

# NEOFICIĀLS TULKOJUMS

## Arbitrāžas spriedums

arbitrāžas lietā saskaņā ar Latvijas Republikas Valdības un Zviedrijas Karalistes Valdības Līgumu par ieguldījumu veicināšanu un savstarpējo aizsardzību 7.panta (2) paragrāfu

starp

SwemBalt AB, Zviedrija

un

Latvijas Republiku

datēts: 2000.gada 23.oktobris

## I. Ievads

1. 1999.gada 24.martā Prasītājs šajā arbitrāžā, SwemBalt AB no Karlskoga, Zviedrija, izsniedza Paziņojumu par arbitrāžu (*Notice of Arbitration*) Atbildētājam, Latvijas Republikai. Saskaņā ar Zviedrijas vēstniecības Rīgā 1.sekretāra Jonas Jonsson 1999.gada 13.aprīļa vēstuli, šis Paziņojums Atbildētājam tika nodots 1999.gada 9.aprīlī. Par arbitrāžas pamatu Prasītājs piesauca Latvijas un Zviedrijas Investīciju līgumu ("Investīciju līgums"), kura 7.pants paredz:

"7.pants

### Strīdi starp ieguldītāju un Līgumslēdzēju Pusi

- (1.) Ikvienu strīdu starp vienas Līgumslēdzējas Puses ieguldītāju un otru Līgumslēdzēju Pusi, kas saistīts ar šī Līguma piemērošanu vai interpretāciju, ir jāmēģina atrisināt draudzīgā veidā.
  - (2.) Ja strīdu nevar atrisināt augšminētā veidā sešu mēnešu laikā pēc ta, kad strīdu ir ierosinājusi viena no pusēm, to var iesniegt arbitrāžas tiesā pēc jebkuras puses lūguma noteiktai atrisināšanai. Arbitrāžas procedūrai tiks piemēroti Apvienot Nāciju Starptautiskās Tirdzniecības tiesību Komisijas Arbitrāžas noteikumi, kurus Ģenerālā Asambleja pieņēma 1976.gada 15.decembrī.  
.....
  - (5.) Arbitrāžas lēmums ir galīgs un saistošs abām strīdus pusēm. Katra Līgumslēdzēja Puse izpilda tos saskaņā ar saviem likumiem."
2. Prasītāja prasība ir par kompensāciju par zaudēto kuģi SJFW/SwedeBalt, kas reģistrēts Zviedrijā un iznomāts Prasītāja vietniekam SwedeBalt SIA un kas tika pietauvots Rīgas ostā saskaņā ar Latvijas attiecīgo institūciju atļauju un zemes nomas līgumu, kas noslēgts ar Rīgas Kurzemes rajonu.
  3. Ar Zviedrijas Ārlietu ministrijas palīdzību notika sarunas ar Latvijas Ārlietu ministriju 1995.gada novembrī, 1996.gada 7.augustā un 1997.gada 17.aprīlī. Strīda atrisināšana šajās sarunās netika panākta un, kā iepriekš minēts, tika ierosināta arbitrāža.
  4. Savā Paziņojumā par arbitrāžu Prasītājs nozīmēja advokātu Kaj Hober no Stokholmas, Zviedrija, par arbitru. Atbildētājs nenozīmēja arbitru, un Prasītājs, saskaņā ar UNCITRAL Reglamenta 7.2(b) pantu, 1999.gada 20.maijā lūdza Hāgas Pastāvīgās Arbitrāžas Ģenerālsēkretāru nozīmēt *Appointing institution*. 1999.gada 13.augustā Ģenerālsēkretārs nozīmēja Stokholmas Tirdzniecības kameras Arbitrāžas institūtu par *Appointing institution*. 1999.gada 21.septembrī Institūts nozīmēja Somijas Augstākās tiesas tiesnesi Gustaf Moller par arbitru.
  5. 1999.gada 21.oktobrī abi arbitri nozīmēja Dr. Allan Philips no Kopenhāgenas, Dānija, par priekšsēdētāju Arbitrāžas tribunālam. 1999.gada 19.novembrī arbitri noteica Kopenhāgeni par arbitrāžas vietu un angļu valodu par arbitrāžas valodu un deva Atbildētājam laiku iesniegt atbildi. Visa tribunāla sarakste ar pusēm tika sūtīta Atbildētājam pa faksu un reģistrēto pastu, skat. pievienoto sarakstu. Nevienu brīdi pirms lietas mutiskās izskatīšanas, cf. 6 zemāk, Atbildētājs nav reaģējis uz tribunāla vai Prasītāja vēstulēm. Atbildētājs ir saņēmis kopijas no visiem komentāriem, ko iesniedzis Prasītājs, kā arī Prasītāja korespondences tribunālam kopijas, tādējādi pret Atbildētāju ir bijusi attieksme līdzvērtīga attieksmei pret Prasītāju.

6. 2000.gada 10.augustā tribunāls noturēja lietas mutisko izskatīšanu Kopenhāgenā. Abas puses tika uz to aicinātas, bet Atbildētājs neieradās. Prasītājs iepazīstināja ar lietu, iesniedza papildus dokumentus, kas pēc lietas noklausīšanās tika nosūtīti Atbildētājam kopā ar nepieciešamajiem tulkojumiem angļu valodā, kā arī izjautāja šādus lieciniekus:...

Thomas Wiren kungu

Nils-Urban Allard kungu

Prasītājs argumentēja lietu un atbildēja uz arbitru jautājumiem. Lietas noklausīšanos arbitri protokolēja (*minutes of the hearing were taken*), un šo protokolu vēlāk nosūtīja pusēm. Pēc lietas noklausīšanās un protokola saņemšanas, kā arī pēc Prasītāja iesniegto papildus *exhibits* saņemšanas, Atbildētājs 2000.gada 20.septembrī iesniedza komentāru ar pieciem pielikumiem. 2000.gada 28.septembrī Prasītājs iesniedza atbildi, kurā tas iebilda pret Atbildētāja komentāru izskatīšanu, tai pat laikā norādīja, ka tribunāls var lemt par šī komentāra izskatīšanu. Prasītāja atbilde tikai vēlreiz atkārtoto faktus un argumentus, kas tika izteikti jau iepriekš. Tribunāls, pieņemot spriedumu, ir ņēmis vērā Atbildētāja komentāru.

## **I Fakti**

7. Prasītājs ir šādi aprakstījis faktus:

“1. 1993.gada 2.aprīlī Prasītājs iegādājās Ro-Ro tipa kuģi, kuru bija plānots novietot Rīgas ostā un izmantot kā Zviedrijas tirdzniecības centru un peldošu komerciestādi. Kuģis tika reģistrēts Zviedrijas Kuģu Reģistrā zem Zviedrijas karoga.

2. 1993.gada 21.aprīlī kuģis tika atvests no Zviedrijas uz Rīgas Kuģu Remonta rūpnīcu, kur tika veikti kuģa iekšpuses un ārpusē atjaunošanas darbi. Kuģis bija 118.9 m garš, 15.55 m plats un svēra 3,500 DW. Pēc atjaunošanas, kuģim bija iekšējā platība 2,600 m<sup>2</sup>. Kuģim bija arī 21 kabīne, kuras varētu tikt izmantotas kā biroji vai naktsmītnes telpas, kā arī trīs konferenču telpas, pusdienu zāle, bāra telpas un plašs klājs.

3. Sarunas par kuģa novietošanu Rīgas ostā notika ar Rīgas mēru Andri Teikmani, un tajās iesaistījās arī Rīgas Ostas pārvalde, Rīgas pilsētas arhitekta birojs un Zemes komisija. Šo sarunu rezultātā Zemes komisija paziņoja, ka teritorija varētu tikt iznomāta un ka kuģis varētu tikt noenkurots Ķīpsalas pussalas dienvidu galā, un ka jāsazinās ar Oskaru Cauni, Rīgas Kurzemes rajona vietējo mēru, jo zeme ir valsts īpašumā bet rajons to pārvalda.

4. Caune bija labvēlīgi noskaņots attiecībā uz projektu, un lūdza iesniegt īpašuma plānu kā arī kuģa plānu. 1993.gada 7.oktobrī Zemes komisija, Rīgas pilsētas Dome un vietējais mērs Caune atļāva virzīties uz priekšu ar piestātnes nomu. 1993.gada 17.novembrī, pēc tam, kad bija saņemta atļauja no Ivāra Lismana Rīgas pilsētas Domē un Rīgas ostā, kuģis ar loča palīdzību tika *towed* piemērotā vietā Ķīpsalā, kur kuģis ieradās pl. 3 pēcpusdienā.

5. Šī projekta mērķiem SwemBalt AB izveidoja SwedeBalt SIA, kas 1994.gada 24.martā noslēdza līgumu ar Rīgas Kurzemes rajonu, kas paredzēja piestātnes un 11,200 m<sup>2</sup> zemes nomu. Saskaņā ar šo līgumu, tas tika darīts pamatojoties uz Rīgas pilsētas Zemes komisijas 1993.gada 4.novembra lēmumu nr.22734. Līgumu bija paredzēts piemērot no 1993.gada 1.decembra līdz 1998.gada 30.jūnijam. Saskaņā ar līgumu, zeme tiktu izmantota peldošas komerciestādes izveidošanai, ar Ro-Ro tipa kuģi, SwedeBalt, piestātnē.

6. Pirmdienā, 28.martā, pl 11 no rīta, Konstantīns Gailišs no Rīgas Ostu pārvaldes ieradās pie kuģa kopā ar apmēram 15 cilvēkiem un trīs *tugboats*. Tajā laikā tur neatradās ne īpašnieka pārstāvis, ne arī Zviedrijas personāls. Ar kuģi operēja tikai Latvijas un Krievijas personāls. Vēlāk 1994.gada 28.martā, kuģis ar varu tika pārvietots, bez īpašnieka atļaujas, uz pietauvots divas jūras jūdžas no iznomātās piestātnes. Kuģis netika droši piestiprināts pie piestātnes, bet gan drīzāk *mooring posts* aptuveni 30 m ūdenī. Prasītājam un īrniekiem tajā laikā uz kuģa (Global Recycling AB, SwemTek AB, Wirens Rederi AB, Ostman Invest AB, SwedSped AB etc) kopš tā laika tika liegts nodarboties ar savu uzņēmējdarbību uz kuģa. Turklāt, tā rezultātā gandrīz noslēgtie nomas līgumi ar Gotthard Metall AB (rente 100,000 USD gadā) un ABB Latvia (rente 100,000 USD gadā) tika anulēti.

7. Prasītājs tajā pašā dienā uzzināja par kuģa pārvietošanu un tajā brīdī nosūtīja faksu Rīgas mēram Andrim Teikmanim. Tajā pašā dienā Prasītājs informēja arī Zviedrijas vēstniecību Rīgā. Vēlāk tajā dienā Prasītājs no Ostas direktora Gunāra Rosa uzzināja, kā kuģa pārvietošanu ir norīkojusi Rīgas pilsētas Dome, un tādēļ atkal nosūtīja faksu mēram Teikmanim.
8. 1994.gada 14.aprīlī Zviedrijas vēstniecība nosūtīja Latvijas Ārlietu ministrijai notu, lūdzot paskaidrot notikušo.
9. 1994.gada 22.aprīlī vēstniecība saņēma atbildi. Taču šī atbilde neizskaidroja notikušo.
10. 1994.gada 18.aprīlī Rīgas mērs Andris Teikmanis informēja Prasītāju par to, ka ir pieņemts jauns likums, kurš tiks piemērots ar atpakaļejošu datumu, tādējādi pasludinot zemes nomas līgumu par spēkā neesošu.
11. 1994.gada 17.jūnijā Zviedrijas vēstniecība nosūtīja vēstuli premjerministram Birkavam, pieprasot oficiālu izskaidrojumu notikušajam.
12. 1994.gada 20.jūnijā notika tikšanās starp pusēm un iesaistītajām valdības institūcijām. Taču Latvijas valdības pārstāvju izteikumi šajā sanāksmē nesaskanēja ar iepriekšējo oficiālo pozīciju.
13. 1994.gada 2.septembrī Rīgas pilsētas Dome nolēma, ka noma attiecībā uz zemi nav spēkā. Nekādi paskaidrojumi par to, kādēļ šis līgums ir uzskatāms par spēkā neesošu, netika sniegti. Taču, visticamāk, Rīgas pilsētas Dome pamatoja savu lēmumu uz jauno tiesību aktu, kas tika pieņemts 1994.gada augustā un ko tika plānots piemērot ar atpakaļejošu datumu. Tādā gadījumā tas, pēc Prasītāja ieskata, pārkāptu Investīciju līgumu, 2(2), 2(5) un 4(1).pantus, kā arī 3.pantu 1937.gada Latvijas Civillikumā, kas kā vispārīgā tiesību norma iedibina principu, ka līgumam ir piemērojams tas likums, kas bija spēkā līguma noslēgšanas brīdī.
14. 1994.gadā un 1995.gadā vairākkārt kontaktējās Zviedrijas vēstniecība Rīgā un dažādas Latvijas valdības iestādes, bet bez rezultātiem.
15. 1994.gada 20.septembrī Settervalls Advokatbyra (juristu firma), Stokholma, pēc Prasītāja lūguma veica lietas izpēti. Settervalls cita starpā secināja, ka nomas līgums bija derīgs un ka kuģa pārvietošana bija nomas līguma pārkāpums, kā arī iespējams “Zināmu noteikumu par jūras kuģu arestu unfikācijas” pārkāpums.
16. 1995.gada 11.aprīlī Zviedrijas Ārlietu ministrija informēja Prasītāju, ka tā prasība ir pamatota ar Latvijas un Zviedrijas starpā noslēgto Investīciju aizsardzības līgumu.
17. 1995.gada 17.maijā Zviedrijas vēstniecība Rīgā iesniedza memorandu Latvijas premjerministra birojam. Šī memoranda mērķis bija sniegt informāciju par SwedeBalt lietu, kura tika apspriesta Zviedrijas premjerministra Ingvar Carlsson vizītes laikā 1995.gada 19.maijā.
18. Premjerministra Ingvar Carlsson vēstulē Prasītājam, kas datēta ar 1995.gada 11.septembri, premjerministrs paziņoja, ka Latvijas rīcība neatbilda Investīciju aizsardzības līgumam, kas noslēgts starp valstīm.
19. 1996.gada 2.janvārī Zviedrijas Ārlietu ministrijas Juridiskais dienests sagatavoja memorandu šajā lietā, kas vēlāk tika iesniegts Latvijas Ārlietu ministrijai.
20. 1996.gada 3.maijā Latvijas Jūras administrācija izsludināja kuģa publisku izsoli. Kuģis šajā sludinājumā tika dēvēts par “vraku”. Jūras administrācija secināja, ka kuģis tajā vietā, kur to novietoja Rīgas Ostu pārvalde, var kļūt par draudu navigācijai. Zviedrijas Ārlietu ministrija šo rīcību uzskatīja par patvaļīgu, “ietērptu juridiskās drānās”. Saskaņā ar Prasītāju, kuģis bija savā labākajā stāvoklī, kā tas ir parādīts fotogrāfijās. Pie tam, tās bija Latvijas institūcijas, nevis Prasītājs, kas novietoja kuģi *to the above-mentioned mooring posts*. Tā novietojums pats par sevi nerādīja draudus, tā kā *mooring* parasti tiek lietoti, lai novietotu kuģus, kamēr tie ir “nogaidošā stāvoklī”.
21. 1996.gada jūlijā Ulf Hjertonsson no Zviedrijas Ārlietu ministrijas nosūtīja vēstuli saviem Latvijas kolēģiem, vēlreiz atkārtojot Zviedrijas pozīciju. Saistībā ar vēstules nostādīšanu, Zviedrijas Ārlietu ministrija nosūtīja Zviedrijas vēstniecībai Rīgā paziņojumu, datētu 1996.gada 18.jūnijā. Šis paziņojums cita starpā norādīja, ka Prasītājam joprojām nav iespēja piekļūt kuģim.
22. 1996.gada jūlijā kuģis tika izolēts, un to iegādājās Ferrum metāllūžņu kompānija par 50 USD tonnā, kas bija lūžņu vērtība kuģī esošajam metālam, kopumā veidojot 150,000 USD.
23. 1996.gada 31.jūlijā Zviedrijas Ārlietu ministrija Prasītājam nosūtīja faksu, kurā informēja, ka Latvijas Ārlietu ministrija centīsies novērst kuģa sagriešanu metāllūžņos.
24. 1996.gada 7.augustā Latvijas Ārlietu ministrijā notika sanāksme starp Latvijas valdības institūciju pārstāvjiem, Zviedrijas Ārlietu ministriju un Prasītāju. Pēc sanāksmes Zviedrijas Ārlietu ministrija paziņoja, ka ir acīmredzams kompetenču konflikts starp Latvijas valdības institūcijām. Šis sanāksmes rezultātā nekāds draudzīgs strīda atrisinājums netika panākts.

25. 1996.gada 8.augustā uz kuģa tika veikta inspekcija, kas konstatēja, ka stiprinājumi un citas detaļas ir jau nolūzušas.

26. Latvijas Ārlietu ministrija neizdarīja neko, lai nepieļautu kuģa sagriešanu metāllūžnos. Kuģis tika pietautots Mangaļu kuģu piestātnē. Šeit iekārtas, piemēram, elektriskie ģeneratori, ledusskapji, boileri un cits Zviedrijas standartu ekipējums tika noņemti. Kuģis pēc tam tika pietautots pāri upei pie Liepājas Metalurga, kas sagrieza metālu sakausēšanai.

27. 1997.gada 17.aprīli Latvijas Ārlietu ministrijā notika vēl viena sanāksme starp Latvijas valdības institūcijām, Zviedrijas Ārlietu ministriju un Prasītāju. Šajā sanāksmē nekāds draudzīgs risinājums netika panākts.

28. Prasītājs nav saņēmis nekādu kompensāciju ne par kuģi, ne par iekārtām un ekipējumu. Tāpat tas nav saņēmis nekādu kompensāciju par aprīkojumiem, kas atradās uz kuģa.”

### **.III Pušu prasības**

#### **8. Prasītājs ir izvirzījis šādu prasību:**

“1. Prasītājs lūdz Arbitrāžas Tribunālu nekavējoties piespriest tam 2,806,258 USD plus procenti:

2. 2,250,000 USD kā kompensāciju par zaudēto M/S SwedeBalt kuģi, plus procenti ar likmi 10% gadā skaitot no 1994.gada 29.marta līdz dienai, kas tiek pilnībā veikti maksājumi.

3. 156,258 USD kā kompensāciju par zaudēto iekārtām un aprīkojumu (2.3.1.pants), plus procenti ar likmi 10% gadā no 1994.gada 29.marta līdz dienai, kad tiek pilnībā veikti maksājumi.

4. 75,000 USD kā kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem no 1994.gada marta līdz 1995.gada 28.martam, plus procenti ar likmi 10% gadā no 1996.gada 29.marta līdz dienai, kad tiek pilnībā veikti maksājumi.

5. 100,000 USD kā kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem no 1995.gada 29.marta līdz 1996.gada 28.martam plus procenti ar likmi 10% gadā no 1996.gada 29.marta līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti maksājumi.

6. 100,000 USD kā kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem no 1996.gada 29.marta līdz 1997.gada 28.martam plus procenti ar likmi 10% gadā no 1997.gada 29.marta līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti maksājumi.

7. 100,000 USD kā kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem no 1997.gada 29.marta līdz 1998.gada 28.martam plus procenti ar likmi 10% gadā no 1998.gada 29.marta līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti maksājumi.

8. 25,000 USD kā kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem no 1998.gada 29.marta līdz 1998.gada 30.jūnijam plus procenti ar likmi 10% gadā no 1998.gada 1.jūnija līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti maksājumi.

9.Prasītājs pieprasa kompensāciju par tiesu izdevumiem.”

#### **9. Prasītājs ir iesniedzis šādu informāciju par savas prasības aprēķiniem:**

“2.30. Kuģa tirgus vērtība (2,250,000 USD) pamatojās uz tikko atjaunīta kuģa vērtību tā pārvietošanas brīdī, pieskaitot sagaidāmo vērtības pieaugumu. Tirgus vērtība pamatojās arī uz to, ka līdzīga jauna kuģa uzbūvēšana saskaņā ar EIDE Contracting A/S, Norvēģija, maksātu 140,000,000 NOK (21,000,000 USD). Turklāt 1996.gada janvārī Prasītājam bija iespēja pārdot kuģi Valinvest S.A. par 11,700,000 USD. Pirkšanas cenā ietilpa kuģa atjaunošana EIDE Contracting A/S, Norvēģijā. EIDE piedāvāja atjaunot kuģi par 45,000,000 NOK (6,550,000 USD). Pirkuma rēķins tika parakstīts un nodots reģistrācijai Zviedrijas Kuģu Reģistram 1996.gada 15.martā. Tā kā kuģi bija konfiscējušas Latvijas institūcijas un to nebija iespējams pārvietot, puses vienojās par pirkuma anulēšanu. Šī anulēšana tika reģistrēta Zviedrijas Kuģu Reģistrā 1996.gada 26.augustā.

2.30.Kompensācija par iekārtām un aprīkojumu pamatojās uz šādām tirgus vērtībām:

- (1.)
- (2.)
- (3.)
- (4.)
- (5.)
- (6.)
- (7.)

- (8.)
- (9.)
- (10.)
- (11.)
- (12.)
- (13.)
- (14.)
- (15.)
- (16.)
- (17.)
- (18.)
- (19.)

10. Prasītāja prasības attiecībā uz izmaksām var tikt precizētas šādi:

Nodevas, ieskaitot PVN	656,250 SEK
Depozīts	<u>750,000 SEK</u>
Kopumā	<u>1,406,250 SEK</u>

11. **Atbildētājs** ir lūdzis Prasītāja prasību noraidīt.

#### **.IV** **Pierādījumi**

12. Thomas Wiren kungs kā liecinieks paskaidroja, ka aktīvi darbojās kuģošanas nozarē, tai skaitā arī Baltijas reģionā. Viņš ir gribējis izveidot Rīgā sava Baltijas biznesa centru un kopā ar vēl 4 personām nolēma izveidot peldošu tirdzniecības namu Rīgas ostā. Brīdī, kad kuģis tika aizvests, viņš regulāri sazinājās ar Rīgas mēru Teikmaņa kungu un Rīgas ostas pārvaldes priekšnieku Rosa kungu. Viņam radās iespaids, ka rīkojums aizvest kuģi nāca no šīm personām. Viņš mēģināja vienoties, lai varētu saņemt kuģi atpakaļ, bet, neskatoties uz zināmiem solījumiem, tas nenotika. Kādā brīdī bija piedāvājums saņemt platību priekš pārvietošanas, bet ekonomiskie nosacījumi nebija pieņemami. Zināmas atsauces tika izdarītas uz jaunu likumu ar atpakaļejošu spēku, bet nekādi precīzi paskaidrojumi netika sniegti. Viņš piedalījās vairākās sanāsmēs gan ar ostas vadību, pilsētas vadību un Ārlietu ministriju, taču bez rezultātiem. Viņš nenolīga vietējo juristu savai pārstāvībai un paļāvās uz Zviedrijas vēstniecības atvalstu. Kamēr kuģis bija noenkurots, uz tā bija sardze, lai aizsargātu viņu īpašumu, bet viņi zaudēja visu, kad kuģis tika aizvests sagriešanai metāllūžņos. Viņi nav prasījuši atsevišķu kompensāciju par sardzes izmaksām.

13. Viņš nopirka kuģi 1993.gadā par 5 miljoniem SEK un izlietoja vismaz 2 miljonus SEK kuģa atjaunošanai. Kuģis bija apdrošināts par 8 miljoniem SEK, bet apdrošināšana nesedz šāda veida negadījumus.

14. Nils-Urban Allard kā liecinieks paskaidroja, ka viņš strādā kā ierēdnis Zviedrijas Ārlietu ministrijā un ir vadījis sarunas par vairākiem investīciju aizsardzības līgumiem, kas ir līdzīgi līgumam ar Atbildētāju. Viņš tāpat ir piedalījies vairākās sanāsmēs Latvijas Ārlietu ministrijā sakarā ar šo lietu. Viņš neko nevar piebilst informācijai, ko ir sniedzis Prasītājs, bet, viņaprāt, šī lieta nešaubīgi ir pakļauta Investīciju līgumam. Viņaprāt, Investīciju līgums attiecās uz visām Latvijas institūciju

darbībām, neatkarīgi no tā, vai tās ir valsts, reģionālās vai pašvaldību institūcijas. Viņš tāpat uzskata, ka noteikumi par arbitrāžu ir piemērojami automātiski, bez jebkādu arbitrāžas līgumu noslēgšanas un neatkarīgi no tā, vai eksistē līgumiskās attiecības starp investori un publisko institūciju.

## .V Prasītāja argumenti

15. Prasītājs apgalvo, ka Arbitrāžas tribunālam ir jurisdikcija saskaņā ar Investīciju līgumu. Papildus iepriekš citētajam 7.pantam, tas izdara atsauci uz 1., 2. un 4.pantu Investīciju līgumā, kuri paredz:

“1.pants

Definīcijas

Šajā Līgumā:

- (1) “ieguldījums” nozīmē jebkuru īpašuma veidu, kuru iegulda vienas Līgumslēdzējas Puses ieguldītājs otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses likumiem un normatīvajiem aktiem, un kas ietver galvenokārt, bet ne tikai:
  - (a) kustamo un nekustamo īpašumu un jebkuras citas īpašuma tiesības, tādas kā ķļias tiesības saistībās, prasījuma tiesības, galvojuma tiesības, uzufruktu un līdzīgas tiesības;
  - (b) uzņēmumu akcijas un citas līdzīpašuma daļas šādos uzņēmumos;
  - (c) maksājuma prasības vai jebkura veida darbība ar ekonomisko vērtību;
  - (d) intelektuālā īpašuma tiesības, tehnoloģiskos procesus, firmas zīmes, know-how, firmas prestižs un citas līdzīgas tiesības;
  - (e) koncesijas saskaņā ar likumu, administratīvajiem lēmumiem vai līgumu, tajā skaitā koncesijas uz dabas resursu meklēšanu, kultivēšanu, iegūšanu vai izmantošanu.
- (2) Mantiskām vērtībām, kuras saskaņā ar nomas līgumu nodod nomnieka rīcībā nomnieka rīcībā vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā otras Līgumslēdzējas Puses iznomātājs, kas ir tās pilsonis vai juridiskā persona, kuras atrašanās vieta ir šīs Līgumslēdzējas Puses teritorija, - tiks nodrošināts ne mazāk labvēlīgs režīms nekā tas ir ieguldījumiem.
- (3) “ieguldītājs” nozīmē:

.....

(b) jebkuru juridisku personu, kuras atrašanās vieta ir kādas Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai trešajā valstī, ar dominējošu līdzīpašuma daļu jebkuram no Līgumslēdzējas Puses ieguldītājiem.

.....

2.pants

Ieguldījumu veicināšana un aizsardzība.

- (1) Katra Līgumslēdzēja Puse saskaņā ar tās vispārējās politikas principiem ārzemju ieguldījumu jomā, veicinās otras Līgumslēdzējas Puses ieguldītāju ieguldījumu veikšanu tās teritorijā un pieņems šādus ieguldījumus saskaņā ar tās likumdošanu.
- (2) Katra Līgumslēdzēja Puse pastāvīgi nodrošinās godīgu un taisnīgu režīmu otras Līgumslēdzējas Puses ieguldītāju ieguldījumiem un netraucēs preču un pakalpojumu vadību, uzturēšanu, izmantošanu, to lietošanu vai likvidāciju, kā arī nodrošinās, lai attiecībā uz preču un pakalpojumu iegādi un produkcijas pārdošanu netiktu piemēroti nesaprātīgi vai diskriminējoši pasākumi.

.....

- (5) Ieguldījumi, kuri ir veikti saskaņā ar tās Līgumslēdzējas Puses likumiem un normatīvajiem aktiem, kuras teritorijā ieguldījumi tiek veikti, bauda pilnīgu aizsardzību, saskaņā ar šo Līgumu.

.....

#### 4.pants

##### Atsavināšana un kompensācija

- (1) Neviena no Līgumslēdzējām Pusēm nepielietos nekādu tiešus vai netiešus atsavināšanas pasākumu attiecībā uz otras Līgumslēdzējas Puses ieguldītāju ieguldījumiem, izņemot zemāk minētos gadījumos:
  - (a) ja pasākumi tiek veikti sabiedrības interesēs, pilnībā ievērojot pastāvošo likumdošanu;
  - (b) ja pasākumi ir skaidri noteikti un nav diskriminējoši;
  - (c) ja pasākumus pavada ātra, adekvāra un efektīva kompensācija, kuru nekavējoties jāpārved brīvi konvertējamā valūtā.
16. Saskaņā ar Prasītāju, Prasītājs ir investors 1.panta nozīmē. Prasītājs ir veicis investīciju, nododot kuģi SwedeBalt SIA kā nomnieka rīcība, cf. Līguma 1(2).pants. Pretēji Atbildētāja apgalvojumam, tas notika pilnīgā saskaņā ar Latvijas likumiem. Tas notika 1993.gada novembrī, pēc tam, kad tika pabeigti atjaunošanas darbi, un ar vietējās juristu firmas palīdzību un ar Rīgas pilsētas Domes un Ostas atļauju. Kuģis tika pārvests uz Ķīpsalu ar loci un divu ostas velkoņu palīdzību. Kuģis uz Ķīpsalu tika pārvietots pirms līguma noslēgšanas tādēļ, ka upes aizsalšana to varētu aizkavēt līdz nākamajam pavasaim, un to institūcijas atļāva.
17. Prasītājs tāpat uzskata, ka strīds ir starp investoru (viņu pašu) un Ivenstīciju līguma Līgumslēdzēju Pusi, Latviju. Šajā sakarā Prasītājs atsaucās uz 1995.gada 11.aprīļa Zviedrijas Ārlietu ministrijas vēstuli un uz 1995.gada 11.septembra Zviedrijas premjerministra vēstuli viņam, kurās abās ir apstiprināts šis viedoklis un kurās Prasītājam norādīts uz arbitražu saskaņā ar Investīciju līgumu. Prasītājs argumentā, ka tam tika atņemtas tiesības pašvaldības un valdības institūciju kopīgas darbības dēļ un ka Latvijas valsts ir atbildīga par jebkura līmeņa publisko institūciju darbību.
18. 1994.gada 1.februāra un 24.marta ostas priekšnieka brīdinājuma vēstules, jo tagad ir iesniedzis Atbildētājs, nav bijušas Prasītājam līdz šim zināmas. Prasītājs tāpat uzskata, ka kuģis netika pietauvots pie Mangaļu krastmalas, kā to apgalvo Atbildētājs, bet gan 300 m no tā un 40 m upē.
19. Atņemot Prasītājam kuģi un ienākumu no tā, Atbildētājs, saskaņā ar Prasītāju, ir rīkojies pretrunā ar Investīciju līguma 2. un 4.pantiem. Tas tāpat ir rīkojies pretrunā ar saviem likumiem, viz.Latvijas Jūras kodeksa 265.pantu, kas paredz, ka Jūras Administrācija var pārdod vraku, bet tad tai ir jāmaksā īpašniekam visa peļņa no pārdošanas pēc izdevumu samaksas. Kuģis, saskaņā ar Prasītāju, nebija vraks ne tad, kad valdības pārstāvji pārvietoja to no enkurvietas, ne tad, kad tas tika pārdots, un tācpēc nevarēja tikt pārdots saskaņā ar šo noteikumu. Un Prasītājs jebkurā gadījumā nav saņēmis nekādu summu no pārdošanas ienākumiem.
20. Saskaņā ar Prasītāju, viņa ienākumu prasība atspoguļo neto ienākumu, ko butu ieguvusi Latvijas kompānija 1994.gada 14.marta zemes un enkurvietas nomas līguma 5 gadu darbības laikā un kas būtu nodots Prasītājam kā nomas maksa par kuģi un dividendes. Tas sastādīja 7 procentus bruto ienākuma no telpu nomas uz kuģa saskaņā ar jau noslēgtajiem līgumiem vai līgumiem, par kuriem notika sarunas laikā, kad kuģis tika kofiscēts un aizbuksēts prom.



## **.VI   Atbildētāja argumenti**

21. Atbildētājs ir iesniedzis zināmus dokumentus attiecībā uz kuģi, kā arī izvilkumu no 1991.gada 5.novembra likuma nr. 322 par ārvalstu ieguldījumiem Latvijas Republikā, divas 1994.gada 1.februāra un 24.marta vēstules no Rīgas ostas priekšnieka par to, ka kuģis Ķīpsalā atrodas nelikumīgi, un, visbeidzot, Rīgas pilsētas Domes priekšsēdētāja Teikmaņa kunga 1994.gada 18.aprīļa vēstuli Prasītājam, kurā, atbildot uz Prasītāja faksu, paziņo, ka kuģa aizbuktēšanu uz Ķīpsalu nav atļāvušas ostas institūcijas un ka zemes nomas līgums nav spēkā.
22. Atbildētājs uzskata, ka arbitriem nav jurisdikcijas šajā lietā, jo Latvijas valdība nav īstais atbildētājs. Iemesls tam ir fakts, ka kuģis nav uzskatāms par “investīciju” Investīciju līguma izpratnē. Lai arī jēdziens “investīcija” nozīmē jebkuru īpašumu, priekšnoteikums konvencijas piemērošanai, saskaņā ar Atbildētāju, ir tas, ka investīcijai jābūt veiktai saskaņā ar attiecīgās valsts likumiem un normatīvajiem aktiem. Šajā sakarā Atbildētājs atsaucās uz Investīciju līguma 1(1).pantu un 2(5). pantu. Tāpat Atbildētājs ir paudis šaubas par Prasītāja īpašumtiesībām uz kuģi.
23. Attiecībā uz jautājumu par investīcijas likumību, Atbildētājs uzskata, ka Latvijas likumu prasības nav tikušas ievērotas, jo kuģis uz Rīgu tika pārvests 1993.gada aprīlī, kamēr SwedeBalt SIA tika izveidota tikai 1993.gada 27.oktobrī. Atbildētājs tāpat izskata, ka Prasītājs nav pierādījis, ka kuģis bija domāta kā investīcija SwedeBalt SIA.
24. Attiecībā uz kuģa pārvietošanu, Atbildētājs atzīmē, ka Prasītāju ir divas reizes brīdinājis ostas priekšnieks, pirms kuģis tika pārvietots uz Mangaļu krastmalu. Atbildētājs tāpat nepiekrīt Prasītāja tsaucēi uz likumu ar atpakaļejošu spēku un šajā sakarā atsaucās uz 1994.gada 18.aprīļa Teikmaņa kunga vēstuli.
25. Visbeidzot, attiecībā uz kuģa pārdošanu izsolē, Atbildētājs uzskata, ka kuģa stāvoklis, tam atrodoties Mangaļu krastmalā, ir būtiski pasliktinājies, un radīja draudus navigācijai, bet Prasītājs nav atsaucies ne uz 1995.gada 31.augusta paziņojumu oficiālajā laikrakstā, ne uz 1996.gada 7.maija paziņojumu par izsoli.

## **.VII   Iemesli**

26. Kā tas minēts iepriekš, līdz lietas noklausīšanās brīdim Atbildētājs nekādi nav piedalījies procesā, un arī pēc noklausīšanās tikai ierobežotā veidā. Neskatoties uz to, arbitri uzskata, ka šajos apstākļos viņiem ir pienākums veidot savu viedokli, pamatojoties uz faktiem un tiesību normām, un, saņemot Atbildētāja komentārus 2000.gada 20.septembrī, viņi nedrīkst balstīties tikai uz Prasītāja paustajiem uzskatiem. No otras puses, arbitriem, kas ir bijuši praktiski bez Atbildētāja palīdzības, ir bijušas visai ierobežotas iespējas noskaidrot, kas patiesībā ir noticis un kas ir lietas tiesiskā bāze, izņemot Prasītāja sniegto informāciju. Labākais, ko viņi var darīt, ir ņemt vērā Atbildētāja komentārus, lai veidotu viedokli par Prasītāja iesniegto pierādījumu pamatotību un tā juridisko argumentu pieņemamību. Tas ir tas, ko arbitri ir mēģinājuši darīt, ievērojot Atbildētāja ieguldījumu procesā.

27. Pirmais jautājums ir par to, vai tribunālam ir jurisdikcija lemt par Prasītāja izvirzītajām prasībām. Investīciju aizsardzības līgums runā par strīdu starp vienu no Līgumslēdzējām Pusēm (Latvija vai Zviedrija) un otras Līgumslēdzējas Puses investori. Nav šaubu, ka eksistē strīds starp Prasītāju un Atbildētāju, tā kā Prasītājs ir pieprasījis kompensācijas no Atbildētāja, kurš sākumā nereaģēja, bet beigās iebilda pret šādu prasību. Atbildētājs ir Līgumslēdzēja Puse Investīciju līgumā. Tirbunāls secina, ka Prasītājs ir investors saskaņā ar Investīciju līguma 1.panta 3.b, jo Prasītājs ir juridiska persona Zviedrijā. Tā ir taisnība, ka Atbildētājs uzskata, ka lai kaut ko atzītu par investīciju, tam ir jābūt izdarītam saskaņā ar attiecīgās valsts likumiem un ka tas nav noticis šajā gadījumā. Taču šim apstāklim nav nozīme saistībā ar investora definīciju līguma 1.panta 3.b punktā. Prasītājs ir arī otras Līgumslēdzējas Puses investors saskaņā ar 7.1.pantu, t.i., nevis Atbildētāja valsts investors, viz. Zviedrijas. Tāpat Prasītājs, kā to paredz 7.2. pants, ierosināt arbitražas procesu. Tādēļ mums, *prima facie*, ir jurisdikcija šajā lietā.
28. Pirms paust savu galīgo viedokli šajā lietā, mēs vēlamies uzsvērt, ka strīdu atrisināšanai arbitražā parasti kā priekšnoteikums pastāv pušu vienošanās par arbitražu saistībā ar (parasti) līgumiskajām attiecībām starp pusēm. Šāda vienošanās nepastāv konkrētajā gadījumā. Neskatoties uz to, nekas netraucē divas suverēnas valstis, kā šajā lietā Latvija un Zviedrija, noslēgt vienošanos saskaņā ar kuru tās apņemas nodot strīdu ar otras puses personām arbitražai, ja šīs personas to prasa un neatkarīgi no tā, vai strīda pamatā ir līgumiskās vai ne-līgumiskās attiecības. Tieši par to, mūsaprāt, ir vienojušās Latvija un Zviedrija Investīciju līguma 7.2.pantā. Saskaņā ar to, kā mēs lasām šo pantu, tas nozīmē, ka ir vienpusējas tiesības jebkurai strīdus pusei, vai nu valstij, kas ir Līgumslēdzēja Puse Investīciju līgumam, vai investoram, ierosināt arbitražas procesu arī tad, ja neeksistē iepriekšējas vienošanās starp viņiem par abitražu. Mēs tādēļ secinām, ka mums ir jurisdikcija šajā lietā.
29. Atbildētājs uzskata, ka 1) Prasītājam kuģis nepieder, 2) nekāda investīcija netika veikta, 3) Prasītājs nav ievērojis Latvijas likumus par ārvalstu ieguldījumiem tādēļ, ka a) investīcija tika veikta laikā, kad Prasītājam vēl nebija reģistrētas sabiedrības Latvijā, b) Prasītājam nav spēkā esošu līgumu par zemes nomu, par kuģa buksēšanu uz enkurvietu un novietošanu tur.
30. Kas attiecas uz jautājumu par to, vai Prasītājam kuģis pieder, nav pamata apšaubīt Prasītāja īpašumtiesības. Tā ir taisnība, ka kuģa sākotnējais nosaukums bija FeederChief un ka saskaņā ar Prasītāja pieteikumu 1993.gada 15.novembrī Zviedrijas Kuģu Reģistrs reģistrēja kuģa nosaukuma maiņu uz SwedeBalt un izsniedza jaunu kuģa valstisko piederību. Divas dienas vēlāk Rīgas Osta joprojām lietoja kuģa veco vārdu, kad izsniedza loča kvīti sakarā ar kuģa buksēšanu no kuģu būvētavas uz enkurvietu Ķīpsalā. Tas viss kopā, arbitruprāt, neliek apšaubīt Prasītāja īpašumtiesības uz kuģi. Vēlākā pārdošana 1996.gadā, kura kļuva spēkā neesoša izsoles Rīgā un kuģa sagriešanas metāllūžņos dēļ, tā neattiecas uz lietu savādāk kā vien saistībā ar zaudējumu aprēķināšanu.

31. Saistībā ar Atbildētāja uzskatu, ka nekāda investīcija netika veikta, jāatzīst, ka tā ir taisnība, ka nekādi rakstiski līgumi par nomu nav iesniegti. Taču no pierādījumiem izriet, ka Prasītājs kuģi nopirka ar mērķi izveidot peldošu tirdzniecības centru, ka kuģis tika atjaunots un pārveidots šim mērķim, ka zemi Rīgā nomāja Latvijas filiāles vārdā, lai izveidotu centru un krastmalu kuģim, un ka kuģa telpas jau tika vai tuvākajā laikā būtu rentētas dažādiem tirgotājiem. Šādos apstākļos mēs atrodam, ka, atstājot pagaidām neatbildētu jautājumu par to, vai tas tika izdarīts saskaņā ar attiecīgās valsts likumiem, kuram mēs tūlīt pievērsīsimies, ir bijusi investīcija saskaņā ar 1.1.pantu un/vai 1.2.pantu.
32. Runājot par atbilstību Latvijas likumiem, Atbildētājs ir norādījis uz faktu, ka kuģis uz Rīgu tika pārvests jau 1993.gadā, taču SIA SwedeBalt tika reģistrēta tikai 1993.gada 27.oktobrī. Tas, Atbildētājam, pārkāpj Latvijas likuma par ārvalstu ieguldījumiem 2.pantu, kurš pieprasa, ka, lai darbotos Latvijā, ārvalsts investoriem ir jāizveido sabiedrība Latvijā. Taču Prasītājs savu darbību Latvijā uzsāka tikai pēc tam, kad kuģis bija pārvests uz Ķīpsalu, t.i., 1993.gada 17.novembrī. Līdz tam kuģis tika remontēts un atjaunots Latvijas kuģu būvētavā Rīgā, ko, saskaņā ar Latvijas likuma par ārvalstu ieguldījumiem 2.pantu, nevar uzskatīt par Prasītāja darbībām.
33. Joprojām atklāts paliek jautājums par nomas līgumu un esošo atļauju pietauvot kuģi Ķīpsalā 1993.gada 17.novembrī. Šajā sakarā Atbildētājs, bez divu brīdinājuma vēstule un 1994.gada 18.aprīļa Teikmaņa kunga vēstules iesniegšanas, ir tikai nedaudz paskaidrojis lietu. 1994.gada 1.februāra brīdinājuma vēstulē Rīgas Ostas priekšnieks vienkārši paziņo ka “Jūs nelegāli aizņemat vietu kuģa novietošanai”. Teikmaņa vēstulē, ko viņš ir parakstījis kā Rīgas pilsētas Domes priekšsēdētājs, ir teikts:
- “Atbildot uz Jūsu 94-04-08 faksu, mēs informējam, ka kompānijas iniciatīva attiecībā uz kuģa “FeederChief” novietošanu Ķīpsalā bija patvaļīga. Pietauvošanu nebija apstiprinājuši ostas administrācija vai kapteinis, un nekādi konkrēti līgumi ar attiecīgajām institūcijām netika noslēgti. Mēs gribētu Jums atgādināt, ka nevienā pasaules ostā kuģis nevar tikt *towed* bez ostas vadības izdotas atļaujas.
- 1994.gada 24.marta līgums par zemes nomu Ķīpsalā no 01.12.93., kas noslēgts starp Jums un Caunes kungu, Kurzemes rajona pašvaldības pārstāvi, ir nelikumīgs un nav spēkā. Saskaņā ar 1993.gada 26.marta Rīgas pilsētas Domes rezolūciju nr.50, zemes nomas līgumi Rīgas pilsētā var tikt noslēgti tikai ar Rīgas pilsētas vadību, bet Rīgas ostas teritorijā – tikai ar Rīgas ostas administrāciju. Bez tam, 01.03.94. dekrēts nr. 75-r, ko pieņēmis Ministru kabinets, nosaka sekojošo: līdz likuma par ostām pieņemšanu Saeimā, visi zemes nomas līgumi ostu teritorijās var tikt slēgti tikai pēc saskaņošanas ar Nacionālo Ostu padomi.
- Tādēļ mēs vēlētos Jums vēlreiz atgādināt: problēma, kas saistīta ar kuģa novietošanu Rīgas ostas teritorijā, ir jārisina saskaņā ar Latvijas Republikas likumiem un normatīvajiem aktiem.
- Tādējādi, tā kā Jūs esat pārkāpuši noteikto kārtību, Jums pašam ir jāuzņemas atbildība par zaudējumiem. Rīgas pilsētas vadība nepieņems nekādas prasības par zaudējumu kompensāciju.”

Visbeidzot, pārsteidzoši ir arī tas, ka iestādes gaidīja vairāk kā 4 mēnešus, pirms uzsāka jebkādas darbības šajā sakarā, ja patiešām viss projekts bija nelikumīgs.

35. Šajos apstākļos mēs secinām, ka Prasītājs ir pietiekami ticami pierādījis, ka tas ir ievērojis Latvijas likumus, ka Atbildētājs nav pierādījis, ka investīcija netika veikta saskaņā ar Latvijas likumiem, un jebkurā gadījumā Atbildētāja rīcības nebija proporcionālas likuma pārkāpumam, ja tādi vispār bijuši. Mēs tādēļ secinām, ka Prasītājs ir veicis investīciju Latvijā, kas atbilst Investīciju līguma prasībām, lai tiktu aizsargāta ar šo līgumu.
36. Investīciju līguma pušu pienākumi ir Līgumslēdzēju Pušu pienākumi, t.i., tās ir Latvijas un Zviedrijas valdības. No pierādījumiem, kas ir mūsu rīcībā, nav līdz galam skaidrs, ciktāl lēmumi, kuru rezultātā Prasītājs ir zaudējis kuģi un cietis zaudējumus, ir tieši vai netieši pieņemti valdības vai pašvaldību institūcijās, un vai Ostas institūcija, kas, izskatās, ir spēlējusi ievērojamu lomu visos notikumos, ir pašvaldības vai valdības institūcija, lai arī pēdējo vairantu par pareizo uzskata Prasītājs.
37. Saskaņā ar Investīciju līguma 7.pantu, jebkurš strīds starp Līgumslēdzēju Pusi un investoru var būt piekritīgs arbitrāžai. Nevar izslēgt, ka strīda apstākļi var būt tādi, ka ir svarīgi, vai strīdus puse pretī investoram ir valdība, tās daļa vai pašvaldība vai cita nevalstiska institūcija. Tas var būt atkarīgs, piemēram, no strīda apstākļiem vai piemērojamiem likumiem. Lai kā tas arī būtu, šajā lietā mūsu priekšā ir strīds, kurā tiek apgalvots, ka Atbildētāja saistības, kas izriet no Investīciju līguma un vispārīgajiem starptautisko tiesību principiem, ir tikušas pārkāptas. Šādā situācijā, nav svarīgs ne atbildības sadalījums valstī, ne veids, kadā valsts izvēlās sadalīt darbus starp tās daļām. Ja valsts noteiktu kompetenci deleģē zemākiem valdības līmeņiem, lai tie būtu federāli, reģionāli vai pašvaldību, tas ir no starptautiskajām tiesībām izrietošs valsts pienākums nodrošināt, ka tās saistības saskaņā ar starptautiskajām tiesībām, lai tās būtu vispārīgās vai līgumsaistības, tiek izpildītas. Mēs tādēļ secinām, ka jautājums, tieši kura institūcija neļāva Prasītājam izmantot savas tiesības, nav svarīgs šajā lietā, neatkarīgi no iesaistītās institūcijas statusa.
38. No visa augstāk minētā izriet, ka Latvijas Republika, aizvedot prom kuģi, neļaujot Prasītājam izmantot šo kuģi un, visbeidzot, izsolot kuģi un ļaujot to sagriezt metāllūžņos bez kompensācijas Prasītājam, ir pārkāpusi savas saistības, kas izriet no Investīciju līguma, kā arī vispārīgajiem starptautisko tiesību principiem. Prasītājs ir izteicis prasības par kompensācijām zaudējumiem, kas radušies šo pārkāpumu rezultātā. Pats Investīciju līgums nesatur noteikumus, kas tieši regulētu tiesības uz kompensāciju. Taču netieši šādas tiesības var pamatot ar 4(1)(c) panta noteikumu par laicīgu, adekvātu un efektīvu kompensāciju kā noteikumu likumīgai ekspropriācijai. Turklāt, tiesības uz kompensāciju par starptautisko tiesību pārkāpumiem izriet no starptautisko tiesību vispārīgajiem principiem, ko papildina civilizēto nāciju atzītie principi, cf. Starptautiskās Tiesas Statūtu 38.pants. Šķiet skaidrs, ka tas, ka Investīciju līguma 7.pants norāda uz strīdu par Līguma piemērošanu un interpretāciju nodošanu arbitrāžai, norāda uz nodomu ļaut arbitrāžas tribunālam lemt ne tikai par Līguma pārkāpumiem, bet arī par šādu pārkāpumu sekām. Tādēļ mēs tagad izskatīsim Prasītāja prasības pēc kompensācijām.

39. Prasītājs pieprasa kompensāciju par kuģa zaudēšanu 2,250,000 USD apmērā. Tas apgalvo, ka šī summa atspoguļo kuģa vērtību brīdī, kad tas tika aizvests prom. Lai pierādītu šo prasību, Prasītājs ir informējis tribunālu, ka līdzīga kuģa uzbūvēšana brīdī, kad kuģi piesavinājās Latvijas institūcijas, maksātu 21 miljonu USD un ka saskaņā ar 1996.gada 29.janvārī, t.i., pirms pasludināšanas par vraku, noslēgto pirkuma līgumu, kuģis tika pārdots par 11,700,00 USD atskaitot pārbūvēšanas izmaksas 6,550,000 USD apmērā. Šis pirkuma līgums tika reģistrēts Zviedrijas Kuģu Reģistrā 1006.gada 15.martā, bet vēlāk pirkums tika anulēts tādēļ, ka kuģi piesavinājās Latvijas institūcijas.
40. Izvērtējot informāciju, kas ir sniegta par kuģi, ieskaitot Wiren kunga liecības par kuģa pirkšanas cenu un atjaunošanas cenu, tā stāvokli saskaņā ar tribunālam iesniegtajām fotogrāfijām, un, jo īpaši to, ka kuģis tika pārdots par ievērojami augstāku summu pēc tam, kad kuģi bija pārvietojušas institūcijas, bet vēl pirms sagriešanas metāllūžņos, mēs secinām, ka pieprasītā kompensācija ir pamatota un lejamam par 2,250,00 USD piešķiršanu. Attiecībā uz Prasītāja apgalvojumu, ka sagriešanas metāllūžņos brīdī kuģa stāvoklis bija ievērojami pasliktinājies, arbitri atzīmē, ka tas notika, kamēr kuģis bija Latvijas institūciju aprūpē, un ka tādēļ, pat ja tas atbilst patiesībai, nevar samazināt kuģa vērtību. Attiecībā uz procentu likmi, skat. zemāk.
41. Prasītājs tāpat pieprasa 156,258 USD par zaudētajām iekārtām un ekipējumu. Tas ir uzskaitījis 19 dažādas vienības, ieskaitot vienu *caterpillar* un vienu *international power shovel*, *PPM* un *poclain hydraulic excavator*, kā arī vairākas citas sīkākas detaļas un mēbeles. *Power shovel* fotogrāfijas ir iesniegtas, kā arī dažas kvītis par atsevišķām mēbelēm. Prasītājs apgalvo, ka šīs lietas tika iegādātas kuģim un nomātai zemei, bet zaudētas pret kuģi vērsto rīcību rezultātā. Tā kā tribunālam nav pierādījumu, kas būtu pretrunā ar Prasītāja apgalvojumiem, un tā kā prasība šķiet pamatota, mēs lejamam par prasītās kompensācijas piešķiršanu. Attiecībā uz procentu likmi, skat. zemāk.
42. Prasītājs pieprasa kompensāciju par zaudētajiem ienākumiem 400,000 USD apmērā. Šī summa ir aprēķināta kā septiņi procenti no plānotā ienākuma no kuģa nomas laikā sākot no dienas, kad kuģis tika pārvietots, līdz 1998.gada 30.jūnijam. Nekādi īpašie pierādījumi attiecībā uz šo prasību netika iesniegti. Prasība tiek presentēta kā Prasītāja, kuram piederēja kuģis, prasība. Saskaņā ar Prasītāju, kuģis tika iznomāts tā filiālei SwedeBalt SIA un iespējams, ka pēdējais noslēdza nomas līgumus par telpām uz borta. Nav iesniegti pierādījumi attiecībā uz nomas līgumu starp Prasītāju un filiāli vai attiecībā uz nomas liegumiem par telpām uz kuģa, ne arī filiāles budžets vai Prasītāja budžets attiecībā uz pēdējā ienākumiem no pirmā.
43. Šādos apstākļos, lai arī mēs atzīstam, ka ir ticams, ka Prasītājam būtu bijuši neto ienākumi no tā ieguldījumiem kuģī, mēs nevaram pieņemt prasību tādu, kā tā ir pasniegta. Izvērtējot kopīgo situāciju, mēs uzskatām, ka Prasītājs nav pierādījis, ka tas ir cietis zaudējumus vairāk kā 100,000 USD apmērā, un šo summu mēs tādēļ arī piespriežam.

44. Attiecībā uz augšminētajām prasībām, Prasītājs ir pieprasījis piemērot procentu likmi 10% gadā no dažādiem datumiem līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti visi maksājumi. Pamatojoties uz tribunāla pieprasījumu pēc sīkākiem paskaidrojumiem pēc lietas mutiskās noklausīšanās, Prasītājs apgalvo, ka tā prasībai attiecībā uz procentu likmi ir piemērojami Zviedrijas likumi. Prasītājs uzskata, ka tam ir atņemts ne tikai tā ieguldījums, bet arī iespēja tā iespējas iegūt procentus no datuma, kad tam tika atņemts augstākminētais. Papildus tam, bija jāmaksā arī procenti par kredītu kuģa iegādei.
45. Prasītāja izvirzītās prasības šajā procesā nav balstītas uz līgumu, bet gan radušās no tā, ka Atbildētājs ir pārkāpis savas saistības un pienākumus, kas izriet no starptautiskajām tiesībām, ieskaitot Latvijas-Zviedrijas Investīciju līgumu. Starptautiskajās vai salīdzinošanās tiesībās, vai arbitrāžas starptautiskajos principos nav vispārīga konsensusa attiecībā uz tiesībām prasīt procentus no prasības par civiltiesību pārkāpumu. Investīciju Līgumā nav nepārprotamu noteikumu šajā sakarā, un prasība pēc procentiem var tikai netieši balstīties uz 4 (1) (c) pantu. Taču tribunāls, pamatojoties uz šī noteikuma analogiju, secina, ka procenti ir jāmaksā, lai tiku veikta adekvāta kompensācija, kā arī ievērojot ilgo laika posmu, kas pagājis, kopš Prasītājam tika nelikumīgi atņemts kuģis, un kura laikā draudzīgs risinājums nav rasts.
46. Starptautiskajās tiesībās nav normu attiecībā uz maksājamo procentu likmi. Tādēļ ir nepieciešams meklēt norādes nacionālajās tiesībās. Lemjot, kurā likumā meklēt šīs norādes, arbitri atsaucās uz vispārīgajiem starptautisko privāttiesību principiem, kas ir daļa no vispārīgajām starptautiskajām tiesībām. Tādēļ tribunālam ir izvēle starp zaudējumu nodarīšanas vietas likumu, Latvijas likumu, un tribunāla atrašanās vietas likumu, Dānijas likumu, jo tribunāls uzskata, ka saikne ar Zviedriju nav pietiekami spēcīga, lai varētu piemērot Zviedrijas likumu. Tribunālam nav informācijas par attiecīgajiem Latvijas likumiem, tādēļ šajā situācijā ir dabiski piemērot tribunāla atrašanās vietas likumu.
47. Saskaņā ar 1986.gada Dānijas *Interest Act* 3.sadaļu, šajā lietā procentu likme ir piemērojama no dienas, kad Prasītājs ir ierosinājis procesu par parādu atmaksu, ja vien tiesa nenolemj, ka īpašu apstākļu dēļ procenti būtu maksājami no agrāka datuma. Saskaņā ar *Interest Act* 5.sadaļu, likme ir oficiālā diskonta likme pievienojot 6 procentus, ja vien tiesa nelemj citādi. Mēs secinām, ka 10 procenti ir saprātīga likme, kas ir maksājama no 1999.gada 9.aprīļa, kad Latvijai tika paziņots par procesu, līdz dienai, kad pilnībā tiek veikti maksājumi.
48. Prasītājs ir lūdzis kompensēt tā izdevumus, ieskaitot nodevas un PVN par to, norēķinus, kuru summas ir precizētas un dokumentētas. Pieprasītajā summā iekļaujās depozīts 750,000 SEK apmērā, kas ie iemaksāts arbitrāžas tribunākam. Atlikumu sastāda Prasītāja nodevas un izmaksas.
49. Saskaņā ar starptautisko praksi un ievērojot lietas iznākumu, un UNCITRAL Reglamenta 38(e) un 40.pantu, arbitri nolemj, ka Atbildētājam ir jāmaksā Prasītājam 1,345 USD un 1,406,250 SEK, lai segtu arbitrāžas izdevumus un Prasītāja norēķinus un nodevas, ieskaitot PVN par pēdējo.

## **.VIII Secinājumi**

Arbitri secina:

1. Atbildētājs, Latvijas Republika, izmaksā Prasītājam kompensāciju par zaudēto kuģi 2,506,258 USD apmērā ar procentu likmi 10% p.a. no 1999.gada 9.aprīļa līdz maksājuma dienai.
2. Atbildētājs izmaksā Prasītājam kompensāciju par tā nodevām un maksājumiem juristiem, ieskaitot Arbitrāžas Tribunāla nodevas un izmaksas, kopumā 1,345 USD un 1,406,250 SEK ieskaitot PVN 25% no 525,000 SEK.
3. Arbitru samaksa ir šāda:

Allan Philip	237,000 DKK
Kaj Hober	220,000 DKK ieskaitot PVN 25% no 176,000 DKK
Gustaf Moller	176,000 DKK

Visas papildus prasības attiecībā uz PVN vai citām nodevām tiek rezervētas.

Arbitru ceļa un citi izdevumi sastāda 29,266.45 DKK

4. Visi maksājuma veicami ne vēlāk kā divas nedēļas no šī Sprieduma datuma.

Kopenhāgena, 2000.gada 23.oktobris

Kaj Hober

Gustaf Moller

Allan Philip