

**Informatīvais ziņojums
par turpmāko valsts rīcību tiesvedības ietvaros akciju sabiedrības
„Rīgas kuģu būvētava” prasībā par 733444,72 latu piedziņu no valsts
akciju sabiedrības „Privatizācijas aģentūra”**

Norāde par lietojuma ierobežojuma
"Dienesta vajadzībām" ~~nodrošināt~~
par deklasificēšanu

*namatojums: atbilstoši EM 04.08.2023.g.
rēstulei Nr. 4-12/2023/4665N (VK reģ. Nr. 2023-006-1701) un
JD ievērtējumam dokumenta statuss samotējis aktualitāti
I. Gribule
03.10.2025.g.*

Saskaņā ar Ministru kabineta 2005.gada 8.februāra kabineta sēdes lēmumu (prot.Nr.8 58.§) Valsts kanceleja kopīgi ar Tieslietu ministriju, Ārlietu ministriju, Satiksmes ministriju, Ekonomikas ministriju un valsts akciju sabiedrību „Privatizācijas aģentūra” š.g. 11.februārī veica konsultācijas par valsts turpmāko rīcību akciju sabiedrības „Rīgas kuģu būvētava” prasībā par 733444,72 latu piedziņu no valsts akciju sabiedrības „Privatizācijas aģentūra” (turpmāk – Privatizācijas aģentūra) ierosinātās tiesvedības ietvaros un valsts turpmāko rīcību bijušā PSRS īpašuma – sešu grunts padziļināšanas kuģu (“Aleksandrs Uvarovs”, “Imanta”, “Līgatne”, “Skrunda”, “Sigulda”, “Krimulda”) un velkoņa “Palanga” (turpmāk – strīdus kuģi) – īpašuma tiesību sakārtošanu.

I. Vēsture

Saskaņā ar Ekonomikas ministrijas sniegto informāciju strīda kuģi būvēti bijušā PSRS Jūras Reģistra uzraudzībā un paredzēti padziļināšanas darbu veikšanai jūras ostās, to reidos un jūras piekrastē. Kopš to būves kuģi atradās kā PSRS valsts īpašums Baltijas pārvaldē “Baltmorputj”. Saskaņā ar PSRS Ministru padomes 1990.gada 27.novembra lēmumu pārvalde “Baltmorputj” tiek pārveidota par nomas uzņēmumu “Baltmorputj” kā pārvaldes tiesību pārņēmēju, saglabājot juridiskās personas tiesības un pilnīgu saimnieciskās darbības patstāvību. 1990.gada 27.decembrī noslēgtā nomas līguma darbības termiņš bija noteikts līdz 2000.gada 31.decembrim. Valsts īpašumu nomnieks (vissavienības nomas uzņēmums “Baltmorputj”) saskaņā ar līgumu noteiktajā termiņā (1992.gada augusts) uzņēmuma kustamo mantu (tehniskā flote, kas sastāvēja no 27 kuģiem) nebija izpircis.

1990.gada augustā Latvijas PSR Ministru padome (priekšsēdētāja vietnieks I.Bišers) un Krievijas PFSR Ministru padome (priekšsēdētāja vietnieks G.Fiļšins) uzsāka dialogu par bijušā vissavienības uzņēmuma “Baltmorputj” kustamās mantas (27 kuģi) faktisko dalījumu starp Krievijas Federāciju un Latvijas Republiku. Sadales rezultātā 8 kuģi palika Krievijas Federācijas īpašumā, 12 kuģi ar Krievijas Federācijas attiecīgu valsts institūciju lēmumu tika izslēgti no Viborgas ostas reģistra un nonāca Latvijas Republikas īpašumā. Seši grunts padziļināšanas kuģi (“Aleksandrs Uvarovs”, “Imanta”, “Līgatne”, “Skrunda”, “Sigulda”, “Krimulda”) un velkonis “Palanga” kļuva par strīdus priekšmetu, jo katra strīdus puse vēlējās šos kuģus paturēt savā īpašumā.

Laika periodā no 1990.gada 11.oktobra (Latvijas PSR Ministru padomes priekšsēdētāja vietnieka I.Bišera vēstule Krievijas PFSR Ministru padomei ar lūgumu veikt starpvalstu konsultācijas par īpašuma tiesībām uz Strīda kuģiem) dažādas Krievijas Federācijas valsts pārvaldes

institūcijas veic pārrunas ar Latvijas Republikas atbildīgām valsts institūcijām par strīdus kuģu piederību.

Strīda kuģi sākotnēji atradās vissavienības nomas uzņēmuma "Baltmorputj" tiesību un saistību pārņēmēja – Latvijas Republikas valsts uzņēmuma "Latvijas ūdensceļi" (izveidots ar Latvijas Republikas Jūras lietu ministra pavēlēm nr.97 (05.06.1992.g.), nr.117-k (03.08.1992.g.) un nr.1131 (07.08.1992.g.)) valdījumā, kurš realizēja kuģu administratīvos, tehniskos un sociālos jautājumus un kontroli, t.sk., pildīja vissavienības nomas uzņēmuma "Baltmorputj" saistības. Pēc V/U "Latvijas ūdensceļi" nodošanas privatizācijai (Ministru kabineta 1996.gada 21.februāra rīkojumu nr.58 "Par valsts īpašuma objektu nodošanu privatizācijai" 1.31.apakšpunkts), kuģi saskaņā ar likumu "Par valsts un pašvaldību īpašuma objektu privatizāciju" nonāca Privatizācijas aģentūras valdījumā.

1997.gada 6.martā ar Privatizācijas aģentūras Valdes lēmumu apstiprināti valsts uzņēmuma "Latvijas ūdensceļi" privatizācijas noteikumi, nosakot, ka strīdus kuģi ir neprivatizējama manta ar nenoskaidrotām īpašuma tiesībām uz to.

2001.gada 12.janvārī Krievijas Federācijas Īpašuma attiecību ministrija izdeva rīkojumu nr.37-p par īpašuma (6 kuģu) nodošanu saimnieciskā valdījumā Krievijas Federācijas valsts uzņēmumam "Ziemeļkaspijas jūras kuģniecība".

II. Tiesvedība attiecībā uz strīdus kuģiem

2001.gada 22.februārī KF valsts uzņēmums "Ziemeļkaspijas jūras kuģniecība" griežas Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesā ar Jūras prasību pret maksātnespējīgo akciju sabiedrību "Latvijas ūdensceļi" par valdījuma atjaunošanu uz Strīda kuģiem. Tiesa 2001.gada 26.februārī uzliek arestu Strīda kuģiem un pieņem lēmumu uzaicināt lietā par trešo personu Privatizācijas aģentūru.

2001.gada 12.aprīlī maksātnespējīgās a/s "Latvijas ūdensceļi" administrators A.Auziņš ceļ pretprasību par 179 236,46 latu piedziņu (Strīda kuģu glabāšanas izdevumi).

2001.gada 1.augustā Privatizācijas aģentūra iestājas lietā kā trešā persona par atņemta valdījuma atjaunošanu.

Saskaņā ar Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas 2003.gada 16.septembra lēmumu:

1. Ir izbeigta tiesvedība civillietā "Ziemeļkaspijas jūras kuģniecības" Jūras prasībā pret likvidējamo akciju sabiedrību "Latvijas ūdensceļi" par valdījuma atjaunošanu uz kuģiem, likvidējamās akciju sabiedrības "Latvijas ūdensceļi" pretprasībā, trešās personas - Privatizācijas aģentūras prasībā.

2. Atcelts prasības nodrošinājums (piemērots ar Rīgas pilsētas Ziemeļu rajona tiesas 2001.gada 26.februāra lēmumu) saskaņā ar kuru tika uzlikts arests sekojošiem kuģiem: “Aleksandrs Uvarovs”, “Imanta”, “Līgatne”, “Skrunda”, “Sigulda” un “Krimulda”.

3. Strīda izlemšana par 2.punktā norādīto kuģu piederību ir Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas starpvalstu kompetencē.

III. Strīdus kuģu uzglabāšanas izdevumi

2004.gada 25.oktobrī Rīgas apgabaltiesā saņemts akciju sabiedrības “Rīgas kuģu būvētava” prasības pieteikums par 733444,72 latu piedziņas no Privatizācijas aģentūras par Privatizācijas aģentūras valdījumā esošo strīdus kuģu uzturēšanu.

2004.gada 26.oktobrī Rīgas apgabaltiesā ierosināta civillieta minētajā prasībā par zaudējumu piedziņu. Lietas izskatīšana atlikta uz 2005.gada 24.februāri.

IV. Patreizējās situācijas novērtējums

2001.gada 9.februārī Viborgas (Krievijas Federācija) ostas administrācijas valsts kuģu reģistrs strīdus kuģiem ir izrakstījis jaunas apliecības par īpašuma tiesībām un apliecības par tiesībām kuģot zem KF karoga.

2005.gada 11.februāra Valsts kancelejas organizētās tikšanās gaitā Ārlietu ministrija, pamatojoties uz informāciju, kas gūta iepriekšējās darba grupas sēdēs no lietā iesaistītajām ministrijām un institūcijām, norādīja, ka uz šodienu Latvijas Republikas izredzes pierādīt savas īpašumtiesības uz strīdus kuģiem vērtējamās kā necīgas. Latvijas puses rīcībā nav strīdus kuģu īpašumtiesību apliecināšu dokumentu, strīdus kuģi nekad nav tikuši reģistrēti Latvijas Kuģu reģistrā. Šobrīd strīdus kuģus nav iespējams reģistrēt Latvijā, jo tie jau ir reģistrēti Krievijas Federācijā. Vienīgais ceļš kā panākt to reģistrāciju Latvijā, būtu prasības celšana pret Krieviju, lai panāktu Krievijas Federācijā veiktās strīdus kuģu reģistrācijas anulēšanu. Pamatā šāda prasība būtu ceļama Krievijas Federācijas tiesā, un pastāv ļoti necīga varbūtība, ka Krievijas tiesas lēmums varētu būt labvēlīgs Latvijai. Turklāt šāds risinājums ir saistīts ar ievērojamiem tiesvedības izdevumiem, kas, ņemot vērā strīdus kuģu patreizējo vērtību, var nebūt ekonomiski izdevīgi. Arī strīdus kuģu pilnvērtīga praktiska izmantošana Latvijas pusei ir apgrūtināta, jo šobrīd tiem nav nepieciešamo sertifikātu, kas dotu iespēju tiem kuģot.

Laika posmā kopš 1990.gada Latvijas-Krievijas starpvalstu sarunās nav izdevies panākt nekādu risinājumu par strīdus kuģiem. Pēdējās notikušās starpvaldību sarunas ekspertu līmenī 2002.gada 5.-6.februārī ir beigušās bez rezultātiem. Pēdējos sešus gadus strīdus kuģi netiek

izmantoti, no kā var secināt, ka Latvijas pusei interese par tiem ir zudusi. Valsts kancelejā organizētās tikšanās laikā kompetento ministriju pārstāvji nevarēja norādīt strīdus kuģu patreizējās izmantošanas iespējas.

Saskaņā ar Ārlietu ministrijas sniegto viedokli, jautājumam par strīdus kuģiem ir saimnieciskas dabas raksturs, nevis politisks, kas nebūtu risināms Latvijas-Krievijas starpvaldību komisiju līmenī.

Saskaņā ar Satiksmes ministrijas sniegto informāciju, Satiksmes ministrijai nav iespēju nodrošināt alternatīvu strīdus kuģu uzglabāšanu.

Turpmāka strīdus kuģu īpašumtiesību jautājuma nerisināšana tikai palielina Latvijas Republikas zaudējumus, jo kamēr strīdus kuģi atrodas Latvijas Republikas valdījumā, veidojas izdevumi par to uzglabāšanu, savukārt, strīdus kuģu praktiskai izmantošanai un peļņas gūšanai no tiem nav nepieciešamo īpašumtiesību apliecināšu dokumentu un kuģošanas sertifikāta. Līdz ar to, neatrisinot jautājumu par īpašumtiesībām, būs apgrūtināta jautājuma atrisināšana saistībā ar kuģu uzglabāšanas izdevumu atlīdzināšanu.

Saskaņā ar Peldošo transporta līdzekļu vērtēšanas neatkarīgā eksperta Alberta Evertovska 2005.gada februāra novērtējumu uz šodien kuģa-velkoņa „Palanga” tehniskais stāvoklis novērtējams kā nederīgs tālākai izmantošanai un tas nododams lūžņos, tā atjaunošana nav ekonomiski pamatota, kuģa vērtību sastāda kuģa metāllūžņu vērtība. Līdzīgs slēdziens ir attiecībā uz kuģi-gruntsvedēju „Krimulda”, ka tā atjaunošana nav ekonomiski pamatota un kuģa vērtību sastāda kuģa metāllūžņu vērtība. Attiecībā uz pārējiem kuģiem, to tehniskais stāvoklis arī norādīts kā neapmierinošs, taču veicot attiecīgus ieguldījumus kuģu atjaunošanā ir iespējama to darbības atjaunošana. Tomēr jānorāda, ka saskaņā ar eksperta slēdzienu kuģu atjaunošanas izmaksas varētu pārsniegt vienu miljonu latu.

V. Priekšlikumi valsts turpmākai rīcībai

Pastāvot norādītajiem apstākļiem jāsecina, ka Latvijas puses tālākas rīcības iespējas ir aprobežotas ar faktu, ka, neskatoties uz strīdus kuģu atrašanos Latvijas Republikas valdījumā, to praktiskā izmantošana ir apgrūtināta, jo strīdus kuģu pilnvērtīgai izmantošanai ir nepieciešams atbilstošs sertifikāts, kuru nav iespējams iegūt bez atbilstoši nostiprinātām īpašuma tiesībām uz strīdus kuģiem.

Valsts kancelejas piedāvātā stratēģija jautājuma risināšanai ir – jautājums būtu risināms kompleksi, izlīguma ceļā mēģinot atrisināt jautājumu par tiesvedību saistībā ar strīdus kuģu uzglabāšanas izdevumu kompensēšanu akciju sabiedrībai “Rīgas kuģu būvētava” un mēģinot uz ekonomiski izdevīgiem nosacījumiem vienoties ar Krievijas Federācijas valsts uzņēmumu “Ziemeļkaspijas jūras kuģniecība” par strīdus kuģu

turpmāko izmantošanu. Valsts kancelejas piedāvātais risinājums ir vērsts uz to, lai sākotnēji noskaidrotu un izmantotu visas strīda atrisināšanas iespējas vienošanās (izlīguma) ceļā, jautājuma risināšanu tiesvedības ceļā atstājot vienīgi kā alternatīvu.

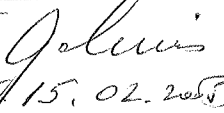
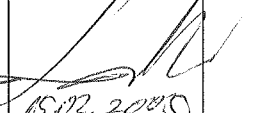
Kā 2005.gada 11.februāra tikšanās laikā norādīja Ārlietu ministrijas speciālisti, tad tieši saimnieciska rakstura vienošanās, nevis starpvaldību (politisks dialogs) sarunas, būtu visoptimālākais iespējamais strīda risināšanas variants. Tādējādi pie nosacījuma, ka Krievijas Federācijas valsts uzņēmums "Ziemeļkaspijas jūras kuģniecība" ir pietiekami pilnvarots risināt minēto strīdu, Latvijas puse varētu censties panākt vienošanos ar Krievijas uzņēmumu par strīdus kuģu īpašumtiesību jautājuma atrisināšanu.

Vienlaikus Valsts kancelejas piedāvātais risinājums paredz arī pārrunu uzsākšanu ar a/s „Rīgas kuģu būvētava” ar mērķi vienoties par Latvijas pusei izdevīgiem nosacījumiem attiecībā uz izdevumu atlīdzināšanu, kas saistīti ar strīdus kuģu uzglabāšanu.

Ministru prezidents



A.Kalvītis

Valsts kancelejas direktore	Valsts kancelejas direktora vietniece tiesību aktu lietās	Juridiskā departamenta vadītāja	Par kontroli atbildīgā amatpersona	Atbildīgā amatpersona
 15.02.2005	 15.02.05.	 15.02.2005	 15.02.2005	 15.02.2005
G.Veismane	E.Ektermane	I.Gailīte	Dz.Galvenieks	L.Latišs

15.02.2005 10:04:03

1409

Lauris Latišs

lauris.latis@mk.gov.lv

7082887