa aizturēšanu.

Šajā nodaļā tika apskatītas par arestu atbildīgās personas, kuras uz doto brīdi ir ostas kapteiņi. Ir zināms fakts, ka ostas kapteiņi pilda savus pienākumus konkrētā ostā, piemēram, Rīgas brīvostas pārvaldes teritorijā. Savukārt Latvijas teritorijas ūdeņi neaprobežojas tikai ar iekšējiem ūdeņiem, ko sastāda ostas akvatorija. Tā arī iekļauj

¹⁵⁶ Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumi Nr. 363 "Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos". Latvijas Vēstnesis, 117 (5689), 17.06.2016. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/282900> [14.03.2019]

teritoriālus ūdeņus. Autors vēlas noskaidrot, kādas personas ir atbildīgas par kuģa arestu, ja tas atrodas ārpus ostas, ja to atļauj Latvijas normatīvie akti un konvencijas.

3.2. Kuģa arests Latvijas teritoriālajos ūdeņos

Latvijā jebkurai prasītājam ir ar likumu piešķirtās tiesības nekavējoties izpildīt lēmumu par prasības nodrošināšanu pēc tā pieņemšanas.¹⁵⁷ Ja ir saņemts tiesas lēmums par labu prasītājam par kuģa arestu, viņa interesēs ir pēc iespējas ātrāk to izpildīt visā Latvijas teritorijā, tas ir ostā un ārpus tās.

Briseles un Ženēvas konvencijas tiek piemērotas jebkurai kuģim, kas atrodas Dalībvalsts jurisdikcijā, neskatoties uz to, vai kuģis kuģo ar Dalībvalsts karogu vai nē.¹⁵⁸ Dalībvalsts jurisdikcija ir katras valsts teritorija, kura ir aprobežota ar nepārtrauktu un noslēgtu līniju un ar to līniju sakrītošu vertikālu virsmu, kas Latvijas Republikas sauszemes un ūdeņu teritoriju, zemes dzīles un gaisa telpu norobežo no kaimiņvalstīm un no Latvijas Republikas ekskluzīvās ekonomiskās zonas Baltijas jūrā.¹⁵⁹

Latvijas republikas teritoriālā jūra ir Baltijas jūras un Baltijas jūras Rīgas jūras līča ūdeņi, ja starptautiskajos līgumos nav noteikts citādi, 12 jūras jūdžu platumā, skaitot no bāzes līnijas.¹⁶⁰

Tas nozīmē, ka, tikko kuģis ienāk Latvijas jurisdikcijā jeb Latvijas teritoriālajos ūdeņos, uz to tiek attiecinātas augstākminēto konvenciju noteikumi, kā arī iekšējie normatīvie akti, kas attiecas uz kuģošanu.

Tas varētu nozīmēt, ka gadījumā, ja kuģis ir ienācis Latvijas teritoriālajos ūdeņos, to var arestēt visā valsts teritorijā. No tā varētu izrietēt valsts pienākums izstrādāt noteikumus, kas regulē kuģu aizturēšanu gan ostā, gan ārpus tās, ja to paredz vai atļauj Latvijai saistošās konvencijas.

Lai saprastu, kad piekrastes valsts ir tiesīga arestēt kuģi, nepieciešams noskaidrot, cik lielā mērā to atļauj darīt Latvijai saistošās konvencijas un iekšējie normatīvie akti.

¹⁵⁷ Civilprocesa likums 142.panta 1.daļa.

¹⁵⁸ Ženēvas konvencijas 8.panta 1.daļa

¹⁵⁹ Latvijas Republikas valsts robežas likums. Latvijas Vēstnesis, 189 (4175), 02.12.2009. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/201364> [17.03.2019]

¹⁶⁰ Ibid. 1.pants 9.daļa

3.2.1. Piekrastes valsts jurisdikcija teritoriālajos ūdeņos

Briseles konvencijas 4.pants skaidri nosaka, ka kuģi var arestēt vienīgi ar tās līgumslēdzējas valsts tiesas vai citas atbilstošas tiesu iestādes lēmumu, kur arestu uzliek. Tas nozīmē, ka kuģim jābūt attiecīgās valsts jurisdikcijā. Šī prasība tiek atkārtoti minēta konvencijas tekstā:

- a. 2.pants nosaka, ka kuģi, kura karogvalsts ir kāda no līgumslēdzējām valstīm, jebkuras citas līgumslēdzējas valsts jurisdikcijā var arestēt saistībā ar jūras prasību [...];
- b. Saskaņā ar 3.panta 3.daļu, kuģi nedrīkst arestēt vairāk par vienu reizi kādā no līgumslēdzēju valstu jurisdikcijām;
- c. 5.pants paredz, ka tiesa vai cita atbilstošā tiesu iestāde, kuras jurisdikcijā kuģis ir arestēts, atļauj to atbrīvot pret pietiekami lielu drošības naudu vai citu nodrošinājumu;
- d. 6.pants nosaka, ka visus jautājumus, kas saistīti ar prasītajā atbildību par zaudējumiem, izlemj saskaņā ar tās līgumslēdzējas valsts tiesību aktiem, kuras jurisdikcijā veikts arests vai iesniegts aresta pieteikums.¹⁶¹

Saskaņā ar Briseles konvencijas noteikumiem tiesa, kuras kompetencē ir aresta jurisdikcija, ir tās valsts tiesa, kur tiek veikts arests. Kad JIGE apsprieda šīs konvencijas noteikumus attiecībā uz kuģa aresta iespējamību, pat, ja tas ir gatavs kuģot (*ready to sail* – angļu val.), tika norādīts, ka atsauce uz kuģa arestu, kurš gatavs kuģot, neaizliedz arestēt kuģi, kurš atrodas navigācijas gaitā. Tomēr vārdi, kas tika izmantoti Lisabonas projektā un netika izņemti melnraksta tekstā, bija “vai kuģo”. Šie vārdi radīja dažas interpretācijas problēmas. Faktiski tie varētu attiekties uz laiku, kad kuģis atstāj piestātņi, bet vēl nav aizgājis prom no ostas, vai uz laiku, kad kuģis atrodas navigācijā.¹⁶²

Svarīgi atzīmēt, ka kuģa arestu skar ne tikai Briseles un Ženēvas konvencijas. Piemēram, Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencija (turpmāk tekstā – UNCLOS)¹⁶³ paredz dažus noteikumus, ko piemēro tirdzniecības kuģiem un komerciālos nolūkos izmantotiem valsts kuģiem.

Astotajā JIGE sesijā tika izvirzīti iebildumi, ka tiek atzītas tiesības arestēt kuģi navigācijas gaitā, un tika izteikts lūgums izdzēst frāzi “vai kuģo”. Tomēr pret šo pieprasījumu pamatoti iebilda liels delegāciju vairākums, pamatojoties uz to, ka kuģu

¹⁶¹ Briseles konvencija

¹⁶² Berlingietī, 2011. Clause 13.40

¹⁶³ Apvienoto nāciju organizācijas jūras tiesību konvencija, pieņemta Montego Bejā, pieņemts: 10.12.1982; stājas spēkā: 22.01.2005. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1165> [12.04.2019]

aresta tiesību liegšana kādas valsts teritoriālo ūdeņu robežās būtu pretrunā 1958.gada Ženēvas konvencijai par teritoriāliem ūdeņiem un piekrastes ūdeņiem un tagad UNCLOS konvencijai.¹⁶⁴

JIGE iesniegtajā projektā diplomātiskai konferencei ielika augstākminēto frāzi kvadrātiekvās un CMI savā nostājas dokumentā ierosināja to svītrot, lai jautājums par to, vai kuģi, kas ir gatavs iziet vai jau kuģo, var arestēt valsts teritoriālajos ūdeņos, tiktu atstāts katras valsts izlemšanai. Secinājums ir tāds, ka, ja vien kādas valsts iekšējie normatīvie akti neparedz tiesības arestēt ārvalsts kuģi šīs valsts teritoriālajos ūdeņos, šāds arests ir atļauts saskaņā ar UNCLOS 28.pantu.¹⁶⁵

Ja kuģis ir pietauvots ostā aresta brīdī, tad nevar rasties jautājums par piekrastes valsts jurisdikciju, jo saskaņā ar UNCLOS 11.pantu, ostas veido krasta daļu.¹⁶⁶

Drīzāk problēma var rasties, ja kuģis, kura karogs atšķiras no piekrastes valsts, atrodas šīs valsts teritoriālajos ūdeņos noenkurots vai pietauvots pie ofšora būves vai pārvietojas. UNCLOS 28.panta 2.punkts nosaka vispārējo principu, saskaņā ar kuru piekrastes valsts nevar piemērot soda pasākumus vai arestu kādā civillietā tikai atbilstoši saistībām vai atbildībai, ko ir uzņēmis vai izraisījis pret sevi šis kuģis, vai nu tam šķērsojot piekrastes valsts ūdeņus, vai gatavojoties veikt to. Tas ļautu arestēt ārvalstu kuģi teritoriālajos ūdeņos attiecībā uz jūras prasībām, kas radušās šīs valsts ostā, piemēram, vilkšanas vai loča pakalpojumi, vai tās teritoriālajos ūdeņos, piemēram, sadursme un glābšana.¹⁶⁷

Tomēr 28.panta 3.punktā ir noteikts, ka iepriekš minētais neietekmē piekrastes valsts tiesības saskaņā ar savu likumdošanu veikt soda pasākumus vai arestu civillietas gadījumā pret ārvalsts kuģi, kas atrodas teritoriālajā jūrā vai šķērso teritoriālo jūru pēc iekšējo ūdeņu atstāšanas.¹⁶⁸

Pirmais izņēmums no vispārēja principa ir kuģa atrašanās teritoriālajā jūrā: kuģis atrodas, ja tas nepārvietojas jeb tam jāatrodas noenkurotam vai piestātnē pie ofšora termināla vai iekārtas. Otrais izņēmums ir kuģis, kas šķērso teritoriālo jūru pēc iekšējo ūdeņu atstāšanas, piemēram, ostas. Abos gadījumos arests ir pieļaujams "jebkura civilprocesa ietvaros", un tāpēc attiecībā uz jebkuru jūras prasību, neatkarīgi, kur tā ir radusies.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Berlingieri, 2011. Clause 13.40

¹⁶⁵ Ibid.

¹⁶⁶ UNCLOS. 11.pants

¹⁶⁷ Ibid. 28.pants

¹⁶⁸ Ibid. 28.pants 3.daļa

¹⁶⁹ Berlingieri, 2011. 13.14 Clause.

Tas nozīmē, ka nebūtu iespējams veikt ārvalsts kuģa arestu, ja tas šķērso piekrastes valsts teritoriālos ūdeņus, neapstājoties vai neienākot ostā.¹⁷⁰

Ir redzams, ka UNCLOS noteikumi ierobežo valsts tiesības piemērot savu jurisdikciju teritoriālajos ūdeņos attiecībā pret ārvalsts kuģiem un stingri regulē kārtību, kad tas ir iespējams. Protams, šīs konvencijas noteikumi neattiecas uz kuģiem ar Latvijas karogu, jo UNCLOS regulē tikai arestu teritoriālajos ūdeņos attiecībā pret ārvalsts kuģiem.

Ja kuģa arests teritoriālajos ūdeņos ir atļauts, tad valstij būtu jāizstrādā noteikumi, kas regulē, kādā veidā tas tiek darīts un kādām institūcijām ir tiesības veikt kuģa arestu, pamatojoties uz tiesas spriedumu.

Šādam regulējumam katrā valstī jābūt. Ja valsts nevar izpildīt ar konvencijām pielīgtās tiesības prasītājiem, tad pēdējie, iespējams, varētu celt prasību pret valsti par konvencijas noteikumu neizpildīšanu un bezdarbību gadījumā, kad kādai institūcijai netika piešķirtas tiesības veikt arestu attiecīgās valsts teritoriālajos ūdeņos un faktiski bija iespējams izpildīt prasību, ja tādas tiesības būtu bijušas piešķirtas.

Latvijā prasības nodrošinājuma jautājumos pieņemto lēmumu izpildi regulē Civilprocesa likuma 142.pants. Uz kuģa arestu attiecas šī panta 3.daļa: “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.”¹⁷¹

No 3.daļas pēdējām frāzēm izriet, ka kuģa aresta gadījumā to aiztur ostā. Pirmkārt, autors vēlas vērēt uzmanību, ka kuģu arests nozīmē gan kuģa aizturēšanu jeb faktisku aizliegumu pārvietoties, gan aizliegumu tām iziet no ostas, kā tas tika agrāk noskaidrots darbā. Kuģa aizturēšana un aizliegums iziet no ostas ir saukti par kuģa arestu. No panta noteikumiem izriet, ka kuģu arests nozīmē tikai tā aizturēšanu un nepieļauj cita veida arestu. Otrkārt, pants paredz iespēju aizturēt kuģi tikai ostā. Šajā un citos pantos nav norādes uz kuģa aizturēšanu teritoriālajos ūdeņos.

No augstākminētā izriet, ka gadījumā, ja kuģis ir izgājis no ostas, saņemot visas atļaujas un pēc neilga brīža brīvosta vai cita iestāde saņem lēmumu par šī kuģa arestu, to faktiski nevar izpildīt, jo saskaņā ar CPL 142.panta 3.daļu arests ir pieļaujams tikai ostā.

¹⁷⁰ Berlingieri, 2011. Clause 13.15.

¹⁷¹ Civilprocesa likuma 142.panta 3.daļa.

Brīvostu noteikumi, kas uz doto brīdi faktiski norāda uz par arestu atbildīgo personu, ir pašvaldības saistošie noteikumi. Tas nozīmē, ka tos nedrīkst piemērot ārpus konkrētās brīvostas teritorijas esošajiem kuģiem. No tā izriet, ka ostas kapteiņi, izlaižot kuģi no ostas un vēlāk saņemot tiesas lēmumu par kuģa arestu nav tiesīgi veikt attiecīgā kuģa aizturēšanu.

Autors, konsultējoties ar Rīgas brīvostas pārvaldes ostas kapteiņa vietnieku, pārliecinājās, ka ostas kapteinis nav tiesīgs veikt kuģa arestu, ja tas ir izgājis no ostas, izņemot gadījumus, kad tas ir izgājis nelikumīgi, tas ir, bez Brīvostas pārvaldes atļaujas. Nelikumīgā iziešanas gadījumā, ostas kapteinis vēršas pie Krasta apsardzes, lūdzot pārbaudīt un aizturēt konkrēto kuģi, jo tiem ir pieejama tehnika un nelielie kuģi, ar kuru palīdzību ir iespējams dzīties pakaļ kuģim teritoriālajos ūdeņos.

Krasta apsardze ir tiesīga uz doto brīdi veikt tikai kuģa aizturēšanu saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 7.panta 1.daļu un 44.pantu, respektīvi, “*Krasta apsardze sadarbībā ar Valsts vides dienestu kontrolē vides aizsardzību un zvejniecību reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanu un aiztur kuģus Latvijas ūdeņos saskaņā ar šā likuma 44.pantu*”¹⁷² un “*lai nodrošinātu normatīvo aktu un Latvijai saistošo starptautisko līgumu izpildi Latvijas ūdeņos ārpus ostas akvatorijas, Krasta apsardze var kontrolēt, pārbaudīt un aizturēt kuģi atbilstoši Apvienoto Nāciju Organizācijas 1982.gada Jūras tiesību konvencijai*”.¹⁷³

Svarīgi atzīmēt, ka Krasta apsardze neveic kuģu arestu saskaņā ar Briseles un Ženēvas konvencijām, proti, tai nav tiesību arestēt kuģi saskaņā ar spēkā stājušos tiesas spriedumu par prasības nodrošināšanu.¹⁷⁴ Ja Krasta apsardze būtu arestējusi kuģi, pamatojoties uz ostas kapteiņa lūgumu, tas būtu viņu pilnvaru pārkāpums, un kuģa īpašnieks varētu celt prasību par Krasta apsardzes pienākumu pārkāpšanu.

No augstākminētā izriet, ka Latvijā nav izstrādāti noteikumi, kas regulētu kuģu arestu ārpus brīvostām, kas varētu būt konvencijas pārkāpums, jo, izņemot ostas kapteini, nav citas iestādes un/vai personas, kuram ir piešķirtas tiesības arestēt kuģi saskaņā ar Briseles un Ženēvas konvencijām.

Par šāda regulējuma nepieciešamību varētu liecināt autoram pieejamais tiesas spriedums, kur tiesa atļāva kuģim pārvietoties. Piemēram, tiesa nolēma piemērot prasības nodrošinājuma līdzekli – kuģa arestu ar aizliegumu kuģim atstāt Latvijas Republikas

¹⁷² Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums, 7.panta 1.daļa.

¹⁷³ Ibid. 44.panta 1.daļa.

¹⁷⁴ Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumi Nr. 363 "Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos". Latvijas Vēstnesis, 117 (5689), 17.06.2016. <https://likumi.lv/ta/id/28290011.punkts>. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/282900-kugu-kontroles-parbaudes-un-aizturesanas-kartiba-latvijas-udenos> [17.03.2019]

teritoriju.¹⁷⁵ No šī formulējuma izriet, ka kuģim ir tiesības pārvietoties pa visu Latvijas teritoriju, izejot un ieejot jebkurā Latvijas ostā.

Šāds spriedums ne tikai neaizliedz, bet, pretēji, atļauj kuģim iziet no ostas, un, ja ir nokārtotas visas formalitātes, ostas kapteinim nebūtu tiesības neizdot atļauju iziet no akvatorijas. Gadījumā, ja kuģa īpašnieks nebūtu godprātīgs, viņš varētu aiziet citas valsts jurisdikcijā, un mūsu iestādes nevarētu faktiski ar to neko izdarīt. Krasta apsardzei šajā gadījumā nebūtu tiesības aizturēt kuģi, jo kuģa kapteinim būtu atļauja uz iziešanu.

Ja konvencijas paredz, ka kuģi ir iespējams arestēt visā Latvijas jurisdikcijā, bet Latvijā nav izstrādāta procedūra, kas ļauj kādai no tās institūcijām veikt arestu ārpus brīvostām, tad var gadīties, ka kuģis, kuram ir uzlikts arests, aizies atklātā jūrā vai citas valsts jurisdikcijā. Ja valsts nevar izpildīt šāda veida spriedumu, kad kuģis ir ārpus ostas, tad to var uzskatīt par kreditora tiesību pārkāpumu, jo valsts bezdarbības dēļ pieļāvusi, ka arestētais kuģis aiziet, kad to faktiski būtu iespējams novērst, ja par arestu jūrā būtu nozīmēta atbildīga persona. Iespējams, prasību nodrošināšanas lūdzējs (prasītājs tiesā) varētu celt prasību pret valsti par konvencijas noteikumu neievērošanu un kuģu aresta neveikšanu, kad tai bija iespējas to darīt.

Pamatojoties uz augstākminēto, autors uzskata, ka būtu nepieciešams nozīmēt iestādi, kura būtu atbildīga par kuģa arestu, gadījumā, ja kuģis atrodas teritoriālajos ūdeņos, saskaņā ar iesniegto tiesas spriedumu un UNCLOS konvencijas 28.panta 3.daļas kārtībā.

Autors pieļauj, ka būtu iespējams paplašināt Krasta apsardzes vai citas institūcijas pienākumus, nosakot, ka tiem ir tiesības arestēt kuģi pēc ostas kapteiņa norādījuma un instrukcijām, ja pēdējais ir saņēmis lēmumu par kuģa arestu. Lai minēto būtu iespējams izpildīt, autora priekšlikums ir papildināt Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtību Latvijas ūdeņos ar sekojošu punktu: "Krasta apsardzei ir pienākums arestēt kuģi, kas atrodas Latvijas ūdeņos ārpus ostas akvatorijas, ja ir saņemts brīvostas kapteiņa pieprasījums".

Papildus minētajam, autors vēlas izvirzīt priekšlikumu grozīt Civilprocesa 142.panta 3.daļu un izteikt to sekojoši: "[...] bet kuģa aresta gadījumā – kuģa aizturēšanai Latvijas teritorijā ”.

Lai Krasta apsardzei rastos likumīgs pamats veikt arestu, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ir jāietver pilnvarojums veikt arestu, lai prasītājs varētu vērsties šajā iestādē ar prasību arestēt kuģi, ja ir saņemts tiesas lēmums.

¹⁷⁵ Zvērināta tiesu izpildītāja Lēmums no 2012.gada 10.janvāra; Lieta Nr.3-12/2/13 2012.

3.3. Kuģa arests un tiesības arestētajam kuģim pārvietoties, veikt remontu vai komercdarbību.

Kā agrāk tika noskaidrots darbā, ir pieļaujama kuģa pārvietošanās aresta brīdī saskaņā ar konvenciju. Savukārt konvencijā nav sīkāk paskaidrotas kuģu īpašnieka tiesības rīkoties ar kuģi aresta brīdī, ja tas nav aizturēts.

Saskaņā ar Ženēvas konvencijas 2.panta 4.daļu, kuģa aresta vai atbrīvošanas no aresta procedūru nosaka tās Valsts tiesību normas, kurā arests pieprasīts vai uzlikts. No tā izriet, ka valstij pašai jāizstrādā procedūra, pamatojoties uz kuru tiek veikts arests vai atbrīvošana no tā.

Šis pants neaizliedz kuģiem pārvietoties vai veikt citas darbības aresta laikā. Pieņemams, ka katra valsts var iekļaut savā normatīvu aktu bāzē noteikumus vai izveidot instrukcijas, kas skaidrotu atbildīgo personu rīcību kuģu aresta gadījumā, ja uzskata, ka tas ir nepieciešams.

3.3.1. Tiesības veikt komercdarbību

Kā agrāk tika minēts darbā, aresta mērķis ir prasības nodrošinājuma saņemšana. Arests piespiež kuģa īpašnieku aizstāt arestu ar cita veida nodrošinājumu, lai kuģis turpmāk varētu veikt komercdarbību. Tomēr, ne visos gadījumos kuģa īpašnieks ir spējīgs samaksāt drošības naudu tiesai, lai atbrīvot savu kuģi no aresta. Šādā gadījumā, pats kuģis kalpo kā prasības nodrošinājums. Bagātam kuģu īpašniekam vieglāk atdot drošības naudu, kas ir mazāks zaudējums, nekā aizliegums izmantot kuģi, lai pelnītu naudu. Kuģu īpašniekam ar ierobežotiem naudas līdzekļiem var būt neiespējami apmaksāt drošības naudu, kas nostāda viņu maksātnespējas situācijā, jo vienīgais īpašnieka peļņas gūšanas veids ir viņa kuģis.

Kā tika noskaidrots agrāk darbā, kuģa aresta definīcija pieļauj gan aizturēt kuģi, liedzot tam pārvietoties, gan aizliegt tam iziet no ostas. Aizliegums iziet no ostas faktiski nozīmē, ka kuģim ir tiesības pārvietoties ostas akvatorijā, bet gadījumā, ja tas izies no ostas bez atļaujas, Krasta apsardze būs tiesīga viņu aizturēt par noteikumu neievērošanu.

Ženēvas konvencijas izstrādes laikā valstu pārstāvji nonāca pie secinājuma, ka "Restriction on removal" nozīmē tiesas veiktus pasākumus, saskaņā ar kuriem kuģi kontrolē tiesa, kura nolēma to arestēt. Iespējams, šajā gadījumā arestētā kuģa darbība ir atļauta tik ilgi, cik vajadzīgs, lai tā īpašnieks varētu iesniegt nodrošinājumu kuģa atbrīvošanai no aresta. Jebkurā gadījumā „restriction on removal” laikā „ieņēmumi no

kuģa ekspluatācijas ir jāmaksā tiesā, un kuģa darbībai jānotiek saskaņā ar tiesas norīkotās personas instrukcijām.”¹⁷⁶

No augstākminētā izriet, ka kuģim ir tiesības veikt komercdarbību, kas ir ietverts likumdevēja gribā. Protams, saistībā ar to, ka konvencijas noteikumi neietver pašu procedūru, kas paredz tiesības kuģim pārvietoties vai veikt komercdarbību, valsts var izstrādāt šādus noteikumus.

Kā tika agrāk minēts darbā, Latvijā neeksistē kuģu aresta procedūra, tādēļ uz doto brīdi nav paredzēti noteikumi, kas ietver tiesības kuģim veikt jebkāda veida komercdarbību.

Kā tika nolemts Ženēvas konvencijas izstrādes laikā, “pārvietošanas ierobežošana” varētu nozīmēt speciālu procedūru, kad kuģim ir atļauts veikt komercdarbību, visu peļņu novirzot tiesai prasības nodrošināšanai.¹⁷⁷

Autors uzskata, ka tas šis kuģa aresta modelis varētu pastāvēt Latvijas normatīvajos aktos, taču faktiski pielietot šo pieeju visiem kuģiem nebūtu iespējams, kā arī šādas kārtības ieviešana nebūtu lietderīga.

Pirmkārt, lielākā daļa no kuģiem veic komercdarbību starp dažādām jurisdikcijām, piemēram, pārvadājot preces starp valstīm. Šādā gadījumā atļaut veikt kuģim komercdarbību, izejot no Latvijas valsts jurisdikcijas, zaudētu aresta jēga, jo kuģu īpašniekam nebūtu pienākuma atgriezties Latvijā un kreditors zaudētu savas prasības nodrošinājumu. Tas arī atvieglotu īpašnieka maiņu, tādējādi varētu viegli izbēgt no civilās atbildības.

Otrkārt, ja kuģis veic komercdarbību blakus Latvijas jurisdikcijas robežai, nenoliedzams, ka pastāv iespēja kuģim iziet no jurisdikcijas.

Autorprāt, vienīgā pieļaujamā situācija, kad kuģim varētu atļaut veikt komercdarbību, ir gadījumos, ja tā tiek veikta ostas teritorijā tiesas vai citās institūcijas pārraudzībā. Aresta periodā informācija par attiecīgām kuģim piemērotu aizliegumu iziet no ostas būtu pieejama attiecīgās ostas pārvaldei, kura neizdotu atļauju iziet no ostas. Faktiski kuģis būtu arestēts ostas akvatorijā. Tas ļautu īpašniekam turpināt pildīt uzņemtās saistības.

Par piemēru var minēt Ventspils brīvostas kuģu ceļa ārkārtas padziļināšanas darbus, kur nepieciešams veikt gultnes padziļināšanas darbus ar īpaša veida kuģi – TSHD (Trailing Suction Hopper Dredger). Saskaņā ar iepirkumu kuģim, kas uzvarēs konkursā,

¹⁷⁶ Berlingieri, 2011. Clause 4.40

¹⁷⁷ Berlingieri, 2011. Clause 4.40

būtu jābūt pieejamam divu gadu laikā padziļināt konkrētu teritoriju pēc brīvostas pieprasījuma.

Ja kuģis pieprasījuma laikā būtu arestēts, tad ne kuģa īpašnieks varētu izpildīt pielūgtas saistības un saglabāt lūguma darbību, ne Ventspils brīvosta varētu izmantot savas tiesības uz konkrēto kuģi.

Tāda pati situācija varētu attiekties uz projektu, kas tiek šobrīd pabeigts Rīgas brīvostas teritorijā – Krievu sala. Šī projekta izpildīšanā tika iesaistīts gan sauszemes transports, gan kuģi (TSHD), kuriem bija nepieciešams padziļināt upes dibenu. Tas ir projekts, ko finansē no Eiropas Savienības naudas līdzekļiem, un tā strikta un laicīga izpildīšana ir priekšnoteikums, lai nerastos problēmas ar finansējuma saņemšanu.¹⁷⁸

Ir redzams, ka šajā situācijā var radīt zaudējumus valstij saistībā ar iznomātā kuģa arestu. Protams, var atrast citu kuģi, taisot jaunu iepirkumu, tomēr tas aizņem daudz laika.

Autorprāt, no augstākminētā var secināt, ka komercdarbības veikšana aresta brīdī ostas akvatorijā ir pieļaujama saskaņā ar konvencijām, un praksē varētu izmantot šādas tiesības atbildētājiem.¹⁷⁹

3.3.2. Tiesības veikt kuģu remontu

Kuģu īpašnieku intereses ir lietot savu kuģi nepārtraukti, taču jebkurā gadījumā rodas nepieciešamība pēc kuģa kārtēja remonta, kas ir zaudējums īpašnieka izpratnē. Remonta laikā kuģis neveic komercdarbību, pie tam īpašniekam jāmaksā lieli kuģu būvētavu rēķini par sniegtajiem pakalpojumiem.

Nepārprotami, ka, ja kuģis tiek remontēts, tā vērtība pieaug, pirmkārt, jauno detaļu dēļ, otrkārt, klasifikācijas dokumentu saņemšana ir obligāts priekšnoteikums, lai sekmīgi pārdotu kuģi. Obligāta remonta neesamības dēļ kuģis var zaudēt klasifikācijas sabiedrības dokumentus, kas aizliegs automātiski tam pārvietoties. Treškārt, kuģis var būt nedrošs un var nogrimt, kas nav pozitīva lieta nevienai lietā iesaistītajai pusei.

Praksē bija gadījums ar kuģi “Grigory Shevtsov”, kas tika vienlaikus arestēts un apķīlāts civillietas ietvaros. Piedziņas stadijā, kas sekoja tiesas spriedumam, šis kuģis, kā uz to norādīja zvērināts tiesu izpildītājs, bija nogrimis.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Rīgas Brīvostas pārvaldē autoram bija iespēja iepazīties ar jauna termināļa izveidošanu krievu salā

¹⁷⁹ Par praksi sk.2.3.2. tematu.

¹⁸⁰ Latvijas Republikas Rīgas apgabaltiesas Iecirkņa Nr.54 zvērināts tiesu izpildītāja pieprasījums no 2016.gada 29.marta

Nav apstrīdams, ka izceltā no ūdens kuģa tirgus cena kritīs, jo tam ir nepieciešams uztaisīt kapitālo remontu, pirms laist atpakaļ uz ūdens. Tas ierobežo kreditora intereses, it īpaši gadījumos, kad kuģa pārdošanas cena ir mazāka par kreditora prasījumu.

Autorprāt, pirms arestēt kuģi, drošības inspektoram jāpārlicinās, ka kuģa arests nesamazinās kuģa vērtību un kuģis saglabās savu drošību ilgstošā aresta gadījumā. Tas arī attiecas uz gadījumiem, kad kuģim ir beidzies vai drīz beigsies klasifikācijas dokumentu termiņš.

Kuģu īpašniekiem tiek dots konkrētais periods, kad viņi var prasīt klasifikācijas sabiedrību veikt kuģa inspicēšanu. To mēdz arī saukt par „dakšu” jeb periodu no viena datuma līdz kādam citam. Parasti pirms inspicēšanas kuģu īpašnieki remontē kuģus, lai sekmīgi un bez norādījumiem izietu inspicēšanu. Ja neveiktu remontu un neuzrādītu kuģu klasifikācijas sabiedrībai, tad pēdējā var anulēt konkrētus dokumentus, kas uzliks papildus slogu kuģu īpašniekam, lai atgūtu dokumentus atpakaļ, kā arī tas samazina kuģa tirgus vērtību. Kuģa vērtības samazināšana nav kreditora interesēs, jo, pirmkārt, kuģa cena var nokrist zem kreditora prasības nodrošinājuma summas, otrkārt, izredzes, ka nopirks kuģi ar defektiem, samazinās.

Remonta veikšana aresta laikā varētu būt pieļaujama un praktizējama Latvijā, jo sekmē gan prasītāja, gan atbildētāja intereses. Gadījumā, ja kuģim tiek atļauts veikt remontu aresta brīdī, tad jāņem vērā, ka noteiktās kuģu būvētavas paredz valdījuma tiesības viņu labā pakalpojumu līgumos. Ja kuģa īpašnieks, kura kuģis ir arestēts, parakstīs šāda veida līgumu, atdos kuģi uz remontu un nesamaksās, tad kuģu būvētava izmantos savas aizturējuma tiesības, kas būs pret kreditora gribu, jo zūd tā nodrošinājums, tādā ziņā, ka kuģu būvētavu un kuģu remontētāju prasības ir apmierinātas vispirms, ja viņi pirms kuģa piespiedu pārdošanas (izsoles) ir izmantojuši savas aizturējuma tiesības.¹⁸¹

Kaut noteikumi attiecībā uz komercdarbības vai remonta veikšanu nav iestrādāti normatīvajos aktos, tas neliedz iespēju atbildētājam prasīt tiesu atļaut aresta laikā kuģim veikt remontu, turpināt komercdarbību, piemēram, ostas akvatorijā, vai arī pārvietoties no vienas piestātnes uz otru, lai ietaupītu naudas līdzekļus.

Kā norādīja mg.iur. Māris Lejnīeks, faktiski šāda prakse jau pastāv un ir bijuši gadījumi, kad tiesa atļāva veikt augstākminētās darbības kuģu īpašniekiem. Diemžēl autoram neizdevās atrast tiesas spriedumus, kuros kuģim tiktu dota atļauja veikt komercdarbību. Tomēr autors uzskata par nepieciešamu pārbaudīt šādas atļaujas likumīgumu, lai normatīvajos aktos nebūtu iekļauts noteikums, kas liedz izmantot atbildētājam šādas tiesības.

¹⁸¹ Jūras kodekss

CPL 142.panta 3.daļa nosaka, ja prasība nodrošināta ar kuģi, tiesa izsniedz prasītājam attiecīgā lēmuma norakstu ar uzrakstu, kuģa aresta gadījumā — kuģa aizturēšanai ostā. Šis pants paredz kuģa aresta gadījumā tikai kuģa aizturēšanu.

Kā tika agrāk noskaidrots darbā, Jūras kodeksā ietvertā kuģa aresta definīcija nozīmē gan kuģa aizturēšanu, gan tā pārvietošanas ierobežošanu. Kuģa aizturēšana ir faktiskais liegums pārvietoties jeb pārvietošanas aizliegums, savukārt pārvietošanas ierobežošana atļauj kuģim pārvietoties tiesas lēmuma ietvaros norādītāja teritorijā.

No tā izriet, ka tiesa var izdot lēmumu ierobežot kuģa pārvietošanas iespējas, pilnīgi to nearestējot, piemēram, liedzot kuģim iziet no ostas. Kopsakarā ar pasniedzēja minēto, var gadīties, ka arestētajam kuģim atļauj pārvietoties.

Autors uzskata, ka šāda veida atļauja, ka arī pārvietošanas ierobežošana ir pretrunā ar CPL 142.panta 3.daļas beigu frāzi, jo tā pieļauj tikai kuģa aizturēšanu jeb aizliegumu pārvietoties. Autors pieļauj, ka gadījumā, kad kuģim ir atļauts pārvietoties, šāda veida tiesas lēmums varētu būt pretrunā ar augstākminēto pantu un kuģa īpašnieks varētu celt prasību par tiesas lēmuma atcelšanu.

Ja grozītu CPL 142.panta 3.daļu sekojoši, tad nerastos interpretācija attiecība uz vārdu pielietojumu: „[...]”, bet kuģa aresta gadījumā – kuģa aizturēšanai vai pārvietošanas ierobežošanai.”

Kopsavilkums

1. Jūras kodeksa 33.panta 1.daļas 4.punkts: “Jūras privilēģija nodrošina prasības, kas saistītas ar maksājumiem par ostu, kanālu un citu ūdensceļu izmantošanu un loču pakalpojumiem” attiecas tikai uz brīvostas piestādītiem rēķiniem kuģa īpašniekam. Citu iestāžu vai juridisko/fizisko personu piestādītie rēķini par ostu, kanālu un citu ūdensceļu izmantošanu un loču pakalpojumiem nedod pamatu kreditoram nodrošināt savu prasību ar jūras privilēģiju.

2. Aizstāt Ženēvas konvencijas tulkojuma tekstā 1.panta 2.daļas un Jūras kodeksa 47.panta 2.daļā vārdus “pārvietošanas aizliegumu” ar “pārvietošanas ierobežojumu”, lai pareizi piemērotu konvencijā ietverto kuģa aresta definīciju.

3. Apķīlāšana pirms prasības nodrošināšanas nav piemērojama, attiecīgi Jūras kodeksa 47.panta 1.daļa un kuģa aresta definīcija izslēdz apķīlāšanas piemērošanu pirms prasības nodrošināšanas stadijas.

4. Tiesas spriedumu par kuģu arestu izpilda pats prasītājs, vēršoties pie par arestu atbildīgas personas, proti, ostas kapteiņa vai citā iestādē, ja tas ir paredzēts normatīvajos aktos.

5. Grozīt Rīgas Brīvostas noteikumu 15.punktu un izteikt to sekojošā redakcijā: “Kuģi aiztur ostas kapteinis saskaņā ar Jūrlietas pārvaldes un jūras drošības likumu un normatīvajiem aktiem par Ostas valsts kontroles kārtību. Kuģi arestē ostas kapteinis saskaņā ar Jūras kodeksu, ja viņš ir saņēmis tiesas nolēmumu par kuģa arestu vai Latvijas Jūras administrācijas vai citas normatīvajos aktos noteiktas iestādes lēmumu par kuģa aizturēšanu.”

6. Grozīt Civilprocesa 142.panta 3.daļu un izteikt to sekojoši: “[...] bet kuģa aresta gadījumā – kuģa aizturēšanai vai pārvietošanas ierobežošanai Latvijas teritorijā”. Šāda definīcija, pirmkārt ļauj likumīgi arestēt kuģi, gan to aizturot, gan ierobežojot pārvietošanu, un, otrkārt, ļauj arestēt kuģi ārpus ostas.

7. Lai izpildītu Briseles un UNCLOS konvenciju noteikumus attiecībā uz arestu teritoriālajos ūdeņos saistībā ar spriedumu civillietā, Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā ir jāietver pilnvaras iestādei veikt kuģa arestu, lai prasītājs ar tiesas spriedumu varētu vērsties šajā iestādē ar prasību arestēt kuģi.

Izmantotās literatūras saraksts

Grāmatas

1. Māris Lejnieks, L.Medina. "Jūras tiesības". Jumava, 1997.gads.
2. Christopher Hill, "Maritime Law", Lloyd's practical shipping guides, sixth edition, Informa law from routledge, 2003.
3. Francesco Berlingieri, "Berlingieri on arrest of ships", Fifth Edition, Informa, 2011.
4. Islam, R., "The Arrest of Ship Conventions 1952 and 1999: Disappointment for Maritime Claimants", JMLC Vol. 38, No.1, 2007.
5. Jackson, D. C., Enforcement of Maritime Claims, 4th edition, LLP, London 2005.
6. Messon, N., Admiralty Jurisdiction and Practice, LLP, London 1993 at p.1
7. Schoenbaum, T.J., Admiralty and Maritime Law, 4th Edition, Vol.2, West Publishing Co., 2004. Note 62 at p. 402
8. Йонас Бергхольцас, Морское право (публичное), Учебное пособие, Рига, 1997.

Atsevišķi raksti grāmatu ietvaros, rakstu krājumi, likumu komentāri u.c

1. Albert Lilar, Carlo van den Bosch, Le Comite Maritime International (1897-1972). Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/LILAR-VAN-DEN-BOSCH-Le-Comit%C3%A9-Maritime-International-1.pdf> [12.03.2019]
2. Lynn, R., "A Comment on the New International Convention on Arrest of Ships, 1999" 55 U. Miami Law Review 453 (2000-2001). Pieejams: <https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1577&context=umlr>; [18.02.2019]
3. Ship Arrests in Practice, 11th edition, 2018, written by the shiparrested.com network. Pieejams: <http://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/07/Final-SHIP-Arrests-in-Practice-11th-edition.pdf> [12.04.2019]
4. Tetley, W., "Arrest, Attachment and Related Maritime Law Procedures" (1999) 73 Tulane Law Review, 1895 –1985. Pieejams: <https://ru.scribd.com/document/63077860/Tetley-s-Arrest-Attachment-Related-Maritime-Law-Procedure>; [18.02.2019]

5. Tetly, International Conflicts of Law: Common, Civil & Maritime, International Shipping Publications, Montreal, 1994 at p.539.

Periodika

1. Aiga Mieriņa, Starptautisko privāttiesību kodifikācija: Eiropas valstu pieredze, Promocijas darbs, Rīgā, 2016.gadā., 61.lpp Pieejams: http://dspace.lu.lv/dspace/bitstream/handle/7/34348/298-56043-Mierina_Aiga_am10191.pdf?sequence=1 [12.03.2019]

Latvijas normatīvie akti

1. Par 1952. gada 10. maija «Konvencijas par noteiktu likumu, kas attiecas uz jūras kuģu arestu, unifikāciju» ratificēšanu: LV likums. Pieņemts: 23.02.1993. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=63055> [12.02.2019]
2. Par 1999.gada Starptautisko konvenciju par kuģu arestu: LV likums. Pieņemts: 18.10.2001. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=55048> [12.02.2019]
3. Civillikums. Valdības Vēstnesis, 41, 20.02.1937. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/225418> [12.04.2019]
4. Civilprocesa likums: LV likums. Pieņemts: 14.10.1998.[11.02.2019].
5. Jūras kodekss: LV likums. Pieņemts: 29.05.2003. Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=76358> [11.02.2019]
6. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likums. Latvijas Vēstnesis, 168 (2743), 19.11.2002. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/68491> [14.03.2019]
7. Kriminālprocesa likums. Latvijas Vēstnesis, 74 (3232), 11.05.2005. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/107820-kriminalprocesa-likums> [27.02.2019]
8. Latvijas Republikas valsts robežas likums. Latvijas Vēstnesis, 189 (4175), 02.12.2009. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/201364> [17.03.2019]
9. Ministru kabineta 2006. gada 7. februāra noteikumi Nr. 102 "Noteikumi par ločiem". 1.pants. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/128919> [12.03.2019].
10. Ministru kabineta 2010. gada 21. decembra noteikumi Nr. 1164 "Ostas valsts kontroles kārtība". Latvijas Vēstnesis, 205 (4397), 29.12.2010. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/223482> [14.03.2019]

11. Ministru kabineta 2016. gada 14. jūnija noteikumi Nr. 363 "Kuģu kontroles, pārbaudes un aizturēšanas kārtība Latvijas ūdeņos". Latvijas Vēstnesis, 117 (5689), 17.06.2016. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/282900> [14.03.2019]
12. Liepājas pilsētas domes 2018. gada 22. novembra saistošie noteikumi Nr. 22 "Liepājas ostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 245 (6331), 13.12.2018. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/303609> [14.03.2019]
13. Rīgas domes 2017. gada 2. maija saistošie noteikumi Nr. 255 "Rīgas brīvostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 98 (5925), 19.05.2017. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/290843-rigas-brivostas-noteikumi> [24.02.2019]
14. Ventspils pilsētas domes 2012. gada 2. marta saistošie noteikumi Nr. 9 "Ventspils brīvostas noteikumi". Latvijas Vēstnesis, 59 (4662), 17.04.2012. Pieejams; <https://likumi.lv/ta/id/246598-ventspils-brivostas-noteikumi> [24.02.2019]

Eiropas Savienības un starptautiskie normatīvie akti

1. Apvienoto nāciju organizācijas jūras tiesību konvencija, pieņemta Montego Bejā, pieņemts: 10.12.1982; stājas spēkā: 22.01.2005. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/lv/starptautiskie-ligumi/id/1165> [12.04.2019]
2. International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, signed at brussels, august 25, 1924. Pieejams: <https://likumi.lv/ta/en/starptautiskie-ligumi/id/45-international-convention-for-the-unification-of-certain-rules-relating-to-bills-of-lading-signed-at-brussels-august-25-1924> [19.02.2019]
3. International Convention for the Unification of certain rules relating to maritime liens and mortgages. Brussels, 10 april 1926. Pieejams: <https://www.vervoerrecht.nl/sites/default/files/publicaties/19260410%20Brussels%20Maritime%20Liens%20and%20Mortgages.pdf> [12.02.2019]
4. International Convention on Salvage, 1989, (SALVAGE-1989), signed at Brussels, 23 September 1910, Pieejams: <https://likumi.lv/doc.php?id=21523> [19.02.2019]
5. Paris memorandum of understanding on port state control. Pieejams: <https://m.likumi.lv/doc.php?id=217623> [14.03.2019].

Tiesu prakse

1. Rīgas pilsētas Kurzemes rajona tiesas lēmums Nr.C28193316.
2. Rīgas pilsētas Pārdaugavas tiesas Spriedums no 2018.gada 17.augusta, Lietas arhīva Nr. Nr. C-3186-18/12, ECLI:LV:RPPT:2018:0817.C68318618.2.S
3. Zemgales apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas Spriedums Nr. C37103512
4. Zemgales apgabaltiesas Civillietu tiesu kolēģijas Spriedums Nr. C31488612

Avoti internetā un citi avoti

Avoti internetā

1. [2004] 9 SCC 512. For a comment on that decision see Z. Bharucha, Legal aspects of arrest of ships in India: recent developments (2009) Dir Mar 1382.
2. An Overview of the 1952 and 1999 Arrest Conventions, 30.09.2011. Pieejams: <https://www.incegdllaw.com/en/knowledge-bank/overview-of-the-1952-and-1999-arrest-conventions> [16.04.2019]
3. Arresting developments – the 1999 Arrest Convention. Pieejams: <http://www.gard.no/web/updates/content/52184/arresting-developments-the-1999-arrest-convention> [17.04.2019]
4. Collins Dictionary. Pieejams: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/detention> [27.02.2019]
5. Comite Maritime Internationale. Mājaslapa: <https://comitemaritime.org/> [12.02.2019]
6. F.L. Wiswall, A brief history. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/a-brief-history-wiswall.pdf>
7. Hailegabriel Gedecho “Historical Development of Maritime Law”. Pieejams: <https://www.abysinialaw.com/component/k2/item/1072-historical-development-of-maritime-law> [19.02.2019]
8. International Maritime Organization (Starptautiska Jūrniecības Organizācija); Pieejams: <https://www.imo.org/>;
9. Jelena Nikčević Grdinić, Gordana Nikčević “Arrest of Ships – the International Conventions on Arrest of Ships”. Pieejams: <https://hrcak.srce.hr/file/132147> [05.03.2019]
10. Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services, Annex 2 glossary of legal definitions. Pieejams:

http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/tramp_annex2.pdf
[12.02.2019]

11. Nigel H.Frawley, The CMI and its Relationship with IMO, the IOPC Funds and other UN Organizations. b.i., b.g. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/A-brief-History-Frawlye.pdf> [11.04.2019]
12. United nations international maritime organization conference of plenipotentiaries on a convention on maritime liens and mortgages. Pieejams: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf162d7_en.pdf [29.05.2018]
13. United Nations Conference on Trade and Development (ANO Tirdzniecības un attīstības konference); Pieejams: <https://unctad.org/en/Pages/Home.aspx>;
14. W.R.A. Birch Reynardson, Maritime law association of Australia and new Zealand, tenth annual conference Sydney; C.M.I. – its past achievements and expectations. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/06/past-achievements.pdf>
15. William Senior, “The History of Maritime Law”. Pieejams: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00253359.1952.10658130?journalCode=rmir20> [19.02.2019]

Arhīva materiāli

1. The travaux préparatoires of the 1910 collision convention and of the 1952 arrest convention, CMI, pp.282-283. Pieejams: <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Travaux-Preparatoires-of-the-1910-Collision-Convention-and-of-the-1952-Arrest-Convention.pdf> [12.02.2019].

Iestāžu lēmumi

1. Lēmums no 2012.gada 10.janvāra; Lieta Nr.3-12/2/13 2012.

Maģistra darbs “**Kuģu arests**” 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: **Nikita Isajevs** _____

Rekomendēju / nerokemendēju darbu aizstāvēšanai

Vadītājs: mg.iur. **Māris Lejnieks** _____

Recenzents: _____

Darbs iesniegts Starptautisko un Eiropas tiesību zinātņu katedrā 2019.gada 23.aprīlī

Metodiķe: Ilze Leonoviča

Darbs aizstāvēts maģistra gala pārbaudījuma komisijas sēdē

_____, protokola Nr. ____, vērtējums ____ (_____))

Komisijas sekretārs: _____