

LIETUVOS TEISĖS UNIVERSITETO
TEISĖS FAKULTETO
TARPATAUTINĖS TEISĖS KATEDRA

NIJOLĖ GAMPERIENĖ
TARPTAUTINĖS JŪRŲ TEISĖS NEAKIVAIZDINĖS MAGISTRANTŪROS STUDIJOS

KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIS

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas –
Dr. Alvydas Gineitis

Vilnius, 2007

TURINYS

ĮVADAS.....	3
1. Krovinių vežimo jūra sutarties analizė	6
1.1. Krovinių vežimo jūra sutarties samprata.....	10
1.2. Krovinių vežimo jūra požymiai.....	12
1.3. Krovinių vežimo jūra sutarties dalykas (objektas).....	14
1.4. Krovinių vežimo jūra subjektai, jų teisiniai santykiai.....	15
1.5. Krovinių vežimo jūra šalių teisės ir pareigos.....	18
5.6. Krovinių vežimo jūra sutarties forma.....	24
2. Krovinių vežimo jūra teisinis reguliavimas.....	25
2.1. Tarptautinio reguliavimo režimai.....	25
2.2. Krovinių vežimo jūra sutarties teisinis reguliavimas Lietuvoje.....	29
3. Konosamentas.....	32
3.1. Konosamento samprata.....	32
3.2. Konosamento rūšys, jų teisinė reikšmė.....	33
3.3. Konosamento funkcijos.....	39
3.4. Krovinių vežimo jūros sutarties įforminimas kitais dokumentais ir jų teisinė reikšmė...42	
4. Čarteris.....	44
4.1. Frachtavimo sutartis (čarteris) trampinėje laivyboje, čarterio rūšys.....	44
4.2. Čarterio teisinis reglamentavimas nacionalinėje teisėje.....	47
5. Vežimo jūra sutarties, ekspedijavimo ir agentavimo sutarčių atskyrimo problema Lietuvos teisinėje praktikoje	49
IŠVADOS.....	63
LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	67
SUMMARY.....	72
PRIEDAI	

IVADAS

Šiuolaikinei epochai būdinga tarptautinių komercinių santykių spartus augimas ir jų diversifikacija. Po Lietuvos nepriklausomybės atkūrimo, sparčiai keičiantis politinei ir ekonominei situacijai, iškyla būtinybė vystyti laisvos rinkos ūkį, plėtoti tarptautinį ekonominį bendradarbiavimą, didinti tarptautinės ekonominės aplinkos stabilumą.

Lietuva, būdama jūros valstybe, išnaudodama šią palankią geografinę padėtį, sparčiai plėtoja jūros transporto verslą. Tai ypač aktualu, Lietuvai tapusi pilnateise ES nare ir siekiant integruotis į vieningą ES transporto informacinę sistemą, vykdant bendrą prekybos politiką su valsybėmis narėmis ir prekybą su trečiosiomis šalimis.

Europos Sąjungos transporto politikoje didelis dėmesys yra skiriamas pervežimų jūra skatinimui: įvertinant intensyvų pervežimų automobiliais augimą ir siekiant išvengti su tuo susijusių problemų bei kliūčių didėjimo, siūloma mažinti sausumos keliais gabenamus krovinių srautus, kiek įmanoma pakeičiant juos jūriniais. Europos Komisija, susidūrusi su kelių tinklo apkrovimu, greitina trumpųjų nuotolių laivybos vystymosi procesą. Trumpieji pervežimai jūra - tai ES šalių, turinčių išėjimus prie jūros ir su jomis besiribojančių šalių bendradarbiavimas laivybos, transporto srityse.

Viena iš pagrindinių transporto ūkio dalių yra Klaipėdos uostas, kuris per metus gali perkrauti iki 40 milijonų tonų įvairių krovinių.¹ Klaipėdos jūrų uostas - vienas iš svarbiausių mūsų šalies transporto centrų tiek ekonomine, tiek socialine prasme – net du trečdaliai Lietuvos eksporto gabenama per šį uostą. Stebima bendrų pokyčių didėjimo tendencija, pvz. per 2006 m. sausio – gegužės mėn. Klaipėdos uoste perkrauta 9,56 mln. t krovinių. Tai 4,0 proc. daugiau nei per atitinkamą 2005 m. laikotarpį.²

Krovinių vežimas jūra, būdamas dažniausiai tarptautinio pobūdžio objektu, išeina iš vienos valstybės teritorijos ribų ir jį reglamentuojančių teisės normų, taikomų vienoje valstybėje. Krovinių vežimo jūra sutarties institutas, kaip šio objekto sudėtinė dalis, yra vienas iš pagrindų atsirasti civiliniams teisiniams santykiams tarp šalių, kuris įtvirtina jų teises ir pareigas ir nustato teisinių subjektų elgesio ribas. Teisės normų vienodinimas, gerai sureguliuota įstatyminė ir normatyvinė bazė yra vienas iš pagrindų tenkinti rinkos poreikius tarptautinėje prekyboje, esant nemažai

¹ Klaipėdos valstybinio jūrų uosto svetainė - <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>; prisijungimo laikas 2006-06-23

² ten pat.

konkurencinei veiklai Baltijos jūros rytinėje pakrantėje ir integruotis Lietuvai į vieningą ES bei pasaulinę rinką.

Pasirinktos temos aktualumą apsprendžia praktikos poreikis. Vykdamas Europos Sąjungos politiką persikirstyti krovinių srautus tarp transporto rūšių (sumažinti kelių transportui tenkančią dalį, padidinti trumpųjų nuotolių laivybos dalį), aktyvėjančią Lietuvos tarptautinei prekybai su ES valstybėmis narėmis ir trečiosiomis šalimis, nuolat didėjančią tarptautinių vežimų jūra kiekiui, neišvengiamai atsiranda ir ginčų kilimo galimybė, sudarant bei vykdamas krovinių vežimo jūra sutartis. Nors literatūroje ir moksliniuose darbuose krovinių vežimo jūra klausimai buvo ne kartą nagrinėjami šiais ir kitais aspektais, tačiau, manau, kad ši tema nepraranda savo aktualumo, kadangi per paskutiniuosius metus Lietuvos Respublikos teisėje įvyko esminiai pokyčiai: Lietuvoje 2003 m. liepos 03 d. ratifikuota Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), kitaip tariant Hagos - Visbiu taisyklės (Lietuvoje įsigaliojo nuo 2004 m. birželio 02 d.) ir priimtas įstatymas dėl Protokolo (Protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančio 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo, iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Hagos - Visbiu taisyklės), ratifikavimo.

Šiame darbe bus atliekama išsami krovinių vežimo jūra sutarties nuostatų bei ją sudarančių dokumentų analizė, krovinių vežimui jūra taikomų teisinių režimų analizė, taip pat krovinių vežimo jūra sutarties palyginimas ir atskyrimas nuo kitų sąlyginai į ją panašių sutarčių.

Magistrinio darbo tyrimo objektas - krovinių vežimo jūra sutartis. Objektas apima sutartinius santykius, kylant sudarant tarptautines krovinių vežimo jūra sutartį linijinėje laivyboje ir trampinėje laivyboje (čarterį).

Tikslas –atskleisti vežimo jūra sutarties teisinę prigimtį, atlikti krovinių vežimo jūra sutarties ir jos rūšių teisinį vertinimą ir nurodyti jos vietą kitų civilinių sutarčių tarpe Lietuvos teisinėje sistemoje.

Uždaviniai, kuriuos reikėtų išspręsti, siekiant šio tikslo – atlikti krovinių vežimo jūra sutarties analizę, išnagrinėti krovinių vežimo jūra sutarties dokumentų rūšis, jų ypatumus ir teisinę reikšmę, taip pat įvertinti pagrindinius krovinių vežimo jūra tarptautinius teisinio reguliavimo režimus bei reglamentavimą nacionalinėje teisėje, atskleisti krovinių vežimo jūra sutarties ir sąlyginai į ją panašių sutarčių nuostatų taikymo praktines problemas.

Tyrimo dalykas - tarptautiniai, užsienio valstybių ir Lietuvos Respublikos teisės aktai, reglamentuojantys krovinių vežimo jūra sutarties sudarymą, jų taikymas praktikoje, mokslinė literatūra.

Tyrimo šaltiniai pagal teisės sritį yra tarptautinės privatinės teisės, civilinės teisės ir komercinės teisės šaltiniai, nagrinėjantys krovinių vežimo jūra sutartines prievoles, taip pat tarptautinės ir nacionalinės teisės aktai, kurių normos reguliuoja šias sutartines prievoles bei teismų praktika.

Per paskutinįjį dešimtmetį nuo Lietuvos Respublikos nepriklausomybės paskelbimo monografijose, moksliniuose darbuose, disertacijose koncentruotai ar išsamiai buvo nagrinėjami tarptautinės privatinės teisės srities klausimai,³ analizuojami sutartinėms prievolėms taikytinos teisės klausimai.⁴ Šie ir kiti Lietuvos autorių darbai naudojami kaip vieni iš šaltinių, sprendžiant su krovinių vežimo jūra sutarties institutu susijusius klausimus. Taip pat remiamasi užsienio šalių autorių privatinės teisės srities teoriniais darbais. Nemažą literatūros dalį sudaro anglų bei rusų teisininkų darbai, nes besiribojančios su Lietuva Rusijos Federacijos įstatymuose gana išsamiai reglamentuojamas krovinių vežimas jūra.

Tačiau praktikoje aktuali ginčų dėl sutartinių prievolių sritis – Lietuvos teismų praktika, nagrinėjant krovinių vežimo jūra sutartinius santykius yra vis dar nepakankama gausi, greičiau tik epizodinė. Nežiūrint į tai, ji yra labai svarbi, formuojant vieningą teismų praktika, todėl nacionaliniai teismų sprendimai yra darbe panaudojami kaip teisės normų taikymo iliustraciniai pavyzdžiai, atskiriant krovinių vežimo sutartį nuo panašių į ją sutarčių, o arbitražinė praktika nebus nagrinėjama. Taip pat nebus detaliam nagrinėjamos teisės nuostatos, reglamentuojančios krovinių vežimo jūra sutarties nutraukimą ir negaliojimą. Atskirai neišskirsime ir vežėjo atsakomybės klausimo, kuris reikalauja išsamaus nagrinėjimo atskirame darbe, tačiau šis klausimas bus aptartas nagrinėjant pervežimo jūra sutarties teisinį reguliavimą ir atliekant sutarties analizę.

Darbe bus naudojami kokybinis analizinis metodas, renkant ir tiriant pagrindinius teisės aktus, reglamentuojančius krovinių pervežimą jūra, taip pat lyginamosios analizės metodas, išskiriant pagrindinių teisinių režimų ir lyginamųjų sutarčių elementų ypatumus, skirtumus ir panašumus. Loginio analitinio metodo svarba šiame darbe, kad jo pagalba bus atsakoma į iškilusius klausimus ir problemos elementai apjungiami į visumą. Atskirose darbo dalyse istorinis metodas

³ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis.: soc. mokslai, teisė (6F)/LPA. – V., 2006.

⁴ Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.: soc. mokslai: teisė (6F)/LPA. – V., 2003.

padės suprasti istorinio teisinių režimų vystymąsi, jų keitimąsi sąlygojančias priežastis, sąvokos aiškinamos naudojant lingvistinį metodą.

1. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES ANALIZĖ

Žmonija nuo neatmenamų laikų transportavimui pradėjo naudoti jūrų vandenį, nuo XVIII amžiaus šis transportavimas įgijo tarptautinį elementą. Tarptautinėje jūrų teisėje krovinių pervežimo jūra sutartimi, kaip taisyklė, suprantama sutartis, kuria krovinio siuntėjas įsipareigoja sumokėti frachtą, o vežėjas įsipareigoja nugabenti konkretų krovinį iš vieno uosto į kitą.⁵ Istoriskai susiklosčiusi laivų frachtavimo sutarties samprata artima krovinių vežimo sampratai. Kai kurių šalių nacionalinėje teisėje laivo frachtavimo reisui sutartimi laikoma sutartis, kuria frachtininkas (laivo valdytojas) už užmokestį suteikia visą laivą arba jo dalį frachtuotojui vienam arba keletui reisų, numatant, kad šio laivo arba jo dalies naudojimas bus susijęs būtent su krovinių pervežimu.

Bendrosios teisės sistemų šalyse (Anglijoje, JAV, Italijoje, Šveicarijoje, Liberijoje, kai kuriose Afrikos šalyse) frachtavimo ir krovinių vežimo sutartis yra reglamentuojamos kaip atskiri savarankiški teisiniai institutai. Kai kuriose šalyse krovinių pervežimui naudojant linijinę laivybą, numatoma, kad krovinių parvežimą galima reglamentuoti dviem - frachtavimo ir krovinių pervežimo – sutartimis. Kitose šalyse autonominis frachtavimo ir krovinių vežimo sutarčių, kaip atskirų teisinių institutų egzistavimas nepripažįstamas. Rusijoje išskiriama tik krovinių vežimo jūra sutartis, kuri gali būti vykdoma dviem būdais: 1) čarterio sutartimi su sąlyga, kad krovinių pervežimui pateikiamas visas laivas, jo dalis ar atskiros laivo patalpos arba 2) be šių sąlygų. Taigi, pagal Rusijos teisės doktriną pagal krovinio pervežimo jūra sutartį vežėjas arba frachtininkas įsipareigoja pervežti jam siuntėjo patikėtą krovinį į paskyrimo uostą ir išduoti jį turinčiam gauti teisę asmeniui (gavėjui), o siuntėjas arba frachtuotojas įsipareigoja sumokėti už krovinio pervežimą numatytą mokestį – frachtą.⁶ Čarteris pagal Rusijos Federacijos teisę - tai sutartis, pagal kurią viena šalis (frachtininkas) įsipareigoja už užmokestį pateikti kitai šaliai (frachtuotojui) visą arba dalį transporto priemonės vienam arba keliems reisams kroviniui, keleiviams ar bagažui pervežti (Rusijos Federacijos civilinio kodekso (toliau RF CK) 787 str.). Rusijos Federacijos prekybinės laivybos kodekso (toliau RF PLK) 115 str. nurodo, kad čarteris yra krovinių vežimo jūra sutartis, sudarytas su sąlyga, kad krovinio pervežimui bus pateiktas visas laivas, jo dalis arba atskiros patalpos. Taigi, Rusijoje čarteris pripažįstamas vežimo sutartimi.

⁵ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. - Москва, 2005. С. 88.

⁶ Ten pat.

Pagal Prancūzijos teisę čarteris apima kelių sutarčių elementus: ji turi ir laivo nuomos, ir paslaugų sutarties elementų ir laikoma savarankiška sutartimi.

Ypač didelė teisininkų nuomonės įvairovė Anglijoje ir JAV, kur įstatymai nepateikia frachtavimo ir čarterio apibrėžimų. Anglijoje vyrauja nuomonė, kad čarteris pripažįstamas vežimo sutartimi: frachtuotojas nesuinteresuotas dalyvauti laivo valdyme, jis užsiima tik krovinių transportavimu. JAV teisinėje literatūroje dominuoja nuomonė, kad čarteris yra vežimo sutarties rūšis.⁷

Lietuvos Respublikoje bendra frachtavimo sutarties samprata nustatyta Lietuvos Respublikos civilinio kodekso (toliau LR CK) 6.810 str. 1 d.: „Pagal frachtavimo sutartį (čarterį) viena šalis (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už užmokestį leisti naudotis transporto priemone (priemonėmis) ar jos dalimi kroviniams, keleiviams ir bagažui vežti.“ Šio straipsnio 2 d. blanketinė nuostata nurodo, kad konkretaus teisinio reglamentavimo atskiroms transporto šakoms reikia ieškoti specialiuose įstatymuose, bet turintis jį konkretizuoti Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas (toliau LR PLĮ) praktiškai atkartoja CK nuostatą: „Laivo frachtavimo sutartis (čarteris) – susitarimas, pagal kurį laivo valdytojas (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už mokesčių leisti naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams, keleiviams ar bagažui vežti.“ Kituose Lietuvos Respublikos įstatymuose čarterio sąvokos nesutinkame (pvz., Rusijos Federacijoje čarterio sąvoka apibrėžta dar Oro kodekso 104 str., kuri nuo nurodytos FR PLK sąvokos skiriasi apibrėžta transporto priemone ir papildymu, kad ji gali būti naudojama ir pašto pervežimui). Be to, Lietuvos įstatymuose sutapatinama frachtavimo sutartis ir čarteris, neatsižvelgiant į tai, kad žinomos kelios skirtingos teisinės prigimties čarterio rūšys.

Kaip matome, riba tarp pervežimo sutarties ir frachtavimo sutarties Lietuvos įstatymų nuostatuose yra minimali ir Lietuvos teisininkai, apibendrinami iki 2003 m. liepos 03 d. galiojusių Lietuvos Respublikos teisės aktų analizę, padarė pagrįstą išvadą, kad Lietuvos teisėje laivo frachtavimo sutartis (čarteris) yra priskiriamas vežimo sutarčių rūšiai^{8,9}.

Tolesnėje darbo dalyje išsamiai nagrinėdami krovinių vežimo ir frachtavimo (čarterio) ypatybes bei požymius, jų teisinį reglamentavimą bei į jas panašių sutarčių požymius ir atlikę šių duomenų lyginamąją analizę, pamėginsime pagrįsti tokią nuomonę .

⁷Plačiau: Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai:teisė (6F)/LPA.-V., 2003. P. 42.

⁸ Ten pat. P. 37.

⁹ Ambrasienė D., Sinkevičius E., Bublienė D. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis/red. Ambrasienė D., Baranauskas E. -Vilnius, 2004. P. 497.

Prieš pradėdami nagrinėti krovinių vežimo jūra sutarties pagrindinius elementus, požymius, subjektus, turinį, trumpai peržvelgsime civilinės teisės doktrinoje išdėstytus civilinės sutarties, kaip sandorio, esminius bruožus, sandorių ir teisinių santykių klasifikavimą ir rūšis, kad, remiantis šiais rodikliais, galėtume išanalizuoti ir įvertinti krovinių vežimo jūra sutarties (taip pat charterio) ypatumus, kurie reikšmingi nustatant joms taikytiną teisę, šalių pareigas, teises, taip pat nurodant jų vietą kitų sutarčių tarpe.

Krovinių vežimo jūra sutartis kaip civilinė sutartis turi visus būdingus bruožus, apibūdinančius ją kaip juridinį faktą ir kaip teisinį santykį. Sutartis kaip juridinis faktas yra priskiriama sandoriams.

Pagal Lietuvos Respublikos CK 1.63 str. sandoriais (teisiniais faktais) laikomi asmenų veiksmai, kuriais siekiama sukurti pakeisti arba panaikinti asmenų civilines teises ir pareigas.

Sandoriai klasifikuojami į rūšis pagal sandorio dalyvių valios išreiškimo pobūdį, pagrindo specifiką ir sandorio sudarymo būdus.

Valios išreiškimo forma gali būti žodžiu, raštu, veiksmu ar kitokia valios išreiškimo forma. Valia turi būti išreiškiama įstatyme nustatyta forma. Valios išreiškimas yra svarbiausias kiekvieno sandorio elementas. Kai kuriems sandoriams, be valios išreiškimo, reikia perduoti daiktus ar pinigus.

Pagal atlygintinumo pagrindą sandoriai gali būti atlygintini ir neatlygintini. Atlygintini yra tie sandoriai, pagal kuriuos šalis, perduodanti kitai šaliai tam tikrą turtą ir atliekanti jos naudai tam tikrą veiksmą, gauna iš jos tam tikrą materialinį ekvivalentą (atlyginimą).

Atsižvelgiant į sandorių sudarymo būdą, skiriami konsensualiniai ir realiniai sandoriai. Konsensualinis sandoris laikomas sudarytas nuo to momento, kai šalys susitarė dėl visų esminių jo sąlygų ir įstatymo nustatyta forma reiškia suderintą valią, o realiniu laikomas sandoris, kuris sudaromas, kai viena šalis perduoda kitai šaliai daiktą ir įstatymo nustatyta forma reiškia patvirtintą suderintą valią. Sandorių forma vadinamas sandorio dalyvių valios išorinio reiškimo būdas, kuris gali būti išreikštas žodžiu, raštu (paprasčia ar notarine forma) ar konkludentiniais veiksmais.

Pagal šalių, dalyvaujančių sudarant sandorį skaičių, sandoriai gali būti vienašaliai, dvišaliai ar daugiašaliai. Dvišaliu vadinamas toks sandoris, kuriam sudaryti reikia dviejų šalių tarpusavyje suderintos priešpiešinės valios išreiškimo.

Labiausiai paplitę sandoriai yra sutartys.

Civilinės sutarties svarbiausi elementai yra subjektas, turinys, forma. Sutarties subjektai (šalys) yra ją sudarantys asmenys. Sutarties turinys yra sudarytos sutarties sąlygų sistema. Sutarties sąlygos nustato šalių teises ir pareigas, t.y. tam tikrą jų elgesį. Praktikoje svarbu tiksliai nustatyti

sutarties turinį, nes nuo jo priklauso iš prievolės atsiradusių teisių ir pareigų ypatumai ir jų tinkamas įvykdymas. Sutarties forma turi būti sudaryta pagal sandorių formos taisykles.¹⁰

Sutaries, kaip sandorio, pagrindiniais sudėtiniais elementais yra: susitarimas(suderinta valia) tikslas (sandorio pagrindas), sutarties dalykas (turinys) , taip pat priskiriami sutarties šalys (jų veiksnumas), sutarties forma.¹¹ Suderintai valiai susiformuoti svarbią reikšmę turi tikslas ir motyvas. *Teisinę reikšmę turi tikrai tiesioginis teisinis tikslas, kurio siekia šalys, sudarydamos sandorį, ir jis yra vadinamas sandorio pagrindu. Nuo jo priklauso sandorio teisinė prigimtis.* Motyvai kaip psichologinis momentas turi įtakos susiformuoti asmens vidinei valiai, bet neturi jokios teisinės reikšmės sudarant sandorį, nors, jeigu jie įtraukiami į sandorio sąlygas, jie gali įgyti teisinę reikšmę.

Sutarties turinys turi atitikti įstatymų reikalavimus.

Sandorių dalyviai yra visi civilinės teisės subjektai, sandoryje dalyvaujančios šalys privalo turėti subjektyviškumą (veiksnumą ir teisnumą)

Sutarties, kaip ir sandorio forma gali būti žodinė arba rašytinė (paprasta arba notarinė). Paprasta rašytine sutarties forma vadinamas dokumentas, kuriame yra sutarties dalyvių pavadinimas, sutarties turinys ir jos dalyvių parašas. Nesilaikant įstatymo reikalaujamos paprastos rašytinės formos, gali kilti dvejopos teisinės pasekmės: kilus ginčui dėl sutarties sudarymo arba jos sąlygų, suinteresuotas sutarties dalyvis neturi teisės remtis liudytojų parodymais ir antra, sutartis negalioja, kai įstatymas tvirtai nustato, kad nesilaikius reikalaujamos paprastos rašytinės formos, sutartis negalios.

Pagal rezultato kryptingumą sutartys gali būti skirstomos į sutartis dėl turto perdavimo, sutartis dėl darbų atlikimo, sutartis dėl paslaugų suteikimo, sutartis dėl įvairių junginių įsteigimo¹².

Pagal sutarties sudarymo pobūdį gali būti viešosios ir neviešosios sutartys (CK 6 .161 str.), pagal tęstinumą - vienkartinės (kurių įvykdymas galimas per labai trumpą laikotarpį arba iškart) ir tęstinės (kurių įvykdymui reikia pakankamai ilgo laiko tarpo), pagal paskirties pobūdį -vartojimo sutartys ir nevartojimo sutartys, pagal sudarymo būdą – abipusėmis derybomis sudarytos sutartys ir sudarytos prisijungiant (CK 6.160 str.). Abipusėmis derybomis sudaromos sutartys, kai šalys aptaria ir suderina jų turinį, o prisijungimo sutarčių esmė, kad jų sąlygas formuluoja viena iš šalių, o antroji gali tik visiškai prisijungti prie pasiūlytos sutarties¹³. Prisijungimo sutarčių sąlygos paprastai yra standartinės, kurias bendram, nevienkartiniam naudojimui parengia iš anksto viena šalis, nederinda

¹⁰ Civilinė teisė. Vadovėlis/ red. Staskonis V. - Kaunas: Vijusta, 1997. P. 383.

¹¹ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai:teisė (6F)/LPA.-V., 2003. P. 17.

¹² Ten pat.

¹³ Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis.- Vilnius: Justitia, 2002.

ma jų su kita šalimi ir kurios be derybų su kita šalimi taikomos sudaromose sutartyse (CK 6.185str. 1 d.). Antrosios prisijungusios šalies, kaip silpnesnės, interesai tokiu atveju ginami papildomais būdais: specialiomis normomis, pvz., tokios sutartys gali būti viešos: viešąją laikoma sutartis, kurią sudaro juridinis asmuo (verslininkas), teikiantis paslaugas ar paruošiantis prekes visiems, kas tik kreipiasi (CK 6.161 str.). Tipinės sutartys nuo standartinių (prisijungimo) skiriasi tuo, kad prisijungimo sutartyje sutarties sąlygos paruošiamos vienos šalies, o tipinėje sutartyje jos paruošiamos asmens, nedalyvaujančio sutartyje. Tokios tipinės sąlygos tampa būtinomis tik vienai šaliai, turinčiai santykį su jas paruošusia organizacija¹⁴.

Vienašales ir dvišales sutartis reikia skirti nuo vienašalių ar dvišalių sandorių, kurie į tokius skirstomi ne pagal tarpusavio teisių ir pareigų pobūdį, o pagal tai, kelių šalių valia yra išreikšta sudarant sandorį (CK 1.63 str.)¹⁵ Dvišalėje sutartyje dalyvaujančios šalys turi priešpriešines teises ir pareigas.

Labai svarbu, nuo kurio momento sandoris, t.y. teisinis veiksmas įgyja teisinę galią. Civilinė teisė vadovaujasi dviem kriterijais: šalių susitarimu ir daikto perdavimo momentu. Sutartys skiriamos į konsensualines – kurių šalių teisės ir pareigos atsiranda nuo šalių susitarimo momento ir realines – kurių šalių teisės ir pareigos atsiranda nuo tam tikrų veiksmų atlikimo (pvz., krovinio perdavimo ir pan.) .

Sutartis yra valios išreiškimo aktas, kurį reikia nagrinėti kaip juridinį faktą, sukuriantį teisinius civilinius santykius ir kaip teisinių santykių reguliavimo priemonę. Civiliniai teisiniai santykiai klasifikuojami, atsižvelgiant į jų objektus, į neturtinius ir turtinius, t.y. atsirandančius tarp subjektų dėl turto. Turtiniai santykiai skirstomi į nuosavybės ir prievolinius santykius. Prievoliniai santykiai - tai civilinės teisės normomis sureguliuoti turtiniai santykiai, kurių vienas subjektas - kreditorius turi teisę reikalauti iš kito subjekto – skolininko, kad šis perduotų jam turtą, teiktų paslaugas ir pan., o skolininkas privalo įvykdyti savo pareigą. Civilinis teisinis santykis nuo kitų teisinių santykių skiriasi savo subjektais. Sutartis, kaip teisinis santykis priskiriama prievoliniams santykiams, kuriuose aiškiai yra apibrėžti subjektai, turintys griežtai apibrėžtas subjektines teises ir pareigas.

1.1. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES SAMPRATA

¹⁴ Гражданское и торговое право зарубежных государств. I том. Москва :Международные отношения, 2004. с. 499.

¹⁵ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Milelėnas V., Vileita A., Taminskas A. - Vilnius: Justitia, 2001. P. 158.

Krovinių vežimo jūra sutartis yra viena iš vežimo sutarčių rūšių. LR CK 6.808 str. pateikia bendrą vežimo sutarties sampratą, nuroydamas, kad pagal krovinio vežimo sutartį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti į paskirties punktą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą mokestį. Kalbant apie tarptautinio pervežimo sutartį, visi apibrėžimo elementai išlieka tie patys, tiesiog vežėjas įsipareigoja pervežti krovinį iš vienos valstybės į kitą: „Tarptautinis pervežimas – keleivių ar krovinių pervežimas iš vienos valstybės į kitą, vadovaujantis sąlygomis, nustatytomis tarp šių valstybių sudarytoje tarptautinėje sutartyje.“¹⁶ Tarptautiniams pervežimams būdingas užsienio elementas, dėl kurio kyla tarptautiniai teisiniai santykiai. Tačiau tarptautiniais pervežimais nelaikomas vežimas valstybės viduje, jei nekyla kažkokie teisiniai tarptautiniai santykiai, susiję su pervežimu. Tarptautinis vežimas atliekamas, kertant valstybės sieną, o jūrų transporte – kertant valstybės teritorinę jūrą (teritorinius vandenius), kurie įeina į valstybės suverenią teritoriją ir yra valstybės riba.¹⁷ Taigi, galima suformuluoti apibrėžimą, kas yra krovinių tarptautinis pervežimas jūra – krovinių pervežimas iš vienos valstybės į kitą laivais, kai yra kertami valstybės teritoriniai vandenys.

Konkretizuodamas krovinių vežimo jūra sutartį, Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas, jo 2 str. 15 d. nurodo: „Krovinių vežimo jūra sutartis - susitarimas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja siuntėjo jam perduotą krovinį nugabenti jūra į paskirties uostą ir išduoti turinčiam teisę gauti krovinį asmeniui (gavėjui), o siuntėjas (gavėjas) įsipareigoja už krovinio vežimą sumokėti nustatytą mokestį (frachtą).“ Krovinio vežimo jūra sutartis sukuria teisinius prievolinius santykius, kurie pagal anksčiau išskirtas grupes, patenka į patarnavimo sferą, t.y. krovinių gabenimo paslauga priskiriama prie tų paslaugų, kurios turi objektyvią išraišką – daiktas perkeliamas į kitą vietą. Taigi, krovinio vežimo jūra sutartis iš kitų vežimo sutarčių išsiskiria vežėjo suteikiamos paslaugos specifika, t.y. krovinio perkėlimu iš vieno jūros uosto į kitą, atliekamu tam tikroje natūralioje terpėje (jūroje) ir tai terpei tinkamomis specialiomis transporto priemonėmis (laivais)¹⁸. Tuo tarpu laivo frachtavimo sutartis (čarteris) – susitarimas, pagal kurį laivo valdytojas (frachtininkas) įsipareigoja kitai šaliai (frachtuotojui) už mokestį leisti naudotis laivu ar jo dalimi kroviniams, keleiviams ar bagažui vežti (LR PLĮ 21 str.). Kaip ir krovinio pervežime išskiriama transporto

¹⁶ Богуславский М.М. Международное частное право. -Москва: Юрист, 1999. С. 198.

¹⁷ Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. -Vilnius: Eugrimas, 1997.

¹⁸ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai:teisė (6F)/LPA.-V., 2003. P. 18.

priemonė – laivas, kuris reikalauja kvalifikuoto valdymo ir techninės eksploatacijos. Be to, ši transporto priemonė gali būti naudojama tik vienam apibrėžtam tikslui, pvz., krovinių gabenimui.

1. 2. KROVINIŲ VEŽIMO SUTARTIES POŽYMAI

Nagrinėdami čarterio ir konosamento bendruosius požymius, matysime, kad dažniausiai prekybinėje laivyboje naudojamos jų standartinės formos, ir vežimo sutartis sudaroma pagal iš anksto paruoštas sąlygas, nepaliekant prisijungusiai šaliai galimybės jų keisti. Taigi, šiuo atžvilgiu krovinių vežimo jūra sutartis linijinėje laivyboje, kur krovinių pervežimo sutartis vienašališkai sąlygojama konkrečios laivybos linijos darbo sąlygų, priskiriama prisijungimo sutartims.

Tuo tarpu čarterio sutartį galima laikyti aipusėmis derybomis sudarytą sutartį, užpildant įvairių organizacijų ir privačių įmonių sukurtas tipines čarterio formas, kuriuose yra nurodomos tipinės sąlygos.

Pagal sutarties sudarymo pobūdį krovinių vežimo jūra sutartis priskiriama viešosioms sutartims, kurių sampratą nusako CK 6. 161 str.: „Viešąją sutartimi laikoma sutartis, kurią sudaro juridinis asmuo (verslininkas), teikiantis paslaugas ir parduodantis prekes visiems, kas tik kreipiasi (transporto, ryšių, ir kt. organizacijos).“ „Juridinis asmuo (verslininkas), teikiantis vežimo paslaugas, pripažįstamas teikiančiu viešojo transporto paslaugas, jeigu jis pagal įstatymą arba leidimą (licenziją) privalo vežti krovinius ar keleivius bet kurio asmens pageidavimu nustatytais maršrutais ir nustatytu laiku.“ (CK 6.812 str.). LR Prekybinės laivybos įstatymo 4 str. 4 d. nurodo : „Vežti keleivius ir krovinius jūra tarptautiniais maršrutais turi teisę įmonės, turinčios Vyriausybės įgaliotos institucijos išduotą licenciją verstis keleivių ir krovinių vežimu jūra tarptautiniais maršrutais. Licencijavimo taisyklės tvirtina Vyriausybė“. „Keleivių vežimo laivais vidaus vandenimis Lietuvos Respublikoje, keleivių ir krovinių vežimo laivais vidaus vandenimis tarptautiniais maršrutais bei keleivių ir krovinių vežimo laivais jūra tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklės“ nurodo, kad vežti keleivius ir krovinius laivais jūra tarptautiniais maršrutais turi teisę įmonės, turinčios šių Taisyklių nustatyta tvarka išduotą licenciją verstis keleivių ir krovinių vežimu laivais jūra tarptautiniais maršrutais“, taisyklių 1.5.19.str. 17 punkte nurodytos licencijų rūšys.

„Už krovinių, keleivių ir bagažo vežimą imamas užmokestis, kurį nustato šalys susitarimu, jeigu įstatymas nenustato ko kita. Vežimo užmokestis už krovinių, keleivių ir bagažo vežimą viešuoju transportu nustatomas pagal įstatymų nustatytą tvarką patvirtintus tarifus.“ (CK 6.813 str.). Iš šios formuluotės galima daryti išvadą, kad krovinių vežimo sutartis yra atlygintinė, paprastai

sudaroma siekiant komercinių tikslų ir atitinka vežėjo – versininko verslą. Už krovinių pervežimą jūra linijinėje laivyboje krovinių siuntėjai moka pagal vežėjų nustatytus linijinius tarifus, kurie būna periodiškai skelbiami specialiuose leidiniuose, o charterio atveju mokamas frachtas, kurį sudaro laivo savininko einamosios išlaidos, tokios, kaip laivo įgulos darbo užmokestis, suvartoto kelionėje kuro kaina ir laivo savininko pelno koeficientas. Jis paprastai nustatomas šalių susitarimu. Šis mokestis gali būti apskaičiuojamas pagal bendrą bazinę sumą arba pagal pakrauto ir iškrauto krovinio kiekį.¹⁹ Laivo valdytojas gali pasirinkti jam palankesnę skaičiavimo būdą. Frachto dydis apskaičiuojamas pagal normas, taikomas krovinių pakrovimo į laivą uoste jų pakrovimo į laivą dieną. Charterio atveju priimta mokėti avansą.

Kadangi naudą iš krovinių pervežimo sutarties gauna tretysis asmuo - krovino gavėjas, nes krovinyms galutinai turi atitekti jo faktiniam valdymui, ją galima laikyti sutartimi trečiojo asmens naudai (CK 6. 191 str.). Tačiau literatūroje sutinkama ir kitų nuomonių: krovinio vežimo sutartis, taip pat ir pervežant krovinius jūra, yra laikoma ir trišale sutartimi, nes joje dalyvauja ir krovinio gavėjas, kuris prisijungia prie vežimo sutarties, atlikęs konkludentinius veiksmus, patvirtinančiais savo sutikimą prisiimti krovinio gavėjo pareigas bei naudotis jo teisėmis.²⁰ Tam, kad pritarti viena ar kitai nuomonei, reikia atsižvelgti į tai, ar gavėjas, turi šioje sutartyje priešpriešinių teisių ir pareigų. Tai atliksime, analizuodami gavėjo teises ir pareigas.

Ar krovinių vežimo jūra sutartis yra konsensualinė, ar realinė? Teisinėje literatūroje sutinkamos skirtingos nuomonės: apamai krovinių vežimo sutartį vieni autoriai vertina kaip konsensualinę²¹ arba rusų teisininkai (Švarc), kiti (Makovskij, Chodunov ir kt.) kaip realinę: kadangi transportavimas nesukuria naujos daiktinės produkcijos, o tik perkelia jau sukurtą produktą, tai vežėjo savo pareigos atlikimas priklauso nuo kitos šalies – siuntėjo pateikiamo krovino. Kol vežėjas negavo šio krovinio, jis negali garantuoti savo pagrindinės pareigos. Tik nuo šio momento vežėjui kyla atsakomybė už krovinio praradimą, sugadinimą ar pavėluotą pristatymą, o siuntėjui už neteisingai nurodytą krovinį ar nelaiku sumokėtą mokestį. Todėl krovinio vežimas jų nuomone laikytinas realiniu sandoriu, nes pripažįstamas sudarytu tik nuo siuntėjo krovinio perdavimo momento²².

Vertinat vežimo sutartį, sudarytą konosamento pagrindu, daugelio autoriaus požiūriu tai yra konsensualinė sutartis, ypač tuo atveju, kai siuntėjas broniruoja vietas kroviniui ir tai apiformina

¹⁹ Baughen S. *Chipping laww.*- London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 217.

²⁰ Drobitko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis// *Jurisprudencija*, 2006 4(82). P. 30.

²¹ Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. -Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004. P. 19.

²² Брагинский М. И., Витрянский И. И. *Договорное право.* -Москва: Статут, 2004. С. 78.

bukingnota. Rusų autorius A.Kalpin tokį susitarimą priskiria vienu iš krovinių pervežimo, sudarant konosamentą, pogrupiu. Pagrindinis skirtumas nuo čarterio išlieka, nes vežėjas pats nusprendžia, kokiose laivo patalpose turi būti patalpintas kroviny. Tokia sutartis turi būti laikoma konsensualine, ir pervežimas pagal konosamentą gali būti pripažintas realine sutartimi tik tuo atveju, kai šalių susitarimas, kuriuo šalys išreiškia valią sudaryti pervežimą ir jį apmokėti nėra ankstesnis, nei krovinio perdavimas²³ Kiti rusų autorių (Braginskij, Vitrianskij) nuomone, bukingnota labiau vertintina kaip preliminari krovinio vežimo sutartis. Konosamentas išduodamas vežėjo, pareikalavus siuntėjui, ir vežėjui priėmus krovinį pervežimui. (142 str.RF PLK). Tas rodo Braginskij, Vitrianskij nuomone, realų sutarties pobūdį.²⁴ Čarteris šių autorių nuomone yra konsensualinė sutartis, šalys įgija teises ir pareigas nuo jos pasirašymo momento. Lietuvos teisininkai čarterį taip pat priskiria konsensualinėms sutartims, laikomoms sudarytomis nuo šalių valios išreiškimo sudaryti tokią sutartį momento.²⁵

Mūsų nuomone, krovinių pervežimo sutartis, tiek pagal čarterį, tiek sudarant konosamentą, vertintina kaip konsensualinė sutartis, nes ji nesietina vien tik su krovinio perdavimu, pareiga vežėjui tinkamai atlikti pervežimą kyla dar siuntėjui neperdavus krovinio, t.y. pareiga pateikti tinkamą plaukiojimui laivą ir t.t. Vežėjo atsakomybė prasideda dar pasiruošimo krovinio vežimui metu, šalys įgija teises ir pareigas nuo sutarties pasirašymo momento.

Konosamentas yra laikytinas vienašaliu dokumentu, įrodančiu krovinio vežimo sutarties sudarymą ir turinį, o čarteris - dvišalis dokumentas, kuriame abi šalys detalčiai aptaria ir suderina krovinio pervežimo sutarties sąlygas ir yra pasirašomas dviejų (frachtininko ir frachtuotojo) šalių arba jų atstovų. LR PLĮ 3 str. 2 d. nurodo: „Laivo frachtavimo sutartį (čarterį) pasirašo laivo valdytojas ir frachtuotojas arba jų atstovai.“

1. 3. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES DALYKAS (OBJEKTAS)

Krovinių vežimo sutarties dalykas – paslaugos, kuris suteikia vežėjas, gabendamas krovinį. Tai net tik paties krovinio vežimas, bet ir jo saugojimas, o kai kuriais atvejais ir pakrovimas, iškrovimas, priėmimas, išdavimas ir pan. Kiekviena šių paslaugų gali būti ir kitų sutarčių dalyku

²³ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга четвертая. - Москва:Статут, 2004. С. 416.

²⁴ Ten pat.

²⁵ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai:teisė (6F)/LPA.-V., 2003. P.49.

(pvz., pasaugos), tačiau pervežimo esmę ir prigimtį lemia jo tikslas – saugiai ir laiku nuvežti krovinių į paskyrimo vietą. Toks vežimo rezultatas ir sudaro vežimo sutarties dalyką.²⁶

Pagrindiniu kvalifikuojančiu krovinių vežimo jūra sutarties požymiu yra vežėjo prisiimama atlygintinė pareiga pristatyti kito asmens krovinių iš vienos vietos į kitą ir ten išduoti jį turinčiam teisei jį gauti asmeniui. Tai yra pagrindinė ypatybė, atskirianti ją nuo kitų sutarčių, sudarytų krovinių transportavimo tikslu: 1) nuo navigacinių, metinių ir specialiųjų sutarčių, kurios nesukelia vežėjui pareigos pervežti konkretų krovinių, o nustato pervežimo sąlygą nuvežti jį per tam tikrą laiką – navigaciją, metus ir t.t. 2) nuo frachtavimo sutarties laikui (taim charteriui), pagal kurią frachtininkas įsipareigoja už užmokestį suteikti kitai pusei laikinam naudojimuisi laivą; 3) nuo buksyravimo sutarties, nes jos objektu nėra krovinių gabenimas. Kadangi vežėjas tam tikra prasme leidžia naudotis savo turtu (laivu) krovinių siuntėjui, galima pastebėti nuomos sutarties elementus. Be to, galima išvelgti ir pasaugos elementus: vežėjas prisiima krovinių ir atsako už jo neišsaugojimą nuo jo priėmimo momento iki išdavimo turinčią teisę gauti asmeniui, tačiau šias pareigas galima išskirti kaip antrines, nes pagrindinė vežėjo pareiga išlieka nugabenti ir perduoti sveiką krovinių.

Atskiriant krovinių vežimo sutartį nuo transporto nuomos sutarties, reikia atsižvelgti į vežimo dokumentus, atlyginimo už vežimą paslaugas pobūdį: paprastai transporto nuomos sutartyje sutariamas atlyginimas už nuvažiuotą atstumą, o jei sutarties objektas yra krovinių pristatymas į sutartą vietą už sutartą kainą, tai yra laikoma krovinių vežimo sutartimi.

Kaip matome, krovinių vežimo jūra sutartis yra sudėtingas santykis, kurio dėka vežimo sutartis pripažįstama ypatinga sutartimi civilinių sutarčių tarpe.

Čarterio sutartis skiriasi nuo krovinių vežimo sutarties dalyko (prievolių, įsipareigojimų) ypatybėmis: vežėjas (frachtuotojas) neperima iš siuntėjo nustatyto krovinių vietų skaičiaus pervežimui, o siuntėjo (frachtininko) pareiga yra suteikti visą ar dalį transporto priemonės pervežimui vienam arba keliems reisams. Tačiau kai čarteris sudaromas siekiant tiesioginio teisinio tikslo-pervežti krovinių, nuo kurio ir priklauso sutarties teisinė prigimtis, jis taip pat laikytinas krovinių vežimo sutartimi.

1. 4. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES SUBJEKTAI, JŲ TEISINIAI SANTYKIAI.

Krovinių vežimo jūra sutarties šalimis yra krovinių siuntėjas ir vežėjas. Jau minėjome, kad pagal Lietuvos Respublikos įstatymus vežėjas, vežantis krovinius tarptautiniais maršrutais gali būti

²⁶ Ambrasienė D., Sinkevičius E., Bublienė D. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis/red. Ambrasienė D., Baranauskas E. -Vilnius, 2004. P. 488.

tik juridinis asmuo, turintis licenziją, išduotą Valstybinės jūrų transporto inspekcijos prie Susisiekimo ministerijos.

Reikia atkreipti dėmesį, kad vežėju Lietuvoje įstatymai pripažįsta tik įmones, Rusijoje vežėjais gali būti valstybinės, municipalinės įmonės, o Anglų-Amerikos teisėje jūros vežėjai skirstomi į viešuosius (*common carrier*) ir privačius (*private carier*), į kurių sudėtį įeina ir vežėjai, neesantys laivo valdytojais.

Čarterio šalis yra frachtuotojas ir laivo valdytojas. Frachtuotoju gali būti laivo savininkas arba asmuo, kuris paėmė laivą laikinam naudojimui ir valdymui pervežti savo ar kitų asmenų krovinius. Laivo valdytojas - asmuo, eksploatuojantis laivą, neatsižvelgiant į tai, ar jis yra laivo savininkas, ar juo naudojasi kitu teisėtu pagrindu (LR PLĮ 2 str. 24 d.)

Tačiau be šių išvardintų šalių, pervežime gali dalyvauti ir gavėjas (tuo atveju, kai jis ir frachtuotojas arba siuntėjas nėra vienas ir tas pats asmuo). Tuomet krovinių pervežimo sutarties dalyviais yra vežėjas (čarterio atveju frachtuotojas), siuntėjas (čarterio atveju frachtininkas) ir gavėjas, o sutarties šalimis yra vežėjas (frachtuotojas), siuntėjas (frachtininkas), o gavėjas – tai tretysis asmuo, kurio naudai sudaryta sutartis.²⁷

Vežėju laikomas asmuo, kuris savo vardu įsipareigoja už užmokestį nugabenti krovinį į paskyrimo uostą ir išduoti jį gavėjui. LR Prekybinės laivybos įstatymo 2 str. 27 p. nurodo, kad vežėjas – laivo savininkas arba frachtuotojas, sudarantis vežimo jūra sutartį. Tokiu asmeniu gali būti ir laivo savininkas, ir kitas asmuo, eksploatuojantis laivą savo vardu įstatymo nustatyta tvarka ir atitinkantis įstatymų keliamus reikalavimus.

Čarterio atveju vežėju vadinamas frachtuotojas, į kurio pareigas įeina pateikti visą laivą arba jo dalį krovinio pervežimui. Vadinasi, šalis, vykdanči pervežimą, gali vienoje jūros įmonėje būti vienu metu frachtuotoju, kai sudaromas čarteris ir vežėjas, kai išduodamas konosamentas.

Antroji čarterio sutarties šalis yra frachtininkas (siuntėjas). Krovinio savininkas gali pats išsiųsti krovinį ir būti arba laivo frachtininkas, arba krovinio siuntėjas. Tiek frachtininkas, tiek krovinio siuntėjas gali būti atskiri asmenys. Frachtininku pagal kai kurias pirkimo-pardavimo sąlygas gali būti ir pirkėjas. Tokiu atveju prekės pardavėjas turės atgabenti ir pakrauti prekę (krovinį) į pirkėjo užfrachtuotą laivą kaip krovinio siuntėjas, ir jam bus išduotas konosamentas, ir būtent jis bus atsakingas prieš vežėją dėl nuostolių, kilusių dėl nelaiku perduoto krovinio, neteisingu ar nepilnu duomenų pateikimo. Taigi, tokia sutartis, sudaryta prekės pirkėjo ir laivo valdytojo, bus

²⁷ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. - Москва, 2005. С. 87.

laikoma frachtavimo sutartimi, o teisiniai santykiai tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo būtų apibūdinami kaip krovinio vežimo sutarties teisiniai santykiai.

Laivo valdytojas pagal LR Prekybinės laivybos įstatymo 2 str. 24 d. yra asmuo, eksploatuojantis laivą, neatsižvelgiant į tai, ar jis yra laivo savininkas, ar juo naudojasi kitu teisėtu pagrindu. Būtent jis yra čarterio sutarties šalis. Laivo savininkas taip pat gali būti laivo valdytoju, eksploatuojančiu laivą, tačiau, kai jis perduoda laivą naudojimui ir valdymui kitam asmeniui, jis netenka laivo savininko statuso ir nedalyvauja teisiniuose pervežimo santykiuose. Tačiau kai kuriais atvejais jis, nebūdamas laivo savininku ir vežėju, visgi turi savarankišką teisinę reikšmę (pvz., atskirais atvejais jam kyla atsakomybė už nuostolius, padarytus aplinkos žalai, vežant pavojingus krovinius).

Asmuo, kuris turi teisę pareikalauti jam išduoti teisiniais pagrindais krovinių paskyrimo uoste, vadinamas gavėju. Tai teisėtas konosamento turėtojas. Tolesnėje darbo dalyje aptarsime, kas gali būti krovinio gavėjas vardinio, orderinio ir pareikštinio konosamento atvejais.

Čarteryje nurodytos vežimo sutarties sąlygos reguliuoja teisinius santykius tarp frachtuotojo (vežėjo) ir frachtininko (siuntėjo) ir šios sąlygos pagal bendrą taisyklę nėra privalomos gavėjui. Tačiau jeigu vežimui išduotame konosamente yra nuoroda į atitinkamą čarterį, tai sąlygos, išdėstytos čarteryje, tampa privalomomis kroviniui gauti, o kai tokios nuorodos nėra, tai vežėjo ir gavėjo santykiai reguliuojami tik konosamento sąlygomis. Rusijos įstatymai numato būtina vežėjo pareigą išduoti konosamentą, priėmus jam krovinį. Tokiu būdu Rusijos teisė leidžia krovinio pervežimą, išdavus konosamentą be įforminto čarterio, bet neleidžia vežti krovinio tik su čarteriu, neišdavus konosamento. Imperatyvi nuostata, numatanti vežėjo pareigą išduoti konosamentą buvo nustatyta ir LR PLĮ 1996 metų redakcijoje. Kitose šalyse krovinio pervežimas galimas tik čarterio pagrindu, neišduodant konosamento, tokiu atveju pervežimo sutarties normos reguliuojamos dispozityviai ir priklauso nuo šalių susitarimo. Šiuo metu tokia galimybė numatyta ir LR įstatymuose: pagal Hagos – Visbiu taisyklių 3 str. 3 p. numatyta: „Vežėjas, kapitonas arba vežėjo agentas, priėmęs prekes, siuntėjo reikalavimu išduoda siuntėjui konosamentą“. Pvz., konosamentas nenaudojamas, kai ir krovinio siuntėjas, vežėjas, ir gavėjas yra vienas ir tas pats asmuo.

Čarterinis konosamentas nereguliuoja siuntėjo ir vežėjo santykių, nes tarp jų sudaryta čarterio sutartis, bet perleidus konosamentą trečiam asmeniui, gavėjo ir vežėjo santykius reguliuos tik konosamentas. Linijiniai konosamentai apsprendžia visų sutarties šalių tarpusavio teisinius santykius.

Konosamento, kuris išduodamas kai yra sudaryta čarterio sutartis, atveju susidaro dveji teisiniai santykiai: tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo bei tarp laivo valdytojo ir gavėjo (kai

konosamento turėtojas yra ne frachtuotojas, o krovinio gavėjas). Kadangi egzistuoja dvejopi teisiniai santykiai, reikia atskirai nagrinėti abiem šioms santykių grupėms būdingus santykius. Laivo valdytojas ir frachtuotojas yra čarterio šalys, tai ir jų teisiniai santykiai bus reguliuojami čarteriu, o laivo valdytojo ir krovinio gavėjo, neesančiu čarterio šalimi, santykius reguliuos konosamentas imperatyviomis teisės normomis. Tai patvirtina ir Hagos-Visbiu taisyklių 5 str. (atitinkamai Hamburgo taisyklių 2. str. 3 p.)

1.4. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA ŠALIŲ TEISĖS IR PAREIGOS

Jau aptarėme kriterijus, kuriais remiantis galima įvertinti sutarčių požymius ir ypatybes. Sutarties turinys yra vienas iš pagrindinių kriterijų, kuris parodo, kokius išipareigojimus prisiima sutarties šalys. Kiekviena šalis turi tik jai būdingas teises ir pareigas, kurias galima būtų suskirstyti į pagrindines ir papildomas.

VEŽĖJO PAREIGOS

PAREIGOS, SUSIJUSIOS SU LAIVU

Svarbiausia ir pagrindinė vežėjo pareiga - gabenti krovinį, jį tinkamai saugoti ir atiduoti gavėjui.

LR Prekybinės laivybos įstatymas reglamentuoja transporto priemonių padavimą krovinio pakrovimui atskirai dviems krovinio vežimo atvejais: sudarant čarterį (pateikiant visą laivą, jo dalį arba atskiras patalpas) (PLĮ 39 str.1 d.) ir konosamento pagrindu (Hagos – Visbiu taisyklių 3 str. 1 d.) Abiem atvejais vežėjas turi iki reiso pradžios parengti laivą tinkamą laivybai.

Pagal Rusijos Federacijos PLK skirtingai konosamento ir čarterio atveju traktuojama laivo pakrovimo vieta: čarterio atveju vežėjas turi pateikti laivą į nurodytą frachtuotojo krovinio pakrovimo vietą, o konosamento atveju – krovinio pakrovimo vieta nustatoma vežėjo. Siuntėjas šiuo atveju negali, neturi teisės sręsti dėl krovinio pakrovimo vietos (skirtingai nei čarterio atveju). Vežėjo pareigos dėl laivo padavimo būdingos tik čarteriui

1. Tinkamo plaukiojimui laivo pateikimas.

Viena iš vežėjo pareigų-iki reiso pradžios pateikti tinkamą plaukiojimui laivą, t.y. vežėjas prieš reisą turi kaip protingas ir rūpestingas vežėjas pasirūpinti tinkama laivo būkle. Laivo tinkamumas plaukioti apima ir jo triumą, šaldymo ir vėsinimo kamerų bei kitų jo dalių, skirtų kroviniams vežti, tinkamą parengimą. Jeigu kroviniui dėl jo savybių reikalingi atitinkami specialūs įrenginiai, vežėjo pareiga juos įrengti. Hagos taisyklių 3 str. 1 p. nurodo, kad: „ Vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai: a) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti; b)

tinkamai sukomplektuoti laivo įgula, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti; c) parengti triumus, šaldymo ir vėsinimo kameras bei visas kitas laivo dalis, kuriuose yra vežamos prekės, kad šie būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes.“ Šio straipsnio nuostatos yra imperatyvios ir šalių susitarimas, kuriuo vežėjas būtų atleidžiamas nuo pareigos tinkamai paruošti laivą iki reiso pradžios, būtų laikomos niekinėmis.

Laivas laikomas techniškai tinkamu plaukiojti, jei jo korpusas, mechanizmai ir įrenginiai yra tinkamos būklės. Laivo tinkamumas plaukiojti patvirtinamas ir įrodymas – klasifikacinių bendrovių, atliekančių laivų techninę priežiūrą ir apžiūrą, išduoti dokumentai. Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo 4 str. 1 d. nurodo, kad Lietuvos Respublikos vardu atlikti laivų techninę priežiūrą bei apžiūrą vadovaujantis Lietuvos Respublikos tarptautinėmis sutartimis, Lietuvos Respublikos teisės aktais, kvalifikacinių bendrovių taisyklėmis ir išduoti atitinkamus tai patvirtinančius dokumentus turi teisę Susisiekimo ministro nustatyta tvarka Administracijos sprendimu įgaliotos klasifikacinės bendrovės. Laivo tinkamumo plaukiojti sąvoka suformuluota šio Įstatymo 9 str.

Tačiau ir tokie dokumentai, kurie patvirtina laivo tinkamą techninę būklę, negali absoliučiai garantuoti jo tinkamumo plaukiojti visam laikui, todėl laivo tinkamumas plaukiojti turi būti nustatytas prieš kiekvieną reisą, atsižvelgiant į būsimo plaukiojimo sąlygas t.y. laivas turi būti paruoštas saugiam plaukiojimui konkrečiam geografiniam rajonui, numatytam frachtavimo arba krovinių vežimo sutartyje.

Laivas pagal Hagos – Visbiu taisykles turi būti paruoštas tinkamam plaukiojimui prieš reisą ir jo pradžioje. Praktiškai beveik visose valstybėse tai reiškia periodą nuo pakrovimo operacijos pradžios iki laivo išvykimo į reisą.²⁸ Reisas laikomas pradėtas ne nuo to momento, kai laivas palieka uosto ribas, o nuo to momento, kai jis palieka pakrovimo vietą, prieš išvykdamas į jūrą.²⁹

Čarterio atveju laivo valdytojas privalo perduoti laivą tokios būklės, kad jis tiktų tikslams, numatytiems sutartyje (PLĮ 39 str. 1 d.).

Atsižvelgiant į šiuos reikalavimus, vežėjui kyla atsakomybė, jeigu krovinyms sugadintas dėl pateikto netinkamo plaukiojimui laivo. Tačiau jis gali būti atleistas nuo atsakomybės, jei įrodys, kad, būdamas tinkamai rūpestingu, laivo netinkamumo plaukiojti jis galėjo nenustatyti dėl paslėptų defektų t.y. jis privalo įrodyti dvi sąlygas: 1) kad jis parodė reikalaujamą rūpestingumą dėl laivo tinkamumo plaukiojti ir 2) toks laivo defektas negalėjo būti pastebėtas, net ir esant tokiam vežėjo rūpestingumui. Lietuvos Apeliacinis teismas civilinėje byloje Nr.2A-111/2006 nurodė: “Vertindama faktines aplinkybes, dėl kurių buvo pavėluotai pristatytas krovinyms kolegija atsižvelgia į tai, kad prie

²⁸ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право. -Москва, 2000. С. 102.

²⁹ Ten pat.

žarnos, sukėlusios gaisrą, trūkimo, vežėjas neprisidėjo ir tame nėra kaltės, tai yra techninė rizika. Aukšto spaudimo žarna trūko kelyje, kiek bebūtų rūpestingas, vežėjas nutrūkusios žarnos defekto, pastebėti negalėjo.³⁰

2. Reikalavimai, keliami laivo įgulai.

Laivo įgulai keliamus reikalavimus nusako Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymo 12 str. ir Prekybinės laivybos įstatymo 11 str.2 d. Įgula turi atitikti ir tarptautinėse teisės normose nustatytus reikalavimus dėl minimalios įgulos sudėties pagal 1974 m. tarptautinę konvenciją dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74). Laivas privalo turėti laivo įgulos minimumo liudijimą, jo įgula turi atitikti keliamus kompetencijos reikalavimus.

3. Sutartyje numatyto laivo pateikimas.

Vežėjas privalo pateikti tą laivą, dėl kurio susitarta, tačiau sutartis gali ir numatyti laivo pakeitimą (substitutą). Tačiau ir šis laivas turi atitikti visus reikalavimus dėl tinkamumo plaukioti.

4. Laivo pateikimas laiku.

Laivas laikomas atvykusiu, kai yra įvykdytos šios sąlygos: laivas atvyksta į paskyrimo vietą, jis yra pasiruošęs pakrauti arba iškrauti krovinį ir pateiktas pasirašymui pranešimas (*notis*) dėl lavo pasiruošimo iškrovimo operacijai, kurį pateikia vežėjas raštu, nurodydamas priėmimo datą ir tikslų laiką, nuo kada laivas faktiškai gali būti naudojamas frachtuotojo.

Jei neišpildyta tinkamo plaukiojimui laivo pateikimo sąlyga, vežėjas gali nutraukti sutartį ir pareikalauti nuostolių atlyginimo (LR PLĮ 26 str.).

PAREIGOS, SUSIJUSIOS SU KROVINIU

Pagal Hagos konvencijos 3str. 2 d., vežėjas privalo tinkamai ir rūpestingai pakrauti, tvarkyti, sukrauti ir iškrauti krovinį. Kroviniai laive sukraunami laivo kapitono nuožiūra (LR PLĮ 22 str. 1 d.), t.y. pagal krovimo planą, patvirtintą kapitono. Vežėjas atsakingas už teisingą krovinio išdėstymą, jo pritvirtinimą ir separaciją. Be krovinio siuntėjo raštiško sutikimo denyje krovinyms negali būti patalpintas. Jeigu vežėjas savo nuožiūra pakrovė krovinius į denį, jis atsako už krovinių praradimą, sugadinimą ar pavėlavimą krovinius pristatyti į paskirties uostą, jei tai atsitiko dėl krovinių vežimo denyje (LR PLĮ 22 str. 2 d.).

Vežėjas turi nuvežti krovinį per sutartą laiką arba per protingą laiką. Jis turi patikimai saugoti krovinį ir juo rūpintis, panaudoti reikiamas priemones krovinio geros būklės palaikymui: stebėti triūmų stovį, ventiliacijos ir temperatūros režimus.

³⁰ Lietuvos Apeliacinio teismo 2006 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Kopra“ v. UAB „„Baltic Forwarding and Shipping“, Nr. 2A-111/2006, kat. 44.5.1; 61.//www.litlex.lt prisijungimo laikas 2006-11-21

Krovinio iškrovimas turi būti atliekamas pagal atskirus konosamentus, o krovinio išdavimas turintiems teisę jį gauti asmenims - pagal atskirus pateiktus konosamentus.

Už šios pareigos pažeidimą vežėjui kyla atsakomybė, kuri baigiasi tuo momentu, kai krovinių priima gavėjas.

Reisinio čarterio atveju frachtuotojas įsipareigoja nugabenti krovinių sutartu laivu vienu ar keliais reisais, o frahtininkas pats arba kitų asmenų – ekspeditorių, krovinio ekspeditorių – pagalba įsipareigoja perduoti šį krovinių laivo valdytojui ir užmokėti frachtą, jei nesutarta kitaip.

PAREIGOS, SUSIJUSIOS SU KONOSAMENTO IŠDAVIMU

Hagos konvencijos 3 str. 3 d. nurodo vežėjo pareigą išduoti, siuntėjui pareikalavus, konosamentą, kuriame nurodyti duomenis pagal siuntėjo pateiktus pakrovimo orderį, šturmano pakvitavimą ir pan. Frachtuotojas taip pat turi teisę savo vardu sudarydamas vežimo jūra sutartis, išduoti konosamentus ar kitus juos pakeičiančius dokumentus.

PAREIGOS, SUSIJUSIOS SU PLAUKIMO KELIU

Vežėjas turi plaukti į paskyrimo uostą, laikydamasis protingo kelio sutarto reiso atžvilgiu. Planuoto, numatyto, pripažinto ir paskelbto kelio nesilaikymas yra vadinamas deviacija (*lot. deviatio – nuokrypis*) ir ji sukelia vežėjo atsakomybę už padarytus dėl jos nuostolius kroviniui. Deviacija galima, gelbstint ar bandant gelbėti gyvybę ar turtą jūroje arba esant kitom pagrįstam nuokrypiui (Hagos taisyklių 4 str. 4 d.) Kitas pagrįstas nuokrypis pripažįstamas toks, kuriam neprištarautų bet koks protingas vežėjas, pvz., karo veiksmai, blokada, ledų sangrūda, taip pat ligonis laive ir pan.

VEŽĖJO TEISĖS

Pagrindinė vežėjo teisė yra teisė gauti atlyginimą už suteiktas paslaugas.

Vežėjas turi teisę nenurodyti prekių ženklų, kiekio, skaičiaus ar svorio, jei jis turi pagrindo manyti, kad šie duomenys netiksliai apibūdina gautas prekes arba jis neturėjo tam patikrinti tinkamų priemonių (Hagos konvencija 3 str. 3 d.)

Vežėjas turi teisę be kompensacijos sunaikinti arba kitaip nukenksminti pavojingą krovinių, kuris buvo pateiktas vežti, vežėjui nežinant apie tokias krovinio savybes (Hagos taisyklės 4 str. 6 d). Vežėjui žinant apie vežamo krovinio pavojingas savybes ir sutikus jį vežti, jis gali pasielgti taip pat.

Vežėjas turi teisę sulaikyti krovinio išdavimą, jeigu bus nesumokėti visi mokėjimai, susiję su krovinio pervežimu (LR PLĮ 23 str. 2 d.). Jeigu pakrautų krovinių vertė nepadengia frachto ir kitų vežėjo išlaidų, o krovinių siuntėjas nesumokėjo viso frachto prieš laivui išplaukiant iš uosto ir nepateikė mokėjimo garantijų, vežėjas turi teisę nutraukti krovinių vežimo jūra sutartį, iškrauti iš laivo krovinius ir pareikalauti sumokėti jam pusę sutarto frachto, užmokestį už laivo prastovą, jeigu ji buvo, taip pat kitas vežėjo dėl to išleistas sumas (LR PLĮ 23 str. 4 d.). Jūros vežėjo teisė reikalauti

iš krovinio savininko prievolės užtikrinimo yra tam tikra prasme privilegijuota, palyginus su kitais vežėjais, nes jis turi teisę reikalauti iš krovinio siuntėjo įkeisti vežimui pateikiamus krovinius (LR PLĮ 24 str.) ir gali realizuoti krovinius be hipotekos įstaigų pagalbos, prieš tai raštu įspėjęs krovinių siuntėją arba frachtuotoją ir krovinių gavėją.

Čarterio atveju frachtuotojas turi teisę savo vardu sudaryti vežimo jūra sutartis, išduoti konosamentus ir juos pakeičiančius dokumentus (LR PLĮ 39 str. 3 d.), jis turi teisę laivo kapitoniui duoti nurodymus dėl laivo naudojimo laivo frachtavimo sutartyje (čarteryje) numatytiems tikslams. Už vežimo metu ne dėl vežėjo kaltės prarastus ar sužalotus krovinius mokamas visas frachtas. Už krovinius, prarastus dėl laivo avarijos, kito nelaimingo atsitikimo arba laivo prievartinio užgrobimo, frachtas nemokamas. Jeigu kroviniai buvo išgelbėti, vežėjas turi teisę į frachtą, kurio dydis proporcingas laivo su kroviniais nuplauktam nuotoliui (LR PLĮ 23 str. 5 d.).

SIUNTĖJO PAREIGOS

Viena iš pagrindinių siuntėjo pareigų, būdinga ir čarterio, ir konosamento atveju–paruošti krovinį, jį tinkamai įpakuoti ir pažymėti pagal reikalaujamus standartus, technines sąlygas ar sąlygas, kurios yra numatytos krovinių vežimo jūra sutartyje (LR PLĮ 20 str.). Krovinyms laikomas paruoštu, jei siuntėjas gali jį pateikti nustatytu pakrovimo laiku į sutartą vietą, nepriklausomai nuo to, kur tuo metu yra tas krovinyss³¹. Siuntėjas turi pateikti savo sąskaita visas reikiamas pakrovimui, tvirtinimui, pervežimui ir iškrovimui medžiagas ir įrenginius.

Kiekvienai krovinio partijai siuntėjas perduoda vežėjui pakrovimo orderį ar kitą dokumentą, kuriuose už pateikiamų duomenų teisingumą ir tikslumą jis yra atsakingas prieš vežėją. Taip pat jis turi perduoti ir kitus, susijusius su kroviniu dokumentus pagal uosto, muitinės, sanitarijos ir kt. reikalavimus. Kilus vežėjo nuostoliams dėl šių dokumentų, pateikus juos nelaiku, neteisingai ar nepilnai, atsakomybė tenka juos pateikusiam siuntėjui (LR PLĮ 15 str. 3 d.).

Gali būti sutarties nutraukimas ir sutarties vykdymo apsunkinimas, kai šalys gali atsisakyti vykdyti sutartį. Jei sutartis nutraukiama reiso metu, siuntėjui ar frachtuotojui kyla atsakomybė sumokėti vežėjui visus nuostolius už krovinį, tame tarpe jo iškrovimą, frachtą proporcingą faktiškai praplauktam keliui (LR PLĮ 25, 26 str.).

Pagrindinė siuntėjo pareiga (čarterio atveju-frachtininko)–sumokėti pilną frachtą, jo sumokėjimo vietą ir laiką šalys gali nustatyti dispozityviai: išvykstant kroviniui arba jam atplaukus arba po krovinio patikrinimo. Paskutiniaisiais dviem atvejais paprastai mokamas avansas.

³¹ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право. -Москва, 2000. С. 105.

SIUNTĖJO TEISĖS

Čarterio atveju siuntėjas turi teisę gauti dispačą- premiją, kurią laivo valdytojas sumoka frachtuotojui už pirmalaikį krovinio pakrovimą arba iškrovimą, taip pat gali būti nustatytas specifinė bauda vežėjui už prastovą – demeredžas.

GAVĖJO PAREIGOS IR TEISĖS

Krovinio vežimo sutartyje siuntėjas ir vežėjas iš karto numato konkretaus asmens - krovinio gavėjo įstojimo galimybę sudarant sutartį krovinio gavėjui būdingomis sąlygomis, turinčiam kitus teisinius, o ne transporto santykius su krovinio siuntėju. Taigi, pagal sutarties sudarymo dinamiką krovinio vežimo jūra sutartį, analogiškai kaip ir aplamai krovinio vežimo sutartį, galima padalinti į du etapus: 1) sutarties sudarymas tarp siuntėjo ir vežėjo ir 2) krovinio gavėjo prisijungimas prie sutarties.³² Literatūroje sutinkama nuomonė (autorius Vitrianskij), kad egzistuoja tokios teisinės sistemos, kuriose krovinio gavėjas pripažįstamas krovinio vežimo sutarties šalimi ten, kur transporto dokumentai naudojami kaip vardiniai vertybiniai popieriai ir vežėjas, sudarydamas sutartį, prisiima įsipareigojimus iš karto ne krovinio gavėjui, o vertybinio popieriaus savininkui³³. Taigi, galima teigti, kad krovinio vežimo jūra sutartyje yra galimybė prisijungti prie jos gavėjui (kai jis ir siuntėjas nesutampa) ir šia prasme sutartį galima laikyti prisijungimo sutartimi krovinio gavėjo atžvilgiu.

Krovinio gavėjo teisinė padėtis, skirtingai nei krovinio siuntėjo ir vežėjo, kelia daug diskusijų, tačiau būtent jo teisinė padėtis ir lemia išskirtinę, specifinę krovinio vežimo jūra sutarties padėtį civilinių sutarčių tarpe.

Gavėjo pareiga – apmokėti vežėjui išlaidas, kilusias dėl krovinio pervežimo, užmokėti už laivo prastovą iškrovimo uoste, o jei tai numatyta konosamente ar kitam dokumente – sumokėti frachtą ir mokesčių už prastovą pakrovimo uoste (demeredža) (PLĮ 2 str.4d.).

Vežant krovinį pagal konosamentą, gavėjas iki galutinai priimant krovinį apie pastebėtą jo trūkumą arba pažeidimą turi pareikšti vežėjui raštu. Jei jis tokio įrašo nepadaro, laikoma, kad išduotas krovinyas atitinka konosamente nurodytiems duomenims ir įrodinėjimo našta, kilus ginčui tarp šalių tenka gavėjui.

Čarterio sutartimi gavėjui gali būti nustatyta pareiga sumokėti mokesčių už krovinio vežimą ir tokiu atveju jis privalo sumokėti visą frachtą ar jo dalį, taip pat apmokėti visas kitas su kroviniu

³² Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis.: soc. mokslai, teisė (6F)/LPA . – V., 2006.P. 71.

³³ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга четвертая. - Москва:Статут, 2004. P. 292/

susijusias būtinas išlaidas. LR PLĮ 23 str. 3 d. numato: „Čarterio atveju gavėjo pareigos: apmokėti frachtą, jei jis yra dar neapmokėtas, iškrauti krovinį, jei tai numatyta sutartyje. Frachtą ir kitus vežėjui priklausančius mokėjimus sumoka krovinių siuntėjas arba frachtuotojas, jeigu krovinių vežimo jūra sutartimi tie mokėjimai nėra perkelti krovinių gavėjui.”

Kaip matome, tam tikras pareigas, pervežant krovinį jūra gali turėti ir krovinio gavėjas. Už šių pareigų nevykdymą vežėjui suteikiama teisė sulaikyti krovinį iki bus sumokėta visa suma. Todėl galima teigti, kad krovinio vežimo jūra sutartis gali būti laikoma ir trišale sutartimi, kurioje gali būti nurodytos tam tikros gavėjo pareigos, kai tuo tarpu iš sutarties trečiajam asmeniui atsiranda tik teisės³⁴

DALYVAVIMAS LAIVO VALDYME

Frachtuotojas laivo kapitonui turi teisę duoti nurodymus dėl laivo naudojimo laivo frachtavimo sutartyje (čarteryje) numatytiems tikslams, tačiau frachtuotojas laivo kapitonui neturi teisės duoti nurodymų dėl tvarkos laive, laivo įgulos komplektavimo, taip pat dėl laivo valdymo (LR PLĮ 37 str. 3 d.)

Tiek laiko, tiek reisinio čarterio atveju navigaciniuose – techniniuose santykiuose laivo ekipažas paklūsta laivo valdytojui, kuriam tenka ir laivo pažeidimo ar žūties rizika, taip pat komercinė rizika. Laivo valdytojui priklauso ir laivo valdymo teisė. Tačiau laivo eksploatacijos išlaidos ir teisė naudotis laivu laiko čarterio atveju priklauso frachtininkui, o reiso čarterio atveju – laivo valdytojui.

1.5. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES FORMA.

Krovinių vežimo jūra sutartis sudaroma raštu, konosamento surašymas yra vežėjo pareiga. Jame nurodoma esminė sąlyga- nurodoma vežimo sutartį reguliuojanti teisė (t.y. nurodymas, kad sutartis remiasi konvencijos nuostatomis).

Pagal formą skiriami ilgos formos konosamentą, kuriame visos pervežimo sąlygos išdėstytos kitoje pusėje ir trumpos formos konosamentai (*Short form of b/l*), kuriame padaroma nuoroda į visas pervežimo sutarties sąlygas, išdėstytas atskirame dokumente (tokio konosamento antroji pusė yra švari). Jo gerojoje pusėje yra nuoroda apie standartinių sąlygų taikymą pervežimui. Jis laikomas krovinio, priimto pervežimui, konosamentu, o padarius jame įrašą “pakrautą į denį”, jis gali būti laikomas borto konosamentu su visom iš to kylančiom teisinėm pasekmėm. Vežimo sutartį,

³⁴ Drobotko O. Krovinio gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija, 2006. Nr. 4(82).P. 28.

patvirtintą konosamentu, sudaro keletas dokumentų: siuntėjo pavedimas pervežti krovinį, įvairūs susiję su krovinio išsiuntimu žodiniai ir rašytiniai patvarkymai, reklama, bukingnota, vežimo tarifai, pagaliau pats konosamentas.

Informacinių technologijų išsivystymas leido atsirasti ir elektroninei konosamento formai, taip vadinamam elektroniniam konosamentui. 1990 metais Tarptautinis jūrinis komitetas sukūrė Elektroninių konosamentų taisyklės. Tokia elektroninė forma taikoma tik šalims susitarus.

Reikia atkreipti dėmesį, kad Hagos–Visbiu taisyklės nenumato galimybės patvirtinti konosamentą parašu, naudojantis elektroninėmis ryšio priemonėmis, o Hamburgo taisyklėse tokia galimybė numatyta, su sąlyga, kad tai neprieštaruoja konosamentą išduodančios valstybės įstatymams (14 str. 3 p.).

Laivo frachtavimo sutartis (čarteris) taip pat sudaroma raštu (LR PLĮ 37 str. 1d.). Laivo frachtavimo sutartyje (čarteryje) turi būti nurodytos sutarties šalys, laivo pavadinimas, frachto dydis, numatomas vežti krovinyš. Šalių susitarimu į laivo frachtavimo sutartį (čarterį) gali būti įrašomos ir kitos sąlygos. Paprastai čarterį sudaro daugiau nei 40 punktų, kurie smulkiai reguliuoja vežimo taisyklės. Čarteryje visada nurodomi duomenys apie krovinį. Standartinis čarterio tekstas neleidžia keisti krovinio.

3. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA TEISINIS REGULIAVIMAS

3.1. TARPTAUTINIO REGULIAVIMO REŽIMAI

Šioje darbo dalyje detaliau paanalizuosime tarptautinio teisinio reguliavimo režimus, taikomus krovinių vežimui jūra.

Tarptautinė jūrų organizacija jau kurį laiką užsiima tarptautinių pervežimų jūra teisiųjų normų unifikavimu tarptautiniu mastu. Nelygios šalių vežėjo ir krovinio savininko galimybės derėtis, pervažant krovinius jūra ir vežėjui pasirašant bei išduodant vežimo dokumentą, naudojamą sudarant krovinių vežimo sutartį - konosamentą - pareikalavo tam tikrų sutarties laisvės principų apribojimo. Konosamentas dar XIX amžiaus viduryje tapo Anglijos krovinių vežėjų ir JAV krovinių valdytojų ginčo objektu ir tai buvo viena iš priežasčių, paskatinusių jūrinės valstybės priimti tarptautines konvencijas dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentu, suvienodinimo.

Kita šio reiškinių priežastis besivystant tarptautinei prekybai buvo tai, kad konosamento, kaip apyvartinio dokumento reikšmę (apie ją kalbėsime vėliau), mažino vežėjo atsakomybės nebuvimas. Neesant vežėjo atsakomybės vežant krovinius, bankai negalėjo išduoti kreditą įkeitus

konosamentą, o draudimo kompanijos atsisakydavo apdrausti tokius krovinius. Taigi, ir komercinės sąlygos reikalavo įvesti krovinių vežimo sutartį reguliuojančias vieningas unifikuotas teisės normas.

Svarbiausi šio tarptautinių teisės normų, susijusių su konosamentu, unifikavimo proceso etapai buvo šie.

Kaip kompromisas tarp krovinių savininkų bei vežėjų interesų 1924 m. rugpjūčio 25 d. Briuselyje priimta Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentu, unifikavimo. Antrasis jos pavadinimas yra Hagos taisyklės, nes konvencijos pagrindą sudarė taisyklės, priimtose 1921 metų rugsėjo mėnesį tarptautinės teisės asociacijos sesijoje dėl krovinių vežimo pagal konosamentą. Hagos taisyklės įsigaliojo 1931 metais birželio 2 dieną. Jomis siekta suvienodinti tik kai kurias konosamentus reguliuojančias taisykles. Konvencija įtvirtino tam tikras konosamentų standartines sąlygas: ji nustatė konosamento išdavimo tvarką, jo turinį, krovinių siuntėjo, gavėjo ir vežėjo teises ir pareigas, ja nustatyta vežėjo atsakomybės apimtis, ji pateikė aplinkybių, šalinančių vežėjo atsakomybę už krovinių praradimą ar sugadinimą sąrašą, taip pat maksimalų kvotos dydį už krovinių praradimą ar sugadinimą, kai tokio krovinių vertė konosamente nenurodyta. Tačiau šia konvencija nepavyko pašalinti nacionalinių įstatymų kolizijos, ji buvo kritikuojamos už neaiškumus dėl laikotarpio, kuriuo krovinių laikomas esantis vežėjo atsakomybėje, taip pat dėl vežėjo atsakomybės ir jos ribojimo dydžio.

1968 metais buvo priimtas Briuselio protokolas, papildantis ir pakeičiantis minėtą konvenciją (Visbiu taisyklės). Visbiu taisyklės įsigaliojo 1978 metais gruodžio 6 dieną. Briuselio konvencija priimtose taisyklės su pakeitimais, įvestais Briuselio protokolu vadinamos Hagos-Visbiu taisyklėmis. Apie 24 valstybės yra ratifikavusios Briuselio konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentu, unifikavimo su papildančiu ir pakeičiančiu ją Briuselio protokolu. Šiuo metu tai yra pagrindinis teisinis aktas, reguliuojantis teisinius santykius, atsirandančius iš krovinių vežimo jūra sutarties. Tačiau ir šie pakeitimai nepašalina visų prieštaravimų, o besivystančios šalys, kurių dauguma atstovavo krovinių gavėjus, ir toliau siekė peržiūrėti jau esamas ir priimti naujas krovinių pervežimo jūra taisykles, kurios keltų didesnius reikalavimus krovinių vežėjams. 1978 metais Hamburge JTO priėmė naują konvenciją dėl krovinių vežimo jūra, kitaip vadinamą Hamburgo taisyklėmis, kuri įsigaliojo 1992 metais. Tačiau tik nedaugelis valstybių ratifikavo šią konvenciją, daugiausia tai Azijos ir Afrikos šalys. Didžioji dauguma išsivysčiusių valstybių (jų tarpe ir Lietuva) prie Hamburgo taisyklių neprisijungė, tuo tarpu Hagos taisyklių dalyvėmis yra apie 60 valstybių. Daug jūrinių valstybių, nors ir nėra 1924 metų konvencijos dalyvėmis, bet suderino savo nacionalinę teisę, atsižvelgdamos į jos taisykles, t.y. praktiškai inkorporavo Hagos taisykles į savo nacionalinę teisę, pvz., buvusios TSRS, kurios sudėtyje buvo ir Lietuva, 1968 m. išleistame

Prekybinės laivybos kodekso VIII skyriuje Hagos taisyklės praktiškai buvo inkorporuotos į nacionalinę teisę. Šių taisyklių populiarumą lėmė ir tai, kad subjektai laisva valia galėjo jas inkorporuoti į vežimo sutarties sąlygas.

Taigi, šiuo metu yra 3 pagrindiniai tarptautinio krovinių pervežimo jūra teisinio reguliavimo režimai: Hagos taisyklės, Hagos – Visbiu taisyklės ir Hamburgo taisyklės. Jie apima svarbiausius prekybinės laivybos klausimus. Režimų skirtumai atsispindi apibrėžiant jų taikymo sritį, pervežimo sąvoką, t.y. laikotarpį, per kurį kroviny yra laikomas esantis vežėjo atsakomybėje, (vežėjo atsakomybės atsiradimo momentą), konosamento surašymo tvarką ir jo rekvizitus, vežėjo atsakomybės sąlygas ir vežėjo atleidimo nuo jos sąlygas, reikalavimų pateikimo vežėjui tvarką ir kt.

Galima išskirti šiuos pagrindinius visų trijų režimų skirtumus:

a) taisyklių reguliavimo sfera ir taikymo apimtis

Hagos taisyklėse numatyta, kad jos taikomos bet kuriam konosamentui, išduotam vienoje iš susitariančių valstybių (10 str.), Visbiu taisyklės nepakeitė reguliavimo sferos, bet keitė taisyklių taikymo apimtį: jos nuostatos taikomos, jei konosamentas išduotas susitariančioje valstybėje, arba išvykimo uostas yra susitariančioje valstybėje, arba sutartyje sutarta, kad jai būtų taikomos šios taisyklės arba valstybės teisė, kurios sudėtine dalimi yra šios taisyklės (5 str.). Hamburgo taisyklės suformuluotos taip, kad jos taikomos nepriklausomai nuo laivo, vežėjo, faktinio vežėjo, krovinio siuntėjo ir gavėjo, suinteresuoto asmens nacionalinės priklausomybės tais atvejais, jei vežimo sutartyje nurodytas pakrovimo uostas arba iškrovimo uostas yra valstybėje Konvencijos dalyvėje (2 str.).³⁵ Tai žymiai praplečia konvencijos taikymo sritį, nes tam tikrom aplinkybėm ji turėtų būti taikoma, net jei laivo vėliavos valstybė nėra konvencijos dalyve. Hamburgo taisyklės išplėtė ir taisyklių reguliavimo sferą. Jos taikomos ir vežimo sutartims, įformintoms dokumentais, neturinčių vežamų prekių apyvartinės funkcijos (pvz., jūriniam važtaraščiam, bukingnotoms), taip pat, kaip ir Hagos taisyklės konosamentams, išduotiems čarterio pagrindu (1 str. 7 p.).

b) pervežimo momentas, numatantis vežėjo atsakomybės atsiradimą

Hagos - Visbiu taisyklės numato vežėjo atsakomybę nuo momento, kai kroviniai pakraunami į laivą iki momento, kai jie iškraunami iš laivo (1 str.), Hamburgo taisyklės – nuo vežėjo krovinio priėmimo pakrovimo uoste iki gavėjo krovinio priėmimo paskirties uoste (4 str.), t. y. Hamburgo taisyklės išplečia šį laikotarpį, per kurį gali kilti vežėjo atsakomybė.

c) konosamento surašymo tvarka ir jo rekvizitai

³⁵ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. - Москва, 2005. С. 97.

Hagos - Visbiu taisyklėse konosamento rekvizitai išdėstyti trim apibendrinančiais punktais (3 str. 3 d.), o Hamburgo taisyklėse nurodyta 13 būtinų konosamentų rekvizitų (15 str.).

Hagos - Visbiu taisyklės nenumato elektroninio konosamento naudojimo galimybės, o Hamburgo taisyklės tokią galimybę numato (14 str. 3 p.).

d) krovinio samprata

Hamburgo taisyklėse krovinio samprata apima ir gyvūnus, taip pat jose yra detalizuoti konteinerinių krovinių gabenimo ypatumai. Hagos - Visbiu taisyklės neregamentuoja krovinių vežimo denyje, tiesioginio gabenimo, pavojingų krovinių gabenimo, o Hamburgo taisyklėse tos sąlygos numatytos (9 str., 11 str., 13 str.)

e) vežėjo atsakomybės kilimo sąlygos

Hagos - Visbiu taisyklės numato jų nuostatų taikymą tik tiesioginiam vežėjui, tuo tarpu Hamburgo taisyklėse reglamentuojami tiek vežėjo, tiek faktinio vežėjo atsakomybės klausimai (1 str.1p., 2p.,10 str., 11str.)

f) vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygos

Hagos - Visbiu taisyklės vežėjo atsakomybės šalinančios aplinkybės išdėstytos 17 punktais (4 str. 1 d.), kuriuose yra ir specifinė aplinkybė – „navigacinė klaida“, kuri yra labiausiai ginčytina krovinio savininkų ir galų gale panaikinta Hamburgo taisyklėse. Terminas „navigacinė klaida“ pirmtakas istoriškai atsirado dar XIX amžiuje Anglijoje kaip netobulų navigacinės ir laivų statybos technikos pasekmė, tačiau esant šių dienų tchnikos progresui, toks reikalavimas tapo nepagrįstas. Todėl keitėsi „navigacinės klaidos“ samprata : dabar ji reiškia tik kapitono, laivo ekipažo, locmano ir kitų laivo valdytojo darbuotojų neatsargumą, valdant laivą. Jos priežastis gali būti ne tik šių asmenų gebėjimai, patyrimo stoka, bet ir išoriniai faktoriai, navigaciniės technikos netobulumas. Tačiau krovinio savininkams pavyko pasiekti kitą susitarimą: vežėjas neatleidžiamas nuo atsakomybės, esant kapitono, laivo ekipažo ir kiti laivo valdytojo darbuotojų neatsargumui *priimant, pakraunant, patalpinant, saugant ir iškraunant bei atiduodant krovinį.*

Navigacinę klaidą reikia skirti nuo „komercinės klaidos“, kuri laivo valdytojo nuo atsakomybės neatleidžia. Be to, žala, padaryta trečiam asmeniui, pvz., susidūrus laivams dėl navigacinės klaidos, neatleidžia laivo valdytojo nuo atsakomybės dėl žalos, padarytos kroviniui, vežamam nukentėjusiu laivu.

Hamburgo taisyklėse vežėjo atsakomybės pagrindai suformuoti naudojant apibendrinančias nuostatas (5 str.), nėra detalaus atsakomybę šalinančių aplinkybių sąrašo.

Hagos - Visbiu taisyklėse nenumatytas gyvūnų vežimo reguliavimas, o Hamburgo taisyklės numato vežėjo atsakomybę šalinančias su gyvūnų vežimu susijusias rizikas (1 str.5 p., 5 str. 5 p.)

g) vežėjo ribotosios atsakomybės dydis

Hagos taisyklėse vežėjo ribotoji atsakomybė numatyta už krovinio vietą ar krovinio vieneta. SDR protokolu modifikuotose taisyklėse bei Hamburgo taisyklėse vežėjo ribotoji atsakomybė nustatyta už krovinio vieneta ar krovinio svorį. Hamburgo taisyklėse numatyta papildoma ribotoji atsakomybė už- pavėluotą krovinio pristatymą ar išdavimą (6 str.).

h) reikalvimų pateikimo vežėjui tvarka

Skiriasi ieškininės senaties terminas: Hagos, Hagos - Visbiu taisyklėse jis yra 1 metai (3 str.) , o Hamburgo taisyklėse 2 metai (20 str.).

k) ginčų teisingumas

Hagos taisyklėse neįtrauktos nuostatos dėl jurisdikcijos ir arbitražo, ginčas dažniausiai nagrinėjamas šalyje, kur yra vežėjo pagrindinė komercinė įmonė, nors konosamente gali būti įtraukta sąlyga ir dėl arbitražo. Visbiu taisyklės įtraukia privalomą ginčų nagrinėjimą arbitraže, jei šalims nepavyksta jo išspręsti derybomis (8 str), o Hamburgo taisyklėse yra nuostatos dėl jurisdikcijos ir arbitražo (21 str.).

Bendra visoms taisyklės yra tai, kad sutartinės nuostatos, prieštaraujančios minėtų konvencijų nuostatoms, yra laikomos niekinėmis. Ir tik dėl sąlygų, nenustatytų šiose konvencijose, šalys gali tartis laisva valia.

Apibendrinus galima pasakyti, kad visų krovinių vežimo jūra režimų režimų, sąlygojamų Hagos konvencija, ja keičiančių Briuselio protokolų ir Hamburgo konvencija unifikacijos dalykas – tai krovinio vežimo taisyklės ir laivo valdytojo (vežėjo) atsakomybė.

3.2. KROVINIŲ VEŽIMO JŪRA SUTARTIES TEISINIS REGULIAVIMAS LIETUVOJE

Tarptautinis krovinių vežimas jūra yra prekybinės laivybos teisės sudėtinė dalis, kuri savo ruožtu yra tarptautinės privatinės jūrų teisės sudedamoji dalis.

Tarptautinis pervežimas gali būti reguliuojamas įvairiomis tarptautinės privatinės teisės normomis: 1) įvairių valstybių nacionalinės teisės normomis, kurios reguliuoja vežimo santykius; 2) tarptautinėmis materialinėmis (unifikuotomis) normomis, kurios reglamentuoja vežimą tarptautiniu mastu; 3) tarptautinėmis kolizinėmis (unifikuotomis) normomis³⁶. Normos gali būti: nacionalinėje teisėje: tiesioginio veikimo ir kolizinės normos; tarptautinėje teisėje - materialinės-teisinės ir kolizinės tarptautinių sutarčių normos ir papročiai.

³⁶ Тынель А., Функ Я., Хвалец В. Курс Международного торгового права. Минск: Амалфея, 20 С. 487.

Krovinių vežimui jūra pastaraisiais metais būdingas taikomų tarptautinių sutarčių, kurių tikslas suvienyti jau esančias ir sukurti naujas tai sričiai taikomas taisykles, ir kuriomis unifikuojamos materialinės- teisinės ir kolizinės normos, plėtimasis. Labiausiai paplitęs materialinių teisinių normų unifikavimas.

Teisiniai vežimo santykiai yra tiek civilinio – teisinio, tiek tarptautinio - privatinio pobūdžio santykiai, kuriuos Lietuvoje reguliuoja teisės normos, įtvirtintos nacionaliniuose ir tarptautiniuose teisės aktuose. Tai Konstitucija, Civilinis kodeksas, Prekybinės laivybos įstatymas, įvairūs poįstatyminiai aktai, tokie kaip „Keleivių vežimo laivais vidaus vandenimis Lietuvos Respublikoje, keleivių ir krovinių vežimo laivais vidaus vandenimis tarptautiniais maršrutais bei keleivių ir krovinių vežimo laivais jūra tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklės“ ir kt., taip pat tarptautinės sutartys ir konvencijos, tarptautiniai papročiai.

Svarbiausias tarptautinius pervežimus reguliuojantis šaltinis yra tarptautinės konvencijos.

Dar neseniai Lietuva tokiuose tarptautiniuose susitarimuose, reglamentuojančiuose tarptautinį pervežimą jūra, nedalyvavo, tačiau po 2003 metų įvyko esminiai pokyčiai šioje srityje: Lietuvoje nuo 2004 m. birželio 02 d. įsigaliojo 2003 m. liepos 03 d. ratifikuota Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), taip pat Protokolas dėl SST, iš dalies pakeičiantis 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo, iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Hagos - Visbiu taisyklės). Pagal šios Konvencijos ir jas keičiančių protokolų nuostatas Hagos-Visbiu taisyklių šalimi laikoma valstybė, kuri ratifikavo tarptautinę konvenciją po to, kai ją pasirašė arba prisijungė. Šalys gali įgyvendinti Konvenciją, suteikdamos jai įstatymo galią arba atitinkama savo teisės aktams forma įtraukdamos jos principus į savo nacionalinius teisės aktus.

Lietuvos Respublikai tai labai svarbus žingsnis, nes visų šalia Lietuvos esančios jūrinės valstybės, su kuriomis vyksta intensyvi tarptautinė prekyba jau yra šios Konvencijos ir ją keičiančių protokolų narėmis arba suformulavusios savo teisės normas jų pagrindu. Tai Danija, Suomija, Prancūzija, Italija, Olandija, Lenkija, Rusijos Federacija, Norvegija, Švedija, Jungtinė Didžiosios Britanijos Karalystė ir kt.³⁷

Lietuvos Respublikoje ratifikavus Briuselio konvenciją ir protokolus, įtvirtinančius Hagos - Vizbiu taisykles, šios taisyklės tapo sudedamąja nacionalinės teisės sistemos dalimi, kaip tai numato Konstitucijos 138 str. 3 d. Ratifikuotų tarptautinių sutarčių taikymą reglamentuoja LR tarptautinių

³⁷ Duomenys iš internetinio tinklalapio <http://www.admiraltylawguide.com> ; prisijungimo laikas 2006-11-04.

sutarčių įstatymas, kuris numato: „Jei įsigaliojusi ratifikuota Lietuvos Respublikos tarptautinė sutartis nustato kitokias normas negu Lietuvos Respublikos įstatymai, kiti teisės aktai, galiojantys šios sutarties sudarymo metu arba įsigalioję po šios sutarties įsigaliojimo, taikomos Lietuvos Respublikos tarptautinės sutarties nuostatos” (11 str. 2 d.), o CK 1.13 str. nuostatos taip pat numato tarptautinės sutarties viršenybę prieš nacionalinę teisę ir jos tiesioginį taikymą civiliniams santykiams, neišskirdamas, ar tokios sutartys ratifikuotos, ar ne.

Tai patvirtina ir Aukščiausio Teismo Senato 1997 06 13 nutarimas Nr. 5 „Dėl įstatymų, reguliuojančių teismo sprendimo priėmimo ir išdėstymo tvarką, taikymo teismų praktikoje”, kuris nurodė, kad LR tarptautinės sutartys, taip pat konvencijos ir protokolai, prie kurių prisijungusi Lietuvos Respublika, yra sudedamoji LR teisinės sistemos dalis ir taikoma tiesiogiai. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme 5 str. 3 d. taip pat nurodo: „ Jeigu Lietuvos Respublikos tarptautinės sutartys nustato kitokias taisykles nei prekybinės laivybos santykius reguliuojantys Lietuvos Respublikos teisės aktai, taikomos tarptautinių sutarčių ir konvencijų nuostatos“. Tačiau šiuo atveju tarptautinių sutarčių ir nacionalinės teisės konkurencijos klausimas jau yra išspręstas.

LR PLĮ įtvirtinta kolizinė norma, numatanti šalių sutarties laisvę ir galimybę tartis dėl taikytinos teisės: „Santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja įstatymai, numatyti krovinių vežimo jūra sutarties šalių susitarime. Jeigu krovinių vežimo jūra sutarties šalys nesusitarė kitaip, santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja vežėjo šalies įstatymai“ (5 str. 7 d.). Prekybiniame laivybos įstatyme krovinių vežimo jūra sutarčiai taikytinas nuostatas konkretizuoja Ketvirtojo skirsnio, reglamentuojančio krovinių vežimo jūra sutartį, 14 str.2 d.: „ Kroviniai jūra vežami vadovaujantis 1924 m. tarptautine konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeista Protokolu (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiančiu 1924 m. rugpjūčio 25 d. tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės).

Vadinasi, Lietuvos teismai Hagos, Hagos-Visbiu taisykles, jei kilęs ginčas patenka į šių taisyklių ratą, turėtų taikyti tiesiogiai, t.y. nepriklausomai nuo taikytinos teisės, dėl kurios galėtų tartis šalys. Į taikytinos teisės klausimą atkreipė Lietuvos Aukščiausias Teismas civilinėje byloje Nr. Nr. 3K-3-534/2005: „Kolegija konstatuoja, kad teismai, vadovaudamiesi Lietuvos teise, netaikė sutarčių aiškinimo ir vykdymo taisykles nustatančių teisės normų, netyrė reikšmingų bylos

aplinkybių“.³⁸ Lietuvos apeliacinis teismas, pasisakydamas dėl šioje byloje taikytinos teisės pažymėjo: „Kaip matyti iš byloje esančio konosamento [...] krovinių pervežimo jūra sutarčiai turi būti taikoma 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės)[...]. Nors sutarties sudarymo metu Hagos taisyklės Lietuvai įsigaliojo tik 2004 m. birželio 2 d., tačiau taikant CK 6. 826 straipsnio 2 dalį turi būti vadovaujama vežėjo atsakomybei taikytina teise, pagal kurią ekspeditoriui atsako vežėjas. Kaip minėta, pagal konosamento sąlygas ginčams taikytina teisė - Hagos taisyklės ir konosamento sąlygos.“³⁹

3. KONOSAMENTAS

Hagos - Visbiu taisyklių 1 str. numato, kad „vežimo sutartis“ taikoma tik toms vežimo sutartims, kurios yra nurodytos konosamente arba panašiam nuosavybės teisę patvirtinančiame dokumente, jei toks dokumentas yra susijęs su prekių vežimu jūra, įskaitant pirmiau minėtą konosamentą arba panašų dokumentą, išduotą remiantis frachtavimo sutartimi arba pagal ją, nuo tada, kai toks konosamentas ar panašus nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas pradeda reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius.

Vadinasi, pagal Hagos – Visbiu taisykles galima išskirti dvi dideles dokumentų grupes, kuriems esant, vežimo sutartis reguliuojama pagal šias taisykles. Tai: 1) konosamentas ir 2) panašus į konosamentą dokumentas. Savo ruožtu šias grupes galima suskirstyti į kelias dokumentų rūšis, kuriems esant, galima taikyti vežimo sutartį. Tai: 1) konosamentas, patvirtinantis nuosavybės teisę ir išduotas krovinių pervežimo sutarties pagrindu; 2) panašus į konosamentą nuosavybės teisę patvirtinantis dokumentas, išduotas pervežimo sutarties pagrindu; 3) konosamentas, patvirtinantis nuosavybės teisę, išduotas frachtavimo sutarties pagrindu; 4) panašus į konosamentą nuosavybę patvirtinantis dokumentas, išduotas frachtavimo sutarties pagrindu. Šioms grupėms išskiriame būdingą bendrą reikalavimą: dokumentas turi patvirtinti nuosavybės teisę. Dokumentams, kurie yra panašūs į konosamentą, keliamas reikalavimas, kad jie turi būti susiję su prekių (krovinių) vežimu jūra. Ir pagaliau, pabrėžiama, kad dokumentas, išduodamas frachtavimo sutarties pagrindu, turi reglamentuoti vežėjo ir dokumento turėtojo santykius.

³⁸Lietuvos Aukščiausiojo teismo 2005 m. lapkričio 2 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Fowarding and Shipping“*, Nr. 3K-3-534/2005, kat. 60,61//www.lat.litlex.lt; prisijungimo laikas 2006-11-06

³⁹Lietuvos Apeliacinio teismo 2006 m. gegužės 9 d. nutartis civilinėje byloje *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic Fowarding and Shipping“*, Nr. 2A-111/2006, kat. 44.5.1; 61//www.litlex.lt; prisijungimo laikas 2006-11-06.

Panagrinėsime kiekvieną šių dokumentų grupių atskirai.

3.1. KONOSAMENTO SAMPRATA

Jūriniai pervežimai vykdomi vadovaujantis transportavimu dokumentu, kuris sudarytas visam krovinio keliui. Palaipsniui jūrinėje laivyboje susiformavus dviems pagrindinėms vežimo organizavimo formoms - trampinei (nereguliariai) ir linijinei (reguliariai), krovinio vežimo sutarties sudarymas ir turinys, priklausomai nuo šių formų, gali būti įrodomas čarteriu, konosamentu, rečiau - kitais rašytiniais dokumentais.

Istoriškai senesne laikoma trampinė laivybos forma, kai laivas plaukioja atskirais įvairių krypčių reisais, kuriai įforminti naudojama čarterio sutatis.

Linijinė laivyba – kai vežėjas, siūlydamas savo paslaugas bet kuriam asmeniui, norinčiam pervežti krovinį, plaukioja tam tikru periodiškumu tam tikrais maršrutais (linijomis) tarp apibrėžtų jūros uostų.

Vystantis linijinei laivybai, kuri apribojo čarterio sutarčių naudojimą pervežant krovinius, tapo būtinybė krovinių vežimą įforminti specialiais dokumentais. Tarptautinėje laivyboje jau XIX amžiaus pradžioje krovinio priėmimas pervežimui jūra pradėtas apiforminti specialiu dokumentu, kurį pasirašydavo vežėjas. Šis dokumentas vėliau įgijo konosamento pavadinimą.

Konosamentas apibrėžia prekių, perduodamų saugoti vežėjui, būklę ir kiekį, taip pat nurodo datą, kada prekės buvo pakrautos, nustato prekes plukdantį laivą bei pakrovimo ir iškrovimo uostus.⁴⁰ Konosamento originalas, pasirašytas vežėjo, išduodamas krovinio siuntėjui, pastarajam perdavus krovinį vežėjui, o vežėjas prisiima atsakomybę organizuoti krovinio pervežimą ir užtikrinti jo gavimą paskirties punkte ir yra atsakingas prieš krovinio gavėją už krovinio išsaugojimą iki jo perdavimo.

Yra įprasta, kad konosamentas yra išleidžiamas trimis originalais (Europoje dažniausiai dviem, o eksportui trimis). Be konosamentų originalų dar egzistuoja ir konosamentų kopijos, skirtos pakrovimo ir išvykimo uostų agentams, muitinei ir pan.

Pagal anksčiau galiojusią Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo redakciją konosamentas buvo apibrėžiamas kaip vežėjo krovinio siuntėjui išduodamas dokumentas, įrodantis krovinių vežimo jūra sutarties sudarymo ir krovinių priėmimo faktus bei vežėjo įsipareigojimą

⁴⁰ Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland,Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 5.

pristatyti krovinius į paskirties uostą bei atiduoti juos konosamente nurodytam arba konosamentą pateikusiam asmeniui.⁴¹

Konosamento sąvokos Lietuvos įstatymuose, kaip pervežimo sutartį ir krovinių priėmimą faktą apibūdinančios sąvokos šiuo metu nėra, kadangi „konosamento“, kaip vertybinio popieriaus sąvoka yra apibrėžiama Civilinio kodekso 1.106 straipsnyje, o konosamento turinys atskleidžiamas Hagos - Visbiu taisyklėse, todėl papildomai apibrėžti konosamento sąvoką netikslinga.⁴²

3 2. KONOSAMENTO RŪŠYS, JŲ TEISINĖ REIKŠMĖ

Pasaulinėje jūrų prekyboje laivyboje egzistuoja konosamentai įvairiais pavadinimais, priklausomai nuo krovinių priėmimo fakto ir jo išdavimo fakto: borto (denio), neborto (krovinių), uosto, sandėlio, namų ir kt. Iki XIX amžiaus kaip apyvartiniai dokumentai buvo naudojami tik borto konosamentai, patvirtinantys realų krovinių pakrovimą į laivą faktą. Toks konosamentas įgalioja vežėją, kuriam tenka rizika, patikrinti, ar į laivą kraunamas krovinytis atitinka krovinių apibūdinimą numatytą pardavimo sutartyje.⁴³ Nuo antros XIX amžiaus pusės atsirado krovinių, kuris priimtas pervežimui ir yra saugomas vežėjo arba jo atstovo, laukiant atvykstančio laivo arba eilės pakrauti, konosamentas (*received for shipping*) arba neborto konosamentas. Jo atsiradimą sąlygojo linijinės laivybos vystymasis ir konkurencijos joje augimas: krovinytis iš anksto prieš jį pakraunant pervežimui būdavo patalpinamas vežėjo sandėliuose arba prieklaukoje ir šis saugojimas galėjo užtrukti keletą dienų. Priimtam pervežimui kroviniui būdavo išduodamas konosamentas su atžyma „gautas pervežimui“ arba kitokiais apibūdinimais: „prieplaukai“, „uostui“ ir pan. Trumpa komercinio kreditavimo galimybė nesuderinama su ilgai trunkančiu pervežimu jūra, be to, krovinių siuntėjui tekdavo forminti ir pervežimo sutartį, ir krovinių saugojimo sutartį. Todėl atsirado būtinybė turėti tokį pervežimo dokumentą, kuris būtų ir krovinių savininko teisę įrodantis dokumentas, ir bankinio kredito gavimo dokumentas. Šis dokumentas buvo reikalingas tam, kad juo naudojantis būtų galima vykdyti operacijas nuo krovinių perdavimo momento vežėjui iki jo faktiško pakrovimo į laivo denį. Teismai jo juridinę reikšmę pradėjo pripažinti nuo 1922 metų, o bankai -

⁴¹ Prekybinės laivybos įstatymo 1996 m. redakcija. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300.

⁴² Prekybinės laivybos įstatymo 1, 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 21, 27, 70, 75, 86 straipsnių pakeitimo ir papildymo, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 69, 71, 72, 73, 74, 77 straipsnių pripažinimo netekusiais galios, šeštojo ir devintojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, Įstatymo papildymo 40(1) ir 57(1) straipsniais bei Įstatymo papildymo priedu įstatymo projekto aiškinamasis raštas www3.lrs.lt/pls/inter/dokpaieska.susije_l?p_id=213860-16k- prisijungimo laikas 2006-11-06.

⁴³ Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004.P.5.

faktiškai nuo 1966 metų (*Bank of New South Wales*)⁴⁴. Štai Rusijos Federacijos PLK 144 str. nurodo, kad po krovinio pakrovimo į laivo denį siuntėjui jo reikalavimu vežėjas gali išduoti borto konosamentą, kuriame papildomai nurodoma, kad kroviny yra nurodytame laive ir jo pakrovimo data. Tokio konosamento reikalaujama apmokant akredityvu. Vietoj borto konosamento siuntėjo reikalavimu gali būti šie duomenys įrašyti ir į anksčiau išduotą konosamentą.

Neborto (krovinio) konosamentas patvirtina faktą, kad vežėjas gavo krovinį pakrovimui, bet nepatvirtina, kad kroviny buvo pakrautas į laivą.⁴⁵

Galima teigti, kad borto konosamentai dominuoja krovinių pervežimuose jūroje, o krovinio konosamentai tapo įprastais vežimo dokumentais konteineriniuose pervežimuose ir abi šios konosamento formos turi juridinę reikšmę komercinėje teisėje kaip apyvartiniai dokumentai.

Teisiniu požiūriu reikšmingas konosamento skirstymas pagal tai, ar vežėjas pažymėjo konosamente apie vežamo krovinio būklę. Šiuo pagrindu galima išskirti konosamentus be išlygų (grynus –*clean*) ir konosamentus su išlygomis (negrūnus-*fone*). Teisinė reikšmė tokių konosamentų: kadangi krovinio priėmimo faktas susideda iš krovinio kiekio, krovinio būklės ir pagrindinių ženklų patvirtinimo, tai vežėjui išdavus „švarų“ konosamentą, prieš trečiąjį asmenį jis negali gintis, jei buvo priimtas kroviny su tam tikrais pažeidimais. Tuo tarpu siuntėjas suinteresuotas, kad išduodamas konosamentas būtų be išlygų, nes jis dažnai naudojamas bankiniam kreditui gauti. Bankas negali priimti tokio konosamento savo apyvartai ir tokiu atveju krovinio apmokėjimą jis daro priklausomą nuo krovinio gavimo sąlygos. Praktikoje siekiant išvengti tokių nesklaidumų, krovinio siuntėjai neretai naudojami garantiniais raštais, kuriais jie įsipareigoja apmokėti vežėjui nuostolius, kurie paaiškėja krovinį atiduodant gavėjui. Reikia pasakyti, kad garantiniai raštai labai paplitę reiškinys. Toks garantinis raštas gali žymiai sumažinti vežėjo nuostolius. Tačiau ir garantinis raštas nėra pagrindas atleisti vežėją nuo atsakomybės prieš gavėją už pažeistą ar prarastą krovinį. Vežėjas jo pagrindu galės tik ateityje bylinėtis su siuntėju.

Nežiūrint į išvardintus sunkumus, tiek vežėjai, tiek siuntėjai laikosi „švaraus“ konosamento su garantiniu laišku išdavimo praktikos, nes tokiu būdu kroviny išsiunčiamas greičiau, be to, manoma, kad iškrovimo uoste jį yra pigiau pataisyti iki reikalaujamo lygio, negu jo kilmės valstybėje. Tokiam apsisprendimui turi reikšmės ir vis didėjanti konkurencija linijiniuose pervežimuose.⁴⁶

⁴⁴ Plačiau: Кокин А.С., Левиков Г.А. Международное транспортная экспедиция. -Москва :Дело, 2005. С. 132-140.

⁴⁵ Vaughen S. *Chiping laww.* - London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 6.

⁴⁶ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. *Морское право. Учебное пособие.* - Москва, 2005. С. 97.

Nors ir pati išlyga konosamente neatleidžia pilnai krovinio vežėjo nuo atsakomybės, bet jai esant, kilus ginčui, būtent krovinio siuntėjas turės įrodinėti, kad krovinyš prarastas dėl vežėjo kaltės, t.y. išlyga perkelia krovinio būklės įrodinėjimo faktą siuntėjui. Ir jei krovinio savininkas negalės pateikti būtinų įrodymų, vežėjui nekils atsakomybė už krovinio nepristatymą pagal tokį konosamentą. Konosamentas be išlygų yra įrodymas, kad priimti krovinio kiekis yra toks, koks jis nurodytas konosamente, taip pat, kad krovinyš geros būklės, kaip ir nurodo standartinės konosamento sąlygos. Vežėjas savo atsakomybei šalinti toliau jau negalėtų remtis bloga priimto krovinio išorine būkle, jei jis būtų kelionėje pažeistas ar prarastas.

Atsiradus ir besivystant konteineriniams pervežimams, praktikoje pradėtas naudoti konteinerinis konosamentas (*Multiple Bill of Lading Clause*), kurio esminė sąlyga – išduotas kartotinis skaičius konosamentų. Krovinio siuntėjas užpildo konteinerį keliomis siunčiamų prekių partijomis ir iš vežėjo gauna ne vieną, kaip įprasta, o keletą konosamento komplektų. Tokio konosamento išdavimas galimas, jei yra nurodomas vienas siuntėjas, viena krovinio priėmimo vieta, viena krovinio išdavimo vieta ir vienas krovinio gavėjas (esant pilnam užpildytam konteineriui). Visų konosamento komplektų tekste būtinai turi būti nurodoma tokio pervežimo sąlyga. Konteineriniai pervežimai, kurių ypatumus detalizuoja Hamburgo taisyklės šiuo metu labai paplitę.

Esant multimodaliniams pervežimui, kai krovinyš vežamas ne viena transporto rūšimi, išduodamas tranzitinis konosamentas (*through bill of lading*).

Taigi, konosamentas gali būti kelių rūšių: borto, krovinio, „švarūs“ konosamentai, konosamentai su garantiniais raštais ir kt. .

Tačiau ne visi prekių paskirstymo dokumentai, taigi, ir ne visi konosamentai, gali būti vertybiniai valstybės nacionalinės teisės prasme. Apyvartiniai laikomi tokie dokumentai, kuriems įstatymo arba prekybos papročiais suteikti apyvartinių dokumentų bruožai. Sakysim, Prancūzijos, Italijos, JAV įstatymuose nėra nustatyto principo, kuris galutinai apibrėžtų vertybinių popierių sąrašą. Lietuvos Respublikos CK 1.108 str. 3 d. nurodo: „Vertybiniai popieriai perleidžiami pagal įstatymus, nusistovėjusią praktiką ar papročius laisvai be jokių apribojimų“, CK.1.101 str. 8 d. konosamentas priskiriamas prie prekių vertybinių popierių, suteikiančių nuosavybės teises į prekes, taip pat teisę gauti prekių, o CK 1.106 str. nurodo: „Konosamentas, kaip vertybinis popierius – tai dokumentas, įrodantis sutarties sudarymo faktą ir patvirtinantis jo turėtojo teisę gauti iš vežėjo konosamente nurodytus daiktus (krovinį) bei jais disponuoti.“ Reikia pastebėti, kad ankstesnės Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo redakcijos 16 str. nuostatose buvo detalizuota, kokie duomenys turi būti nurodyti konosamente, kad jis būtų pripažintas apyvartiniu dokumentu, tačiau šis straipsnis pripažintas netekusiu galios, kadangi reglamentuoja tokius pačius teisinius

santykius kaip ir Briuselio konvencija ir ją keitę protokolai. Taip pat pripažintas netekusiu galios Prekybinės laivybos įstatymo 28 straipsnis, reglamentavęs konosamento, kaip vertybinio popieriaus apyvartumą, nes šie klausimai reglamentuojami Civiliniu kodeksu ir Vertybinių popierių rinkos įstatymu.

Konosamentas kaip vertybinis popierius pripažįstamas ir Rusijos Federacijoje (RF CK 143 str.). Pagal RF CK 142 str. vertybinis popierius yra dokumentas, kuris , būdamas nustatytos formos ir turintis reikalaujamus rekvizitus, nustato turtines teises, kurių įgyvendinimas arba perdavimas galimas tik jį pateikus.

Pagal Rusijos Federacijos teisės normas konosamente kaip vertybiniame popieriuje turi būti nurodyti tokie rekvizitai: 1) vežėjo pavadinimas ir jo buveinės vieta; 2) pakrovimo uosto pavadinimas pagal krovinių pervežimo sutartį ir data, kada vežėjas priėmė krovinių pakrovimo uoste; 3) siuntėjo pavadinimas ir jo buveinės vieta; 4) iškrovimo uosto pavadinimas pagal krovinių pervežimo sutartį; 5) gavėjo pavadinimas, jei jį nurodo siuntėjas; 6) krovinio pavadinimas ir jį apibūdinantys duomenys pagal siuntėjo pateiktus įrašus; 7) išorinė krovinio ir jo pakuotės būklė; 8) frachtas, kurį turi sumokėti siuntėjas ar kitas nurodymas, kad frachtą turi sumokėti gavėjas; 9) konosamento išdavimo vieta ir laikas; 10) originalių konosamentų kiekis (jei jų daugiau kaip vienas); 11) vežėjo arba jo vardu veikiančio asmens parašas. Taip pat gali šalių susitarimu būti įtraukti ir kiti duomenys bei išlygos. Konosamentas, pasirašytas laivo kapitono, laikomas pasirašytu vežėjo.

Taigi, apyvartinis konosamentas turi turėti tam tikrą formą: jis turi būti pasirašytas laivybos organizacijos, išduotas įsakymu konkreto siuntėjo, arba konkreto banko, arba konkreto trečio asmens ir turėti blankinį perdavimo įrašą, padarytą konkreto siuntėjo, arba konkreto banko, arba konkreto trečio asmens. Dokumentas nebus laikomas apyvartiniu, jei asmuo, kuris jį išduoda, nenurodys to pačioje dokumento teksto formuluotėje.

Prekybinės laivybos praktikoje konosamentai, turintys apyvartinę funkciją, pagal disponavimo būdą gali būti įvairių rūšių: vardiniai (*nominate bill of lading*), orderiniai (*order bill of lading*), pareikštiniai (*bearer bill of lading*). Nuo to, kokios rūšies konosamentas buvo išduotas, priklauso jo perdavimo būdas ir krovinių išdavimas paskirties uoste. Pareikštinis konosamentas perduodamas paprastai įteikiant. Pagal pareikštinį konosamentą paskirties uoste kroviniai išduodami jo pateikėjui.⁴⁷ Pareikštinio konosamento atveju iki krovinio išdavimo vežėjas nežino krovinio gavėjo, nes jis tik paskirties uoste pateikia konosamentą, kuriuo disponuoja fiziškai. Unikalus

⁴⁷ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Milelėnas V., Vileita A., Taminskas A. Vilnius: Justitia, 2001. P. 228.

konosamento bruožas yra tas, kad šis pirminis susitarimas dėl siuntos yra perleidžiamas vėlesniems konosamento turėtojams be tolesnio vežėjo įsikišimo, taip perleidžiant konosamentą naujam konosamento pateikėjui (turėtojui).⁴⁸ Orderinis konosamentas – tai toks konosamentas, pagal kurį vežėjas įsipareigoja pristatyti krovinį nurodytam gavėjui arba asmeniui, šio gavėjo paskirtam ar nurodytam ir gali būti perduodamas indosamento (blankinio ar vardinio įrašo) būdu. Gavėjas identifikuojamas tik pagal konosamente esančius perleidimo įrašus, kurių gali susidaryti visa eilė ir galutinis tame sąraše ir yra krovinio gavėjas. Vardinio konosamento atveju, įrašius į konosamentą konkretų krovinio gavėją, krovinyš išduodamas tik jam arba asmeniui, kuriam konosamentas buvo perduotas pagal vardinį perdavimo įrašą ar kitokia forma, laikantis taisyklių, nustatytų perduoti skolinį reikalvimą.⁴⁹ Vardinio konosamento atveju krovinyš gali būti perleidžiamas paprasčiausiai fiziniu būdu. Kartu su konosamento perdavimu jo naujam turėtojui pereina ir teisės, susijusios su krovinio valdymu. Rusijos Federacijoje vardinio, orderinio ir pareikštinio konosamento perdavimo tvarką reglamentuoja RF PLĮ 148 str. Siuntėjas, sudaręs krovinio vežimo sutartį su vežėju, gali krovinį valdyti iki jo išdavimo gavėjui arba iki konosamento perdavimo gavėjui arba trečiajam asmeniui, apie tai informavęs vežėją.⁵⁰

Lietuvos CK1.105 str. taip pat nurodo, kad konosamentas gali būti pareikštinis, orderinis arba vardinis. Visbiu protokolą pakeitė Hagos taisyklių 3 str. 4 d., papildydamas ją nuostata, kad negalima nuginčyti krovinio priėmimo vežėjo dispozicijon po išduoto konosamento prezumpcijos tuo atveju, jei šis konosamentas išduotas sąžiningam trečiajam asmeniui (1 str.)⁵¹.

Reikia atkreipti dėmesį, kad vienu metu pervežant krovinius, labai dažnai naudojamas ir čarteris ir konosamentas. Ir laiko čarterio, ir kelionės čarterio atveju frachtuotojas gali sudarinėti krovinio vežimo jūra sutartis su kitais asmenimis ir turi teisę išduoti konosamentą, taip vadinamą čarterinį konosamentą, kuris taip pat patvirtina krovinio nuosavybės faktą ir yra apyvartinis dokumentas, jei frachtuotojas parduotų vežamą krovinį. Rusijos Federacijos PLĮ 119 str. nurodo čarterio ir konosamento santykį: santykiai tarp vežėjo ir gavėjo, kuris nėra krovinio vežimo jūra sutarties šalis, nustatomi pagal konosamentą. Čarterio sąlygos tampa būtinomis gavėjui tik tada, jeigu konosamente tai nurodyta.

⁴⁸ Baughen S. *Chiping laww.*- London Sydney Portland,Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 6.

⁴⁹ Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Milelėnas V., Vileita A., Taminskas A. Vilnius: Justitia, 2001. P. 228.

⁵⁰ Брагинский М. И., Витрянский И. И. *Договорное право.* -Москва: Статут, 2004. С. 419.

⁵¹ Drobotko O. *Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai: daktaro dis.: soc. mokslai, teisė (6F)/LPA . – V., 2006.P.120.*

Rusijos Federacijos PLK 121 str. numato teisių perleidimą pagal čarterį: frachtuotojas gali perleisti savo teises, sutinkant vežėjui, pagal krovinio vežimo sutartį trečiajam asmeniui. Tuomet jie abu - ir frachtuotojas ir tretysis asmuo - yra solidariai atsakingi prieš vežėją už pareigų neįvykdymą, kylančių iš pervežimo sutarties.

Tokią galimybę įtvirtina ir Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 39 str. 3 d. Šiuo atveju konosamentas, perleidus jį trečiajam asmeniui, reguliuos krovino gavėjo ir vežėjo santykius. Tuo tarpu teisinius santykius tarp siuntėjo ir vežėjo reguliuos čarterio sutartis. Taigi, trečiajam asmeniui įgijus konosamentą, be čarterio santykių tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo, atsiranda nauji vežimo santykiai tarp krovinio gavėjo ir vežėjo. Šiuo atžvilgiu linijinis konosamentas nuo čarterinio konosamento skiriasi tuo, kad pirmasis reguliuoja visų šalių tarpusavio teisinius santykius. Apibendrinant galima pasakyti, kad jei santykius tarp laivo valdytojo ir frachtuotojo, taip pat tarp laivo valdytojo ir krovinio gavėjo santykius reguliuoja čarteris, tarp šalių susiklosto čarterio sutartiniai santykiai, o jei reguliuoja konosamentas - susiklostę santykiai yra krovinio vežimo santykiai. Šis atskyrimas svarbus šalių teisiniams santykiams taikytinos teisės požiūriu: konosamento atveju jie reguliuojami imperatyviosiomis tarptautinės teisės normomis, skirtomis krovinio vežimo jūra sutartims, o čarterio atveju - dispozityviomis nacionalinės teisės normomis.

Apibendrinus galima teigti, kad visi linijiniai ir čarteriniai konosamentai, kuriais frachtuotojas parduoda vežamą krovinį - borto, krovinio, „švarūs“ be garantinių raštų ir su garantiniais raštais, taip pat tranzitiniai, konteineriniai ir kt., kuriems valstybės įstatymo arba prekybos papročiais suteikti apyvartinių dokumentų bruožai yra laikomi apyvartiniais dokumentais, patenkančiais į Hagos, Hagos - Visbiu taisyklių veikimo sritį. Tokie konosamentai turi būti orderiniai, pareikštiniai ar vardiniai.

3.4. KONOSAMENTO FUNKCIJOS

Pradžioje pagrindinė ir vienintelė konosamento funkcija buvo patvirtinimas apie krovinio gavimą. Palaipsniui, vystantis linijinei laivybai, jis tapo pagrindiniu dokumentu tarptautinėje linijinėje laivyboje, reglamentuojančiu krovinio vežimo sąlygas, o plečiantis prekybai jis įgijo ir apyvartinį pobūdį, įrodančiu prekės (krovinio) nuosavybės teisę.

Paprastai išskiriamos trys konosamento funkcijos: 1) konosamentas kaip krovinio priėmimo fakto patvirtinimas; 2) konosamentas, kaip vežimo sutarties buvimo ir jos sąlygų įrodymas; 3) konosamentas kaip prekės apyvartinis dokumentas ir nuosavybės teisės įrodymas. Kiti autoriai pažymi šias funkcijas taip: 1) konosamentas kaip pakvitavimas; 2) konosamentas, kaip dokumentas,

perleidžiantis nuosavybės disponavimą; 3) konosamentas, kaip nuosavybės dokumentas; 4) kaip potencialiai perleidžiama gabenimo sutartis⁵².

a) *krovinio priėmimo fakto patvirtinimas (Hagos - Visbiu taisyklių 3 str.)*

Krovinio priėmimo faktas fiksuojamas du kartus: krovinio vežimo pradžioje siuntėjui perduodant jį vežėjui ir vežimo galutiniame etape vežėjui perduodant jį gavėjui. Ir vienu, ir kitu atveju tai yra *prima facie* krovinio gavimo įrodymas. Krovinio priėmimo faktas susideda iš krovinio kiekio priėmimo, krovinio būklės priėmimo ir krovinio pagrindinių ženklų priėmimo patvirtinimo.

Vežėjas, priimdamas krovinį, ir išduodamas konosamentą, gali padaryti jame išlygą. Jeigu priimdamas krovinį vežėjas išduoda konosamentą be išlygų, tai jis patvirtina faktą, kad gavo krovinį, apibūdintą pagal konosamente nurodytus žymėjimus: ženklus, paketų ar vienetų skaičių arba kiekį arba svorį ir būklę, jei bus neįrodyta kitaip. Tokia išlyga nėra absoliutus pagrindas atleisti vežėją nuo atsakomybės už krovinio praradimą ar pažeidimą, bet jai esant, kilus ginčui tarp šalių, būtent siuntėjas turės įrodinėti, kad krovinyje prarastas ar pažeistas dėl vežėjo kaltės ir jeigu jis nepateiks tokių įrodymų, vežėjui nekils atsakomybė už krovinio praradimą.

Jeigu išduodant krovinį arba iki jo išdavimo gavėjas nepadarė įrašų konosamente apie krovinio praradimą ar pažeidimą, laikoma, kad krovinyje gautas pagal nurodytas konosamento sąlygas, jei bus neįrodyta kitaip. Tai vėlgi neįtvirtina galutinai vežėjo atleidimo nuo atsakomybės, o yra tik *prima facie* įrodymas, t.y. gavėjas nepraranda galimybės įrodinėti, kad krovinyje buvo gautas netinkamos būklės. Įrodęs, kad krovinyje prarastas arba pažeistas, gavėjas tik naujai užkrauna įrodinėjimo našta vežėjui, kad žala buvo patirta esant tokioms aplinkybėms, už kurių pasekmes jam nekyla atsakomybė.

Vertinant konosamentą kaip *prima facie* įrodymą, reikia atkreipti dėmesį į du momentus: šis įvertinimas galimas tik konosamento arba jam prilyginto dokumento atžvilgiu ir tik juo priimto krovinio atžvilgiu. Ši Hagos – Visbiu konvencijos nuostata leidžia vežėjui taikyti prieš konosamento turėtoją įrodymus dėl duomenų, įrašytų konosamente, netikslumo ar neteisingumo. Juo preziumuojamas krovinio, tokio, koks jis nurodytas konosamente, priėmimo faktas, kurio neturi įrodinėti nei vežėjas, nei gavėjas. Jeigu šie konosamento duomenys yra ginčo objektas tarp siuntėjo ir vežėjo, tai jie laikomi teisingais, kol neįrodyta kitaip. Perėjus konosamentui trečiajam asmeniui, šie konosamento duomenys yra laikomi nenuginčijamais (3 str.4d.).

b) *pervežimo sutarties įrodymas*

⁵² Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 5.

Konosamentas dažnai nurodo pirminio krovinio gabenimo sutarties sąlygas. Pasaulinėje praktikoje konosamentas nelaikomas pačia vežimo sutartimi ar jos sąlygomis (išskyrus retas išimtis), o tik jų įrodymu. Rusų teisininkas Makovskij nurodo, kad sudarant sutartį konosamento pagrindu, ji sudaroma tokiais atvejais dviejų dokumentų pagalba: pakrovimo orderiu, kurį pasirašo siuntėjas ir konosamentu, kurį pasirašo vežėjas.⁵³ Tačiau ir čia pasaulinė praktika nėra vienoda: Prancūzijoje, kur konosamentą pasirašo abi šalys, jis laikomas ten pačia vežimo sutartimi.⁵⁴

Teisinė reikšmė: jei kroviny s prarandamas ar pažeidžiamas iki konosamento išdavimo, siuntėjas galės reikšti pretenzijas dėl to ir įrodinėti vežimo sutarties turinį bei sąlygas, sudarytas žodžiu. Tačiau, esant konosamentui, jis yra praktiškai nenuginčijamas vežimo sutarties ir jos sąlygų įrodymas. Anglosaksų teisėje vyrauja toks požiūris: „Konosamentas nėra sutartis. Tai pakvitavimas apie krovinio gavimą, nurodantis sąlygas, kuriomis jis tuėjo būti priimtas ir pervežtas laivu, todėl mes turime puikų įrodymą tokių sąlygų, bet ne patį įrodymą, kuris buvo sudarytas dar iki konosamento išdavimo“⁵⁵.

c) prekės apyvartinis dokumentas ir nuosavybės teisės įrodymas, patvirtinantis jį turinčio asmens teisę gauti krovinį ir ir disponuoti juo.

Konosamentas turi reikšmę kaip apyvartinis dokumentas, liudijantis nuosavybės teisę ir leidžiantis jo turėtojui įkeisti arba parduoti prekes jų pervežimo metu.

Reikia pažymėti, kad šiuo atžvilgiu konosamentas turi dvejopą reikšmę: kaip apyvartinis dokumentas ir kaip dokumentas, įrodantis prekių (krovinio) paskirstymą (*document of titl*) prekybinėje teisėje. Štai „Anglijos įstatymai“ nurodo: „Konosamentas yra jame nurodytų prekių (krovinio) nuosavybės teisės simbolis ir konosamento perdavimas, būdamas simbolinis šių prekių (krovinio) perdavimas turi tokį pat efektą, kaip ir faktinis prekių perdavimas esant toms pačioms aplinkybėms.... Konosamentas yra prekių paskirstymo dokumentas, nurodantis jo turėtojo teisę gauti prekes. Atitinkamai prekių išdavimas konosamento turėtojui, net jei jis neturi teisės į tas prekes, nutraukia laivo valdytojo pareigas, esant sąlygai, kad šis išdavimas bus atliktas sąžiningai, laivo valdytojui nežinant apie kokius nors gavėjo trūkumus... Iš kitos pusės, laivo valdytojo pareigos nenutrūksta, jei prekės išduodamos asmeniui, nepateikusiam konosamento, net jei tas išdavimas būtų sąžiningas.“⁵⁶ Taigi, kadangi konosamentas patvirtina teisę į prekes, jo perdavimas kitam asmeniui prilygsta prekių perdavimui.

⁵³ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. -Москва: Статут, 2004. С. 122.

⁵⁴ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai:teisė (6F)/LPA.-V., 2003. P. 30.

⁵⁵ Кокин А.С., Левиков Г.А. Международное транспортная экспедиция. -Москва :Дело, 2005.С.235.

⁵⁶ Halsbury's. Laww of England . 4 th Ed.V. 43. – London: Buttervorth,1983. P. 332.

Konosamentas yra vienintelis nuosavybės dokumentas, kurį pripažįsta papročių teisė ir vienintelis dokumentas, pagal kurį papročių teisėje krovinio turėjimo teisė gali būti perleista šaliai, neesant tam jokių teisinių prievolių.⁵⁷

Apibendrinant galima teigti, kad konosamentas yra vežimo sutarties ir prekybinio sandorio dokumentas 1) vežimo sutartyje kaip *prima facie* įrodymas apie krovinio priėmimą ir vežimo sutarties buvimą bei jos sąlygas, jo įrodomoji funkcija svarbi visai vežėjo atsakomybės struktūrai; 2) prekybinio sandorio dokumentas, naudojamas pirkimo-pardavimo sutartyje– kaip įrodymas į prekės nuosavybės teisę, patvirtinantis konosamento turėtojo teisę disponuoti ja bei 3) sutartyje su banku kaip užstatomasis vertybinis popierius banko kreditui gauti ir skolai užtikrinti.

3.4. KROVINIŲ VEŽIMO JŪROS SUTARTIES ĮFORMINIMAS KITAIS DOKUMENTAIS IR JŲ TEISINĖ REIKŠMĖ

Be jau minėto konosamento, jūrinėje laivyboje naudojami ir kiti dokumentai, kuriais apiforminama krovinių vežimo jūra sutartis: tai jūriniai važtaraščiai (*sea waybills*), kurie dar vadinami linijiniais važtaraščiais (*liner waybills*), vandenyno važtaraščiais (*ocean waybills*), frachto pakvitavimais (*data freight receipts*). Jų skirtumai nuo jūrinio konosamento: konosamentams būdingas tam tikras jūros vežėjams, išduodantiems tokį konosamentą, nustatomos atsakomybės ribojimo vienodumas, o išduodant jūrinį važtaraštį panašaus vienodumo nėra. Hagos–Visbiu taisyklės reglamentuoja išskirtinai pervežimus, sudarytus konosamento arba kito jam prilyginto dokumento pagrindu. Jūrinis važtaraštis nėra apyvartinis dokumentas, o tik patvirtina krovinių pervežimo sutartį, pagal kurią vežėjas įsipareigoja pristatyti krovinį gavėjui, nurodytam dokumente. Savo esme tai yra tik paprastas vežėjo patvirtinimas, kad jis gavo krovinį savo atsakomybei. Jis sudaromas derybų pagrindu. Antras skirtumas yra tai, kad kroviny s ir konosamentas juda į iškrovimo uostą atskirai vienas nuo kito, ir gauti savo prekę kreditorius gali tik tik ją apkeitęs į konosamento originalą, sužinojęs apie jos atvykimą dėka mechanizmo, sudaryto pagal pirkimo – pardavimo sutartį ir sutartį su banku. Jūrinis važtaraštis, atvirkščiai, lydi krovinį jo kelionės metu ir kroviny s išduodamas jame nurodytam gavėjui, įrodžius savo tapatybę. Jeigu nereikia naudoti pervežimo dokumento kaip prekių apyvartinio dokumento ir juo naudotis kaip akredatyvu, paprasčiau ir lengviau naudoti važtaraštį negu konosamentą. Konosamentas teisinėje literatūroje dar

⁵⁷ Baughen S. *Chipping laww.* - London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 5.

vadinamas neapyvartine konosamento forma, kai siunta pristatoma gavėjui be jokio poreikio pateikti konosamento originalą.⁵⁸

Lietuvos jūrinių pervežimų praktikoje vietoje konosamentų, krovinio siuntėjų prašymu, išduodamas jūrinis važtaraštis (*waybill*), kuris nėra priskiriamas prie vertybinių popierių, tačiau atlieka pirmąsias dvi ankščiau nurodytas konosamento funkcijas. Dažniausiai tai daroma tais atvejais, kuomet krovinio siuntėjas neplanuoja pervežamų prekių parduoti kitam asmeniui, kol tos prekės yra pervežėjo žinioje.

Kyla klausimas dar dėl vieno jūriniuose pervežimuose naudojamo dokumento, kai siuntėjas broniruoja vietas kroviniai ir tai apiformina bukingnota. Rusų autorius A.Kalpin tokį susitarimą priskiria vienu iš krovinio pervežimo, sudarant konosamentą, pogrupiu. Kiti rusų autoriai (Braginskij, Vitrianskij) teigia, kad bukingnota, kurios dalyku yra tik vietų broniravimas laive būsimam krovinio pervežimui, negali būti laikoma krovinio pervežimo sutartimi pagal konosamentą, nes ji, neesant apiformintam konosamentu, nenurodo tiesiogiai vežėjo pareigos pristatyti krovinį į paskyrimo uostą ir išduoti jį gavėjui – konosamento turėtojui, ji taip pat nenurodo vežėjo pareigos saugoti krovinį ir laiku pristatyti jį į vietą. Iš bukingnotos sutarties kyla tik vežėjo pareiga sudaryti krovinio, kuriam užbroniruota vieta laive, vežimo sutartį pagal konosamentą. Bulingnotos sutartis, šių autorių nuomone, labiau vertintina kaip preliminarai krovinio vežimo sutartis.⁵⁹

Nežiūrint į įvairias nuomones, bukingnota, kaip ir jūrinis važtaraštis savo teisine reikšme prekybinėje laivyboje nėra prilyginamas konosamentui kaip apyvartiniam dokumentui.

Konosamentą vežėjas sudaro siuntėjo pasirašyto dokumento pagrindu. Šiame dokumente nurodomi duomenys apie krovinio siuntėją ir gavėją, iškrovimo uostą bei visi būtini duomenys apie krovinį: jo pavadinimas, ypatingos savybės, žymėjimas, svoris, krovinio vietų skaičius arba krovinio kiekis, duomenys apie jo išorinę būklę ir pakuotę. Tokiu dokumentu, laivams plaukiojant tarp valstybės uostų, yra pakrovimo orderis, o siunčiant krovinis eksportui, konosamentas išrašomas šturmano pakvitavimų (*mates receipt*) pagrindu.⁶⁰ Jį išduoda kapitono padėjėjas, pakrovus krovinį į laivą. Jis yra *prima facie* įrodymas gauti iš vežėjo konosamentą ir įrodo, kad prekės pasiekė laivą. Kaip prekių paskirstymo dokumentas jis vertinamas labai retai, tik tuomet, kai galima įrodyti, kad toks dokumentas prilygsta prekių paskirstymo dokumentui dėl tarptautinių papročių.⁶¹ Siuntėjas,

⁵⁸ Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland,Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 6.

⁵⁹ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга четвертая. - Москва:Статут, 2004. С. 416.

⁶⁰ Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland,Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 5.

⁶¹ Кокин А.С., Левиков Г.А. Международное транспортная экспедиция. - Москва :Дело, 2005. С. 154.

pildydamas šį dokumentą, garantuoja vežėjui duomenų, teikiamų įrašymui į konosamentą, teisingumą ir būtent siuntėjui kyla atsakomybė dėl nuostolių, atsiradusių dėl neteisingų tokių duomenų pateikimo. Šturmano pakvitavimų teisinis reguliavimas vykdomas pagal nacionalines teisės normas. JAV teisėje naudojamas doko pakvitavimas (*dock receipt*), kuris išduodamas jūrinio vežėjo krovinio siuntėjui po krovinio gavimo laivybos kompanijos pirsė. Jis yra konosamento sudarymo pagrindas ir yra keičiamas į konosamentą. Nors dokiniai pakvitavimai kai kuriose valstybėse įtraukti vertybinių popierių sąrašą, jie gali ir neturėti tokių savybių ir dažniausiai yra vežėjo, kuris kartu užsiima ir sandėliavimo veikla, pareigas patvirtinantis dokumentas. Buvusioje VDR dokinis uosto pakvitavimas buvo keičiamas į laivo šturmano pakvitavimą. Anglijos teisėje dokiniai pakvitavimai neprilyginami juridine reikšme konosamentui, kaip prekių apyvartiniam dokumentui.

Nepriklausomai nuo vežimo dokumento pavadinimo, vežėjui kyla atsakomybė už krovinio praradimą ar pažeidimą Hagos-Visbiu taisyklių apimtyje, todėl jas dažnai įtraukia į jūrinius važtaraščius. Tuo tarpu Hamburgo taisyklės taikomos (1 str. 6 p.) bent kokiam susitarimui, kuriuo vežėjas už frachto mokestį išsipareigoja pervežti jūra krovinį iš vieno uosto į kitą. Hamburgo taisyklės labiau atviros važtaraščių ir kitų neapyvartinių pervežimo dokumentų naudojimui.

Taigi, apibendrinant galima teigti, kad prekybinėje laivyboje kaip apyvartiniai popieriai dažniausiai naudojami orderiniai konosamentai, kai kuriose valstybėse konosamentams gali būti prilyginti dokiniai pakvitavimai, šturmano pakvitavimai.

Lietuvos jūrinių pervežimų praktikoje be konosamento krovinio vežimo sutarties sudarymo ir krovinio priėmimo faktą patvirtina jūrinis važtaraštis (*sea waybills*), kuris neturi teisinės reikšmės kaip vertybinis popierius ir nesukuria teisinių santykių pirkimo-pardavimo sutartyje bei negali užtikrinti pirkimo-pardavimo sutarties finansavimo. Jūrinis važtaraštis savo juridine reikšme prilyginamas neorderiniam konosamentui ir vežimas, išduodant jūrinį važtaraštį, negali būti reglamentuojamas pagal Hagos-Visbiu taisykles. Tačiau jeigu į jūrinį važtaraštį įtraukiamos Hagos-Visbiu sąlygos, vežėjui kyla atsakomybė, kaip ir konosamento išdavimo atveju. Tas pats gali būti pasakyta apie kitus pasaulinėje praktikoje jūriniame pervežime naudojamus dokumentus, kurie paprastai patenka į Hamburgo taisyklių veikimo sferą.

4. ČARTERIS

4.1. FRACHTAVIMO SUTARTIS (ČARTERIS) TRAMPINĖJE LAIVYBOJE, ČARTERIO RŪŠYS.

Frachtavimo sutartis, kai laivo valdytojas sutinka pateikti visą laivą (pilnas frachtavimas) ar jo dalį (dalinis frachtavimas) krovinio pervežimui, vykdant trampinę laivybą, įforminama čarterio sutartimi. Ši sutartis sudaroma laisva valia derybų būdu ir turi eilę būtinų sąlygų dėl laivo, krovinio, frachto ir kt., t.y. paprastai praktikoje pasirenkama tipinė čarterio sutartis. Ji gali būti papildyta ar pakeista individualiomis šalių aptartomis sąlygomis ir nėra šioje srityje ribojama jokia tarptautine konvencija. Čarterio normos turi dispozityvų charakterį. Šiuo metu priskaičiuojama daugiau nei 200 čarterio formų, vienos jų yra universalios („*Dženkon*“, „*Skankon*“), kai kurios jų buvo sukurtos per ilgą laiką prekiaujant tam tikrais produktais (anglies „*Baltkon*“, „*Polkon*“, grūdų – „*Centrokon*“, „*Ostuit*“, rūdų – „*Dženorkon*“, „*Orkon*“, cukraus pervežimo standartinės formos), kitos sukurtos monopoliją tam tikroje srityje turinčių kompanijų (naftos pervežimo ir kt.) Daugelio jų naudojimas rekomenduojamas BIMCO. Juose nustatytos tipinės sąlygos priklauso nuo pervežamo krovinio rūšies. Čarteris dažniausiai sudaromas tarpininko arba frachto brokerio pagalba.⁶²

Priklausomai nuo to, ar laivas nusamdomas tam tikram laikui ar tam tikram pervežimui (vienam ar keletui), skiriamos laiko čarteris (*time charter*) ir kelionės čarteris (*voyage charter*) arba reisinis čarteris. Čarterio šalys visais atvejais yra laivo valdytojas ir frachtuotojas. Laivo valdytojas laiko čarterio atveju įsipareigoja suteikti frachtuotojui savo laivo transportavimo galimybę tam tikram laikui, o kelionės čarterio atveju – tam tikram plaukiojimui. Frachtuotojas – šalis, samdanti laivą ar jo dalį krovinio gabenimui tam tikram laikui arba reisui. Laiko čarteriu laikomas susitarimas, kuriuo laivo valdytojas suteikia už užmokestį frachtuotojui tam tikram laikui laivą, aprūpintą įranga ir sukomplektuotu ekipažu, vežti keleivius, krovinius ar kitai prekybinės laivybos veiklai.⁶³

Be šių dviejų pagrindinių čarterio formų galima išskirti mišrias čarterio formas. Laiko čarterio atmaina laikomas *trip charter*, kai susitariama dėl apmokėjimo už tam tikro krovinio pervežimą per laiką, kurį vyko pervežimas.

Kelionės čarterio rūšys: *nuoseklusis kelionės čarteris (consecutive voyage charter)*, kai per tam tikrą laiką laivas turi atlikti keletą konkrečių pervežimų, ilgalaikė frachtavimo sutartis (*long – term freighting contract*), kai įsipareigojama tarp nustatytų uostų per tam tikrą laiką pervežti konkretų kiekį krovinio. Deili čarteris (*daily charter*) pagal jame numatytas sąlygas yra tipinė reisinio čarterio sutartis, tačiau frachtas mokamas priklausomai nuo reisui sugaišto dienų skaičiaus, kaip ir laiko čarterio atveju. Konteinerinis čarteris (*slot charter*) sudaromas, kai kroviniai laivai,

⁶² Скаридов А.С. Международное частное право. Учебное пособие.- Ст.-Петербург: Полиус, 1998. С. 264.

⁶³ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. Москва, 2005. С. 132.

gabenantys sausą krovinį, pritaikyti gabenti konteinerius, suskirstytus kameromis (angomis), ir operatorius užsako tam tikrą skaičių tų konteinerio kamerų. Praktikoje šios įvairios formos yra derinamos.

Tarptautinėje prekybinėje jūrų laivyboje čarteris sudaromas iš anksto parengtų formų pagrindu, kurių naudojimas patogus tuo, kad kiekvienu konkrečiu atveju tenka suderinti tik atskiras sutarties sąlygas, o ne visą sutartį. Prekybinėje laivyboje plačiai žinomos tokios tipinės sutarties formos, kaip *baltaim*, *lainertaim*, *prodjus ir k.*

Atskirai be laiko ir kelionės čarterių, tiek įvairiuose nacionaliniuose įstatymuose, tiek teisinėje litreatūroje išskiriamas *berbout čarteris*, dar kartais vadinamas laivo korpuso nuomos sutartimi. Teisinėje litreatūroje nurodoma, kad tai sutartis, kuria laivo valdytojas įsipareigoja išnuomoti frachtuotojo naudojimui ir valdymui tam tikram laikui laivą be įrangos ir be ekipažo vežti keleivius, krovinius ar kitai prekybinės laivybos veiklai.⁶⁴ Beveik visi teisės doktrinos autoriai sutinka, kad *berbout čarteris* yra laivo nuomos sutartis, kurios metu frachtuotojui pereina ne tik laivo naudojimo, bet ir jo valdymo teisė. *Berbout čarteris* gali būti charakterizuojama kaip transporto priemonės nuomos sutartis, nesuteikiant laivo ekipažo paslaugų.⁶⁵

Ir laiko, ir kelionės čarterio atveju būdinga tai, kad laivo valdytojas, įsipareigodamas atlikti pervežimo paslaugas, išlaiko laivo parengimo bei valdymo kontrolę pervežimo tikslams. Tačiau kelionės čarterio atveju jis įsipareigoja pats pervežti konkretų krovinį konkrečiu maršrutu, o laiko čarterio atveju laivo valdytojas suteikia savo laivą frachtuotojui, kuris turi teisę juo naudotis sutartomis sąlygomis tam tikrą laiką ir įsipareigoja apsaugoti laivo valdytoją nuo pretenzijų, susijusių su pervežimo veikla, taip pat atlyginti visas išlaidas, susijusias su komercine veikla. Taip pat skiriasi ir frachto apskaičiavimo būdas: kelionės čarterio atveju tai gali būti fiksuota ar sutarta suma už krovinio kiekį, o laiko čarterio atveju suma už laiką, per kurį frachtuotojas naudoja laivą. Reiso čarterio atveju frachtuotojas sumoka vežėjui krovinio gabenimo mokestį – frachtą. Jis taip pat apsiima pakrauti ar iškrauti laivą per nustatytą terminą (*laytime*). Jei frachtuotojas viršija šį laiko terminą, jis turi laivo savininkui sumokėti baudą už prastovą (*demurrage*) ir taip atlyginti nuostolius⁶⁶. Laiko čarteriu laivo savininkui mokamas ne frachtas, o įgulos samdos (*hire*) mokestis, kuris apskaičiuojamas už kiekvieną dieną. Laiko čarteriai paprastai numato priemonę, kai pilnai ir laiku nesumokama už įgulos samdymą. Tai atšaukimo teisė (*withdrawal*), kai yra numatyta galimybė nutraukti sutartį. Už kurą, kuris bus sunaudotas per čarteryje numatytą laiką, yra

⁶⁴ Сиваков О.В., Новосельцев Ф.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие. Москва: Былина, 2000. С. 115.

⁶⁵ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. Москва, 2005. С. 145.

⁶⁶ Baughen S. *Chipping laww.*- London Sydney Portland, Oregon: Cavendish Publishing Limited: 2004. P. 191.

apmokama kiekvieno frachtuotojo atskirai. Gaišatis šiuo atveju priklausys ne nuo *laytim* ir *demurrage* sąlygų, o nuo įglos nerasandymo (*off hire*) sąlygų.⁶⁷ Vieni autoriai (Keilin) mano, kad ir taim čarteris yra atskira, savarankiška krovinio vežimo jūra sutartis, nes ekonominis jos turinys, o iš to išplaukiantis ir juridinis turinys yra tokie patys, sutartis sudaroma dėl krovinio perkėlimo jūros keliu, o ne dėl turtinės laivo sandos.⁶⁸ Nenorėtume sutikti su tokia nuomone, nes yra visuma laiko čarterio sutarties požymių, būdingų turto nuomos sutarčiai: laivas pateikiamas tam tikram laikui naudotis įvairiais tikslais, laivas frachtuojamas su įranga ir ekipažu, laivo naudojimo teisė pereina frachtuotojui, kuriam tenka ir laivo eksploatavimo išlaidos, tačiau frachtuotojas neįgyja laivo valdymo teisių, mokestis mokamas už laiką, per kurį frachtuotojas naudojasi laivu, įgulai mokamas sandos mokestis ir yra taikomos specialios priemonės už sandos mokesčio netinkamą mokėjimą. Todėl, mūsų nuomone, laiko čarteris labiau priskirtinas transporto nuomos sutarčiai, suteikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugas.

Rusų autoriai (Makovskij) pastebi, kad svarbiausias skirtumas tarp čarterio ir krovinio vežimo pagal konosamentą yra tai, kad čarteris numato ne tik šalių pareigas vežant krovinį, bet pareigas atlikti veiksmus iki pervežimo nurodytus čarteryje: laivo pateikimą nurodytoje vietoje nurodytu laiku, iš anksto pateikus pervežimui sutartą krovinį. Konosamente gi nenumatomos šalių pareigos, einančios pirma krovinio atidavimo, nes krovinio pervežimo sutartis pradeda galioti tuo momentu, kai siuntėjas perduoda krovinį vežėjui, o šis jį priima.⁶⁹ Galima su tuo nesutikti, nes ir išduodant konosamentą, yra tam tikros vežėjo pareigos, prieš priimant krovinį, pvz., tinkamo plaukiojimui laivo pateikimas.

Pagrindinis skirtumas, analizuojant čarterio ir konosamento sutartis reglamentavimo požiūriu yra tai, kad trampiniai vežimai, kurių juridinė forma yra čarteris, reguliuojami valstybės vidaus (nacionalinėmis) teisės normomis, o linijinio vežimo tarptautiniai santykiai, įforminti konosamentu, reguliuojami tarptautiniu mastu unifikuotomis tarptautinės teisės normomis.

4.2. ČARTERIS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS NACIONALINĖJE TEISĖJE

Lietuvoje teisinius šalių santykius, atsirandančius vežant krovinius laivais, detalios reglamentuoja Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas. Tenka pastebėti, kad jame 2 str. 21 d. pateikta laivo frachtavimo sutarties (čarterio) sąvoka artimesnė transporto nuomos sutarčiai,

⁶⁷ Ten pat.

⁶⁸ Ten pat.

⁶⁹ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. -Москва: Статут, 2004. С. 90.

nes akcentuojama teisės naudotis laivu perleidimas, kas būdinga laiko ir *berbout* charteriui. Pakartotinai tai nurodo ir įstatymo 37 str. 3. d.: „Pagal laivo frachtavimo sutartį (čarterį) laivo valdytojas frachtuotojui laivą *suteikia* kartu su įgula“, 39 str. 1 d.: „Laivo valdytojas privalo perduoti laivą frachtuotojui tokios būklės, kad jis tikėtų tikslams, numatytiems sutartyje“⁷⁰. Analizuodami toliau Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymą, matome, kad jo 37 str.1 d. išskiria dvi laivo frachtavimo (čarterio) sutartis – terminuotą laivo frachtavimo sutartį ir sutartį laivo reisui: „Laivo frachtavimo sąlygas nustato laivo frachtavimo sutartis (čarteris). Gali būti sudaroma terminuota laivo frachtavimo sutartis arba laivo frachtavimo sutartis laivo reisui“, kitaip tariant, laiko ir reiso čarteris. Įstatymo 39 str. nurodo frachtuotojo teisę savo vardu sudaryti vežimo jūra sutartis, savo vardu išduoti konosamentus ar kitus juos pakeičiančius dokumentus bei jo pareigą atsakyti pagal prievoles, atsirandančias pagal jo sudarytas vežimo jūra sutartis. Tai yra nuoroda į čarterinio konosamento išdavimą. Atkreiptinas dėmesys, kad tiek laivo frachtavimas, tiek laivo nuoma be įgulos (*bareboat charter*), tiek laivo išperkamoji nuoma yra sistemiškai apjungta įstatymo 6 skirsnyje, tuo tarpu krovinių vežimo jūra sutartis yra aptariama atskirai 4 skirsnyje ir nei vienoje jos nuostatoje nekalbama apie čarterio sutartį. Įstatymo 14 str. 2 d. nurodo, kad kroviniai vežami jūra vadovaujantis tarptautinėmis konvencijomis (*Hagos taisyklėmis*, *Hagos – Vizbiu taisyklėmis*), kurių teisės normos yra susijusios tik su konosamentų naudojimu laivyboje ir šios taisyklės netaikomos čarteriams (išskyrus jau aptartus čarterinius konosamentus) (*Hagos taisyklių* 5 str. 2 d.). Įstatymo 14 str. 1 d. apibrėžia, kad krovinių vežimo jūra sutartis sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas konosamentu ar kitu dokumentu, tačiau čia nekalbama apie čarterį. Reikia atkreipti dėmesį, kad šiame kontekste laivo frachtavimo sutarties (čarterio) sąvoka eliminuota padarius įstatymo pakeitimą 2003-07-03⁷¹, o iki tol galiojusi teisės norma nurodė: „Krovinio vežimo jūra sutarties sudarymo faktas ir jos turinys patvirtinamas laivo frachtavimo sutartimi (čarteriu), konosamentu ar kitu dokumentu“, kas rodo, kad anksčiau galiojęs Prekybinės laivybos įstatymas neabejotinai priskyrė čarterį krovinių vežimo sutarčiai. Be to, kaip ir ankstesnėje įstatymo redakcijoje, taip ir dabar galiojančioje, įstatymo 23 str. 5 d. nurodoma, kad už išgelbėtus krovinius vežėjas turi teisę į frachtą, kurio dydis proporcingas nuplauktam nuotoliui, o jo 26 str. 4 d. nurodo, kad nutraukus krovinių vežimą jūra, tam tikromis aplinkybėmis, vežėjui sumokamas frachtas,

⁷⁰ Sąvoka „suteikti“ lingvistiškai reiškia *duoti, parūpinti, patiekti*, „perleisti“ *reiškia atiduoti kitam, perduoti kitam naudotis, užleisti*// Lietuvos kalbos žodynas www.lkz.lt; prisijungimo laikas 2006-11-05.

⁷¹ Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 1, 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 21, 27, 70, 75, 86 straipsnių pakeitimo ir papildymo, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 69, 71, 72, 73, 74, 77 straipsnių pripažinimo netekusiais galios, šeštojo ir devintojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, įstatymo papildymo 40-1 ir 57-1 straipsniais bei įstatymo papildymo priedu Įstatymas//Valstybės žinios, 2003, Nr. 73-3355.

proporcingas laivo nuplauktam nuotoliui. Atlygis už nuplauktą atstumą rodė transporto nuomos sutarties objektą. Galų gale, skiriasi krovinio vežimo jūra ir čarterio teisinis reguliavimas. Santykius dėl laivo frachtavimo reguliuoja laivo savininko šalies įstatymai (1 str. 9 d.), o santykius dėl krovinių vežimo jūra reguliuoja įstatymai, numatyti krovinių vežimo jūra sutarties šalių susitarime (1 str. 7 d.), o joms nesusitarus - vežėjo šalies įstatymai. Ir tik frachto apibrėžimas daro nuorodą į krovinių vežimo sutartį, nes jis yra mokamas laivo valdytojui už krovinio vežimą (beje, šio žodžio kilmė vokiška, *frachtas* – vok. *Fracht* mokestis *transporto priemonės savininkui* už krovinių ar keleivių gabenimą (antra reikšmė - kroviny, gabenamas frachtuotu laivu)⁷². Tačiau laivo valdytojas apibrėžiamas kaip asmuo, eksploatuojantis laivą, neatsižvelgiant į tai, ar jis yra laivo savininkas, ar juo naudojasi kitu teisėtu pagrindu (2 str. 24 d.). Frachtuotojo atsakomybė nustatoma laivo frachtavimo sutarties sąlygomis, įstatymo 40 str. nurodo, kad frachtuotojas atsako už prievoles, atsirandančias dėl naudojimosi suteiktu laivu, o krovinio vežimo atveju vežėjas atsako už vežamą krovinį. Vežėjo atsakomybę už vežamą krovinį reglamentuoja Hagos, Hagos–Visbiu taisyklės. Be to, ir pati frachtavimo sutartis gali būti sudaryta ne vien tik kroviniams, bet ir keleiviams ir jų bagažui vežti.

Remdamiesi įstatymų analize, įvertinę juos lyginamuoju, sisteminiu ir kt. metodais, galime konstatuoti, kad šiuo metu galiojantys Lietuvoje teisės įstatymai netapatina čarterio ir krovinio vežimo sutarčių. Įstatymas išskiria tris skirtingos teisinės prigimties čarterio rūšis - terminuotą (laiko), reiso (kelionės) ir *barbeau* čarterį. Pagal įstatymo ir sutarties nuostatas laiko čarterį galima priskirti laivo nuomos sutarčiai, suteikiant laivo ekipažo paslaugas ir turinčiai specifinių bruožų, *barbeau* čarterį - laivo nuomos sutarčiai, nesuteikiant laivo ekipažo paslaugų. Tuo tarpu nacionalinės teisės normomis reguliuojamas reiso čarteris, nors įstatymų požiūriu ir netapatinamas su krovinio vežimo sutartimi, bet pagal atliktą sutarties analizę yra laikytinas krovinio vežimo sutartimi, sudaryta siekiant tiesioginio teisinio tikslo-pervežti krovinį .

5. VEŽIMO JŪRA, EKSPEDIJAVIMO IR AGENTAVIMO SUTARČIŲ ATSKYRIMO PROBLEMA LIETUVOS TEISINĖJE PRAKTIKOJE

Šiuolaikinis tarptautinis krovinių vežimas jūra yra sudėtingas reiškinys, kurio galutinio tikslo pasiekimui vežimo procese dalyvauja daug subjektų.

⁷²Tarptautinių žodžių žodynas. Sudarytojai: Bendorienė A., Bogušienė V., Dągytė E. ir kt. – Vilnius: Alma littera, 2004. P. 251.

Pasaulinėje praktikoje būdinga tai, kad tarptautinis krovinių vežimas jūra vykdomas, naudojantis glaudžiai tarpusavyje susijusių vežėjų, transporto ekspeditorių ir šių asmenų agentų paslaugomis. Gabenant krovinius jūra, yra ne tik pagrindinis ekspeditorius, bet ir tarpiniai ekspeditoriai, atliekantys su krovinio gabenimu susijusiais procedūras. Tarp šių šalių kilus ginčui dėl netinkamo krovinių pervežimo, ne visuomet lengva atskirti jų teisinius santykius ir nustatyti joms kilusią atsakomybę.

Trumpai apžvelgime ekspedijavimo ir agentavimo sutarčių sampratą ir esmę.

Tikslinga atskirti krovinių ekspedijavimo ir krovinio ekspedicijos sutarties sampratą. Pagal LR CK XLI skyriaus 6.824str.1 d.: “Krovinių ekspedijavimas – krovinių vežimo organizavimas ir su tuo susiję veiksmai, numatyti krovinių ekspedijavimo sutartyje.”

Subjektai, vykduojantys ekspedijavimą – turintys licenzijas juridiniai asmenys. Ekspeditoriumi, gali būti juridinis asmuo (verslininkas), sudaręs krovinių ekspedijavimo sutartį su užsakovu ir įsipareigojęs užsakovo (užsakovo kliento) lėšomis, jo ar savo vardu gabenti jam priklausančią krovinių ir atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus (CK 6. 824 str. 2 d.).

Krovinių ekspedicijos sutartimi viena šalis (ekspeditorius) įsipareigoja už atlyginimą kitos šalies – užsakovo (užsakovo kliento) – lėšomis teikti arba organizuoti sutartyje numatytas paslaugas, susijusias su krovinių vežimu(CK 6. 824 str.3 d.) Krovinių ekspedicijos sutartyje gali būti numatytos ekspeditoriaus pareigos organizuoti krovinių vežimą ekspeditoriaus ar kliento pasirinktu transportu ar maršrutu, ekspeditoriaus pareiga savo arba kliento vardu sudaryti vežimo ir kitas sutartis, užtikrinti krovinių išsiuntimą, pakrovimą ar iškrovimą, taip pat kitos su krovinių vežimu susijusios pareigos (CK 6. 824 str. 5 d.)

Ekspedijavimo sutarčiai taikomos ne tarptautinių konvencijų, o valstybių nacionalinės (civilinės) teisės normos. Pažymėtina, kad analogiškai vežėjo ir ekspeditoriaus atribojimo klausimas sprendžiamas ir vežimo kelių transportu atvejais. Lietuvos Aukščiausio Teismo senatas yra nurodęs, kad: „jei ekspeditorius veikia kaip tarpininkas, jo darbas yra grindžiamas susitarimais su krovinio savininku ar siuntėju, tiek su vežėju, ekspeditoriaus ir siuntėjimo santykiams CMR konvencija netaikoma, o taikomi nacionaliniai įstatymai.“⁷³ Analogiška pozicija išreikšta ir teismo praktikoje: „Pagal Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją transporto ekspedicinė organizacija, kuri organizuoja pervežimą – užsako transporto priemones – nėra tarptautinio pervežimo dalyviu. Tarptautinio pervežimo dalyviais yra krovinio siuntėjas, gavėjas, vežėjas. Iš tarptautinio pervežimo pagal CMR konvenciją atsiradusiems santykiams CMR konvencijos

⁷³ Lietuvos Aukščiausio Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) . Teismų praktika, 2001, Nr.: 15 P. 355.

nuostatos taikomos tik tais atvejais, kai tie santykiai yra reglamentuoti šioje konvencijoje. CMR konvencijoje nereglamentuojami santykiai tarp tarptautinį pervežimą vykdžiusio vežėjo ir šio pervežimo organizatoriaus – ekspeditoriaus, todėl šiems santykiams negali būti taikomos CMR konvencijos nuostatos.⁷⁴

Kadangi konosamentas yra prekybinio sandorio dokumentas, vežėjas jį gali išduoti ekspeditoriui ar jo įgaliotam prekių pristatytojui. Taigi, to paties dokumento figūravimas taip pat sukelia tam tikrų sunkumų atskiriant šias sutartis.

Pagrindinis požymis, kuris leidžia atskirti ekspeditorių nuo vežėjo yra tas, kad jis neveža krovinio, o tarpininkauja krovinio pervežime tarp krovinio siuntėjo (gavėjo) ir vežėjo, ekspeditoriui nenumatyta pareiga nugabento krovinį į paskirties vietą, nors sutartyse jis gali būti įvardintas kaip vežėjas. Tačiau kai kuriais atvejais ekspeditorius gali veikti ir kaip vežėjas (arba kaip siuntėjas).

Kitas svarbus ekspedicijos požymis – ekspeditoriaus pareiga atlikti tiek juridinius, tiek faktiškus veiksmus tiek savo vardu, tiek kliento vardu.

Galima dar išskirti sutarties kainą: jei ją sudaro vežimo kaina ir atitinkamas komisinis mokestis, kuris mokamas ekspeditoriui, tokia sutartis bus laikoma ekspedijavimo sutartimi.

Laikoma, kad ekspedijavimo sutartis yra platesnė nei vežimo sutartis, nes ekspeditorius siuntėjo vardu sudaro vežimo sutartis ir būna atsakingas už tinkamo vežėjo pasirinkimą, t. y. vežimą sudaranti sutartis sudaroma ne tiesiogiai tarp krovinio siuntėjo ir vežėjo. Įsipareigojimas pervežti krovinį laikomas tik dalimi visų ekspeditoriaus sutartinių įsipareigojimų.⁷⁵

Įmonė, turinti teisę užsiimti ekspedijavimu, gali sudaryti su klientu keletą sutarčių, tarp jų ir ekspedijavimo, kliento vardu sudaryti sutartį su kitu vežėju.

Taigi, ekspeditorius paprastai atlieka pervežimo sutartį kliento vardu, bet jei jis atlieka krovinio pervežimą, jis tampa vežėju su visom iš to kylančiom teisinėm pasekmė. Tačiau ir vežėjas gali atlikti ekspeditoriaus pareigas, jei tai yra numatyta sutartyje (CPK 6.824 str.7 d.). Tarp tų pačių asmenų , priklausomai nuo aplinkybių, gali būti sudaryta vienu atveju vežimo, kitu - ekspedijavimo sutartis.

Ekspedijavimo sutartis yra konensualinė, dvišalė, atlygintinė sutartis, ekspeditoriaus uždaviniai panašūs į vežėjo ir norint juos atskirti, reikia nagrinėti vežėjo bei ekspeditoriaus teisinės padėties ypatumus.

⁷⁴ Lietuvos Aukščiausio Teismo 2004 m. kovo 8 d. nutartis civilinėje byloje UAB „Transaura“ v. UAB „Revival Svoris“, Nr. 3K-3-168/2004, Kat. 39.6.1.; 54.; 55.; 83.6.// www.lat.litlex.lt, prisijungimo laikas 2006-11-20.

⁷⁵ Витрянский И. И. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта - Москва: Статут, 2004. С.

Apibendrinant: kriterijų, kuriais vadovaujantis galima atskirti vežimo sutartį nuo ekspedijavimo sutarties esmė yra tai, kad ekspeditorius yra ne vežėjas, o subjektas, vykdamas pagalbinę veiklą ir tarpininkaujantis transporto naudotojams (subjektams, kurie suinteresuoti, kad jų ar jų atsovaujamų asmenų kroviny būtų pervežtas)⁷⁶ ir vežėjams. Ekspeditoriai organizuoja vežimą, bet neįsipareigoja vežti krovinį ir neprisiima atsakomybės kaip vežėjai. Tai yra jo pagrindinė pareiga, jis neturi pareigos nugabenti krovinio į paskirties vietą, o privalo tik teikti paslaugas, susijusias su krovinių gabenimu.

Pagal agentavimo sutartį viena šalis (agentas) įsipareigoja už užmokestį atlikti kitos šalies pavedimu juridinius ar kitokius veiksmus savo ar kitos šalies vardu ir tos šalies sąskaita. Pagal sutartį, sudarytą agento su trečiuoju asmeniu savo vardu ir trečiojo asmens sąskaita, įgyja teises ir tampa atsakingas agentas, nors ta kita šalis ir būtų įvardinta sutartyje arba tarp jo ir trečiojo asmens kiltų tiesioginiai santykiai.⁷⁷ Pagal sutartį, sudarytą agento su trečiuoju asmeniu ir veikiančio jo vardu ir sąskaita, atsiradusios teisės ir pareigos kyla tiesiogiai šiam asmeniui. Laivų agentavimo sutartis – susitarimas, kuriuo viena šalis (laivo agentas) įsipareigoja teikti laivų agentavimo paslaugas, o kita šalis (laivo savininkas, frachtuotojas ar kitas teisėtas laivo valdytojas) – atlyginti už šių paslaugų teikimą (LR PLĮ 2 str. 26 d.). Laivo agentavimo paslaugų teikimą apibrėžia LR PLĮ 40 (1) str.: „Laivų agentavimas apima šių paslaugų teikimą: 1) tarpininkavimą įsigyjant ir perleidžiant laivus; 2) tarpininkavimą sudarant frachtavimo sutartį ir frachtavimo sutarties vykdymo priežiūros vykdymą; 3) frachto, uosto rinkliavų ir kitų mokesčių bei rinkliavų surinkimą ir mokėjimą; 4) muitinės ir krovinio dokumentų tvarkymą ir kitus su tuo susijusius veiksmus; 5) laivo atplaukimo į uostą ir išplaukimo iš uosto, taip pat krovos darbų organizavimą; 6) laivo aprūpinimo ir aptarnavimo organizavimą uoste.“ Jūrinis agentas atlieka įvairius formalumus, susijusius su laivo atvykimu į uostą, jo buvimu uoste ir išvykimu iš jo, taip pat vykdo įvairius laivo valdytojo pavedimus, laivui stovint uoste, apiformina dokumentus kroviniui, inkasuoja frachto sumas ir kitas laivo valdytojui priklausančias sumas, numatytas krovinio pervežimo sutartyje, įtraukia krovinius linijiniam pervežimui, surenka frachtą ir pan.⁷⁸

Agentais gali būti juridiniai asmenys, turintys licenzijas. Laivo valdytojo ir agento santykius reguliuoja dispozityvios nacionalinės teisės normos. Plačiai palitusios tarptautinės agentavimo sutarties formos, kurias paruošia, patvirtina ir rekomenduoja vedančiosios nevyriausybinės

⁷⁶ Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis.: soc. mokslai, teisė (6F)/LPA. – V., 2006. P. 178.

⁷⁷ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга четвертая. - Москва: Статут, 2004. С. 672.

⁷⁸ Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга четвертая. - Москва: Статут, 2004. С. 327.

organizacijos⁷⁹. Jose nurodomas pilnas agento pareigų sąrašas, bet šalims leidžiama pasirinktinai bet kurias nuostatas išbraukti ar įtraukti naujas. Kaip taisyklė, laivo valdytojas paskiria linijinį agentą visiems jam priklausančiams ir frachtuojamiems laivams. Susitarime nurodoma teritorija ir uostai, kur agentas turi atlikti savo funkcijas.

Kaip matome, agentavimo sutartis yra panaši į krovinių ekspedijavimo sutartį, kuri savo ruožtu panaši į krovinių vežimo sutartį. Panagrinėsime jų santykį teisminėje praktikoje, nes ekspedicijos, agentavimo ir vežimo sutarties atribojimas yra ypatingai svarbus, kadangi, esant skirtingoms sutartims, skiriasi vežėjo, agento ir ekspeditoriaus atsakomybės apimtis (CK 6.817 str. 1 d., 6.826 str. 2 d.)

Į Klaipėdos apygardos teismą kreipėsi ieškovas UAB „Kopra“, prašydamas priteisti iš atsakovo UAB „Baltic forwarding and shipping“ nuostolius ir bylinėjimosi išlaidas.⁸⁰ Jis nurodė, kad pagal tarp šalių sudarytą ekspedicijos sutartį atsakovas įsipareigojo organizuoti ieškovo krovinio pervežimą jūros transportu maršrutu Surabaya (Indonezija) – Klaipėda ir pristatyti krovinį iki 2004 m. liepos 15 d. Atsakovas jau po šios datos informavo ieškovą, kad sulūžo krovinį gabenusio laivo variklis, ir krovinį pristatė tik 2004 m. rugpjūčio 6 d. Apie kitas krovinio nepristatymo laiku aplinkybes atsakovas nepranešė. Dėl atsakovo kaltės ieškovas negalėjo pristatyti prekių pirkėjams UAB „VP Market“ ir SIA „VP Market“ su jais sudarytose sutartyse nustatytais terminais. Atsakovui nepateikus jokių įrodymų, patvirtinančių aplinkybes, kurios galėtų atleisti jį ir ieškovą nuo atsakomybės už prekių vėlavimą, ieškovas buvo priverstas sutikti su pirkėjų pretenzijomis ir sumokėjo jiems baudą. Atsakovas tik 2004 m. rugsėjo 3 d. pranešė, kad krovinyš pavėluotai pristatytas dėl nenugalimos jėgos – gaisro laive. Pagal pasirašytą ekspedicijos sutartį atsakovas įsipareigojo krovinį pristatyti laiku, techniškai tvarkingomis transporto priemonėmis, kontroliuoti krovinio vežėjus, apie laivo vėlavimo aplinkybes informuoti nedelsiant, tačiau šių įsipareigojimų neįvykdė.

Klaipėdos apygardos teismas priėmė galutinį sprendimą, kuriuo ieškinį atmetė, nes, išnagrinėjęs bylos aplinkybes, teismas manė, kad iš dalies nėra priežastinio ryšio tarp ieškovo turėtų nuostolių ir vežėjo (**už kurį pagal LR CK 6.826 str. 2 d. atsako atsakovas-ekspeditorius**)(*čia ir toliau paryškinta mano*) veiksmų (CK 6.259 str.), argumentuodamas tuo, kad nei atsakovas, nei vežėjas neatsako už pavėluotą krovinio pristatymą dėl nenumatytos aplinkybės – gaisro laive (LR CK 6.246-6.248 str., 6.253 str. 1 ir 2 d.). Teismas rėmėsi tokia išvada, išplaukiančia iš konosamente

⁷⁹ Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. - Москва, 2005. С. 154.

⁸⁰ Paruošta pagal Klaipėdos apygardos teismo civilinės bylos Nr. 2-00235/2005 UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“ medžiagą.

esančių pervežimo taisyklių ir ekspedijavimo sutarties: ieškovas ir vežėjas negalėjo numatyti, kad laive kils gaisras. Laivas buvo techniškai tvarkingas, kitaip jam nebūtų leista plaukioti.

Lietuvos apeliacinis teismas pirmos instancijos teismo sprendimą paliko galioti, o Lietuvos Aukščiausias Teismas toliau nagrinėdamas šią bylą kasacine tvarka pasisakė: „Krovinių ekspedicijos sutartyje nustatomi ekspeditorius įsipareigojimai užsakovo lėšomis teikti arba organizuoti paslaugas, susijusias su krovinių vežimu, taip pat gali būti numatomos kitos su krovinių vežimu susijusios pareigos (CK 6.824 straipsnis). Šalys gali susitarti dėl atsakomybės sutartinių įsipareigojimų neįvykdymo atveju. Ekspeditorius už netinkamą ekspedicijos sutarties įvykdymą atsako pagal sutarties nuostatas (CK 6.826 straipsnio 1 dalis). Šalys privalo sutartį vykdyti tinkamai ir sąžiningai, laikytis savo sudarytų sutarčių sąlygų, jos šalims turi įstatymo galią (CK 6.189 straipsnio 1 dalis, 6.200 straipsnio 1 dalis). Ekspedicijos sutartyje nustatyta, kad ekspeditorius nėra atsakingas už savo įsipareigojimų nevykdymą dėl nuo jo nepriklausančių kliūčių, ir pateiktas jų sąrašas, kuriame nurodyta viena iš aplinkybių – gaisrai. **Šio papunkčio reikšmė ekspeditoriaus atleidimui nuo atsakomybės turi būti aiškinama kitų sutarties sąlygų ir įstatymo normų kontekste** [...] Teismai, aiškindami sutartį, neatsižvelgė į įstatymo nuostatas, todėl nepagrįstai konstatavo, kad laive kilęs gaisras nepriklausomai nuo jo kilimo priežasties yra pagrindas atleisti ekspeditorių nuo atsakomybės už netinkamą sutarties įvykdymą.

Sprendžiant dėl ekspeditoriaus atsakomybės už krovinio pavėlavimą, reikšmingos sutarties nuostatos, kuriomis ekspeditorius prisiėmė tiesioginę atsakomybę dėl sutarčiai vykdyti jos pasitelkto trečiojo asmens netinkamo įsipareigojimų įvykdymo. Svarstyтина, koks yra šių nuostatų ir įstatymo normų dėl atsakomybės netinkamai įvykdžius prievolę santykis su sutarties priedo nuostata, jog ekspeditorius neprisiima atsakomybės dėl konteinerio pavėlavimo, jei tai įvyko ne dėl jo kaltės. Būtina įvertinti tikruosius sutarties šalių ketinimus sutartyje nustatant tokias sąlygas (CK 6.193 straipsnis) ir ar šalies atsakomybę panaikinančios sąlygos yra sąžiningos (CK 6.211 straipsnis).“ Lietuvos Aukščiausias teismas atkreipė dėmesį, kad būtina iš esmės aiškintis, ar atsakovas tinkamai įvykdė visus sutartimi prisiimtus įsipareigojimus, susijusius su prievolės įvykdymu per susitartą terminą: „Pažymėtina, kad analizuojant, kaip buvo laikomasi sutarties punkto sąlygos užtikrinti techninį transporto priemonės tvarkingumą, nepakanka konstatuoti, kad laivas išplaukė į jūrą techniškai tvarkingas, darant prielaidą, kad kitaip nebūtų leista jam išplaukti. Tokią prielaidą paneigė aukšto slėgio kuro žarnos trūkimas, tapęs gaisro priežastimi.“

Lietuvos Aukščiausias Teismas nurodė, kad Apeliacinės instancijos teismas, taikydamas CK 6.826 straipsnio 2 dalį ir argumentuodamas, kad konosamente nurodytos pervežimo taisyklės nenumato vežėjo atsakomybės už krovinio vėlavimą, neanalizavo vežėjo kaltės, o ekspeditorius jos

neįrodinėjo. Be to, konosamente esančiai sąlygai apie numatytos atsakomybės, apribotos sumokėtu frachtu, taikymą vežėjui už pavėluotą prekių pristatymą, teismas turi aiškintis, ar tokia nuostata taikytina sprendžiant dėl ekspeditoriaus atsakomybės.

Lietuvos apeliacinis teismas, atsižvelgdamas į LAT nutartyje nurodytus motyvus, antrą kartą nagrinėdamas bylą nustatė, kad tarp šalių sudaryta ekspedijavimo sutartis ir ieškovas atsakovą laikė ekspedijavimo paslaugas teikiančiu asmeniu, o ne vežėju: „Iš bylos medžiagos matyti, kad krovinio vežėjas buvo kompanija CMA CGM S.A. Ši kompanija veikė ne kaip ekspeditoriaus pasitelktas tretysis asmuo, o kaip savarankiškas vežėjas, kuris, tarpininkaujant atsakovui, buvo sudaręs krovinio vežimo sutartį. Šios sutarties sąlygas patvirtina konosamentas. Atsakovas, vykdydamas ekspedijavimo sutartį, t.y. *organizuodamas* krovinio vežimą, nesinaudojo trečiųjų asmenų paslaugomis, todėl ieškovo argumentai susiję su ekspedijavimo sutarties punktu, kuriame numatyta atsakovo atsakomybė už trečiojo asmens tinkamą sutarties vykdymą, nepagrįsti ir atmestini. Kadangi ieškovas nereiškė atsakovui reikalavimų, susijusių su netinkamu krovinio gabenimo jūra organizavimu, tai ir negali būti svarstoma CK pagrindu grindžiama civilinė atsakomybė už atsakovo veiksmus, susijusius su krovinio gabenimo jūra organizavimu, tačiau ekspedijavimo sutartimi šalys susitarė, kad ekspeditorius prisiima atsakomybę už sėkmingą krovinio pervežimą, tame tarpe ir už krovinio pristatymą sutartu laiku bei įsipareigoja atsakyti už galimus nuostolius atsiradusius krovinio transportavimo metu.“

Dėl ekspeditoriaus atsakomybei taikytinos teisės teimas nurodo: „Iš byloje esančių įrodymų matyti, kad krovinio pavėluoto pristatymo priežastis įvyko krovinio pervežimo jūra metu, kai krovins buvo jūros vežėjo žinioje. **Esant tokioms aplinkybėms, turi būti taikoma CK 6. 826 straipsnio 2 dalyje numatyta taisyklė, pagal kurią ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas.** Pažymėtina, kad atsakovo nuosavybės teisės į krovinį buvo įtvirtintos vardiniuose konosamentuose, todėl bet kokios reikalavimo teisės, susijusios su minėtu kroviniu galėjo būti realizuojamos tik pateikus konosamentą (CK 1.106 str.). Kaip matyti iš byloje esančio konosamento, krovinių pervežimo jūra sutarčiai turi būti taikoma 1924 m. rugpjūčio 25 d. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) (toliau tekste - Hagos taisyklės).“ **Taikant CK 6. 826 straipsnio 2 dalį turi būti vadovaujamosi vežėjo atsakomybei taikytina teise, pagal kurią ekspeditoriui atsako vežėjas. Kaip minėta, pagal konosamento sąlygas ginčams taikytina teisė - Hagos taisyklės ir konosamento sąlygos.**

Gaisras laive sąlygojęs variklio sugadinimą laikomas išskirtine rizika, dėl kurios vežėjas nėra atsakingas ir laikomas aplinkybe atleidžiančia vežėją ar laivą nuo atsakomybės už netekimą ar

sužalojimą, padarytus arba atsiradusius dėl gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo dalyvavimo (Hagos taisyklių 4 str. 2 d. b) punktas). **Šios nuostatos tiesiogiai negali būti taikomos šiam ginčui spręsti, nes ieškovo reikalavimas grindžiamas jo nuostoliais atsiradusiais dėl krovinio pavėluoto pristatymo, tačiau aiškinant vežėjo atsakomybę į tai turi būti atsižvelgta.** Vertindamas šią normą teismas nusprendė, kad pagal Hagos taisykles kilus gaisrui vežėjas atleistas nuo žymiai didesnės atsakomybės (atsakomybės už turto netekimą ar sužalojimą), negu atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą. Todėl gaisras laive vertintinas kaip aplinkybė, sudaranti pagrindą atleisti vežėją nuo atsakomybės už pavėluotą krovinio pristatymą. Tačiau Hagos taisyklėse nėra tiesiogiai numatyta vežėjo atsakomybė už krovinio pavėluotą pristatymą, o pagal CK 6.817 straipsnį tokio pobūdžio atsakomybė numatoma sutartyse. Dėl šių priežasčių atsakomybė už krovinio pavėluotą pristatymą galima tik tuo atveju, kai ji numatyta konosamento sąlygose.

Pagal Konosamentą vežėjas neįsipareigoja, kad Prekės bus pristatytos į iškrovimo uostą ar pristatymo vietą koku nors konkrečiu laiku ir atitiks kokią nors konkrečią rinką ar panaudojimą, ir Vežėjas jokiais aplinkybėmis neatsako už tiesioginę ar netiesioginę žalą ar nuostolius, susijusius su vėlavimu. Jeigu nežiūrint į tai, Vežėjui vis dėlto yra taikoma atsakomybė už vėlavimą, šiuo aiškiai susitariama, kad Vežėjo atsakomybė už pavėluotą prekių pristatymą bus apribota pagal šį konosamentą sumokėtu jūriniu frachtu, neįtraukiant jokių vietinių rinkliavų ir/arba demeredžo.

Toks reglamentavimas rodo, kad šalys susitarė dėl ribotos materialinės atsakomybės, kuri galima tik pagal kitus teisės aktus sumokėto frachto ribose. Pagal Konosamento sąlygas vežėjui atsakomybė už pavėluotą krovinio pristatymą negali būti taikoma.“

Apibendrinant šios bylos eigą, galima konstatuoti, kad šiuo atveju, nuostoliams kilus kroviniui esant vežėjo žinioje, ekspeditoriaus atsakomybė nustatoma taikant CK 6. 826 straipsnio 2 dalį ir ją nustatant turi būti vadovaujamosi vežėjo atsakomybei taikytina teise, pagal kurią ekspeditoriui atsako vežėjas, ekspeditoriaus atsakomybė nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas. Todėl tokiose bylose būtina pasisakyti ir dėl vežėjo atsakomybės klausimo, turi būti analizuojama vežėjo kaltė, kuri nustatinėjama remiantis konosamento sąlygomis ir jame nurodyta tarptautine konvencija. Aišku, galutinę teismų praktiką šioje byloje formuos Lietuvos Aukščiausias Teismas, kur šiuo metu byla nagrinėjama.

Atskiriant vežėjo, ekspeditoriaus ir laivo agento atsakomybę, reikšminga Vilniaus apygardos teisme ir Lietuvos Apeliaciniame teisme nagrinėta byla, kur tarp šalių be kitų aplinkybių kilo ginčas ir dėl ekspeditoriaus, agento bei vežėjo atsakomybės atskyrimo. Bylos esmė:⁸¹

Ieškovė UAB „Baltic forwarding and shipping“ dokumentinio proceso tvarka prašė priteisti iš atsakovės UAB „Saginda“ skolą už krovinių pervežimo jūra paslaugas, taip pat delspinigius ir palūkanas. Ieškovė nurodė, kad ieškovė su atsakove sudarė Krovinių ekspedijavimo sutartį, kurios pagrindu ieškovė (ekspeditorius) įsipareigojo organizuoti krovinių pervežimą kelių, geležinkelių, jūros ir/ arba oro transportu, atlikti krovinių ekspedicinį aptarnavimą, atsakovo gaunamų/siunčiamų krovinių muitinės procedūrų įforminimą bei krovinių pristatymą į/iš atitinkamo krovinių terminalo iki atsakovo nurodytos vietos. Atlikusi konteinerių su atsakovės prekėmis pervežimą jūrų transportu, ieškovė pareikalavo iš atsakovės apmokėti už suteiktas paslaugas, tačiau pastaroji sutartinių įsipareigojimų nevykdė. Šią bylą nagrinėjančiai teisėjai buvo paskirtas nagrinėti ir UAB „Saginda“ ieškinys atsakovui UAB „Baltic forwarding and shipping“ dėl atlyginimo nuostolių, kilusių iš tų pačių pervežimo santykių, kuriuose prievolės apmokėti už krovinių pervežimą bendrovė „Saginda“ pilnai neįvykdė. Bylos buvo apjungtos.

Šalys savo procesiniuose dokumentuose šalys pasisakė dėl vežėjo ir ekspeditoriaus pareigų bei atsakomybės. Atsakovė UAB „Saginda“ savo atsikirtimuose nurodė, kad tiek sutarties pavadinimas, tiek sutartyje nurodytų punktų bei faktiškai susiklosčiusių šalių teisių ir pareigų turinio analizė duoda pagrindo daryti vienareikšmišką išvadą, kad sutartis materialinės teisės prasme vertintina kaip krovinių ekspedijavimo (ekspedicijos) sutartis, kuriai taikytinos atitinkamos CK XLI skyriaus bei civilinę atsakomybę reglamentuojančios bendrosios nuostatos. Atitinkamai ieškovas laikytinas Ekspeditoriumi, o atsakovas Užsakovu.

Pagal sutarties nuostatas :

- 1) Remdamiesi kliento užsakymu pervežimui, „Baltic Forwarding and Shipping“ nedelsiant *organizuoja krovinių paėmimą* pas siuntėją arba iš siuntėjo nurodytos vietos bei *rezervuoja vietą kroviniui į kliento pageidaujama jūrų linijos reisą*.
- 2) „Baltic Forwarding and Shipping“ *rūpinasi, kad vežėjas saugiai pervežtų kliento krovinių rezervuotu reisu*. Vežėjo atsakomybė už krovinių yra nurodyta konosamento originalo antroje pusėje.

Iš šių nuostatų atsakovas daro švadą, kad ieškovė **neįsipareigojo pervežti** atsakovo pateikiamų ar nurodomų krovinių, t.y. **neįsipareigojo būti vežėju, įsipareigodama tik organizuoti su krovinių pervežimu susijusius veiksmus**. Iš sutarties nuostatų, matyti, kad šalia atsakovo

⁸¹ Paruošta pagal Vilniaus apygardos teismo civilinės bylos Nr. 2-00001-241/2005 UAB „Baltic forwarding and shipping“ v. UAB „Saginda“ medžiagą.

„Baltic Forwarding and Shipping“ vežėjas yra įvardijamas atskirai. Be to atsakovas nurodė ir kitus įrodymus, atskiriančius vežėją nuo ekspeditoriaus; tai, kad LR Susisiekimo ministerija perregistravo licenziją, suteikiančią ieškovui teisę „Teikti laivų agentavimo paslaugas“, kad ieškovas nėra gavęs SM licenzijos verstis krovinių vežimo laivais tarptautiniais maršrutais, ką įpareigoja vežėją padaryti „Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklių 2 punktais“⁸²

Atsakovė nurodė, kad krovinyas buvo pristatytas nelaiku ne todėl, kad vežėjas pavėlavo laiku pervežti krovinį jūra, o dėl to, kad iškrovus iš laivo krovinį (t.y. kroviniui nustojus būti vežėjo dispozicijoje), ieškovo pasitelktas tretysis asmuo (agentas) dėl aplaidumo nepakrovė visų kontenerių, nors toks atsakovo nurodymas ir buvo duotas ir buvo reali galimybė tai įvykdyti.

Tokiu būdu, kadangi ieškovas nebuvo vežėjas ir tarp ieškovo ir atsakovo nebuvo sudaryta krovinio vežimo sutartis, **atitinkamai ieškovui, kaip ekspeditoriui, netaikytinos atsakomybės taisyklės, pagal kurias atsako vežėjas, o taikytinos CK nuostatos, reglamentuojančios bendruosius sutartinės atsakomybės atsiradimo pagrindus (CK 6.256 str. 2 d.)** Šiuo atveju, atsižvelgiama į tai, kad nei įstatymai ar tarptautiniai susitarimai (Prekybinės laivybos įstatymas, Hagos – Visbiu taisyklės) bei sutartis nereguliuoja ekspeditoriaus atsakomybės pagrindų ir sąlygų.

Taigi, trumpiau tariant, atsakovė UAB „Saginda“ nurodė, kad bendrovė UAB „Baltic forwarding and shipping“ yra ekspeditorius ir kad ji nepagrįstai taiko konosamento punktą, kuriame numatyta, kad vežėjas neatsako už nuostolius, susijusius su vėlavimu, laikydama save ne krovinio vežėju, o ekspeditoriumi: šiuo atveju ekspeditoriui taikytinos bendruosius sutartinės atsakomybės atsiradimo pagrindus reglamentuojančios CK nuostatos.

)

Atsikirdama savo procesiniuose dokumentuose ieškovė UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ nurodė, kad atsakovas UAB „Saginda“ priskiria „Baltic Forwarding and Shipping“ bendrovei įsipareigojimus, kurių ši bendrovė neprisiėmė, t.y. laiko UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ ekspeditoriumi, o UAB „Saginda“ užsakovu ir teigia: „Mūsų įmonė UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ yra Prancūzų kompanijos „CMA CGM S.A.“ agentas, veikiantis pagal pasirašytą agentavimo sutartį. Mūsų įmonė yra įsipareigojusi atstovauti liniją CMA-CGM Lietuvoje bei Baltarusijoje, atlikti uosto operacijas, vykdyti logistiką, pagal linijos pavedimus tvarkyti dokumentaciją, surinkti mokesčius už pervežimus iš linijos klientų bei pervesti juo atstovaujamai

⁸² Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimas Nr. 1302 „Dėl keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios,1998, Nr. 98-2723.

linijai, vykdyti sąskaitų apskaitą, bei atlikti kitus linijos CMA CGM pavedimus ir t.t. Pagal agentavimo sutartį mūsų įmonė yra įgaliota surinkti iš klientų mokesčius už jūrinį frachtą ir pervesti jį linijai. Pati linija mokėjimo atidėjimo netaiko, todėl siekdami sudaryti klientams palankesnes pervežimo sąlygas, savo rizika, pasirašydami krovinių ekspedijavimo sutartį taikome linijos klientams mokėjimo termino atidėjimus. Taip pat krovinių ekspedijavimo pagrindu atliekamos krovinių ekspedicijos paslaugos, t.y. sutvarkomi atvykusių konteinerių muitinės dokumentai, užpildomos tranzito deklaracijos, atliekama konteinerių vežėjų keliais paieška, konteinerio vežimui į Kliento nurodytą vietą, t.y. atliekamos kitos paslaugos (krovinių ekspedicija), kurių neapima linijos vežimo sutarties konosamentas. Pati sutartis kaip įpareigojanti teikti ekspedijavimo paslaugas nesukelia jokių teisinių prievolių bendrovei iki nėra pateikiamas užsakymas pervežimui. Bendrovei kaip ekspeditoriui raštiškas užsakymas pervežti krovinį jūra pateiktas nebuvo, ieškovo verslo partneris Kinijoje tiesiogiai su linija susitarė dėl ieškovo konteinerių pervežimo ir sudarė pervežimo sutartį, pakraudamas konteinerius į vežėjo laivą Kinijos uoste bei gaudamas konosamentą... Vežėjo atsakomybė už krovinį yra nurodyta kitoje konosamento pusėje, kas reiškia, kad atsakovas, pasirinkdamas liniją kaip vežėją, žinojo apie nurodytas sąlygas. Laikoma, kad atsakovas, priimdamas konosamentą, nes tik jo turėjimas patvirtinta jo teisę gauti krovinį, ar pasirinkdamas liniją kaip vežėją, sutiko su visomis vežimo sąlygomis, o taip pat su jame numatyta vežėjo atsakomybe. Konosamentas nurodo, kad vežėjas neįsipareigoja, kad prekės bus pristatytos į iškrovimo uostą ar pristatymo vietą kokiu nors konkrečiu laiku ir vežėjas jokiais aplinkybėmis neatsako už tiesioginę ar netiesioginę žalą ar nuostolius, susijusius su vėlavimu, t.y. aiškiai susitariama, kad vežėjo atsakomybė už pavėluotą prekių pristatymą bus apribota pagal šį konosamentą sumokėtu jūriniu frachtu. Atsakovas ar jo komercijos partneris, priėmęs konosamentą bei perduodami linijai konteinerius pervežimui sutiko su visomis išlygomis ir sąlygomis.

Taip pat UAB „UAB „Baltic Forwarding and Shipping““ nurodė, kad agentas Maltoje nėra jų bendrovės samdytas tertiysis asmuo, tai linijos (vežėjo) agentas, turintis įgalinimus veikti Maltoje be to atsakovas pats davė nurodymus vežėjo atstovui Maltoje ir tai rodo, kad pats atsakovas tiesiogiai bendravo su vežėjo atstovu Maltoje. Krovinių ekspedicijos sutartyje nėra nurodyta, kad jų bendrovė garantuoja konteinerių pristatymą per atsakovui aktualų terminą.

Taigi, apibendrinant galima pasakyti, kad vėliau po pradinio ieškinio pateikimo UAB „Baltic Forwarding and Shipping“ nurodė, kad ji veikė ne kaip ekspeditorius, o kaip Prancūzų kompanijos „CMA CGM S.A.“ agentas ir pagal Agentavimo sutartį atstovavo liniją CMA CGM Lietuvoje ir Baltarusijoje, taip pat kad agentas, dėl kurio klaidos įvyko krovinio vėlavimas, yra ne

UAB „Baltic Forwarding and Shipping“, o vežėjo agentas. Be to, ekspedijavimo sutartis jiems nesukelia jokių pasekmių, iki nėra pateikiamas užsakymas pervežimui.

Kaip matome, tarp šalių kilo ginčas dėl pareigų, priskirtinų vežėjui, ekspeditoriui ir agentui ir teismas be kitų ginčo aplinkybių turėjo nustatyti, kokie tarp šalių buvo realiai susiklostę teisiniai santykiai.

Vilniaus apygardos teismas sprendime konstatavo, kad bylos duomenimis – šalių, jų atstovų paaiškinimais, liudytojų parodymais bei byloje esančiais rašytiniais įrodymais – nustatyta, kad tarp **UAB „Baltic forwarding and shipping“ (toliau vadinama - Agentu) ir Prancūzijos įmonės „CMA CGM S.A.“ (toliau vadinama - Savininku) buvo sudaryta Agentavimo sutartis**, numatanti, kad Agentas *užsako krovinių pervežimą Savininko laivais* į atstovaujama rajoną ir iš jo, o Savininkas yra kompetentingas teikti vežimo paslaugas. Agentas atsakingas už tai, kad į uostą įplaukę laivai būtų laiku bei efektyviai pakrauti ir/ ar iškrauti, **o savo ruožtu Agentas UAB „Baltic forwarding and shipping“ su užsakove UAB „Saginda“ pasirašė Krovinių ekspedijavimo sutartį**, kuriais Agentas įsipareigojo *organizuoti užsakovės krovinių gabenimą* oro, jūrų ir sausumos transportu, o šiai pageidaujant, atlikti gaunamų/ siunčiamų krovinių muitinės procedūrų įforminimą, krovinių pristatymą į/ iš krovinio terminalo iki nurodytos vietos, o UAB „Saginda“ savo ruožtu įsipareigojo atsiskaityti už suteiktas paslaugas. Agentavimo sutartis įgaliojo Agentą surinkti frachtą ir kitas rinkliavas už atstovaujamojo rajono ribų bei pervesti juos Savininkui Prancūzijos įmonei linijai „CMA CGM S.A.“

Teismas konstatavo, jog **UAB „Baltic forwarding and shipping“ tiek santykiuose su trečiuoju asmeniu Prancūzijos įmone linija „CMA CGM S.A.“, tiek su bendrove „Saginda“ veikė kaip ekspeditorius**, kuris užsakovo (užsakovo kliento) sąskaita ir vardu įsipareigojo organizuoti krovinio gabenimą, atlikti kitus su tuo susijusius veiksmus (CK 6.824 str. 2 d.). **Tuo tarpu krovinio vežėju laikytina Prancūzijos įmone linija „CMA CGM S.A., o ne jos agentas - UAB „Baltic forwarding and shipping“.** Todėl konosamento punktas, numatantis, kad vežėjas neatsako už žalą, susijusią su krovinio pristatymo vėlavimu, ir tokiu būdu sudarantis pagrindą netaikyti civilinės atsakomybės vežėjo atžvilgiu, netaikytinas bendrovės „Baltic forwarding and shipping“, kaip vežėjo ekspeditoriaus, atžvilgiu. Tarpininkaujant vežėjo Prancūzijos įmonės linijos „CMA CGM S.A.“ agentui Lietuvoje bendrovei „Baltic forwarding and shipping“, buvo derinamos gabenimo sąlygos, ir būtent pirkėjas UAB „Saginda“ yra pripažintinas kitu vežimo sutarties, sudarytos su Prancūzijos linija „CMA CGM S.A.“, dalyviu.

UAB „Baltic forwarding and shipping“ apeliaciniu skundu prašė panaikinti Vilniaus apygardos teismo sprendimą dalyje be kitų argumentų skundą grįsdamas ir tuo, kad Teismas padarė

nepagrįstą išvadą, kad UAB „Baltic forwarding and shipping“ tiek santykiuose su Prancūzijos įmone „CMA CGM S.A.“, tiek su UAB „Saginda“ veikė kaip ekspeditorius, nes Agentavimo sutartis, pasirašyta tarp apelianto ir prancūzų įmonės, nenustato UAB „Baltic forwarding and shipping“ prievolių kaip ekspeditoriaus: “Ši sutartis nustato, jog apeliantas yra minėtos prancūzų įmonės agentas (atstovas) konkrečiame regione, t.y. Lietuvoje ir Baltarusijoje ir tik su šiuose regionuose atliekamais atstovavimo veiksmais gali būti siejama apelianto atsakomybė už netinkamą prisiimtų pagal sutartį prievolių vykdymą.” Apeliantas taip pat nurodė, kad UAB „Baltic forwarding and shipping“ nėra ekspeditorius santykiuose su UAB „Saginda“ ir neturi su šia bendrove sutartinių prievolių. Užsakymas pervežimui buvo atliktas ne apelianto, todėl neteisinga laikyti, kad apeliantas pervežime veikė kaip ekspeditorius. Apeliantas negali atsakyti už pervežimą, kurio pats neužsakė ir apie kurio užsakymą sužinojo jau po to, kai jis buvo užsakytas. Krovinių ekspedicijos sutartis laikoma sudaryta nuo to momento, kai ekspeditorius patvirtina gautą užsakymą. Apeliantas iš UAB „Saginda“ užsakymo negavo, todėl jo nepatvirtino, Krovinių ekspedicijos sutarties pervežimui nesudarė. Be to, Teismas, padarydamas išvadą, kad pirkėjas UAB „Saginda“ yra kitu vežimo sutarties, sudarytos su prancūzų linija „CMA CGM S.A.“, dalyviu, kartu konstatavo, kad apeliantas veikė ne kaip ekspeditorius, o kaip prancūzų įmonės agentas (atstovas). Atsižvelgiant į tai, darytina išvada, kad UAB „Saginda“ yra taikytinos vežimo sutarties sąlygos, kurios nurodytos konosamente, įskaitant konosamento punktą, kuriame apibrėžtas vežėjo atsakomybės ribojimas dėl krovinių pristatymo vėlavimo. Todėl apeliantas negali būti laikomas ekspeditoriumi su prisiimtais didesniais įsipareigojimais nei kad prisiėmė vežėjas sudarydamas tiesioginę vežimo sutartį su užsakovu – UAB „Saginda“.

Lietuvos Apeliacinis teismas nagrinėdamas bylą apeliacine tvarka pasisakė, kad pirmos instancijos teismas, kolegijos nuomone, pagrįstai vertino tarp šalių sudarytą sutartį kaip ekspedijavimo sutartį: „Taip kvalifikuodamas paminėtą sutartį pirmosios instancijos teismas nepažeidė sutarčių aiškinimo taisyklių bei įvertino kaip UAB „Baltic forwarding and shipping“ sutartimi prisiimtus įsipareigojimus organizuoti UAB „Saginda“ krovinių gabenimą oro, jūrų ir sausumos transportu bei atlikti kitą ekspedijavimo aptarnavimą, taip ir šalių elgesį iki bei po sutarties sudarymo bei jos vykdymo metu, kurį, be kita ko, charakterizuoja tarp jų vykęs susirašinėjimas (CK 6.193 str.). Visa tai parodo, kad sudarius nurodytą sutartį tarp šalių susiklostė ekspedijavimo santykiai, kuriuose UAB „Baltic forwarding and shipping“ buvo ekspeditoriumi, o UAB „Saginda“ užsakovu (CK 6.824 str.).”

Toliau teismas konstatavo, kad UAB „Baltic forwarding and shipping“ apeliacinio skundo argumentai, tarp jų ir nuoroda į UAB „Baltic forwarding and shipping“ ir trečiojo asmens Prancūzijos

įmonės „CMA CGM S.A.“ sudarytą agentavimo sutartį, skirti įrodyti, kad ji santykiuose su UAB „Saginda“ nebuvo ekspeditoriumi, **ne tik nepaneigia šiuo klausimu padarytų pirmosios instancijos teismo išvadų, bet ir prieštarauja kaip teismų praktikai, taip ir jos pačios teisei pozicijai dėl tarp šalių sudarytos sutarties, išreikštai pirmosios instancijos teisme, kuriame reikšdama ieškinį dėl įsiskolinimo priteisimo bendrovė nurodė, kad prašoma priteisti skola susidarė bendrovei „Saginda“ neapmokėjus už jai suteiktos ekspedijavimo paslaugos“.**

Byloje nustatyta, kad krovinio pavėluoto pristatymo priežastis atsirado tuo metu, kai krovinyne nebuvo vežėjo žinioje. Krovinyne pavėluoto dėl netinkamo jo pakrovimo organizavimo Maltos uoste. Todėl nėra pagrindo atleisti UAB „Baltic forwarding and shipping“ nuo atsakomybės už netinkamą sutarties įvykdymą (CK 6.828 str. 2 d.). Pastarosios nuoroda į tai, kad jos veiksmo zona apsiriboja tik Lietuvos Respublikos bei Baltarusijos teritorijomis nėra pagrįsta, nes tarp šalių sudarytoje ekspedijavimo sutartyje tokios išlygos nėra, o tarp šalių vykęs susirašinėjimas dėl sutarties sudarymo bei vykdymo bei UAB „Baltic forwarding and shipping“ veiksmai organizuojant krovinio pervežimą įrodo priešingą. Agentui UAB „Baltic forwarding and shipping“ pažeidus Agentavimo sutarties priede numatytą įsipareigojimą užsakovės atžvilgiu, užsakovė įgijo teisę reikalauti iš Agento atlyginti patirtus nuostolius (CK 6.63 str. 5 d., 6.64 str. 4 d., 6.246 str. 2 d.). Agento netiesioginė civilinė atsakomybė už žalą grindžiama tuo, kad agentai atstovaujamuose rajonuose yra susiję tarpusavyje per „CMA CGM S.A.“ vežimo liniją.

Lyginant šias abi išnagrinėtas bylas, jos iš esmės skiriasi tuo, kad pirmu atveju krovinio pavėluoto pristatymo priežastis įvyko *krovinio pervežimo jūra metu, kai krovinyne buvo jūros vežėjo žinioje*. Esant tokioms aplinkybėms, turi būti taikoma CK 6. 826 straipsnio 2 dalyje numatyta taisyklė, pagal kurią ekspeditoriaus atsakomybė užsakovui nustatoma pagal tas pačias taisykles, pagal kurias ekspeditoriui atsako atitinkamas vežėjas. Nustatant ekspeditoriaus atsakomybę, turi būti vadovaujama vežėjo atsakomybei taikytina teise, pagal kurią ekspeditoriui atsako vežėjas. Todėl būtina tokiose bylose pasisakyti ir dėl vežėjo atsakomybės klausimo, nes kspedijavimo sutartimi šalys susitarė, kad ekspeditorius prisiima atsakomybę už sėkmingą krovinio pervežimą, tame tarpe ir už krovinio pristatymą sutartu laiku bei įsipareigoja atsakyti už galimus nuostolius atsiradusius krovinio transportavimo metu

Antru atveju nuostoliai kilo dėl ekspeditoriaus pasitelkto agento kaltės, kroviniui nustojus būti vežėjo dispozicijoje, todėl ekspeditoriui netaikytinos atsakomybės taisyklės, pagal kurias atsako vežėjas, o taikytinos CK nuostatos, reglamentuojančios bendruosius sutartinės atsakomybės atsiradimo pagrindus. Tokios nuostatos taikomos ir agento atsakomybei.

IŠVADOS

1. Krovinių tarptautinis pervežimas jūra – krovinių pervežimas iš vienos valstybės į kitą laivais, kai yra kertami valstybės teritoriniai vandenys. Kroviniai jūrų transportu gabenami maršrutiniais (linijiniais) reisais pagal sudarytą konosamentą ir užsakomaisiais arba čarteriniais reisais pagal sudarytą čarterio sutartį.

Krovinio vežimo jūra sutarčiai būdingi požymiai, apibūdinantys ją kaip civilinę sutartį ir kaip vieną iš vežimo sutarties rūšių. Kaip civilinė sutartis krovinių vežimas jūra apibūdinamas kaip raštu standartinių formų pagrindu sudaroma vienašalė prisijungimo viešoji atlygintinė konsensualinė sutartis, o čarterio atveju – tai apibusių derybų pagrindu raštu sudaroma tipinė viešoji, atlygintinė, konsensualinė sutartis. Jų teisiniai prievoliniai santykiai patenka į patarnavimo sferą. Krovinio pervežimo jūra esmę ir prigimtį lemia jo tikslas – saugiai nugabenti krovinį į paskirties punktą ir atiduoti jį turinčiam teisę gauti asmeniui. Čarteryje išskiriama transporto priemonė – laivas, kuris reikalauja kvalifikuoto valdymo ir techninės eksploatacijos ir ši transporto priemonė gali būti naudojama tik vienam apibrėžtam tikslui (krovinio gabenimui). Lyginant krovinio pervežimo sutartį ir čarterio sutartį, galima konstatuoti, kad yra tarp jų šie skirtumai: šių sutarčių atlyginimo būdas (krovinių pervežimo sutartyje jis mokamas pagal nustatytus linijinius tarifais, o čarterio atveju mokamas frachtas, nustatomas šalių susitarimu), jų sudarymo būdas, sutarčių forma. Čarterio sutartis skiriasi nuo krovinio vežimo ir sutarties dalyko (prievolių, išipareigojimų) ypatybėmis: frachtuotojas neperima iš frachtininko nustatyto krovinio vietų skaičiaus pervežimui, o laivo valdytojo (frachtininko) pareiga yra suteikti visą ar dalį transporto priemonės pervežimui vienam arba keliems reisams. Nežiūrint į šiuos skirtumus, čarterio teisinę prigimtį nurodo tiesioginis teisinis tikslas, kurio siekia šalys, sudarydamos sutartį. Kai čarterio sudarymo tikslas yra krovinio gabenimas, kuris sąlygoja krovinio pervežimo sutarties teisinių santykių atsiradimą iš karto arba vėliau, transporto priemonės, šiuo atveju-laivo- eksploatacijos eigoje, čarterio sutartį galima priskirti krovinio vežimo jūra sutarčiai.

2. Krovinio vežimo jūra šalys yra krovinio siuntėjas, vežėjas, o čarterio - laivo valdytojas ir frachtuotojas, kuris santykiuose su trečiaisiais asmenimis gali būti vežėju. Šios šalys turi tik joms būdingas pagrindines ir antrines pareigas bei teises, kurios sąlygoja šių sutarčių atskyrimą nuo nuomos, pasaugos, buksyravimo ir kt. sutarčių. Be vežėjo ir siuntėjo sutarties šalimi gali būti ir gavėjas, kuris nedalyvauja sudarant sutartį, o įgyja tam tikras teises ir pareigas prisijungimo būdu. Gavėjo teisinė padėtis daro krovinio vežimo jūra sutartį ypatinga sutartimi civilinių sutarčių tarpe. Dėl gavėjo prisiimamų pareigų ir teisių krovinio vežimo jūra sutartis gali būti laikoma trišale

sutartimi, kurioje už gavėjui priskirtinų pareigų nevykdymą yra numatytos tam tikros sankcijos. Būtent krovinio gavėjo teisinė padėtis ir lemia išskirtinę, specifinę krovinio vežimo jūra sutarties padėtį civilinių sutarčių tarpe, išskiriančią ją iš kitų sutarčių tarpo, o vežėjo suteikiamos paslaugos specifika t.y. krovinio perkėlimas iš vieno jūros uosto į kitą, atliekamas tam tikroje natūralioje terpėje (jūroje) ir tai terpei tinkamomis specialiomis transporto priemonėmis (laivais) daro ją išskirtine kitų vežimo sutarčių tarpe. Taip pat ją iš kitų vežimo sutarčių išskiria tam tikra privilegijuota jūros vežėjo teisė reikalauti iš krovinio savininko prievolės užtikrinimo įkeičiant vežimui pateikiamus krovinius, išskirtinė vežėjo teisė į frachtą tam tikrom aplinkybėm, nepriklausomai nuo krovinio nugabenimo bei specifinės premijos –dispačos gavimo bei baudos-demeredžo taikymo teisė šalims.

3. Šiuo metu yra 3 pagrindiniai tarptautinio krovinių pervežimo jūra teisinio reguliavimo režimai: Hagos taisyklės, Hagos – Visbiu taisyklės ir Hamburgo taisyklės, kurių unifikacijos dalykas – tai krovinio vežimo taisyklės ir laivo valdytojo (vežėjo) atsakomybė. Jie apima svarbiausius prekybinės laivybos klausimus. Režimų skirtumai atsispindi apibrėžiant jų taikymo sritį, pervežimo sąvoką, t.y. laikotarpį, per kurį kroviny yra laikomas esantis vežėjo atsakomybėje (vežėjo atsakomybės atsiradimo momentą), konosamento surašymo tvarką ir jo rekvizitus, vežėjo atsakomybės sąlygas ir vežėjo atleidimo nuo jos sąlygas, reikalavimų pateikimo vežėjui tvarką ir kt.

Plačiausiai naudojamų Hagos taisyklių populiarumą lėmė tai, kad jas galima inkorporuoti tiek į nacionalinę teisę, tiek į vežimo sutarties sąlygas.

4. Lietuvoje šiuo metu galioja pagrindinis krovinių pervežimą jūra reguliuojantis režimas Hagos taisyklės su jas keičiančiais Briuselio protokolais (Hagos-Visbiu taisyklės), kurių nuostatos perkeltos ir į Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymą. Lietuvoje pradeda formuotis teismų praktika, kai Hagos, Hagos-Visbiu taisyklės, jei kilęs ginčas patenka į šių taisyklių ratą, yra taikomos tiesiogiai, t.y. nepriklausomai nuo taikytinos teisės, dėl kurios galėtų tartis šalys.

5. Pagal Hagos–Visbiu taisykles galima išskirti dvi dideles dokumentų grupes, kuriems esant, vežimo sutartis reguliuojama pagal šias taisykles. Tai: 1) konosamentas ir 2) panašus į konosamentą dokumentas. Konosamentas gali būti linijinis arba čarterinis. Visi linijiniai ir čarteriniai konosamentai, kuriais frachtuotojas parduoda vežamą krovinį - borto, krovinio, „švarūs“ be garantinių raštų ir su garantiniais raštais, taip pat tranzitiniai, konteineriniai ir kt., kuriems valstybės įstatymo arba prekybos papročiais suteikti apyvartinių dokumentų bruožai yra laikomi apyvartiniais dokumentais, patenkančiais į Hagos - Visbiu taisyklių veikimo sritį. Tokie konosamentai turi būti orderiniai.

6. Vežimo jūra sutartis yra vienas iš seniausių tiek tarptautinės prekybinės teisės, tiek tarptautinės privatinės teisės institutų. Pagrindinis jos dokumentas – konosamentas - unikalus vežimo sutarties ir prekybinio sandorio dokumentas, naudojamas: 1) vežimo sutartyje kaip *prima facie* įrodymas apie krovinio priėmimą ir vežimo sutarties buvimą bei jos sąlygas, jo įrodomoji funkcija svarbi visai vežėjo atsakomybės struktūrai; 2) prekybinio sandorio dokumentas, naudojamas pirkimo-pardavimo sutartyje kaip įrodymas į prekės nuosavybės teisę, patvirtinantis konosamento turėtojo teisę disponuoti ja bei 3) sutartyje su banku kaip užstatomasis vertybinis popierius banko kreditui gauti ir skolai užtikrinti. Konosamento unikalumas pasižymi tuo, kad jis yra vienintelis nuosavybės dokumentas, kurį pripažįsta papročių teisė ir vienintelis dokumentas, pagal kurį papročių teisėje krovinio turėjimo teisė gali būti perleista šaliai, neesant tam jokių teisinių prievolių.

7. Kai kuriose valstybėse konosamentams gali būti prilyginti dokiniai pakvitavimai, šturmano pakvitavimai. Lietuvos jūrinių pervežimų praktikoje be konosamento krovinio vežimo sutarties sudarymo ir krovinio priėmimo faktą patvirtina jūrinis važtaraštis (sea waybills), kuris neturi teisinės reikšmės kaip vertybinis popierius. Jūrinis važtaraštis savo juridine reikšme prilyginamas neorderiniam konosamentui ir vežimas, išduodant jūrinį važtaraštį, negali būti regalamentuojamas pagal Hagos - Visbiu taisykles. Tačiau jeigu į jūrinį važtaraštį įtraukiamos Hagos – Visbiu sąlygos, vežėjui kyla atsakomybė, kaip ir konosamento išdavimo atveju. Tas pats gali būti pasakytina apie kitus pasaulinėje praktikoje jūriniame pervežime naudojamus dokumentus, kurie paprastai patenka į Hamburgo taisyklių veikimo sferą.

8. Riba tarp pervežimo sutarties ir frachtavimo sutarties Lietuvos įstatymų nuostatuose yra minimali. Lietuvos teisininkai, apibendrinami iki 2003 m. liepos 03 d. galiojusių Lietuvos Respublikos teisės aktų analizę, padarė pagrįstą išvadą, kad Lietuvos teisėje laivo frachtavimo sutartis (čarteris) yra priskiriamas vežimo sutarčių rūšiai.

Dabartiniu metu, remiantis šiuo metu galiojančių Lietuvos Respublikos įstatymų analize, įvertinus jų nuostatas lyginamuju, sisteminiu ir kt. metodais, galime konstatuoti, kad Lietuvoje 2003 m. liepos 03 d. ratifikavus Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeista 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), kitaip tariant Hagos - Visbiu taisykles ir tuo pagrindu atlikus Lietuvos Respublikos prekybinio laivybos įstatymo pakeitimus, galiojantys Lietuvoje teisės įstatymai netapatina čarterio ir krovinio vežimo sutarčių, ir nustato šioms sutartims skirtingą reglamentavimą.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas išskiria krovinių pervežimo sutartį, sudarant konosamentą, kurios reguliavimas vykdomas imperatyvių tarptautinių konvencijų normų

pagalba ir frachtavimo sutartį (čarterį), reglamentuojamą dispozityviomis nacionalinės teisės normomis.

Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatyme galima išskirti tris pagrindines čarterio rūšis: kelionės (reiso) čarterį, terminuotą (laiko) čarterį ir berbout čarterį. Detaliai išnagrinėjus konkrečios čarterio sutarties sąlygas, jos požymius, dalyką ir turinį: pagal joms būdingus požymius berbout čarterį galima priskirti transporto nuomos sutarčiai, nesuteikiant vairavimo ir techninės priežiūros paslaugų, laiko čarteriui būdingi nuomos sutarties, suteikiant vairavimo ir priežiūros paslaugas, požymiai, o reisinis čarteris priskiriamas krovinių vežimo sutarčiai.

9. Tarp subjektų, dalyvaujančių krovinių pervežime jūra, dažnai kyla ginčai, aiškinantis šalims sutartimis priskirtas pareigas, kadangi nuo jų tinkamo vykdymo priklauso ir šalių atsakomybės apimtis. Šalys, remdamosios ta pačia sutartimi, gali skirtingai interpretuoti jos sąlygas, be to, viena ir ta pati šalis gali veikti ir kaip agentas, ir kaip ekspeditorius, o atskirais atvejais ir kaip vežėjas. Tai sukelia didelių sunkumų teisminėje praktikoje, siekiant, kad vežimo sutarties ir į jas panašių sutarčių nuostatas reglamentuojantys teisės aktai būtų teisingai interpretuojami, o jų taikymo praktika būtų visur vienoda. Atskiriant vežimo, ekspedijavimo ir agentavimo sutartis, teismas turi atkreipti dėmesį ne tik į formalias sutarčių išraiškas, bet ir įvertinti tikruosius šalių ketinimus, nustatant sutarties formulavimą, kaip šis asmuo veikė anksčiau, ko iš jo galėjo tikėtis sutarties šalys, ar šalies atsakomybę panaikinančios sąlygos yra sąžiningos, taip pat reikia tirti atsiskaitymų tvarką, transporto dokumentaciją, susirašinėjimą ir kt. konkrečios bylos aplinkybes. Esminė aplinkybė, nustatant ekspeditoriaus atsakomybę, į kurią turi atsižvelgti teismas, yra ta, ar nuostoliai kilo kroviniui esant jūros vežėjo žinioje. Ekpeditoriaus atsakomybė, esant netinkamai vežėjo įvykdytai vežimo sutarčiai, nustatoma taikant CK 6. 826 straipsnio 2 dalį. Ją nustatant turi būti vadovaujama vežėjo atsakomybei taikytina teise, pagal kurią ekspeditoriui atsako vežėjas. Todėl būtina tokiose bylose pasisakyti ir dėl vežėjo atsakomybės klausimo. Nors ir neesant keliamo vežėjui tiesioginio reikalavimo, turi būti analizuojama vežėjo kaltė, kuri nustatinėjama remiantis konosamento sąlygomis ir jame nurodyta tarptautine konvencija. Tuo tarpu kilus nuostoliams kroviniui nustojus būti vežėjo dispozicijoje, ekspeditoriui netaikytinos atsakomybės taisyklės, pagal kurias atsako vežėjas, o taikytinos CK nuostatos, reglamentuojančios bendruosius sutartinės atsakomybės atsiradimo pagrindus ir vežėjo atsakomybės klausimas nenagrinėtinas.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

I. NORMINIAI AKTAI

TARPTAUTINĖS TEISĖS AKTAI

1. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, uvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas//Valstybės žinios,2003, Nr.91(1) – 4124.
2. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių sukonosamentais, suvienodinimo (Visbiutaisyklės)// Valstybės Žinios, 2003, Nr.: 91 -4123.
3. Vienos konvencija Dėl tarptautinių sutarčių teisės//Valstybės žinios. 2002, Nr. 13-480.
4. JTO konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės).- Международное частное право. Сборник документов. Москва: БЕК, 1997, С.370-387 (konvencijos tekstas rusų kalba).

LIETUVOS RESPUBLIKOS IR UŽSIENIO VALSTYBIŲ TEISĖS AKTAI

1. Lietuvos Respublikos Konstitucija//Valstybės Žinios. 1992, Nr. 33-1014
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas// Valstybės žinios. 2000, Nr. 74-2262.
3. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101 – 2300.
4. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 1, 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 21, 27, 70, 75, 86 straipsnių pakeitimo ir papildymo, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 69, 71, 72, 73, 74, 77 straipsnių pripažinimo netekusiais galios, šeštojo ir devintojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, Įstatymo papildymo 40(1) ir 57(1) straipsniais bei Įstatymo papildymo priedu įstatymo projekto aiškinamasis raštas . www3.lrs.lt/pls/inter/dokpaieska.susije_l?p_id=213860 - 16k –
5. Lietuvos Respublikos prekybinės laivybos įstatymo 1, 2, 3, 4, 8, 11, 14, 15, 21, 27, 70, 75, 86 straipsnių pakeitimo ir papildymo, 16, 17, 18, 19, 28, 30, 69, 71, 72, 73, 74, 77 straipsnių pripažinimo netekusiais galios, šeštojo ir devintojo skirsnių pavadinimų pakeitimo, įstatymo papildymo 40-1 ir 57-1 straipsniais bei įstatymo papildymo priedu Įstatymas//Valstybės žinios, 2003, Nr. 73-3355.
6. Lietuvos Respublikos Saugios laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 2000. Nr.75-2264.

7. Lietuvos Respublikos Tarptautinių sutarčių įstatymas// Valstybės žinios. 1999, Nr. 60-1948.
8. Lietuvos Respublikos Vidaus vandens transporto kodeksas // Valstybės žinios. 1996, Nr. 105 – 2393.
9. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimas Nr. 1302 „Dėl keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklių patvirtinimo“//Valstybės žinios.1998, Nr. 98-2723.
10. Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2005 m. lapkričio 10 d. Nutarimas Nr. 1214 „ Dėl Lietuvos Respublikos Vyriausybės 1998 m. lapkričio 5 d. nutarimo Nr. 1302 "Dėl Keleivių ir krovinių vežimo laivais Lietuvos Respublikoje ir tarptautiniais maršrutais licencijavimo taisyklių patvirtinimo" pakeitimo // Valstybės žinios. 2005, Nr. 135-4855.
11. Полный сборник кодексов Российской Федерации. – Москва: Информэкспо, Воронеж: изд. Борисова , 2001.

II. SPECIALIOJI LITERATŪRA

1. Ambrasienė D., Sinkevičius E. , Bublienė D. Civilinė teisė. Prievolių teisė. Vadovėlis/red. Ambrasienė D.,Baranauskas E. - Vilnius, 2004.
2. Ambrasienė D., Sinkevičius E. Vežėjo civilinė atsakomybė pagal Ženevos tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją ir jos draudimas. - Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, 2004.
3. Baublys A. Krovinių pervežimai geležinkelių, vandens ir oro transportu. -Vilnius: Technika, 1995.
4. Baughen S. Chipping laww.- London Sydney Portland,Oregon: Cavendish Publishing Limited, 2004.
5. Civilinė teisė. Vadovėlis/ red. Staskonis V. - Kaunas: Vija, 1997.
6. Clark M. Contracts of carriage by air/by Malcom A. Clarke and David yates Shipping monograph series.- London Singapore: LLP, 2004.
7. Clark M. Contracts of carriage by air/by Malcom Clarke lloyd’s shipping monograph serlaw library.- London Hong Kong: LLP, 2002.
8. D’Arcey L. Ridley’s law of the carriage of goods by land, sea and air. - Crayford : Shaw & Sons, 1992.

9. Dockray M. Cases & materials on the carriage of goods by sea. - London Sydney Portland (Oregon) : Cavendish Publishing, 2004.
10. Halsbury's. Laww of England . 4 th Ed.V. 43. – London: Buttervorth,1983.
11. Hughes A. D. Casebook on carriage of goods by sea . - London : Blackstone Press, 1999.
12. Katuoka S. Tarptautinė jūrų teisė. - Vilnius: Eugrimas, 1997.
13. Mikelėnas V. Prievolių teisė. Pirmoji dalis.- Vilnius: Justitia, 2002.
14. Mikelėnas V. Tarptautinės privatinės teisės įvadas. - Vilnius: Justitia, 2001.
15. Minalga R. Tarptautinė logistika. - Vilnius: Homo liber, 2004.
16. Sūdžius V. Sutartys: principai ir praktika.- Vilnius, 2000.
17. Wilson J. F. Carriage of goods by sea . - Harlow : Pearson Longman, 2004.
18. Авраменко И. М . Международное морское право.- Ростов-на-Дону :Феникс ,2001.
19. Ануфриева Л.П. Международное частное право. Т 1, Т 2, Т 3.- Москва: БЕК, 2000.
20. Богуславский М.М. Международное частное право. -Москва: Юрист, 1999.
21. Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право. Книга вторая. - Москва: Статут, 2002.
22. Брагинский М. И., Витрянский И. И. Договорное право.Книга четвертая. - Москва:Статут, 2004.
23. Вилкова Н. Г. Договорное право в международном обороте.- Москва: Статут, 2004.
24. Витрянский И. И. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта - Москва: Статут, 2004.
25. Гражданское и торговое право зарубежных государств. I том. Москва: Международные отношения, 2004.
26. Гражданское право./ред Сергеева А .П .Часть 2. Москва: Проспект,1998.
27. Звекон В.П. Международное частное право. Курс лекций. - Москва: Норма, 2000.
28. Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право. - Москва, 2000.
29. Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Морское право. Учебное пособие. - Москва, 2005.
30. Кокин А.С., Левиков Г.А. Международное транспортная экспедиция. - Москва :Дело, 2005
31. Международное частное право. Ред. Дмитриева Г.К. - Москва: Проспект, 2000.
32. Международное частное право. Ред. Марышева Н. И. - Москва: Инфра, 2000.
33. Международное частное право. Ред. Марышева Н. И. - Москва: Юристъ, 2004.
34. Международное частное право. Сборник документов. - Москва: ВЕК, 1997.
35. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. - Москва, 1981.

36. Сиваков О.В., Новосельцев Ф.В., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право. Учебное пособие.- Москва: Былина, 2000.
37. Скаридов А.С. Международное частное право. Учебное пособие.- Ст.-Петербург: Полиус, 1998.
38. Тынель А., Функ Я., Хвалей В. Курс Международного торгового права. - Минск: Амалфея, 2000.

III. KITA LITERATŪRA

1. Drobotko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai: daktaro dis.: soc. mokslai, teisė (6F)/LPA . – V., 2006.
2. Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė: daktaro dis.:soc. mokslai: teisė (6F)/LPA.-V., 2003.
3. Lemchenas Ch., Macaitis J. Rusų - lietuvių kalbų žodynas. - Vilnius, 2000.
4. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Pirmoji knyga. Bendrosios nuostatos. Milelėnas V., Vileita A., Taminskas A. - Vilnius: Justitia, 2001.
5. Lietuvos Respublikos civilinio kodekso komentaras. Šeštoji knyga. Prievolių teisė. Pirmas tomas. - Vilnius: Justitia, 2003.
6. Radušytė E. Tarptautinės sutartys Lietuvos Respublikos teisinėje sistemoje: daktaro dis.:soc. mokslai: teisė (6F)/LPA.-V., 2001.
7. Борисов А. Б. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации. -Москва : Книжный мир, 2003.

IV. PERIODINĖ LITERATŪRA

1. Drobotko O. Krovinių gavėjo teisinė padėtis// Jurisprudencija, 2006. Nr. 4(82). P. 26-31.

V. PRAKTINĖ MEDŽIAGA

1. Klaipėdos apygardos teismo civilinė byla Nr. 2-00235/2005 *UAB „Kopra“ v. UAB „Baltic forwarding and shipping“*

2. Vilniaus apygardos teismo civilinė byla Nr. 2-00001-241/2005 UAB „Baltic forwarding and shipping“ v. UAB „Saginda“
3. Lietuvos Aukščiausio Teismo Senato 2001-06-15 nutarimas Nr. 31 Dėl Lietuvos teismų praktikos, taikant Ženevos 1956 m. Tarptautinio krovinių vežimo keliais sutarties konvenciją (CMR) . Teismų praktika, 2001, Nr.: 15. P. 325-415.
4. Lietuvos Aukščiausio Teismo Senato 1997-06-13 nutarimas Nr. 5 „Dėl įstatymų, reguliuojančių teismo sprendimo priėmimo ir išdėstymo tvarką, taikymo teismų praktikoje“. Teismų praktika, 1997, Nr.7. P. 13-46.

VI. INTERNETINIAI ADRESAI

1. Lietuvos Aukščiausio Teismo svetainė- www.lat.litlex.lt;
2. Lietuvių kalbos žodynas www.lkz.lt
3. Lietuvos Respublikos Seimo svetainė - <http://www.lrs.lt>;
4. Lietuvos saugios laivybos administracijos svetainė – www.msa.lt;
5. Klaipėdos valstybinio jūrų uosto svetainė - <http://www.portofklaipeda.lt/lt.php>
6. Susisiekimo ministerijos svetainė- - <http://www.transp.lt>;
7. Teisinės informacijos paieška – www.litlex.lt
8. <http://www.admiraltylawguide.com>

SANTRAUKA

Vežimo jūra sutarties institutas yra vienas iš šiuolaikinės ekonomikos bei rinkos vystymosi pagrindų bei vienas iš pagrindų atsirasti civiliniams santykiams tarp teisės subjektų, veikiančių šioje srityje. Esminiai pokyčiai Lietuvos teisės aktų nuostatose padaryti, Lietuvoje 2003 m. liepos 3 d. ratifikavus Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. vasario 23 d. protokolu (Visbiu taisyklės), kitaip tariant Hagos - Visbiu taisyklės.

Magistrinio darbo „Krovinių vežimo jūra sutartis“ – tikslas –atskleisti vežimo jūra sutarties teisinę prigimtį, atlikti krovinių vežimo jūra sutarties ir jos rūšių teisinį vertinimą, nurodyti jos vietą kitų civilinių sutarčių tarpe Lietuvos teisinėje sistemoje.

Darbas susideda iš įvado, dėstomosios dalies, kurią sudaro penkios dalys, išvadu, literatūros sąrašo ir priedų.

Pagrindinė dėstomoji darbo dalis pradedama akcentuojant krovinių pervežimo jūra sutarties ir frachtavimo sutarties santykio problemą, toliau nustatomi rodikliai, kuriais remiantis bus atliekama krovinių vežimo jūra analizė ir, remiantis šiais rodikliais pateikiama išsami krovinių vežimo jūra, lygiagrečiai ir charterio sutarties analizė, nurodomi joms būdingi požymiai, sutarčių sąvoka, dalykas, turinys, forma. Toliau nagrinėjamas krovinių pervežimui jūra taikomas teisinis reglamentavimas, apibūdinamas pagrindinis jos dokumentas – konosamentas, jo savybės, teisinė reikšmė ir funkcijos, taip pat analizuojami dokumentai, panašūs į konosamentą, įvertinama jų teisinė reikšmė. Sekanti darbo dalis skirta frachtavimo sutarčiai (charterui), kur išskiriamos charterio rūšys, analizuojamas jo reglamentavimas nacionalinėje teisėje.

Paskutinė dėstomoji darbo dalis skirta praktiniam panaudojimui - krovinių vežimo jūra ir sąlyginai į ją panašių sutarčių atskyrimo problemai.

Paskutinėje baigiamojoje darbo dalyje pateiktos išvados, atspindinčios darbo tikslą bei rekomendacijos, kuriomis būtų galima vadovautis teisinėje praktikoje nagrinėjant su krovinių pervežimu jūra susijusias bylas.