

MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS
TEISĖS FAKULTETAS
VERSLO TEISĖS KATEDRA

DOVILĖ RUČYTĖ

Magistrantūros dieninių studijų
Vežimo teisės programa (62401S119)

**VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI
KROVINIUS TURINYS IR JOS REIKŠMĖ VEŽĖJO CIVILINEI ATSAKOMYBEI**

Magistro baigiamasis darbas

Darbo vadovas-
Docentas, daktaras
Edvardas Sinkevičius

Vilnius,
2008

TURINYS

IVADAS	4
1 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS	8
1.1 Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reglamentavimas tarptautinėse konvencijose.....	8
1.1.1 Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklės	8
1.1.2 Hamburgo taisyklės	11
1.2 Lietuvos Respublikos nacionaliniai teisės aktai	13
2 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS, KAIP FUNDAMENTALIOS PAREIGOS, SAMPRATA.....	15
2.1 Absoliuti pareiga	15
2.2 Įsipareigojimas deramai kruopščiai atlikti tam tikrus veiksmus	17
2.2.1 Deramo kruopštumo sąvoka	19
2.2.2 Deramo kruopštumo standartas	20
2.2.3 Deramo kruopštumo įvykdymo reikšmė	21
2.2.4 Deramas kruopštumas ir užslėptas trūkumas.....	21
2.2.5 Pareigos atlikti tam tikrus veiksmus deramai kruopščiai perleidimas.....	23
2.3 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius išraiškos forma.....	25
2.3.1 Aiškiai išreikšta pareiga	26
2.3.2 Numanoma pareiga.....	26
3 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS TURINYS.....	28
3.1 Fizinė laivo būklė	28
3.2 Privaloma laivo komplektacija ir pagrindiniai įrengimai	29
3.3 Tinkamai paruošti laivo bunkeriai	29
3.4 Laivo tinkamumas gabenti krovinius	30
3.5 Laivo pakrovimas ir netinkamas krovinių sukrovimas	32
3.6 Tinkamai sukomplektuota ir kvalifikuota įgula.....	34
3.7 Privaloma dokumentacija	37
3.8 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius įvykdymas laiko atžvilgiu.....	39
3.8.1 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pradžios momentas	39
3.8.2 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius įvykdymo laikas.....	40
3.8.2.1 Pareigos vykdymas laivui neperėjus vežėjo nuosavybėn.....	41
3.8.2.2 Pareigos vykdymas prieš atvykimą į pakrovimo uostą	42

3.8.2.3	Pareigos vykdymas laivui išplaukus.....	45
3.9	Stadijų doktrina	47
3.9.1	Senoji stadijų doktrina	47
3.9.2	Naujoji stadijų doktrina	51
4	VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS ATsirADIMO PAGRINDAI, ĮRODINĖJIMO PAREIGA IR PRIEŽASTINIS RYŠYS.....	53
4.1	Atsakomybės atsiradimo pagrindai	53
4.1.1	Atsakomybė paremta preziumuojama kalte	54
4.1.2	Atsakomybė paremta kaltės principu	55
4.2	Įrodinėjimo pareiga.....	56
4.3	Priežastinis ryšys	58
5	VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS REIKŠMĖ VEŽĖJO CIVILINEI ATSAKOMYBEI	63
5.1	Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės, esant netinkamam pareigos įvykdymui.....	63
5.2	Vežėjo atsakomybės ribojimas	65
5.3	Teisė nutraukti sutartį.....	70
	IŠVADOS.....	72
	LITERATŪROS SĄRAŠAS.....	73
	SANTRAUKA	78
	SUMMARY	79

IVADAS

Sparčiai vystantis tarptautinei prekybai ir augant pasaulio ekonomikai, laivyba, dvidešimt pirmame amžiuje išlieka vienas pagrindinių, saugiausių, veiksmingiausių ir mažiausiai aplinką teršiantis krovinių gabenimo būdas. Pasaulinė ekonomika negalėtų efektyviai funkcionuoti be laivų ir laivybos pramonės. Laivybos pramonės svarbą tarptautinei prekybai pabrėžia tas faktas, jog daugiau nei 90 % pasaulinės prekybos yra vykdoma jūros keliu, o gabenimo apimtys jūrų laivais siekia 75 % bendro krovinių kiekio, pervežamo visomis transporto rūšimis¹.

Siekiant užtikrinti, kad šis sektorius ir toliau būtų laikomas itin saugiu ir ekologišku, turi būti garantuojama, kad visi laivai išlaikytų aukščiausius techninius standartus eksploataavimo metu, turėtų kompetentingą ir tinkamai paruoštą įgulą bei atitiktų saugumo standartus, priešingu atveju atsirastų milžiniški neigiami padariniai tiek gamtai, tiek laivybos ir verslo pramonėms.

Temos aktualumas. Pasaulinės ekonomikos plėtra ir geografinė padėtis lėmė Lietuvai Baltijos jūros regione užimti tranzito valstybės padėtį tarp Vakarų ir Rytų, Šiaurės ir Pietų. Lietuvos transporto sektorius jau dabar yra dalis transeuropinio transporto tinklo. Dėl vykdomos Europos Sąjungos transporto politikos, kuria siekiama daugiau krovinių gabenti vandens transportu, įgyvendinant trumpųjų nuotolių laivybos ir jūrų greitkelių koncepcijas, krovinių srautai per Klaipėdos valstybinį jūrų uostą yra padidėję².

Siekiant toliau vystyti tarptautinę prekybą ne tik su Europos Sąjungos valstybėmis, bet ir už jos ribų esančiomis jūrinėmis valstybėmis, bei didinti krovinių pervežimo jūra srautus, būtina užtikrinti, kad vežėjai būtų tinkamai pasirengę atlikti jiems pavestas pareigas ir laivai, kuriais gabenami kroviniai, būtų tinkamai paruošti plaukti. Laivo tinkamumo plaukioi svarba ir jos įtaka vežėjo civilinei atsakomybei yra pripažinta tiek bendrojoje teisėje, kur vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra absoliutaus pobūdžio ir numanoma, tiek tarptautinėse sutartyse būtent Hagos ir Hagos- Visbiu bei Hamburgo taisyklėse, kur ji yra pagrindinė vežėjo pareiga³. Todėl yra aktualu atskleisti pagrindinės vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius teisinius aspektus ir jos reikšmę vežėjo civilinei atsakomybei, svarbiausių tarptautinių aktų, reglamentuojančių krovinių gabenimą jūra, kontekste.

Pasirinkta magistro baigiamojo darbo tema „**Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turinys ir jos reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei**“– aktuali tuo, kad Lietuvos teisinėje literatūroje ši tema nebuvo plačiai nagrinėjama, o užsienio šalių autoriai dažnai ją atskleidžia remiantis nacionaliniais teisės aktais, nes tarptautiniu lygmeniu nėra vieningo

¹ Minalga R. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007.-49 p.- ISBN 978-9955-27-084-3

² Butkevičius J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. Vilnius: VGTU leidykla „Technika“, 2008.-238 p.- ISBN 978-9955-28-215-0.

³ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.-24 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reglamentavimo. Be to, Lietuvos teismų praktika šiuo klausimu yra gana skurdi, galima išskirti vos keletą bylų, kuriose nagrinėjamas vežėjo civilinės atsakomybės klausimas gabenant krovinius kelių transportu, tuo tarpu apie vežėjo jūros transportu pareigas ar jo civilinę atsakomybę nėra pasisakyta.

Todėl, atsižvelgiant į šios vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius svarbą, jos įtaką vežėjo atsakomybei bei nesant vieningo unifikuoto jos reglamentavimo, yra tikslinga išanalizuoti vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius sampratą, nagrinėjant skirtinguose teisės aktuose įtvirtintą poziciją bei atskleisti užsienio teismų požiūrį, nustatant pareigos įtaką vežėjo civilinei atsakomybei ir jos interpretavimą, esant skirtingoms krovinių vežimo jūra sutarties rūšims.

Autorius, analizuodamas ir nagrinėdamas pasirinktą darbo temą, bandys detaliau atskleisti šioje srityje kylančias problemas ir pateikti racionalius šių problemų sprendimo būdus vadovaujantis teorine ir gauta empirine medžiaga.

Atsižvelgiant į pasirinktą tyrimo dalyką, tiesioginis magistro baigiamojo darbo **tikslas**- išanalizuoti vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius sampratą krovinių vežimo jūra sutarties kontekste, atskleisti šios pareigos turinį ir reikšmę vežėjo civilinei atsakomybei.

Šiam tikslui pasiekti keliama **uždaviniai**:

- Išnagrinėti vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, kaip fundamentalios pareigos, sampratą Bendrosios ir Kontinentinės teisės tradicijos šalyse, atsižvelgiant į krovinių vežimo jūra sutarties pobūdį.
- Įvertinti pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius teisinio reglamentavimo problemas.
- Atskleisti vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pobūdžio kitimo aspektus nuo absoliutaus įsipareigojimo iki pareigos atlikti tam tikrus veiksmus dermai kruopščiai.
- Remiantis įvairių užsienio šalių teismų praktika išnagrinėti pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius neįvykdymo pasekmes vežėjo atsakomybei.

Darbo pradžioje iškeliamas **hipotezė**, kad vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra fundamentali pareiga, kurios netinkamas įvykdymas neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės.

Magistro baigiamojo darbo objektas- tinkamumo plaukti ir gabenti krovinius teisinis reglamentavimas.

Magistro baigiamojo darbo dalykas- vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turinys ir jos reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei, nagrinėjami remiantis

pagrindiniais tarptautiniais teisės aktais, reglamentuojančiais krovinių vežimą jūrą, Bendrosios ir Kontinentinės teisės tradicijos jūrų transporto teisės doktrinomis, teismų praktika.

Šiame darbe remiamasi įvairiais **literatūros šaltiniais**- tiek teorine, tiek praktine medžiaga. Teorinės literatūros pagrindą sudarė užsienio autorių knygos: dr. Hakan Karan „Vežėjo atsakomybė tarptautinėse jūrų konvencijose Hagos, Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklėse“⁴, kurioje yra nagrinėjama vežėjo atsakomybė už krovinių vežimo jūra sutarties pažeidimą esant konvenciniam režimui. Oksfordo universiteto profesorius Stephen Girvin knygoje „Krovinių gabenimas jūra“⁵ atskleidė krovinių vežimo jūra ypatumus, vežėjo ir siuntėjo sutartinius santykius nacionaliniu ir tarptautiniu mastu. Analizuojant vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius teisinio reglamentavimo režimą buvo analizuojama dr. A. Gineičio disertacija⁶, kurioje autorius pateikia krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikomą reglamentavimą. Detaliau vežėjų civilinės atsakomybės ypatumai pervežimuose jūros transportu analizuojama dr. O. Drobitko disertacijoje⁷. Svarbią vietą tarp naudotų literatūros šaltinių užima užsienio šalių, ypač Bendrosios teisės sistemos, teismų praktika.

Šiame magistro baigiamajame darbe naudojami šie **metodai**:

Sisteminės analizės metodo taikymas padėjo nustatyti pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius teisinę prigimtį ir sistemiškai įvertinti šios pareigos reikšmę vežėjo civilinei atsakomybei.

Lyginimo metodas buvo naudojamas lyginant nacionalinius transporto teisės norminius aktus su tarptautiniais dokumentais, kitų valstybių teisės aktais, analizuojant skirtingų valstybių ir teisės tradicijų teisinę konstrukcijas ir teisinę praktiką.

Lyginamojo- istorinio metodo pagalba buvo atskleista vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius evoliucija kontinentinės bei bendrosios teisės sistemos šalyse.

Apibendrinimo metodas buvo naudojamas rengiant apibendrinimus ir išvadas.

Pagrindinis tyrimo metu taikytas empirinis tyrimo metodas- **teisinių dokumentų analizė**, kuriuo remiantis buvo analizuojami ne tik Lietuvos transporto teisės norminiai aktai, bet ir užsienio valstybių bei tarptautiniai dokumentai. Atsižvelgiant į tai, jog tarptautiniu lygiu nėra įtvirtinta vieningo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reglamentavimo, darbe naudojami ne tik pirminiai dokumentai, bet ir užsienio valstybių teisės aktų apžvalgos bei vertimai.

⁴ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004. ISBN 0-7734-6174-4.

⁵ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007. ISBN 978-0-19-876458-8.

⁶ Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ Mru.- V., 2003.

⁷ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- , 2006.

Darbo struktūrą sudaro įvadas, penki skyriai: pirmajame skyriuje aptariami vežėjo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reglamentuojantys tarptautiniai ir nacionaliniai teisės aktai; antrajame atskleidžiama šios pareigos samprata, pobūdis bei išraiškos forma; trečiajame- nagrinėjamas pareigos turinys nuo techninio laivo paruošimo iki žmogiškojo faktoriaus. Ketvirtas ir penktas skyriai skirti vežėjo atsakomybei. Juose nagrinėjami vežėjo atsakomybės atsiradimo pagrindai, įrodinėjimo naštos paskirstymas bei pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei remiantis Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis bei Bendrosios teisės sistemos normomis. Darbo pabaigoje pateikiamas naudotos literatūros sąrašas ir darbo santrauka lietuvių ir anglų kalbomis.

1 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS TEISINIS REGLAMENTAVIMAS

1.1 Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius reglamentavimas tarptautinėse konvencijose

1.1.1 Hagos ir Hagos- Visbiu taisyklės

1924 m. rugpjūčio 25 d. Briuselyje buvo priimta Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentu unifikavimo. Remiantis šia konvencija priimtose taisyklės vadinamos Hagos taisyklėmis⁸. Pažymėtina, jog ši Konvencija nebuvo išsamus taisyklių rinkinys, reguliuojantis krovinių gabenimus jūra. Ja bandyta suvienodinti tik kai kurias konosamentus reguliuojančias taisykles, kuriose įtvirtintos standartinės sąlygos, apibrėžiančios vežėjo atsakomybės apimtį, kurią draudžiama keisti vežėjo naudai. Taipogi buvo įtvirtinta ribota vežėjo atsakomybė ir numatoma, jog konvencija taikoma visiems pervežimams, atliekamiems pagal konosamentus, kurie išduoti susitariančioje valstybėje⁹.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog šiose taisyklės išreikštos formuluotės nebuvo labai tikslios, dėl to susitarančios valstybės galėjo skirtingai interpretuoti jų turinį, be to, jų redakcijų ir net taikymo sferos skirtumų ginčo nagrinėjimo vieta vienoje ar kitoje susitariančioje valstybėje lėmė skirtingą vežėjo atsakomybę, o tai prieštaravo konvencijos tikslams. Visa tai įtakojo, jog vienose valstybėse taisyklės buvo taikomos tiesiogiai, kitose- ne. 1968 ir 1979 metais buvo priimti šios konvencijos protokolai. 1968 metų Briuselio protokolu buvo įtvirtintos Visbiu taisyklės, kuriomis buvo pašalinti Hagos taisyklių netikslumai. 1924 m. Konvencijos taisyklės su 1968 ir 1979 metų Protokolų įvestais pakeitimais sudaro vientisą taisyklių kompleksą vadinamą Hagos- Visbiu taisyklėmis¹⁰.

Hagos- Visbiu taisyklės buvo inkorporuotos į Anglijos teisę, Krovinių gabenimo jūra įstatymą (COGSA) 1971 metais. Jungtinėse Amerikos Valstijose Hagos taisyklės 1936 metais buvo perkeltos į nacionalinę teisę į Krovinių gabenimo jūra įstatymą (COGSA).¹¹

Hagos- Visbiu taisyklės taikomos kiekvienam konosamentui, pagal kurį krovinyje vežamas tarp skirtingų valstybių uostų, jei konosamentas išduotas valstybėje narėje, ar išvykimo uostas yra susitariančioje valstybėje, ar sutartyje yra numatyta, jog sutarčiai bus taikomos Taisyklės ar

⁸ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003-09-26, Nr. 91(1)-4124.

⁹ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 21-23 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹⁰ Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ Mru.- 2003. P. 87.

¹¹ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 180-181 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

valstybės teisė, kurios dalimi yra šios taisyklės, nepriklausomai nuo laivo, vežėjo, siuntėjo, gavėjo ar bet kurio kito suinteresuoto asmens valstybinės priklausomybės.¹²

Šiuo metu Hagos- Visbiu taisyklės yra pagrindinis teisė aktas, reguliuojantis teisinius santykius, atsirandančius iš krovinių vežimo jūra sutarties, kuri turi būti patvirtinama konosamentu ar kitu apyvartiniu dokumentu. Šių taisyklių tikslas- apsaugoti krovinių savininkų interesus santykiuose su vežėjais. Siekiant tinkamai pasiekti šį tikslą buvo palengvinta ir supaprastina civilinė apyvarta, nustatant, kad negalima nuginčyti krovinio priėmimo vežėjo dispozicijon po išduoto konosamento prezumpcijos, jei šis konosamentas perduotas sąžiningam trečiajam asmeniui. Be to vežėjo civilinės atsakomybės maksimumas siejamas ne tik su krovinio vieta, bet ir su svoriu¹³.

Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje numatyta besąlyginė vežėjo pareiga, nuo kurios jis negali būti atleistas, t.y. „*Vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai :*

- a) paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukioti;*
- b) tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, 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.“¹⁴*

Atsižvelgiant į šią normą galima daryti išvadą, jog Hagos- Visbiu taisyklės keičia pareigos sampratą iš pagrindų. Sutartyse, kurioms taikomos Hagos- Visbiu taisyklės, nėra taikoma numanoma absoliuti garantija. Skirtingai nei Bendrosios teisės sistemoje, vežėjo pareiga yra deramai ir kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti. Be to, Taisyklėse yra pateikiamas baigtinis vežėjo įsipareigojimų sąrašas, kurie Bendrosios teisės sistemoje yra traktuojami kaip tinkamumo plaukioti dalis. Darytina išvada, jog visos pareigos numatytos Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsnio 1 dalyje yra įtrauktos į tinkamumo plaukioti sąvoką numatytą Bendrosios teisės sistemoje. Pareiga paruošti laivą, kad jis būtų tinkamas plaukti, įtvirtinta 3 straipsnio 1 dalyje yra ekvivalentiška bendram tinkamumo plaukioti supratimui ir jo kaip fizinės ir struktūrinės laivo būklės apibrėžimui. Pareigą tinkamai sukomplektuoti laivo įgulą, parengti laivą kelionei ir jį aprūpinti galima sulyginti su laivo tinkamumu plaukioti. Reikalavimas tinkamai sukomplektuoti laivą yra susijęs su tinkamumu plaukioti kaip pakankamos ir kompetentingos įgulos sąlyga, o reikalavimas tinkamai parengti ir aprūpinti laivą yra adekvatus tinkamai paruoštai įrangai ir aprūpintiems laivo bunkeriams. Trečiasis įsipareigojimas 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

¹² Dockrey M. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004.- 159 p.- ISBN 1-85941-796-5.

¹³ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V., 2006. P. 120.

¹⁴ 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)// <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-11-12.

prekes nurodo laivo tinkamumą gabenti krovinius. Pažymėtina, jog ši vežėjo pareiga apima visas krovinio aptarnavimo stadijas: nuo jo krovimo ir laivo galimybių priimti sutartyje numatytą krovinį iki tinkamumo išlaikyti ir išsaugoti krovinį¹⁵.

Hagos- Visbiu taisyklėse nustatomas baigtinis visiško atleidimo nuo atsakomybės pagrindų sąrašas, kuriuo remiantis vežėjas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei krovinys prarastas ar sugadintas dėl:

- a) kapitono, jūrininko, locmano arba vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą. Nei vežėjas, nei laivas neatsako už navigacines ar laivo valdymo klaidas. Ši nuostata buvo perkelta iš JAV 1893 m. Harterio akto.
- b) gaisro, jeigu jis nekilo dėl faktinės vežėjo kaltės arba dėl jo tam tikrų veiksmų. Vežėjas turi deramai kruopščiai įvykdyti savo pareigas, įskaitant ir priešgaisrinės saugos reikalavimus.
- c) rizikos, pavojų ir nelaimingų atsitikimų jūroje ar kituose laivybai tinkamuose vandenyse. Nebūtina, jog pavojus būtų nenugalimas, pakanka, kad jis būtų staigus ir stiprus, dėl ko nebūtų galima užtikrinti krovinio saugumo.
- d) gamtos jėgų pasireiškimo, nenugalimos jėgos ar stichinių nelaimių, kurių vežėjas negalėjo numatyti ir jų išvengti.
- e) karo veiksmų. Ši sąlyga turi apimti civilį karą.
- f) valstybės priešų veiksmų, kurie atlikti karo metu gabenant prekes. Anglijos teisėje tai „Karaliaus“ ar „Karalienės priešai“ ir apima piratus, maištininkus, sukilusius prieš savo valdžią, bei teroristus.
- g) valdovų, valstybės vadovų ar kitų žmonių suėmimo, suvaržymo arba turto arešto kaip laikinosios apsaugos priemonės. Tai apima valstijų ar valstybės valdžios prievartinius įsikišimus užvaldant krovinius, pavyzdžiui, blokados, embargas, importo ar eksporto ribojimai arba dėl įstatymų pasikeitimų, ar dėl naujų aplinkybių, kuriomis buvo apribota laivininkystės laisvė. Jei ši aplinkybė egzistavo iki reiso pradžios, vežėjas nebus atleistas nuo atsakomybės, nes ji būtų pripažinta neeiline aplinkybe, kuri vykdoma remiantis šios šalies įstatymais.
- h) karantino apribojimų. Ši aplinkybė bus netaikoma, kai dėl vežėjo tyčios ar nerūpestingumo krovinys ar laivas pateko į tokias sąlygas, dėl kurių buvo taikomi karantino apribojimai.
- i) siuntėjo, prekių savininko, jo agento ar atstovo veiksmų ar neveikimo. Ši sąlyga apima ir netinkamos ar klaidinančios informacijos apie krovinio sukrovimą, gabenimą ir iškrovimą, vežėjui suteikimą, kuria jis rėmėsi atlikdamas šiuos veiksmus ir dėl to krovinys buvo pažeistas.

¹⁵ Dockrey M. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004.- 168-178 p.- ISBN 1-85941-796-5.

- j) streikų, lokautų, darbo sustabdymo ar apribojimo, dėl bet kokios priežasties, nepaisant to, ar jie yra daliniai, ar visuotiniai.
- k) sukilimų ir pilietinių neramumų. Ši sąlyga papildo jau minėtą sąlygą dėl karo veiksmų.
- l) gelbėjimo ar bandymo gelbėti gyvybę ar turtą jūroje.
- m) savaiminio dydžio ar svorio sumažėjimo arba dėl bet kurio kito trūkumo ar sužalojimo, atsirandančio dėl prigimtinio prekių defekto, kokybės ar prigimtinio trūkumo. Vežėjas turi būti informuotas apie gabenamo krovinio savybes ir dėl jo prisiimti atsakomybę. Tačiau ši išimtis negali būti taikoma vežėjui, kuris pažeidė savo prisiimtas pareigas.
- n) nepakankamos pakuotės, dėl kurios krovinyje negali atlaikyti įprasto pavojaus gabenimo metu. Tai apima tik išorinį įpakavimą.
- o) nepakankamo arba netinkamo ženklinimo, pavyzdžiui, kai prekės dėl netinkamo žymėjimo susimaišo ir jų neįmanoma atskirti.
- p) paslėptų trūkumų, kurių negalima aptikti kruopščiai tikrinant. Šiuo atveju paslėptas trūkumas turi būti laive, o ne krovinyje.
- q) bet kurios kitos priežasties, nesant vežėjo faktinės kaltės ar dalyvavimo arba nesant vežėjo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo. Šiuo atveju įrodymo pareigą turi asmuo, reikalaujantis pripažinti tokią išimtį, kad įrodytų, jog nei vežėjo faktinė kaltė ar jo dalyvavimas, nei vežėjo agentų ar jo darbuotojų faktinė kaltė ar aplaidumas neprisidėjo prie nuostolio ar žalos. Šia išimtimi vežėjas gali remtis, kai nėra tenkinamos kitų išimčių sąlygos.¹⁶

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog Hagos- Visbiu taisyklėse vežėjo atsakomybės ribos nustatomos, ne tik už prarasto krovinio vietą, bet ir už bruto svorio kilogramą prarasto ar sugadinto krovinio. Be to, 1979 m. protokolu buvo pakeista kompensacijos suma ir įtvirtintas naujas atsiskaitymo vienetas -speciali skolinimosi teisė (SST).¹⁷ Taigi, vežėjas negali mokėti didesnės nei Konvencijoje nustatytos kompensacijos, t.y. daugiau nei 666.67 atsiskaitymo vieneto už prarastą ar sugadintą krovinio vietą ar vienetą arba 2 atsiskaitymo vienetus už kiekvieną trūkstamą kilogramą bruto svorio¹⁸.

1.1.2 Hamburgo taisyklės

1978 metais Hamburgo konferencijoje buvo priimta Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių vežimo jūra. Šioje konvencijoje įtvirtintos taisyklės vadinamos Hamburgo taisyklėmis, kurios įsigaliojo nuo 1992 m. lapkričio 14 dienos. Nagrinėjant šios konvencijos nuostatas bei atsižvelgiant

¹⁶ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 180-181 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

¹⁷ Protokolas (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 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) // Valstybės žinios, 2003-09-26, Nr. 91(1)-4122.

¹⁸ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 27-32 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

į tą faktą, jog ją yra ratifikavę tik nedideliuos laivynus turinčios šalys, galima teigti, jog tai plataus pobūdžio tarptautinės teisės dokumentas, kuriame daugiau dėmesio skirta krovinių savininkų interesams, ir kartu bandyta surasti kompromisą tarp krovinių bei laivų savininkų interesų.¹⁹

Hamburgo taisyklių reguliavimo sritis yra žymiai didesnė nei Hagos- Visbiu taisyklės. Jų taikymo sritis apima deninių krovinių, gyvūnų, tiesioginių bei pavojingų krovinių pervežimus. Taipogi išplečiama šių taisyklių taikymo geografinė sfera nustatant, kad jos taikomos, kai sutartyje numatytas paskirties uostas yra susitariančioje valstybėje, ar kai faktinis iškrovimo uostas yra vienas iš sutartyje numatytų pasirinktinių paskirties uostų, o jų taikymas nepriklauso nuo laivo, vežėjo, faktinio vežėjo, siuntėjo, gavėjo ar kito suinteresuoto asmens nacionaline priklausomybe²⁰.

Skirtingai nuo Hagos- Visbiu taisyklių Hamburgo taisyklės taikomos ne tik krovinių vežimo jūra sutartims, įformintoms konosamentu, bet ir vežimo sutartims, įformintoms neturinčiais vežamų prekių apyvartinės funkcijos dokumentais, pavyzdžiui jūriniais važtaraščiais. Jos, kaip ir Hagos- Visbiu taisyklės, nėra taikomos charteriams, tačiau taikomos konosamentui, kuris išduotas charterio pagrindu, ir kurios turėtojas yra ne frachtuotojas²¹.

Hamburgo taisyklės reguliuoja vežėjo atsakomybę nuo to momento, kai vežėjas perima krovinį savo žinion išvykimo uoste, iki to momento, kai jis perduoda krovinį paskirties uoste, dėl to, jos apima daugiau transporto proceso etapų. Šiose taisyklėse išsamiai reglamentuojamas atsakomybės periodo nustatymas, konkretizuojami krovinių priėmimo ir jo perdavimo momentai, be to įtvirtinamos nurodomojo pobūdžio normos, kurios leidžia nustatyti minėtus momentus pagal pakrovimo ar iškrovimo uosto taisykles²².

Hamburgo taisyklėse vežėjo kaltė yra preziumuojama. Vežėjas yra atsakingas už nuostolius, sužalojimus ar vėlavimą pristatyti prekes, kai įvykis, dėl kurio atsirado minėti padariniai, įvyko, kroviniui esant vežėjo žinioje, nebent jis sugebėtų įrodyti, kad jis, jo darbuotojai ar agentai ėmėsi visų įmanomų priemonių, kurios pagrįstai reikalingos siekiant išvengti nelaimingo atsitikimo ir jo rezultato²³. Vadinasi, pagal Hamburgo taisykles, nėra svarbu nustatyti ar laivas, kuriuo buvo vežamas kroviny, buvo tinkamas plaukti nuostolių, sužalojimo ar vėlavimo atveju, nes vežėjo kaltė yra preziumuojama. Pats vežėjas turi paneigti prezumpciją, kad būtų atleistas nuo atsakomybės už krovinį. Galima teigti, jog vežėjo atsakomybė priklauso nuo saugių ir patikimų krovinių gabenimo

¹⁹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 147-149 p.- ISBN 978-185941-852-9.

²⁰ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 65-66 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

²¹ Gineitis A. Krovinių vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ Mru.- V., 2003. P. 106.

²² Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V., 2006. P. 121.

²³ Weiss J.A. Statutes and Conventions on Carriers' Defenses to Cargo Liability// <http://www.sealaw-usa.com/statutesandconventions.html>; prisijungimo laikas: 2008-11-10.

sąlygų, bet ne nuo laivo, su kuriuo vykdomas vežimas, būklės. Pagal Hamburgo taisykles, kiek tai susiję su vežėjo ir krovinio gavėjo tarpusavio santykiais, laivo tinkamumas plaukti praranda savo svarbą²⁴.

1.2 Lietuvos Respublikos nacionaliniai teisės aktai

Prekybinę laivybą Lietuvoje reguliuoja LR Prekybinės laivybos įstatymas, kuriame reglamentuojami krovinių, keleivių ir bagažo gabenimo jūra teisiniai santykiai, nustatomi darbo laive ypatumai ir socialinės garantijos jūrininkams.²⁵ Atkreiptinas dėmesys į tai, jog įstatyme nėra ypatingų teisinių normų reguliuojančių vežėjų atsakomybę, vykdamą krovinio vežimo jūra sutartį. Jame inkorporuotos Hagos-Visbiu taisyklės, kuriomis vadovaujantis kroviniai vežami jūra²⁶. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog statyme nėra privačius santykius reguliuojančių tiesioginio taikymo normų.

Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro 2001 m. balandžio 12 d. įsakymu Nr. 116 buvo patvirtintos Bendrosios krovinių vežimo jūra taisyklės, kurios nustato krovinių pateikimo, išdėstymo ir tvirtinimo laive bei gabenimo jūra tvarką bei pagrindines krovinių transportavimo dalyvių pareigas²⁷. Šio taisyklės taikomos kraunant krovinius Lietuvos Respublikos jūrų uostuose bei vežant krovinius Lietuvos Respublikos jūrų laivų registre įregistruotais laivais. Jose įtvirtinami reikalavimai visų rūšių bei atskirų rūšių krovinių gabenimui. Nustatomi griežti reikalavimai informacijai apie krovinį, kurią privalo siuntėjas pateikti krovos darbų kompanijai ir vežėjui ar jo įgaliotam asmeniui, laivo paruošimui tinkamu plaukti, krovinių patalpoms, tvirtinimo priemonėms, jų išdėstymui, sudėliojimui ir tvirtinimui.

Pažymėtina, jog taisyklės reguliuoja uostuose atliekamus krovimo darbus bei krovinio įteikimo operacijas, nustatant tokių veiksmų atlikimo būdą, tačiau jose nėra atskleista krovinio įteikimo ar krovimo pareiga, jos turinys. Nėra numatyta, kuri vežimo šalis turi pareigą krauti krovinius, kokias pasekmes sukelia krovinio neatsiėmimas.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog administracinių saugumo reikalavimų savo nacionalinės priklausomybės laivams įtvirtinimas neįtakoja privačių vežimo santykių. Atsižvelgiant į tai darytina išvada, kad šios taisyklės nereguliuoja privačių santykių dėl krovinio gabenimo, nes įtvirtinti administraciniai saugumo reikalavimai neįtakoja vežimo santykių turinio. Be to, krovimo operacijų

²⁴ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 52-55 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

²⁵ Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas// Valstybės žinios. 1996, Nr. 101-2300.

²⁶ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V., 2006. P. 115.

²⁷ Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr.116 Dėl Bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymu Nr. 270, dalinio pakeitimo// Valstybės žinios. 2001-04-20, Nr. 34-1141.

reglamentavimas poįstatyminiuose aktuose yra nepagrįstas, nes nėra pagrindo taikyti Lietuvos įstatymų normas, reguliuojančias krovinio vežimo jūra santykius²⁸.

Atsižvelgiant į tai, jog Lietuva, kaip ir daugelis jūrinių pasaulio šalių, tarptautiniams krovinių pervežimams taiko 1924 m. tarptautinę konvenciją dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės), iš dalies pakeistą 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) ir iš dalies pakeistą 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), šiame darbe nagrinėjant vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir civilinės atsakomybės ypatumus, daugiausia dėmesio bus skiriama šiai tarptautiniai konvencijai.

²⁸ Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ Mru.-V., 2003. P. 110.

2 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS, KAIP FUNDAMENTALIOS PAREIGOS, SAMPRATA

Pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra asmeninė, fundamentali pareiga, skirta vežėjui. Šios pareigos turinys yra toks pat tiek Bendrosios teisės sistemoje, tiek Hagos-Visbiu taisyklėse, tiek Hamburgo taisyklėse, tačiau keičiasi tik jos prigimtis. Bendrosios teisės sistemoje pareiga yra absoliuti, tuo tarpu Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklės nustato pareigą elgtis deramai kruopščiai. Nepaisant tokių skirtumų, laivo savininkui visais atvejais išlieka absoliuti pareiga, kai nėra taikomos Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklės.

Šiame skyriuje nagrinėjama pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pobūdis pagal Bendrosios teisės sistemos, Hagos- Visbiu taisyklių bei Hamburgo taisyklių normas.

2.1 Absoliuti pareiga

Bendrosios teisės sistemoje yra griežtas įsipareigojimas, kuris nustato vežėjui absoliučią pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti, tačiau šios pareigos absoliutus pobūdis nereiškia, jog vežėjas turi pateikti tobulą laivą. Iš vežėjo nėra reikalaujama pateikti tokį laivą, kuris iškęstų bet kokios rūšies, itin didelių ir sunkius pavojus reiso metu. Jis turi pateikti tokį laivą, kuris būtų tinkamas numatytam reisui atlikti bei konkrečiam kroviniui gabenti. Laivas turi būti taip paruoštas, kad galėtų susidoroti su netikėtai užklupusiais įprastais jūros pavojais. Be to, atsižvelgiant į kietinamo gabenti krovinio rūšį, turi būti pateiktas atitinkamos rūšies laivas su paruošta sukrovimo vieta jame²⁹. Pažymėtina, jog vežėjui nepakanka įrodyti, kad jis stengėsi padaryti laivą tinkamu plaukti, nes laivas turi atitikti savo paskirtį.

Atkreiptinas dėmesys į tai, kad tuo atveju, jei vežėjas pažeidė savo įsipareigojimą, jis bus atsakingas, nepaisant, ar jis buvo dėl to kaltas, ar ne ir šiuo atveju visiškai nesvarbu ar trūkumas buvo surastas per apžiūrą, ar ne. Byloje *Steel v. State Line*³⁰ teismas išaiškino šios absoliučios pareigos reikšmę. „jei krovinių vežimo sutartis yra laive, nepaisant jos formos, pareiga nustatoma tam asmeniui, kuris pateikė ir aprūpino šį laivą, ar jo patalpas, nebent kažkas nustatė sąlygą, apsaugančią laivą, nuo reikalavimo atitikti savo paskirtį. Taip bendrai išreiškiamas pasakymas, kad laivas turi būti tinkamas plaukti“³¹.

Jei vežėjas pateiktų tinkamai aprūpintą laivą, jis būtų tinkamai įvykdes savo įsipareigojimą, ir nebūtų atsakingas už nuotolius, nebent jo atsakomybė kiltų remiantis kitais pagrindais, pavyzdžiui

²⁹ D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. 7th. Ed. Galsgow: Shaw & Sons Limited, 1992.- 98-101 p.- ISBN 0-7219-0623-0.

³⁰ Steel et Al. v. The State Steamship Company, (1877-78) L.R. 3 App. Cas.72.

³¹ Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999.- 54-56 p.- ISBN 1-85431-881-0.

dėl pareigos tinkamai prižiūrėti krovinį pažeidimo. Tačiau vežėjas, pateikdamas laivą, kuris pagal fizines savo savybes yra tinkamas plaukti ir gabenti krovinius, gali būti atsakingas dėl laivo netinkamumo plaukianti, jei tai sukėlė blogas sukrovimas³².

Pavyzdžiui byloje „*The Kapitan Sakharov*“³³ vežėjas turėjo konteinervežį „Kapitan Skaharov“. Kroviny buvo pakrautas ant laivo denio ir krovinio savininkas nedeklaravo pavojingo jo pobūdžio. Be to, vežėjas denio apačioje gabeno lengvai užsidegantį krovinį, kuriam buvo reikalingas vėdinimas tam, kad ištrauktų jo skleidžiamus garus, bei sumažintų sprogimo pavojų. Tačiau laive nebuvo jokios vėdinimo sistemos. Reiso metu denyje esantis pavojingas kroviny susprogo sukeldamas gaisrą laive. Dėl sprogimo denyje atsirado plyšiai, pro kuriuos ugnis pateko į triumą, kur buvo sukrautas lengvai užsidegantis kroviny. Šis kroviny susprogo taip pat, o laivas nuskendo ir visi kroviniai laive buvo prarasti.

Šioje byloje teismas nusprendė, kad gaisro priežastis buvo nedeklaruotas kroviny, pakrautas ant denio. Kadangi vežėjas nebuvo susijęs su šiuo įvykiu, tai pareiga pateikti tinkamą plaukti laivą, šio sprogimo atveju nebuvo nagrinėjama. Tačiau teismas konstatavo, jog vėlesnis sprogimas nebūtų įvykęs, jei vežėjas nebūtų gabenęs lengvai užsidegančio krovinio žemutinėje laivo patalpoje be reikiamos vėdinimo sistemos, dėl ko vežėjas buvo pripažintas netinkamai įvykdęs savo įsipareigojimą, nes tik dėl triume esančio krovinio laivas nuskendo. Taigi, toks blogas pakrovimas, atsiradęs dėl apdairumo ir kruopštumo trūkumo, padarė laivą netinkamu plaukianti.

Atsižvelgiant į šį atvejį darytina išvada, jog pareigos taikymą galima ištesti siekiant užtikrinti, kad laive nebūtų pavojingų krovinių, galinčių sukelti pavojų laivui, įgulai ir kroviniams ar garantuoti, kad blogas sukrovimas nepadarys laivą netinkamu plaukianti.

Pažymėtina, jog Bendrosios teisės sistemoje įtvirtintos šios pareigos absoliutus pobūdis reiškia, jog laivo savininkas neturi įrodinėti to fakto, jog jis elgėsi kruopščiai ir rūpestingai paruošiant laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius ir jo veiksmuose nebuvo aplaidumo. Nėra svarbu, ar laivo savininkas padarė viską, kas geriausia ar stengėsi paruošti laivą tinkamu plaukti. Esminis dalykas yra faktinė laivo būklė ir jo tinkamumas konkrečiam jūriniam reisui. Byloje *McFadden v. Blue Star Line*³⁴ teismas pasisakė, jog tais atvejais, kai laivas jau yra netinkamas plaukianti tik prasidėjus galioti garantijai, neatsižvelgiama į tai, kad netinkamumas plaukianti atsirado dėl paslėpto defekto, apie kurį laivo savininkas nieko nežinojo, dėl to laivo jis negali remtis pateisinamomis aplinkybėmis, jog dėjo visas įmanomas pastangas, kad laivas būtų tinkamai paruoštas³⁵.

³² Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P 372-373.
[http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image)
ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

³³ Northern Shipping Cp. V. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others, (2000) 2 Lloyd's Reports, CA.

³⁴ *McFadden v. Blue Star Line* (1905) 1 KB 697. P. 255.

³⁵ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 296-297 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

Jau minėtoje byloje *Steel v. State line*³⁶ teismas taipogi nusprendė, kad pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turi būti vadinama garantija ne tik dėl to, jog vežėjas stengsis padaryti laivą tinkamu, bet dėl to, jog jis realiai pateiks tinkamai paruoštą laivą plaukti.

Kai kurie autoriai, pavyzdžiui Colinvaux, teigia, jog Bendrosios teisės sistemoje laivo savininkas yra atsakingas už kiekvieną laivo, jo įrangos ar mechanizmų trūkumą, netgi tada, kai trūkumai yra neaptinkami per išsamią apžiūrą³⁷. Manytina, jog šio autoriaus požiūris yra pagrįstas atsižvelgiant į absoliučios prigimties pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti taikymą. Be to, būtų nepagrįsta teigti, jog vežėjas turėtų būti atleidžiamas nuo atsakomybės vien tik dėl neaptiktų trūkumų.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog nors pareiga yra absoliuti, tačiau vežėjas gali išvengti atsakomybės dėl netinkamo plaukioji laivo pateikimo, į sutartį įtraukdamas atsakomybę šalinančią sąlygą.

Kitas labai svarbus klausimas yra absoliučios vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti trukmė. Ji prasideda reiso pradžioje, kai vežėjas pateikia laivą, ir pasibaigia laivui išplaukus. Atsižvelgiant į protingumo kriterijų, negalima laikyti, jog laivas turi būti tinkamas plaukti tik tada, kai kroviny yra kraunamas. Jei laivas taps netinkamu plaukioji po pakrovimo, bet dar neišplaukus, vežėjas bus pripažintas atsakingu už netinkamą pareigos įvykdymą³⁸. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog visais atvejais, kiek tai susiję su tinkamumu gabenti krovinius, bus laikoma, jog pareiga atsirado krovimo metu. Tinkamumas gabenti krovinius yra gebėjimas priimti ir išsaugoti tam tikrą krovinį, dėl to kiekvienas siuntėjas pagrįstai tikisi, kad laivas nuo krovinio krovimo pradžios momento bus tinkamai parengtas³⁹.

Pažymėtina, jog pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti trukmė nesutampa su viso reiso trukme. Jei laivas yra tinkamas plaukioji reiso metu ir tapo netinkamu po reiso, laivo savininkas nebus atsakingas už netinkamą pareigos įvykdymą. Kita vertus, jei laivas yra netinkamas plaukti reiso metu, o po reiso netinkamumas yra pašalinamas, laivo savininkas bus atsakingas už nuostolių, atsiradusių dėl netinkamumo plaukioji, atlyginimą.

2.2 Įsipareigojimas deramai kruopščiai atlikti tam tikrus veiksmus

Deramo kruopštumo sąvoka pirmą kartą buvo įtvirtinta Harterio akte 1924 metais. Po to ji buvo perkelta į Hagos-Visbio bei Hamburgo taisyklės ir tapo neatskirama įsipareigojimo paruošti

³⁶ Steel et Al. v. The State Steamship Company, (1877-78) L.R. 3 App. Cas.72.

³⁷ Colinvaux R. Carver's carriage by sea. 13th. Ed. London: Stevens & Sons Limited, 1982. P.423-425.

³⁸ B.S Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 97- 98.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

³⁹ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 300-302 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

laivą tinkamu plaukti dalimi. Šios pareigos pobūdis skiriasi nuo absoliučios pareigos pateikti tinkamą plaukiojimą laivą. Siekiant suprasti šios pareigos turinį visų pirmą reikia nustatyti jos apibrėžimą.

Pirmą kartą Harterio akte nustatant pareigą elgtis deramai kruopščiai, buvo siekiama surasti pusiausvyrą tarp vežėjo ir krovinių savininko interesų. Tuo laikotarpiu pareigos įvykdymas nebuvo teigiamas įsipareigojimas, bet buvo vienintelis kelias vežėjams apginti save, nuo krovinių savininkų⁴⁰. Vėliau pozityvus įsipareigojimas elgtis deramai kruopščiai buvo perkeltas į Hagos-Visbiu taisyklių 3 str. 1 dalį ir į 4 str. 1 dalį „*Nei vežėjas, nei laivas neatsako už trūkumą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukiojimo, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui bei užtikrinti, kad jo įgula būtų tinkamai sukomplektuota, jis būtų parengtas kelionei ir aprūpintas, o triūmai, šaldymo ir vėsinimo kameros bei visos kitos laivo dalys, kuriuose yra vežamos prekės, parengti, kad būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes pagal 3 straipsnio 1 dalies nuostatas. Jeigu trūkumas ar sužalojimas atsiranda dėl laivo netinkamumo plaukiojimo, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis pripažinti išimtį pagal šį straipsnį*“. Dėl tokio pakitusio požiūrio absoliuti pareiga pateikti tinkamą plaukiojimą laivą buvo pakeista pareiga elgtis deramai kruopščiai ir dėl to įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukiojimu ir gabenti krovinį tapo pozityviu, kurį vežėjai privalo vykdyti, kad jiems būtų taikoma 4 straipsnyje numatyta apsauga.⁴¹

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog absoliuti pareiga vis dar taikoma, kur netaikomos Hagos-Visbiu taisyklės, pavyzdžiui, bylose dėl frachtavimo sutarties, kur vis dar taikomos Bendrosios teisės sistemos normos, nebent šalys būtų nusprendę kitaip. Be to, Krovinių gabenimo jūra įstatymas 1971 metais aiškiai apibrėžė, jog remiantis šiuo įstatymu, joks absoliutus vežėjo įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukiojimu nėra numanoma jokios krovinų vežimo jūra sutarties sąlyga, kuriai taikoma Hagos-Visbiu taisyklės. Hamburgo taisyklės priėmė tokią pačią traktuotę, tačiau nenaudojant termino „deramas kruopštumas“ o vietoj jo naudojant terminą „visas protingas priemonės“⁴².

Pagal naująją pareigos sampratą vežėjas turi daugiau savo teisių gynimo būdų palyginus su Bendrosios teisės sistema. Jis gali apsaugoti save nuo užslėpto trūkumo, atsiradusio dėl meistrų

⁴⁰ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 99.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image>; prisijungimo laikas: 2008-11-04.

⁴¹ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. 4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 188-191 p.- ISBN 0-582-82300-5.

⁴² Reynolds R. The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules // MLANZ Journal. Nr. 7. 1990. P. 27-28. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-11-03.

atliktų darbų, prieš įsigyjant laivą, jeigu jų negalėjo aptikti vežėjo samdyti kvalifikuoti ekspertai ar jis pats, vykdant savo pareigą deramai kruopščiai.

2.2.1 Deramo kruopštumo sąvoka

Harterio aktas, Hagos- Visbiu taisyklės ir Hamburgo taisyklės nustato pareigą elgtis deramai kruopščiai, tačiau nėra pateikiamas jos apibrėžimas, kas sudaro deramą kruopštumą.

Tetley deramą kruopštumą apibrėžė kaip neapsimestines, tinkamas, pagrįstas vežėjo pastangas tinkamai įvykdyti įsipareigojimą, numatytą Hagos- Visbiu taisyklių 3 str. 1 dalyje⁴³.

Be to, kai kuriose bylose pavyzdžiui *Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd*⁴⁴, deramas kruopštumas apibrėžiamas, ne vien tik kaip pagirtinos ar realios, nors ir nesėkmingos, pastangos, bet ir protingos, efektyvios pastangos padaryti laivą tinkamu plaukti, kiek tai gali garantuoti kruopštumas.

Deramas kruopštumas reiškia, kad vežėjas turi imtis visų protingų, įmanomų priemonių, kurių turėjo imtis jis, jo darbuotojai ar agentai. Tai yra sukomplektuoti įgulą, aprūpinti laivą bei visais atžvilgiais paruošti jį tinkamai, kad laivas galėtų atlikti sutartą reisą⁴⁵.

Anksčiau nagrinėtoje byloje „*The Kapitan*“⁴⁶ buvo nustatytas vežėjo deramo kruopštumo testas, kuris parodo, ar vežėjas vykdė savo pareigą deramai kruopščiai ar ne, ar jo darbuotojai, agentai ar nepriklausomi sutarties dalyviai įgyvendino visas pagrįstas priemones, tinkamai panaudojo savo įgūdžius ir kruopštumą, siekiant užtikrinti, kad laivas būtų tinkamas plaukioti reiso pradžioje, t.y. būtų tinkamai paruoštas iškęsti įprastus incidentus jūroje. Šis testas gali būti taikomas tik tada, kai protingo, apdairaus vežėjo kruopštumas yra tiesiogiai susijęs su jo veiksmais ar neveikimu, bet nėra numanomas. Todėl svarstant, ar vežėjas deramai kruopščiai įvykdė savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, turi būti taikomas objektyvus testas, t. y. protingo ir apdairaus vežėjo elgesys deramai kruopščiai vykdant savo pareigą⁴⁷. Deramo kruopštumo norma nėra tokia pati visais atvejais, ji skiriasi atsižvelgiant į kiekvieno nagrinėjamo atvejo faktus bei aplinkybes, bei pareigos įgyvendinimo metu turimas žinias bei informaciją.

Taigi, deramas kruopštumas gali būti apibrėžiamas, kaip apdairaus vežėjo ketinimas imtis visų įmanomų protingų priemonių, atsižvelgiant į turimas žinias ir priemones tuo metu, įvykdyti savo įsipareigojimą paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius.

⁴³ Tetley, *Marine Cargo Claims*. 4 Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008.- 3-4 p. ISBN 978- 2- 89635- 126- 8.

⁴⁴ *Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd*, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).

⁴⁵ Wilson J. F. *Carriage of goods by sea* .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 190-191 p.- ISBN 0-582-82300-5.

⁴⁶ *Northern Shipping Cp. V. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others*, (2000) 2 Lloyd's Reports P. 255, CA.

⁴⁷ Dockrey M. *Cases & Materials on the carriage of goods by sea*. 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004.- 174-177 p.- ISBN 1-85941-796-5. ISBN 1-85941-796-5.

2.2.2 Deramo kruopštumo standartas

Deramas kruopštumas yra santykinė sąvoka. Tai reiškia, jog nėra vienos pagrindinės taisyklės, kuri būtų taikoma visais atvejais nustatyti, ar vežėjas elgėsi deramai kruopščiai ar ne. Kiekvienu konkrečiu atveju deramas kruopštumas priklauso nuo tuo metu esamų aplinkybių. Didele apimtimi jis priklauso nuo turimų žinių, technologijų ir jūrų pramonės praktikos, susiklosčiusios veikimo ar neveikimo metu, bet ne nuo tuo metu, kai nagrinėjama byla⁴⁸.

Byloje *Bradley v. Federal Steam Navigation*⁴⁹ Tasmanijos obuolių krovinys buvo gabenamas iš Hobarto į Jungtinę Karalystę. Tačiau į paskirties uostą atvežtas krovinys, dėl tam tikros epidemijos, buvo pažeistas. Krovinio savininkas įrodinėjo, kad laivas buvo netinkamas plaukioti, nes vežėjas jame neįrengė tam tikros vėdinimo sistemos. Teismas, atsižvelgiant į faktinius metu turimas žinias bei jų panaudojimą, nustatė, jog laivo savininkui negali būti taikoma atsakomybė dėl nesugebėjimo pasirūpinti specialia laivo ventiliacine sistema, nes jis nėra įpareigotas laive įdiegti naujausias technologijas. Be to, epidemijos, dėl kurios krovinys buvo pažeistas, pobūdis bei vaistai nuo jos nebuvo visiems prieinami. Taigi, atsižvelgiant į tuo metu prieinamą informaciją, šiuo atveju būtų neteisinga vertinti bet kurį apdairų laivo savininką kaip elgiantis neprotingai ar nerūpestingai.

Kitoje byloje „*The Lendoudis Evangelos II*“⁵⁰, vienas iš įgulos narių, aktyvuodamas kuro talpyklos avarinę išjungimo sistemą, sukėlė elektros gedimą laive, dėl to laivas užplaukė ant seklos ir pažeidė dugną. Krovinio savininkas tvirtino, kad žala atsirado dėl laivo netinkamumo plaukioti, nes avarinio išjungimo mechanizmo valdymo pulto korpusas nebuvo uždengtas stikliniu skydu. dėl to įgulos narys galėjo įjungti mechanizmą. Teismas pasisakė, kad ginčas, ar laivas buvo tinkamas plaukioti ar ne turi būti nagrinėjamas pagal tuo metu, 1990 metais, buvusias sąlygas, ir apdairus vežėjas turi būti vertinamas pagal jas taip pat. Pažymėtina, jog tuo metu nebuvo reikalaujama, kad korpusas būtų dengtas stiklo skydu, o pagrindinis reikalavimas buvo avarinės sistemos, ypač priešgaisrinės, prieinamumas ir lengvas eksploatavimas, dėl to stiklo skydas buvo nereikalingas.

Tam, kad vežėjas tinkamai įvykdytų savo pareigą, jis turi deramai kruopščiai sukomplektuoti laivo įgulą, kuri turi būti kompetentinga ir kvalifikuota valdyti ir vesti laivą. Tai yra žmoniškasis pareigos elementas, kuris užtikrina, kad įgula turi darbo patirties panašiam laive ir žino, kaip elgtis avariniu atveju⁵¹. Be to, vežėjas siekiant tinkamai įvykdyti deramo kruopštumo

⁴⁸ Girvin S. *Carriage of goods by sea*. Oxford: Oxford university press, 2007.- 296 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

⁴⁹ *Bradley & Sons Ltd v. Federal Steam Navigation Company*, (1926), 2 Lloyd's Rep. 278.

⁵⁰ *The Lendoudis Evangelos II*, (2001), 2 Lloyd's Rep. 304.

⁵¹ Stephen Girvin „*Carriage of goods by sea*“ Oxford university press, Oxford, UK, 2007, ISBN 978-0-19-876458-8. P. 301-302.

reikalavimą turi nuolat atnaujinti laivo dokumentus, prižiūrėti laivą ir jo įrangą bei paruošti laivą tinkamu gabenti krovinius.

Apibendrinant, darytina išvada, jog deramas kruopštumas priklauso nuo žinių ir įgūdžių turimų ir prieinamų tuo laiku, kai vežėjas turi įvykdyti savo pareigą. Vežėjas bus laikomas tinkamai įvykdes savo pareigą, nors neap rūpins ir nepateiks laivo su naujausia įranga, kuri nėra plačiai naudojama.

2.2.3 Deramo kruopštumo įvykdymo reikšmė

Tinkamas deramo kruopštumo įsipareigojimo įvykdymas suteikia teisę laivo savininkui pasinaudoti Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje numatytais atleidimo nuo atsakomybės pagrindais ar vežimo sutartyje numatyta tarpusavio civilinės atsakomybės netaikymo sąlyga, ar įrodyti savo nekaltumą pagal Hamburgo taisyklių 5 straipsnį, kad būtų atleistas nuo atsakomybės, tuo atveju, kai laivas reiso pradžioje yra pripažintas netinkamu plaukioti⁵². Jei laivo savininkas įrodo, deramą kruopštumą paruošiant laivą tinkamu plaukti, jis nebus atsakingas, nustačius faktą, kad laivas yra netinkamas plaukioti.

Jei laivo savininkas nesugebėjo deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, jis negalės pasinaudoti apsauga numatyta Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, nes pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra svarbiausias jo įsipareigojimas. Tais atvejais, kai krovinio savininkas įrodo, kad laivas buvo netinkamas plaukioti, vežėjas vis dar gali pasinaudoti taisyklėse numatytomis atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis, jei įrodo, jog elgėsi deramai kruopščiai vykdant savo pareigą⁵³. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog situacija visiškai keičiasi, kai yra taikomos Hamburgo taisyklės, nes jose nėra numatytos normos panašios į Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalį. Atsižvelgiant į tai, vežėjas yra laikomas atsakingu dėl bet kokių nuostolių ar žalos kroviniui, nebent jis įrodo, kad ėmėsi visų įmanomų priemonių nuostoliams ar žalai išvengti.

2.2.4 Deramas kruopštumas ir užslėptas trūkumas

Remiantis Bendrosios teisės sistemos normomis vežėjas yra atsakingas už netinkamą plaukioti laivo būklę, kuri nebuvo aptikta ir nustatyta detalios apžiūros metu, dėl to kyla klausimas, ar šiuo atveju turi būti vertinamas vežėjo deramas ir kruopštus elgesys?

Vežėjas, kurio įsipareigojimas buvo elgtis deramai kruopščiai, nebus atsakingas, dėl jokių paslėptų trūkumų, neaptiktų per protingą tikrinimą, atliktą apdairaus asmens. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog vežėjas turi įvykdyti įsipareigojimą elgtis deramai kruopščiai pasirenkant geros reputacijos laivų statybos įmonę, kuri įdarbina stropius jūrų mechanikus ir darbininkus, sugebančius patikrinti, pataisyti ar statyti jo laivą⁵⁴.

⁵² Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 112 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

⁵³ Ten pat. P.110.

⁵⁴ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 335 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

Tam tikrais atvejais gali susiklostyti situacija, kai laivas, dar nėra perėjęs vežėjo nuosavybės, bet jau nustatoma laivų statytojų klaida. Byloje „*The Kamsar Voyager*“⁵⁵ į laivą buvo pakrautas dalis sojos pupelių krovinio iš Reserve ir Wetwego, Luizianoje, skirto vežti į Inchon, Korėjoje. Vežimo sutartis buvo įrodymas, patvirtinantis tam tikrą skaičių konosamentų, kuriuose buvo inkorporuotas Hagos taisyklės, modifikuotas 1936 metų Amerikos COSGA. Reiso metu buvo pastebėti iš karterio besiveržiantys dūmai, tačiau mechanikas negalėjo nustatyti to priežasties. Kai jis susiekė su variklį gaminusia įmone “MAN”, jam buvo patarta atlikti cilindro kompresijos testą, kuris parodo žemą spaudimą cilindruose Nr. 1 ir Nr. 5. Cilindras Nr. 1 turėjo būti apžiūrėtas prieš kurį laiką, tačiau vežėjas neįtraukė šio patikrinimo į rekomenduojamą atlikti paslaugų tvarkaraštį. Pažymėtina, jog šiam cilindrui visiškai sugedus, laivas galėtų tęsti reisą naudojant savo energiją iš izoliacinio stūmoklio Nr. 1, tačiau mechanikai stengėsi pataisyti gedimą naudojant atsarginę dalį pristatytą įmonės “MAN”. Tačiau detalės tiekėjai laivo savininkui pateikė kitokią atsarginę dalį, nors jis prieš tai buvo nusiuntęs sąrašą reikalingų dalių su pridėta laivo variklio konstrukcijos ir modifikacijų kopija. Mechanikai pakeitė cilindro Nr.1 sugedusią dalį atsargine dalimi ir variklis pradėjo veikti pilnu pajėgumu. Tačiau, po kurio laiko, variklis sustojo, o po to atsirado sunkus pažeidimas sekcijoje Nr. 1, to pasekoje dėl vandens pratekėjimo buvo pažeistas cilindras Nr.2. Dėl šių gedimų laivas buvo sustabdytas ir turėjo būti buksyruojamas į Yokohamą remontui. Krovinio savininkas pareiškė vežėjui bendrų nuostolių dėl laivo avarijos atlyginimo ieškinį, argumentuodamas tuo, jog vežėjas nepateikė tinkamo plaukti laivo.

Vežėjas tvirtino, kad laivo istorija nereikalavo, jog cilindras Nr. 1 būtų apžiūrėtas techninio aptarnavimo paslaugų tvarkaraštyje rekomenduojamu metu. Be to, buvo bandoma įrodyti, kad atsakinga yra įmonė “MAN”, kuri pateikė blogą atsarginę dalį. Nors dėl pateiktos atsarginės detalės buvo kalta “MAN”, tačiau vežėjas nesugebėjo įrodyti, kad “MAN” nebuvo pakankamai kruopšti siūsdama reikalingą detalę. Teismas konstatavo, kad šiuo atveju, vežėjas neįvykdė pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti deramai kruopščiai, nes stūmoklis nebūtų sugedęs ir varikliui nebūtų reikėję naudoti atsarginės dalies, jei cilindras Nr. 1 būtų apžiūrėtas pagal variklio gamintojo rekomenduojamą tvarkaraštį, taigi, vežėjas deramai kruopščiai nevykdė variklio reguliaraus techninio aptarnavimo. Be to, stūmoklio Nr. 1 gedimas nebuvo nuostolių atsiradimo priežastis, nes laivas galėjo tęsti reisą izoliuojant sugedusį stūmoklį. Teismas šioje byloje pažymėjo, kad būtų nereikėję įdėti atsarginės dalies, jei originalus stūmoklis nebūtų sugedęs jūroje. Nors atsarginės detalės su defektais įdiegimas nebuvo protingai numatomas, kaip toksai, tačiau jos naudojimas buvo neišvengiamas, nes laive nebuvo atsarginės detalės, kuria turėjo pasirūpinti apdairus laivo savininkas.

⁵⁵ *Guinomar of Conakry and Another v. Samsung Fire & Marine Insurance Co*, (2002) 2 Lloyd’s Rep. 57.

Kitoje panašioje byloje „*The Happy Ranger*“⁵⁶, vežėjas užsisakė naują laivą iš laivų statytojų, kuris turėjo būti pristatytas 1998 m. vasarį. Kai laivas buvo pristatytas, vežėjas sudarė cilindrinio naftos perdirbimo įrenginio gabenimo jūra sutartį į Saudo Arabiją. Per krovimo darbus vienas iš vienaaragių kablių dėl defekto sulūžo. Laivo konstrukcija ir kabliai buvo patvirtinti Lloyds Registro ir kitos įtakingos agentūros. Pažymėtina, jog naujieji laivo savininkai nepatikrino kablių didžiausio pajėgumo, nors tai būtų užtrukę daugiau nei valandą, kai laivas buvo pristatytas. Šiuo atveju teismas nusprendė, kad vežėjas nesiėlgė deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti dėl to, kad neatliko kablių testo.

Atsižvelgiant į pateiktas bylas galima daryti išvadą, jog vežėjas bus atsakingas už laivo netinkamumą plaukti, net ir tuo atveju, kai gedimas, trūkumai atsirado dėl laivų statytojų kaltės, jei nesugebės įrodyti, kad elgėsi deramai kruopščiai reguliariai ar pristatymo metu apžiūrint ar patikrinant laivą. Iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, kad pirmoji byla „*The Kamsar Voyage*“⁵⁷ skiriasi nuo pastarosios, tačiau taip nėra. Šioje byloje buvo nustatyta, jog vežėjas nesiėlgė deramai kruopščiai atliekant laivo techninę apžiūrą pagal rekomenduojamą tvarkaraštį. Jei vežėjas būtų įrodęs, kad laivų statytojai, įmonė „MAN“, nesugebėjo deramai kruopščiai įvykdyti savo pareigos, jis būtų galėjęs išvengti atsakomybės ir, ypač tuo atveju, jei statytojo klaida nebūtų surandama be faktiško bandymo sumontuoti atsarginę dalį, kaip tai buvo minėtoje byloje.

2.2.5 Pareigos atlikti tam tikrus veiksmus deramai kruopščiai perleidimas

Deramo kruopštumo testas apima protingo ir apdairaus vežėjo elgesį. Be to, deramo kruopštumo pareiga yra asmeniška, dėl to turi būti vykdoma vežėjo, nors ją gali įvykdyti ir jo agentas, darbuotojai ar nepriklausomas sutarties dalyvis. Tačiau, jei šie minėti asmenys neįvykdys įsipareigojimo, atsakomybė bus taikoma vežėjui⁵⁸. Pažymėtina, jog perduodant pareigos vykdymą kitiems asmenims, vežėjas palengvina savo našta, ypač, jei jis neturi šioje srityje pakankamai patirties. Tais atvejais, kai įpareigotas asmuo nesiėlgė deramai kruopščiai, vežėjas negalės apginti savęs, teigdamas, kad perleido pareigą kitam asmeniui, nes pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra asmeninio pobūdžio dėl to atsakomybė negali būti perduodama kitam asmeniui.

Vežėjas, nusprendęs perduoti pareigą, turi pasirinkti kruopštą, patikimą ir geros reputacijos asmenį, kuris garantuotų pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti įvykdymą. Pasirinktas asmuo privalo elgtis protingai ir rūpestingai paruošiant laivą tinkamu plaukti. Testas, ar deramo kruopštumo vykdymas buvo deleguotas ar ne, yra objektyvus, kaip ir pati vežėjo pareiga. Šis testas

⁵⁶ Parsons Corporation & 6 ORS v, CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger (2006) 1 Lloyd's Rep. 649.

⁵⁷ Guinomar of Conakry and Another v. Samsung Fire & Marine Insurance Co, (2002) 2 Lloyd's Rep. 57.

⁵⁸ Wilson J. F. Carriage of goods by sea .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 189 p.- ISBN 0-582-82300-5.

nustato, ką atidus ir apdairus asmuo darytų tam tikru atveju ir, jei agentas ar darbuotojas tokius veiksmus atliko, vežėjas laikomas įvykdžiusiu savo deramo kruopštumo pareigą⁵⁹.

Byloje „*The Muncaster Castel*“⁶⁰ po laivo apžiūros patikrinti štormo dangčių vožtuvai buvo pakeisti geros reputacijos montuotojų. Tačiau pastarieji tinkamai neužveržė veržlių, dėl to, prasidėjus blogoms oro sąlygoms, jūros vanduo pateko į triumus. Teismas padarė išvadą, kad vežėjas deramai kruopščiai nevykdė pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti, nes montuotojai nesugebėjo užtikrinti, kad patikrinti dangčiai būtų tinkamai uždaryti. Be to, vežėjas šiuo atveju negalėjo pasiteisinti tuo, jog montuotojai buvo itin geros reputacijos.

Kitoje byloje „*The Amstelot*“⁶¹, vežėjas išdavė konosamentą kviečių kroviniui, plukdomam iš Portlendo į Bombėjų. Važtaraštis buvo išrašytas remiantis 1936 metų JAV Krovinių gabenimo jūra įstatymu. Reiso metu atsirado gedimas redukcinėje pavaroje ir laivas turėjo būti buksyruojamas į Kobe. Krovinio savininkas išfrachtavo kitą laivą nugabenti krovinį į Bombėjų. Krovinio savininkas įrodinėjo, kad laivas buvo netinkamas plaukioti dėl blogo sraigto ratlankio būgne pataisymo arba dėl nesurasto nuovargio plyšio ratlankyje. Vežėjas tvirtino, jog jis deramai kruopščiai paruošė laivą tinkamu plaukti ir pasamdė geros reputacijos ir kvalifikuotus asmenis atlikti būtiną laivo patikrinimą, kurio metu jie nenustatė jokių problemų laive. Teismas sutiko su šia pozicija ir nusprendė, kad laivo savininko pasamdyti kompetentingi darbuotojai tinkamai atliko savo pareigas, nors ir nenustatė gedimų laive, dėl to jam buvo suteikta teisė pasinaudoti įstatyme numatyta apsauga.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog situacija būtų visiškai kitokia, jei trūkumas atsirastų dėl laivų statytojų ar atsarginės dalies tiekėjų kruopštumo trūkumo. Jei tiekėjas nebūtų pateikęs tinkamos atsarginės dalies, ir tokia klaida nebūtų lengvai surandama protingo patikrinimo metu, vežėjas nebūtų atsakingas, nebent pirminė netinkamumo plaukioti priežastis atsirado dėl vežėjo nesugebėjimo įgyvendinti šią pareigą deramai kruopščiai. Tais atvejais, kai laivas iš laivų statytojų ar ankstesnių savininkų pereina vežėjo žinion, jis nebus laikomas atsakingu dėl netinkamumo plaukioti, atsiradusio dėl paslėpto trūkumo, kurio nenustatė apdairūs ekspertai patikrinimo metu⁶².

Vežėjas perleisdamas savo pareigą deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius kitam asmeniui, pavyzdžiui, savo agentui ar kapitonui, turi vykdyti priežiūra to asmens atžvilgiu. Tai gali būti tinkamai įgyvendinta tik nustačius priežiūros- monitoringo sistemą, kitu atveju vežėjas bus atsakingas dėl pareigos pažeidimo, nes negalės įrodyti, jog elgėsi deramai kruopščiai paruošiant laivą tinkamu plaukti.

⁵⁹ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 333-335 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

⁶⁰ Riverstone Meat Co. Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co. Ltd (1961) 1 Lloyd's Rep 57 (HL).

⁶¹ Union of India v. NV Reederij Amsterdam (The Amstelot) (1963) 2 Lloyd's Rep. 223 HL.

⁶² Wilson J. F. Carriage of goods by sea .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.-191 p.- ISBN 0-582-82300-5.

Byloje „*Marion*“⁶³ tanklaivis laukė prisišvartavimo Teesside uoste. Kapitonas įsakė laivo inkarą nuleisti netoliese prie pakrovimo uosto iki to laiko, kai laivo stovėjimo vieta bus laisva. Tačiau jis neįvertino, kad ši zona, kurioje yra laivas, yra ant Ekofisk naftotiekio. Inkaro nuleidimas padarė žalą naftotiekiui ir naftos pumpavimas buvo sustabdytas, dėl to eksploatuojanti vamzdžių kompanijai patyrė milžiniškus finansinius nuostoliai. Nuostolių atsiradimo priežastis buvo kapitono naudojami seni jūrlapiai, kuriuose nebuvo nurodyta vamzdynų padėtis, nors tai buvo naujausias jūrlapis tuo metu esantis laive. Teismas šioje byloje nusprendė, kad vežėjas neįvykdė pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, nes pateikdamas naujausius jūrlapius, nenustatė sistemos, užtikrinančios senų jūrlapių pašalinimą iš laivo, ir užkertančios kelią atsitiktinių dokumentų naudojimui.

Tokio teismo sprendimo priežastis buvo tai, jog agentas nevykdė jokios kapitono priežiūros, nekontroliavo jo veiksmų bei duodamų įsakymų laive, pavyzdžiui pasirenkant tam tikrą jūrlapį. Siekiant užtikrinti saugios sistemos įdiegimą laive, ji turi atitikti tam tikrus reikalavimus. Pirma, ji turi būti laive laisvai prieinama naudotis bei įdiegta einamoji šios sistemos versija skirta konkrečiam reisui. Antra, pasenę, nenaudojami ir nereikalingi jūrlapiai, kurie atsitiktinai gali būti panaudoti, turi būti sunaikinami arba atskiriami nuo naudojamų, siekiant išvengti jų painiavos. Trečia, naudojami jūrlapiai turi būti visada atnaujinami arba tokie pataisymai turi būti atliekami prieš kiekvieną jų naudojimą konkreto reiso metu⁶⁴.

2.3 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius išraiškos forma

Pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius krovinių vežimo jūra sutartyje gali būti aiškiai išreiškiama arba numanoma. Šie du skirtingi pareigos inkorporavimo į vežimo sutartį būdai nereiškia, jog vežėjui taikomi skirtingi įsipareigojimai, nes vežėjais visais atvejais yra įpareigotas paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius neatsižvelgiant į tai, ar pareiga yra numanoma ar aiškiai išreikšta⁶⁵.

Galima išskirti keletą skirtumų tarp numanomos ir išreikštos pareigos. Visų pirma, tai atsakomybę šalinančios sąlygos poveikis įsipareigojimui. Tam tikrais atvejais, atsižvelgiant į įtvirtintą formuluotę, aiškiai išreikštai pareigai gali būti taikoma bendro pobūdžio atsakomybę šalinančia sąlyga, tuo tarpu atsakomybė už numanomos pareigos pažeidimą gali būti pašalinta tik aiškiai išreikšta, specifine atsakomybę šalinančia sutarties sąlyga. Kitas skirtumas yra pareigos

⁶³ Grand Champion Tankers Ltd. v. Norpipe A/S (The Marion) (1984) 2 Lloyd's Rep. 1; A.C. 563.

⁶⁴ Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999.- 285-287 p.- ISBN 1-85431-881-0.

⁶⁵ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 109.
<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;>
prisijungimo laikas: 2008-11-09.

įvykdymo laikas. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog aiškiai išreikštos pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir atsakomybę šalinančios sąlygos egzistavimas, nereiškia, jog ši sąlyga automatiškai bus taikoma tinkamumo plaukti ir gabenti krovinius pareigai. Tokia pozicija siekiama nustatyti prezumpciją, kad šalys ketino taikyti tarpusavio civilinės atsakomybės netaikymo sąlygą pareigai, priklausomai nuo atsakomybę šalinančios sutarties sąlygos formuluotės. Tuo tarpu, numanomos pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius atveju, atsakomybę šalinančios sutarties sąlygos buvimas nėra pagrindas preziumuoti, jog ji bus taikoma numanomos pareigos atžvilgiu, nebent pačioje sąlygoje būtų aiškiai nustatyta, kad ji taikoma pareigai paruošti laivą tinkamu plaukti. Pažymėtina, jog tarpusavio civilinės atsakomybės netaikymo sąlygos reikšmė taipogi skirsis. Aiškiai išreikštos pareigos atveju, jos poveikis priklausys nuo pareigos įvykdymo laiko, pavyzdžiui, vežimo sutarties sudarymo momentu, pristatymo momentu ar vėlesne nustatyta data. Tokia problema nekyla esant numanomai pareigiai, kuri turi būti įvykdyta krovimo ar reiso pradžios metu.⁶⁶

2.3.1 Aiškiai išreikšta pareiga

Hagos- Visbiu bei Hamburgo taisyklėse vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra aiškiai išreikšta, todėl sudarant konosamentą ar krovinių gabenimo jūra sutartį pagal šiuos tarptautinius teisės aktus nereikia atskirai nustatyti šios pareigos. Kitais atvejais ji turi būti aiškiai išreiškiama.

Aiškiai išreikštos pareigos nustatymas sutartyje turi tam tikrų pranašumų. Visų pirma, pagrindinė atsakomybę šalinanti sąlyga, jei ji aiškiai suformuluota, bus taikoma tokiai sutarčiai. Vežėjo atsakomybė pareigos pažeidimo atveju bus pašalinta, nes į sąlygos taikymo sritį patenka ir pareigos pažeidimas. Pažymėtina, jog atsakomybę šalinanti sąlyga bus taikoma ir tais atvejais, kai netinkamumas plaukioti neįtakoja nuostolių ar žalos kroviniui atsiradimo, užslėptas trūkumas išryškėja po pareigos įvykdymo laiko, ar laivo savininkas išvengia atsakomybės įrodydamas, jog jis elgėsi deramai kruopščiai.⁶⁷

2.3.2 Numanoma pareiga

Vadovaujantis Bendrosios teisės sistemos normomis pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra numanoma. Daugelyje krovinių gabenimo jūra sutarčių nėra numatytos pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti. Atsižvelgiant į tai, jog pareiga yra numanoma vežėjas visais atvejais bus įpareigotas paruošti laivą tinkamu plaukti. Galima išskirti keletą tokios pareigos taikymo priežasčių. Pirmiausia, kai krovinio savininkas sudaro krovinio vežimo jūra sutartį, jis pagrįstai tikisi, kad laivas yra tinkamai paruoštas iškęsti kasdieninius jūros pavojus bei saugiai gabenti jo krovinį iki

⁶⁶ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 109-110.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

⁶⁷ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 305-306 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

paskyrimo uosto. Kita priežastis yra susijusi su krovinio draudimu. Kai krovinio savininkas apdraudžia krovinį, jis besąlygiškai laiduoja savo draudimo kompanijai, kad laivas yra tinkamas plaukioti. Vadinasi, jei nebūtų numanomos pareigos, tarp vežėjo ir krovinio savininko, esant laivo netinkamumui plaukti, krovinio savininkas neturėtų teisės reikalauti nuostolių ar žalos atlyginimo dėl netinkamumo plaukti.

Priešingai nei aiškiai išreikšta pareiga, numanoma pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius numato vežėjo atsakomybę šalinančią sąlygą, kurios efektyvumas didele apimti priklauso nuo formuluotės ir kitų sutartyje esančių sąlygų. Svarbu pažymėti, kad ši numanoma pareiga susideda iš dviejų dalių. Visų pirma tai pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti, pavyzdžiui, tinkama laivo fizinė būklė, dokumentacija, įgula, kuri turi būti įvykdyta prieš reisą ar jo pradžioje ir kartu pareiga paruošti laivą tinkamu gabenti krovinius, kuri turi būti įvykdyta prieš ar krovinio krovimo į laivą metu.⁶⁸

⁶⁸ Wilson J. F. Carriage of goods by sea .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 11 p.- ISBN 0-582-82300-5.

3 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS TURINYS

Laivo tinkamumas plaukti ir gabenti krovinius gali būti apibūdintas kaip tinkamas laivo paruošimas iškęsti įprastus jūros pavojus reiso metu ir saugiai pristatyti krovinius į paskirties uostą.

Pažymėtina, jog toks laivo tinkamumo plaukiooti apibrėžimas yra netikslus, atsižvelgiant į tai galima iškelti klausimą, ar tinkamumas plaukiooti apima tik fizinę laivo būklę, ar apima ir laivo įrangą, įgulą ir dokumentus?

Tinkamumo plaukti samprata apima keletą aspektų. Visų pirma tai yra laivo tinkamumas ir jo paruošimas konkrečiam reisui. Tai apima tinkamą įgulos sukomplektavimą, jos pasirengimą ir kompetenciją bei reikiamą dokumentaciją. Kitas aspektas, susijęs su laivo pasirengimu gabenti krovinius, nes laivas turi būti tinkamai parengtas gabenti krovinius atsižvelgiant į konkretaus krovinio specifiką, rūšį. Taigi, laivas iš esmės gali būti tinkamas gabenti krovinius, tačiau netinkamas gabenti konkretų sutartyje nustatytą krovinį. Be to, laivas gali būti tinkamas plaukti ir įveikti jūros pavojus, tačiau netinkamas gabenti konkretų krovinį. Atsižvelgiant į tai, šioje dalyje apžvelgiamas vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turinys.

3.1 Fizinė laivo būklė

Netinkamumas plaukti ir gabenti krovinius gali atsirasti tais atvejais, kai laivas yra su fiziniiais defektais ir dėl to netinkantis plaukti. Pažymėtina, jog netinkamumas plaukti turi būti nustatytas atsižvelgiant į konkretų atvejį⁶⁹. Byloje *Stanton v. Richardson*⁷⁰ laivo pumpavimo įrangą negalėjo tinkamai pašalinti vandens iš gabenamo cukraus krovinio. Teismas šioje byloje konstatavo, jog laivas turi būti tinkamos konstrukcijos ir struktūros bei turėti tokią įrangą, kurios pagalba tinkamai įveiktų įprastus pavojus jūroje. Teismas pabrėžė, kad laivo tinkamumas plaukti priklauso nuo konkrečios situacijos, o atsiradę nuostoliai ir būtinas laivo remontas nėra pagrindas preziumuoti laivo netinkamumą plaukti.

Šioje byloje buvo atkreiptas ypatingas dėmesys į reikalavimus laivo konstrukcijai, struktūrai ir reikalingai įrangai. Laivo konstrukcijos ir sandaros įtaką laivo tinkamumui plaukti galima atskleisti pateikiant vežimo sutarties pavyzdį, kai paskyrimo uostas yra subpoliariniuose rajonuose ir dėl to tinkamai įvykdyti sutartį galima tik plaukiant su ledlaužiu, arba kai paskyrimo uostas, yra tokioje vietovėje, kur nėra galimybės prisišvartuoti⁷¹. Pavyzdžiui, didžiausi biriųjų krovinių laivai ir

⁶⁹ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review, 1967 Nr.46/4. P. 374-375 [http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image) ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

⁷⁰ Stanton v. Richardson (1874) LR 9 CP 390.

⁷¹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 91-92 p.- ISBN 978-185941-852-9.

tanklaiviai negali įplaukti į Baltijos jūros uostus, nes dėl savo dydžio negali perplaukti Danijos sąsiaurio. Apibendrinant darytina išvada, jog visais minėtais atvejais lavai bus pripažinti netinkamais plaukioti dėl savo struktūros ir konstrukcijos.

3.2 Privaloma laivo komplektacija ir pagrindiniai įrengimai

Reikalavimai susiję su atitinkama įranga nustatomi atsižvelgiant į navigacinės įrangos neatitikimą konkrečiam reisui, vietos trūkumą gabenamiems kroviniams, krovimo įrangą, ar specialią krovinių laikymo įrangą, pavyzdžiui šaldytuvą ar refrežiaratorių.

Byloje *Stanton v. Richardson*⁷² pirmos instancijos teisme buvo nustatytas netinkamumas plaukti dėl to, kad garlaivio katilas buvo pripildytas dumblinu upės vandeniu. Kitoje byloje, remiantis tais pačiais faktais, laivas nebuvo pripažintas netinkamu plaukti dėl to, kad katilai buvo išplauti jūroje. Toks sprendimas buvo priimtas dėl to, kad buvo pakeistas įrodinėjimo pareigos standartas. Teismas nustatė, kad buvo galima lengvai išpilti dumbliną vandenį, ir tai padaryti buvo vežėjo pareiga ir atsakomybė. Taigi, šiuo atveju turėjo būti įrodyta laivo kapitono ir įgulos neapdairumas ir neatsargumas, vietoj netinkamumo plaukti, dėl kurio atsakomybė tenka vežėjui.⁷³

3.3 Tinkamai paruošti laivo bunkeriai

Laivo tinkamumas plaukti priklauso nuo tinkamai paruoštų ir aprūpintų laivo bunkerių. Byloje *McIver & Co. Ltd v. Tate Steamers Ltd*.⁷⁴ laivas „Patapsco“ plaukė iš Liverpulio į River Plate (Braziliją) ir atgal į Didžiąją Britaniją. Sutartis nustatė, kad frachtuotojas turi pasirūpinti ir sumokėti už anglis. Vyriausiasis inžinierius neteisingai apskaičiavo anglių kiekį bunkeriuose dėl to reikėjo pirkti brangesnius anglis Brazilijoje, dėl kurių pakrovimo laivas buvo užlaikytas. Frachtuotojas iškėlė bylą dėl nuostolių atlyginimo. Atsakovas teigė, kad frachtavimo sutartis atleidžia jį nuo pareigos pateikti tinkamą plaukti laivą dėl to, kad jis pasirūpino anglimi ir už jį užmokėjo, argumentuojant tuo, jog frachtuotojo nuožiūrai buvo palikta kontroliuoti, kiek reikia anglių laivui kiekvienai reiso stadijai, ir kol tai tęsiasi, laivo savininkas atleidžiamas nuo pareigos, kadangi laivas yra tinkamas plaukti. Tačiau tokią sutarties interpretaciją teismas atmetė. Nors sutarties formuluotė ir nustatė, kad frachtuotojas turi aprūpinti laivą anglimi ir už jį sumokėti, tačiau teismas nesurado įrodymų, kad ieškovas turėjo bet kokią diskreciją dėl pateikto anglių kiekio. Be to, teismas nurodė, kad frachtuotojas negalėjo priimti teisingo sprendimo dėl reikiamo anglių kiekio dėl laivo savininko darbuotojų kaltės. Teismas taip pat pabrėžė, kad frachtavimo sutartis negali būti interpretuojama taip, kad aprūpinimas anglimi gali pašalinti laivo savininkui pareigą pateikti laivą tinkamą plaukti. Pažymėtina, jog šiuo atveju tai nebuvo šalių ketinimas sukurti tokią

⁷² *Stanton v. Richardson* (1874) LR 9 CP 390; (1872) LR 7 CP 421.

⁷³ Girvin S. *Carriage of goods by sea*. Oxford: Oxford university press, 2007.- 297-298 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

pareigą frachtuotojui. Kadangi frachtuotojo pareiga sumokėti ir aprūpinti laivą anglimis yra aiški ir neabejotina, ji turi būti aiškinama kaip laivo kapitono pareiga suteikti frachtuotojui gerą informaciją, kad jis galėtų pateikti reikiamą kiekį anglių. Nagrinėjamu atveju ši pareiga nebuvo įvykdyta, dėl to nebuvo pateiktas reikiamas anglių kiekis prieš laivui išvykstant į River Plate dėl to teismas laivą pripažino netinkamu plaukioti užbaigiant reisą iš Brazilijos į Didžiąją Britaniją⁷⁵.

Sekančioje byloje „*The Vortigern*“⁷⁶ laivas taipogi buvo pripažintas netinkamu plaukti dėl netinkamų bunkerių. Šiuo atveju frachtavimo sutartis panaikino kapitono ar inžinieriaus atsakomybę. Nagrinėjamoje byloje laivas plaukė iš Filipinų į Liverpulį, sustojęs Kolumbo saloje jis nepakankamai apsirūpino anglimis, kurių būtų užtekę iki kito sustojimo- Sueco kanalo. Mechanikas neinformavo kapitono, jog kuro atsargos baigiasi, kai laivas buvo netoli degalų punkto dėl to laivas jį praplaukė nepasipildęs degalų. Nepasiekus Sueco kanalo baigėsi kuro atsargos to pasekoje buvo sudeginta dalis krovinio. Šioje byloje teismas konstatavo, kad laivo savininkas negalėjo apsaugoti savęs remiantis atsakomybės ribojimo sąlyga, kadangi laivas nebuvo tinkamai paruoštas plaukti⁷⁷. Taigi nepilni bunkeriai buvo ne tik netinkamumo plaukioti sąlyga, bet ir įgulos bei laivo kapitono aplaidumas.

3.4 Laivo tinkamumas gabenti krovinius

Kaip jau buvo minėta anksčiau, kad laivas būtų paruoštas tinkamu plaukti, jis turi būti paruoštas konkrečiam reisui ir gabenti konkretų krovinį. Tinkamumas gabenti krovinius yra esminė sąlyga vertinant laivo tinkamumą plaukti.

Žymiausia tinkamumo gabenti krovinius byla yra *Owner of the Cargo on the ship „Maori King“ v. Hughes*⁷⁸. Laivas gabeno šaldytos avienos krovinį iš Melburno į Londoną. Sugedus laivo refrežiatoriui, mėsa nuostolingai buvo parduota Sidnėjuje. Ieškovas reikalavo nuostolių atlyginimo, tačiau atsakovas rėmėsi konosamente, kuris buvo pavadintas šaldymo įrangos dokumentu, įtvirtinta sąlyga, jog garlaivis nėra atsakingas už žalą ar nuostolius atsiradusius dėl laivo mechanizmų, izoliacinės medžiagos ir kitų prietaisų gedimo. Ieškovas įrodinėjo, jog galiojo numanoma garantija dėl šaldymo įrangos geros būklės reiso pradžioje, dėl to minėta išimtis, kuria rėmėsi atsakovas, šiuo atveju negali būti taikoma. Teismas priėmė sprendimą ieškovo naudai. Vienas tokio sprendimo argumentas buvo šalių nustatytas konosamento pavadinimas, kuris, teismo nuomone, reiškė, jog šaldymo įranga buvo laive dėl to, kad gabenama mėsa išlaikytų šaldytą būseną.

⁷⁴ McIver & Co. Ltd v. Tate Steamers Ltd (1903) 1 KB 362 (CA).

⁷⁵ Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999.- 54-56 p.- ISBN 1-85431-881-0.

⁷⁶ The Vortigern (1899) P 140, CA.

⁷⁷ Dockrey M. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004.- 52 p.- ISBN 1-85941-796-5.

⁷⁸ The Maori King v. Hughes (18952) Q. B. 550.

Taigi, tai buvo pirmas atvejis teismų praktikoje, kai teismas savo sprendime konstatavo, jog šaldymo įrangos buvimas laive buvo lemiamas veiksnys nustatant laivo tinkamumą plaukti. Be to, atsižvelgiant į konosamento turinį, buvo nuspręsta, jog egzistavo numanoma pareiga laive turėti tokią įrangą, kuri buvo aiškiai išreikšta šalių ketinimuose apsikeičiant informacija sutarties sudarymo metu. Teismas nustatė, jog siuntėjas, siųsdamas šaldytą mėsą į Europą, žinojo, jog nesiimant atitinkamų atsargumo priemonių, mėsa reiso metu gali sugesti. Dėl to jis turėjo iškelti sąlygą, jog laive būtų tam tikros kokybės įranga, kuri išlaikytų užšaldytą mėsą viso reiso metu esant įprastomis sąlygoms. Taigi, siuntėjo komercinis tikslas buvo aiškus, o sumokėdamas didesnę frachtą tikėjosi, jog laivo savininkas pristatys laivą, su veikiančia šaldymo įranga. Be to, tai negalėjo būti jo savavališki veiksmai, nes laivo savininkas visas šias aplinkybes žinojo. Šioje byloje teismas nusprendė, jog egzistavo numanoma konosamento sąlyga, kad šaldymo įranga pakrovimo metu turėjo būti paruošta gabenti šaldytos mėsos krovinį į Europą, dėl to vežėjas negalėjo išvengti atsakomybės ir pasinaudoti išimtimi dėl įrangos sugedimo.⁷⁹

Byloje *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.*⁸⁰ ieškovas gabenė dešimties dėžių aukso monetų krovinį. Nors konosamente nebuvo nurodyta, tačiau šalys susitarė, kad kroviny bus gabenamas lydinio kameroje. Reiso metu viena dėžė buvo pavogta. Pagal konosamentą savininkas atleidžiamas nuo atsakomybės, jei vagystė ar apiplėšimas įvyksta sausumoje arba jūroje, ar asmenų, tiesiogiai ar netiesiogiai dirbančių kompanijoje, ar kitu būdu pavogta. Ieškovas įrodinėjo, jog egzistavo numanoma garantija, kad laivo savininkas turėjo pasirūpinti, kad lydinio kamera būtų tinkamai apsaugota nuo vagysčių, ir dėl to minėta atleidimo nuo atsakomybės sąlyga, numatyta konosamente, negali būti taikoma⁸¹. Teismas nustatė, jog šalys prieš sudarant sutartį keičiantis informacija susitarė gabenti krovinį lydinio kameroje. Atsižvelgiant į šias aplinkybes nėra pagrindo nustatinėti, ar lydinio kameros buvo tinkamai paruoštos apsaugoti aukso krovinį pakrovimo uoste ir reiso metu. Išnagrinėjęs šią bylą, teismas pripažino laivą netinkamu plaukinti.

Taigi išnagrinėjus anksčiau pateiktas bylas galima daryti išvadą, jog tinkamumas gabenti krovinius yra pagrindinis laivo tinkamumo plaukti elementas, kuris įgyvendinamas kiekvienu konkrečiu atveju atsižvelgiant į gabenamų krovinių rūšį ir atliekamą reisą. Tai yra esminė priežastis, kodėl teismai visada nagrinėja gabenamų ir laikomų krovinių gerą fizinę būklę. Galima teigti, jog pagrindinis faktorius šiuo atveju yra komercinis tikslas kiekvienos sutarties atžvilgiu. Pasikeitus aplinkybėms kiekvienas siuntėjas, kuris siunčia vertingas prekes ir už tai sumokėjęs didesnę

⁷⁹ Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999.- 50-51 p.- ISBN 1-85431-881-0.

⁸⁰ *Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co.* (1898) 1 QB 567.

⁸¹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 91-92 p.- ISBN 978-185941-852-9.

užmokestį tikisi, kad jos bus gabenamos saugioje vietoje arba kad šaldytos prekės bus laikomos refrežiatoriuose⁸².

3.5 Laivo pakrovimas ir netinkamas krovinių sukrovimas

Sekanti nagrinėjama problema yra skirtumas tarp tinkamumo gabenti krovinius ir krovinių krovimo būdo. Iš pirmo žvilgsnio gali atrodyti, jog laivo tinkamumas gabenti krovinius yra tinkamas prekių paruošimas ir sukrovimas. Tačiau tai nėra tapatūs dalykai. Remiantis Hagos-Visbiu taisyklėmis laivo savininkas yra įpareigotas deramai kruopščiai parengti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, tačiau tuo pačiu metu yra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl žalos ir nuostolių atlyginimo, jei tai atsirado dėl laivo kapitono, įgulos ar kitų darbuotojų veiksmų, nerūpestingumo, aplaidumo ar kaltės krovimo metu⁸³.

Byloje *Kopitoff v. Wilson*⁸⁴ teismas nustatė testą, kuriuo remiantis nustatomas skirtumas tarp netinkamumo gabenti krovinius ir netinkamo krovimo. Nagrinėjamu atveju sunkūs šarvai buvo sudėti ant daugybės geležinkelio grandinių ir sutvirtinti mediniais ramsčiais. Laivui plaukiant netikėtai pablogėjo oras. Prasidėjus audrai, laivas patyrė bortinį supimą. Vienas šarvas nutrūkęs nuo grandinės, nukrito į kitą laivą pusę, dėl to laivas su visu jame esančiu kroviniu pradėjo skęsti. Byloje ieškovas teigė, jog dėl tokio krovinio sukrovimo būdo, laivas tapo netinkamu plaukioti. Teismas vertino, ar laivas plaukimo metu buvo tinkamai paruoštas įveikti įprastus jūros pavojus.

Atsižvelgiant į tai darytina išvada, kad laivo gera būklė ir pasirengimas susidoroti su įprastais jūros pavojais atitinka bendrą laivo tinkamumą plaukti apibrėžimą. Jei pasiruošimas turi esminės įtakos, tokiu atveju traktuojama, jog tai parodo laivo būklę plaukimo metu, nuo to laiko, kai laivas buvo paruoštas ir pateiktas laivo savininko. Be to, atsižvelgiant į protingumo sąlygą, laivo tinkamumas ir gera būklė turi būti vertinama pagal konkretaus reiso sąlygas⁸⁵. Minėtoje byloje atsakovas įrodinėjo, jog tai buvo neįprasta audra, kuri galėjo sukelti bortinį supimą bet kuriam laivui. Ieškovo nuomone, tokio jūros banguotumo ir vėjo turėjo būti pagrįstai laukiama. Galiausiai pagrindinė ypatybė yra ta, kad tinkamas pasirengimas įveikti kasdieninius jūros pavojus yra tiesiogiai priklausomas nuo laivo. Taigi, ir blogas sukrovimas įtakoja, kelia grėsmę ne laivo struktūrai, bet kroviniui, kaip ir buvo nustatyta nagrinėtoje byloje.

⁸² Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999.- 53 p.- ISBN 1-85431-881-0.

⁸³ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 110 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

⁸⁴ Kopitoff v. Wilson (1876) 1 QBD 377.

⁸⁵ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P. 379 [http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image) ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

*Kopitoff v. Wilson*⁸⁶ byloje nustatytas testas buvo naudojamas kitoje byloje „*The Thorsa*“⁸⁷, kur laivas gabeno šokolado krovinį iš Genujos į Londoną. Tame pačiame triume buvo gabenamas ir gorgonzolos sūrio krovinys. Dėl blogo oro buvo uždaryti liukai, ko pasekoje atsirado vėdinimo nepakankamumas ir sūris užteršė šokoladą. Pažymėtina, jog sutartyje buvo numatyta išlyga, atleidžianti laivo savininką nuo atsakomybės dėl jo aplaidumo ir kaltės tvarkant ir pakraunant laivą. Nestle, šokolado krovinio savininkė, tvirtino, kad blogas sukrovimas padarė laivą netinkamu plaukti, dėl to laivo savininkas negali remtis minėta sutarties išlyga. Šioje byloje Teismas nustatė, jog laivas nebuvo koku nors būdu pažeistas. Jis pabrėžė, kad krovinio sukrovimo būdas nesukėlė pavojaus laivui⁸⁸, priešingai nei buvo minėtoje byloje *Kopitoff v. Wilson*⁸⁹, kur blogas sukrovimas sukėlė grėsmę laivui, dėl ko jam atsirado nuostoliai. Panašiai byloje *Elder, Dempster & Co. Ltd v. Paterson, Zucchini & Co. Ltd*⁹⁰, kur laivas „Grelwen“ gabeno palmių aliejų statinėse, sudėtos ant dėžių, kuriose buvo sukrauta palmių branduoliai. Vėliau statinės nukrito ir buvo pažeistos. Teismas nustatė, jog krovimo laiku laivas buvo tinkamai parengtas priimti ir gabenti palmių aliejų ir nuostolius sukėlė ne laivo netinkamumas plaukti ar netinkama įranga, bet kiti veiksniai.

Remiantis nagrinėtomis *Kopitoff v. Wilson*, *The Thorsa* ir *Erder Dempster & Co. Ltd v. Paterson, Zucchini & Co. Ltd* ir kitomis bylomis darytina išvada, jog blogas sukrovimas, kuris tiesiogiai įtakoja patį laivą, sukelia grėsmę jo saugumui ar dėl jo atsiranda nuostoliai laivui, gali būti prilyginamas netinkamumui plaukiooti, tačiau jei dėl blogo sukrovimo yra sužalojamas tik krovinys, jis negali būti laikomas netinkamumu plaukiooti.

Taigi, toks konservatyvus traktavimas, jog blogas sukrovimas gali būti prilyginamas netinkamumui plaukiooti yra teisingas. Skirtumas tarp netinkamumo plaukiooti ir blogo sukrovimo turi būti aiškus. Jei riba tarp jų atvejų būtų panaikinta, nepagrįstai gali atsirasti atsakomybės taikymo klausimas. Įstatymai nustato griežtą atsakomybę dėl netinkamumo plaukiooti, daug griežtesnę nei atsakomybę dėl tam tikrų veiksmų, nerūpestingumo ar kaltės, kuri gali būti panaikinta šalių valia. Dažnai konosamente būna numatytos sąlygos ribojančios atsakomybę dėl nerūpestingumo ar kaltės, tačiau jos negali būti taikomos netinkamumo plaukiooti atveju. Pažymėtina, jog visada reikia atsižvelgti į tą faktą, jog sudarant krovinio vežimo jūra sutartį yra išreiškiama šalių valia. Jei šalys nusprendė panaikinti atsakomybę, tokiai jų valiai turėtų būti suteiktas prioritetas ir ji neturėtų būti panaikinta dėl nepagrįstai išplėtos netinkamumo plaukiooti interpretacijos. Išimtis daroma tik tuo atveju, kai blogas sukrovimas yra laikomas netinkamumu

⁸⁶ *Kopitoff v. Wilson* (1876) 1 QBD 377.

⁸⁷ *The Thorsa* (1916) P 257.

⁸⁸ Girvin S. *Carriage of goods by sea*. Oxford: Oxford university press, 2007.- 298 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

⁸⁹ *Kopitoff v. Wilson* (1876) 1 QBD 377.

⁹⁰ *Elder, Dempster & Co. Ltd v. Paterson, Zochonis & Co. Ltd*. (1924) AC 552.

plaukianti. Dėl to, jei siuntėjas panaikina atsakomybės ribojimą, numatytą važtaraštyje ar įstatyme, jo reikalavimų patenkinimas priklausys tik nuo netinkamumo plaukianti⁹¹.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog pareiga pateikti laivą tinkamą plaukti ir gabenti krovinius nėra ekvivalentiška pareigai pateikti tobulą laivą. Standartiškai laivas turi būti tokios geros būklės, ir tokio tinkamumo, kurio reikalauja rūpestingas, apdairus savininkas reiso pradžioje atsižvelgiant į visas galimas aplinkybes. Reikia pažymėti, jog šiuo atveju pagrįstai taikomi aukšti reikalavimai. Pirmiausia, numatytas standartas turi būti taikomas ne paprastam žmogui, o laivo savininkui, kuris išmano profesionalų laivybos verslą, jo žinių lygis ir patirtis yra žymiai didesnės nei paprasto asmens. Antra, standartas yra nustatytas net laivybos verslo atstovams, aukštesnės jo normos yra taikomos apdairiam ir rūpestingam vežėjui, dėl to jis turi garantuoti, kad laivas yra tinkamas reisui. Atsiradus trūkumams turi būti nustatinėjama, ar rūpestingas vežėjas tinkamai paruošė laivą prieš išplaukiant į jūrą.

3.6 Tinkamai sukomplektuota ir kvalifikuota įgula

Nors anksčiau minėtose bylose „*McIver*“⁹² ir „*The Vortigern*“⁹³ netinkamumas plaukianti buvo pripažintas dėl neatitinkančios reikalavimų įrangos, tačiau reikia pažymėti, jog žmoniškasis veiksnys šiais atvejais buvo lemiamas. Žmogaus klaida, pavyzdžiui skaičiavimo klaida, kai vyriausias mechanikas neteisingai apskaičiavo kuro kiekį laivo bunkeriuose, ar aplaidumas, kai laivo kapitonui nebuvo pranešta apie kuro trūkumą, buvo pagrindas nustatyti, jog laivo fizinė būklė yra netinkama plaukianti. Nepaisant šių minėtų pavyzdžių, nekompetentinga ir netinkamai sukomplektuota įgula gali būti savarankiška priežastis, dėl kurios laivas gali būti pripažintas netinkamu plaukianti.

Sprendžiant laivo įgulos kompetencijos klausimą neturi būti nagrinėjami vien tik kapitono ir įgulos sugebėjimai valdyti laivą apskritai, bet turi būti įvertinamos jų galimybės valdyti konkretų laivą, turintį specifinių savybių, kurios reikalauja, kad įgula turėtų atitinkamą pasirengimą. Kapitono ir įgulos kompetencija turi būti vertinama ne pagal jų apmokymus, bet pagal asmenines savybes ir sugebėjimus⁹⁴. Pažymėtina, jog ne vien tik įgulos kompetencija ir kvalifikacija, bet ir jos dydis bei sudėtis turi įtakos vertinant laivo tinkamumą plaukianti. Nepakankama, netinkamai sukomplektuota įgula gali būti pagrindu pripažinti laivą netinkamu plaukti. Byloje *In Hongkong fir Shipping Co. Ltd v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd*⁹⁵, standartinėje frachtavimo sutartyje buvo nustatyta

⁹¹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 98 p.- ISBN 978-185941-852-9.

⁹² *McIver & Co. Ltd v. Tate Steamers Ltd* (1903) 1 KB 362 (CA).

⁹³ *The Vortigern* (1899) P 140, CA.

⁹⁴ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P. 375 <http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image>; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

⁹⁵ *Hong Kong Fir Shipping Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd* [1961] 2 QB 26.

sąlyga, kad laivas visais atžvilgiais turi būti parengtas įprastam krovinių aptarnavimui. Laivo motorai buvo seni ir reikalavo specialaus įgulos pasirengimo bei kompetencijos. Atsižvelgiant į šiuos faktus, teismas nustatė, jog laivo savininkas buvo pasamdęs netinkamą įgulą, kurios padėtį pablogino tas faktas, jog laivo kapitonas buvo priklausomas nuo alkoholio ir dažnai neatlikdavo savo pareigų. Remiantis šiomis aplinkybėmis laivas buvo pripažintas netinkamu kasdieniniam krovinių gabenimui, taigi ir netinkamu plaukioti, kadangi buvo nustatyta, jog mašinų skyriaus įgula yra nekompetentinga ir neatitinkanti reikalavimų. Be to, šioje byloje buvo nustatytas skirtumas tarp netinkamumo plaukti kategorijų. Frachtuotojas tvirtino, kad laivas yra netinkamas plaukti remiantis mechanizmų trūkumais ir neproduktyvumu, o ne dėl įgulos netinkamumo ir nekompetentingumo. Teismas šiuo klausimu nusprendė, jog dyzeliniai varikliai buvo pakankamai geros būklės ir dėl jų amžiaus, tokiems varikliams aptarnauti reikėjo patyrusios, profesionalios ir rūpestingos įgulos.

Ši taisyklė buvo patvirtinta byloje *Manifest Shipping & Co. Ltd v. Uni-Polaris Insurance Co. and La Reunion Europeene*⁹⁶, teismas nustatė, kad netinkamumas plaukioti apima laivo aprūpinimą netinkamai sukomplektuota ir nekvalifikuota įgula. Šioje byloje nekompetentingu buvo pripažintas laivo kapitonas dėl to, kad nemokėjo naudotis ugnies gesinimo įranga. Teismas pasisakė, jog vertinant laivo tinkamumą plaukti vien tik navigacinių įgulos įgūdžių nepakanka, turi būti nagrinėjamos visos įgulos pareigos susijusios su laivo saugumu, tokios kaip naudojimas laivo gesinimo sistema ir pan.

Byloje *In the Standart Oil Co. of New Yourk v. Clan Line Steamers Ltd*⁹⁷ laivas „Clan Gordon“ dėl savo struktūros turėjo išlaikyti vandens balastą, kai buvo pilnai pakrautas vienu kroviniu. Laivo savininkas nesupažindino laivo kapitano su instrukcijomis dėl vandens balasto palaikymo laive. Kai laivas plaukė iš Niujorko su vienu kroviniu, laivo kapitonas davė komandą ištuštinti balasto rezervuarus, to pasekoje laivas pradėjo grimzti ir nuskendo esant štiliui. Teismas padarė išvadą, jog laivo kapitano nesugebėjimas galėjo atsirasti dėl jo nežinojimo, kaip laivas, dėl savo specifinės struktūros, funkcionuos įprastame vandenyno reise. Teismo nuomone, negalima daryti skirtumo tarp žinių trūkumo ir įgūdžių trūkumo. Abi šios kategorijos vienodai suteikia galimybę pripažinti laivo kapitoną netinkamu ir nekompetentingu vadovauti, o tokio kapitano vadovaujamą laivą- netinkamu plaukti.

Taigi, darytina išvada, jog laivo tinkamumui plaukioti nustatomi labai griežti reikalavimai, įtraukiant tinkamą įgulos kvalifikaciją ir sudėtį. Įgula ne tik turi būti tinkamai sukomplektuota

⁹⁶ *Manifest Shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd* (1995) 1 Lloyd's Rep 651.

⁹⁷ *Standart Oil Co. of New Yourk v. Clan Line Steamers Ltd.* (1924) AC 100, HL.

valdyti ir eksploatuoti laivą, bet ji turi būti susipažinusi su to laivo specifinėmis savybėmis, ir turi turėti puikius ne tik navigacinius, bet ir vadovavimo bei techninio aptarnavimo įgūdžius⁹⁸.

Pažymėtina, jog nekompetentinga ir netinkama įgula, dėl kurios laivas pripažintas netinkamu plaukioti, turi būti atskirta nuo nerūpestingos ir aplaidžios įgulos dalies, kuri nėra netinkama plaukioti. Teisinis šių kategorijų atskyrimas yra būtinas. Kaip jau buvo minėta anksčiau Bendrosios teisės sistemoje netinkamumas plaukioti yra absoliutus ir joks aplaidumas ar neapdairumas negali atleisti laivo savininko nuo atsakomybės už netinkamo plaukti laivo pateikimą⁹⁹.

Atvejai, kai laivas netinkamu plaukti pripažįstamas dėl jo fizinės būklės yra aiškūs ir nekyla jokių diskusijų, tačiau ginčas kyla tada, kai laivas pripažįstamas netinkamu plaukioti dėl įgulos netinkamumo ir nekompetentingumo, ypač Hagos- Visbiu taisyklėse įtvirtintų normų dėl atsakomybės ribojimo aspektu. Pažymėtina, jog šių taisyklių trečias straipsnis apriboja vežėjo pareigos, tinkamai ir stropiai paruošti laivą tinkamu plaukti, atlikimą, nustatant tam tikrus veiksmus, kuriuos jis privalo atlikti. Tuo tarpu 4 straipsnio 2 dalies a punktas atleidžia vežėją nuo atsakomybės dėl nuostolių ar trūkumo atsiradusių ar padarytų dėl kapitono, jūrininko, locmano ar vežėjo darbuotojo veiksmų, aplaidumo ar nesugebėjimo vesti ar valdyti laivą. Minėtų nuostatų aspektu, siekiant apginti vežėjo interesus, kiekvienu konkrečiu atveju reikia įrodyti, jog nuostoliai ar trūkumas atsirado dėl įgulos ar laivo kapitono nerūpestingo, bet ne dėl laivo netinkamumo plaukioti¹⁰⁰. Tuo tarpu siuntėjai, priešingai, visada stengiasi įrodyti, kad nuostoliai atsirado dėl laivo netinkamumo plaukioti, nes tik tada jie turės teisę iš vežėjo reikalauti nuostolių atlyginimo.

Ši problema buvo nagrinėjama byloje *Steel v. State Line Steamship Co*¹⁰¹, kur laivas „State of Virginia“ gabeno kviečių krovinį iš Niujorko į Glasgow. Krovinys buvo pažeistas, nes jūros vanduo per nepakankamai sandarius liukus pateko į laivą. Konosamente buvo įtvirtinta išimtis dėl nuostolių ar žalos, atsirandančios dėl jūros pavojų ar dėl nerūpestingumo. Prisiekusieji šioje byloje negalėjo nuspręsti, ar laivas reiso pradžioje buvo tinkamas plaukti, ar ne. Lordų teismas patvirtino, kad Bendrosios teisės sistemoje, krovinio gabenimo sutartyje, neatsižvelgiant į jos formą, šaliai, kuri aprūpina ir pristato laivą, turi būti nustatyta pareiga pateikti laivą tinkamą plaukti ir gabenti krovinius. Teismas pabrėžė, jog laivas atitinka tinkamumo plaukti reikalavimus, tik tada, kai jis yra tinkamai parengtas reisui, be to vien tik vežėjo pastangų tinkamai paruošti laivą nepakanka, nes turi

⁹⁸ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P. 378 <http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image>; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

⁹⁹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 95-97 p.- ISBN 978-185941-852-9.

¹⁰⁰ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 283 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹⁰¹ Steel v. State Line Steamship Co (1877) 3 App Cas 72, HL.

būti įvykdyti konkretūs veiksmai. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog Lordų rūmai neatsakė į klausimą, ar minėtu atveju buvo laivo netinkamumas plaukianti, ar vien tik laivo įgulos aplaidumas.

Kitoje panašioje byloje *International Packer London Ltd. v. Ocean Steam ship Co. Ltd.*¹⁰² krovinių vežimui jūra buvo taikomos Hagos- Visbiu taisyklės. Gabenamas mėsos konservų krovinyš buvo pažeistas, kai dėl blogų orų sąlygų buvo nuplėštas liuko dangtis. Laive buvo įrengti fiksuojantys užtvantai, apsaugantys liukus, tačiau jie nebuvo laiku uždėti. Teismas nusprendė, jog laivo savininkas tinkamai ir rūpestingai atliko savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti, nes laivo kapitonas ir kiti laivo darbuotojai turėjo nuspręsti, kada reikia paruošti fiksuojančius užtvantus. Remiantis šiuo pavyzdžiu galima daryti išvadą, jog tinkamumas plaukianti yra laivo būklė reiso pradžioje, kuri apima kapitono bei komandos kvalifikaciją ir laivo techninis tinkamumą konkrečiam reisui. Jei fiksuojančių užtvantų iš viso nebūtų buvę, laivas būtų pripažintas netinkamu plaukianti. Jei laivo įgula nebūtų informuota apie esančius užtvantus, jos nežinojimas, remiantis „*Standart oil*“¹⁰³ byloje suformuota doktrina, taipogi būtų pagrindas laivą pripažinti netinkamu plaukianti. Nagrinėjamoje byloje laivas ir įgula iš dalies buvo paruošta susidurti su jūros pavojais, tačiau jie nesugebėjo veikti rūpestingai. Kaip buvo minėta anksčiau, svarbiausia yra atskirti laivo netinkamumą plaukianti nuo įgulos aplaidumo ar pareigų nevykdymo. Kaip ir netinkamo sukrovimo atveju, taip ir nagrinėjant, ar įgula buvo tinkamai sukomplektuota ir kvalifikuota, netinkamumo plaukti doktrina turi būti taikoma protingai, apdairiai, rūpestingai ir siaurai¹⁰⁴. Priešingu atveju gali susidaryti situacija, kai sąvokos įgulos nepakankamumas ir nekompetentingumas bus prilyginamos laivo netinkamumui plaukti ir tuo savanaudiškai naudosis, siuntėjai, kad panaikintų sutartyje ar įstatyme numatytą atsakomybės ribojimo sąlygą.

3.7 Privaloma dokumentacija

Kita netinkamumo plaukianti kategorija yra reikiamų dokumentų trūkumas. Pažymėtina, jog dokumentai, kurių trūkumas yra pagrindas laivą pripažinti netinkamu plaukianti, turi būti teisinio pobūdžio¹⁰⁵. Geriausias netinkamumo plaukianti pavyzdys yra tada, kai reikalaujami dokumentai įtakoja laivo gebėjimą plaukti. Byloje *Ciampa v. British Steam Navigation Co. Ltd.*¹⁰⁶ laivas plaukė iš Mombasos, neturėdamas sanitarinio paso, kuris buvo būtinas atliekant sanitarinę apžiūrą Prancūzijoje, dėl to nebuvo galima įvykdyti frachtavimo sutarties. Taigi teismas dėl šio dokumento trūkumo pripažino laivą netinkamu plaukianti. Kitoje byloje „*The Madeleine*“¹⁰⁷ laivas buvo

¹⁰² *International Packer London Ltd. v. Ocean Steam ship Co. Ltd.* (1955) 2 Lloyd's Rep. 218.

¹⁰³ *Standart Oil Co. of New Yourk v. Clan Line Steamers Ltd.* (1924) AC 100, HL.

¹⁰⁴ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P. 379 <http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima> ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

¹⁰⁵ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 299 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

¹⁰⁶ *Ciampa and others v. British India Steam Navigation Co. Ltd* (1915) 2 KB 774.

¹⁰⁷ *Cheikh Boutros Selim El- Khoury v Ceylon Shipping Lines Ltd. (The Madeleine)* (1967) 2 Lloyd's Rep. 224.

pripažintas netinkamu plaukioi dėl to, kad neturėjo deratizacijos pažymėjimo, kuris buvo būtinas pagal Indijos įstatymus ir be šio dokumento laivas negalėjo plaukti į jokią kitą šalį. Byloje *Levy v. Costerton*¹⁰⁸ laivas taip pat buvo pripažintas netinkamu plaukti, dėl to kad neturėjo sanitarinio paso, kuris buvo būtinas pagal Sardinijos įstatymus. Šiuo atveju laivas negalėjo įplaukti į Kagiari uostą ir jam buvo paskelbtas karantinas. Teismas nusprendė, jog laivas nebuvo pilnai aprūpintas viskuo, kas reikalinga ir būtina tokiam laivui ir reisui, taigi jis buvo pripažintas netinkamu plaukioi.

Pažymėtina, jog dokumentų praradimas turi būti teisinio pobūdžio, kad laivas būtų pripažintas netinkamu plaukioi. Byloje *Alfred C. Toepfler Schiffahrtsgesellschaft mbH v. Tossa Marine Co. Ltd*¹⁰⁹ laivas „Derbis“ buvo čarteriniame reise ir plaukė su Kipro vėliava ir Filipiniečių įgula bei darbuotojais. Laivas neturėjo Tarptautinės transporto darbuotojų federacijos (ITF) išduotos mėlynosios kortelės, kuri patvirtina, kad įgulos darbo sąlygos ir užmokestis atitinka ITF nustatytus standartus. Frachtavimo sutartis riboja prekybos išplėtimą, siekiant apeiti į ITF patenkančias šalis. Tačiau šis ribojimas neapėmė Portugalijos. Portugalijos Leixoes uoste pradėdant iškrauti krovinį, ITF atstovai nustatė, jog laivas neturi Mėlynosios kortelės. Atsižvelgiant į tai, iškrovimo darbai buvo sustabdyti dvidešimt vienai, kol laivo savininkas sudarė susitarimą su ITF. Dėl vėlavimo frachtuotojas negalėjo įvykdyti sub-frachtavimo sutarties, kurioje buvo įtvirtinta sąlyga, jog negautas pelnas sub-frachtuotojui turi būti atlygintas. Frachtuotojas pareiškė ieškinį dėl nuostolių atlyginimo, argumentuodamas tuo, jog Mėlynosios knygelės neturėjimas, reiškė, kad laivo savininkas neįvykdė savo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti. Šioje byloje teismas konstatavo, jog sąvoka „parengtas teikti paslaugas“ gali būti naudojama ne vien tik fizinei laivo būsenai apibūdinti, tačiau jos taikymo sritis neturėtų būti taip išplėsta, jog apimtų sutarties nuostatas dėl įgulos darbo ir apmokėjimo sąlygų nustatymo. Teismas šios bylos neprilygino anksčiau minėtoms „*The Madeleine*“¹¹⁰ ir *Levy v. Costerton*¹¹¹ byloms, nes jose trūkstami dokumentai buvo būtini remiantis nustatytomis valstybių teisės normomis bei išduodami valstybinių institucijų. Šiuo atveju ITF Mėlynoji kortelė yra dokumentas, išduodamas savanoriškos, savarankiškos ir savaveiksmės organizacijos. Be to, laivo savininkas nėra įpareigotas įsigyti ITF pažymėjimą. Tai buvo lemiamas argumentas, kuriuo remiantis teismas nusprendė, jog nebuvo jokio pagrindo pripažinti laivą netinkamu plaukioi¹¹².

¹⁰⁸ *Levy v. Costerton* (1816) 4 Camp. 389.

¹⁰⁹ *Alfred C. Toepfler Schiffahrtsgesellschaft mbH v. Tossa Marine Co. Ltd (The Derby)* (1985) 2 Lloyd's Rep. 325, Ca.

¹¹⁰ *The Madeleine* (1967) 2 Lloyd's Rep. 224.

¹¹¹ *Levy v. Costerton* (1816) 4 Camp. 389.

¹¹² *Dockrey M. Cases & Materials on the carriage of goods by sea.* 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004.- 50-52 p.- ISBN 1-85941-796-5.

3.8 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius įvykdymas laiko atžvilgiu

Pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, kaip ir kitos pareigos, turi tęstis tam tikrą laiko tarpą. Šis periodas priklauso nuo sutarties rūšies. Taipogi, skiriasi laiko tarpas, paruošiant laivą tinkamu plaukti ir paruošiant jį gabenti krovinius. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog ši vežėjo pareiga nėra nepertraukiama. Vežėjas turi paruošti laivą tinkamu plaukti prieš reisą ir jo pradžioje arba tuo laiku, kuris nustatytas vežimo sutartyje, jei nenustatyta kitaip, išskyrus atvejus, kai frachtavimo sutartyse pareiga yra numatoma ir laivas turi būti paruoštas tinkamu plaukiooti pristatymo metu¹¹³. Nors vežėjas turi įgyvendinti savo įsipareigojimą prieš reisą ir jo pradžioje, tam tikri veiksmai gali būti atliekami ir vėlesnėje stadijoje po išplaukimo.

3.8.1 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pradžios momentas

Vežėjo įsipareigojimas paruošti laivą, kad jis galėtų gabenti sutartyje numatytą krovinį, turi būti įgyvendintas prieš krovimą ir jo metu. Jei laivas buvo netinkamas gabenti krovinius, vežėjas bus pažeidęs savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti.

Vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti prasideda prieš laivo pakrovimą ir tęsiasi iki krovimo darbų pabaigos. Byloje *Stanton v. Richardson*¹¹⁴ buvo gabenamas šlapio cukraus kroviny. Dažniausiai didelė drėgmė atsiranda iš šlapio cukraus, dėl to laive, kuriame gabenamas toks kroviny, turi būti atitinkami siurbliai, kad galėtų ištraukti drėgmę. Nagrinėjamu atveju siurbliai buvo netinkami. Kai visas kroviny buvo beveik pakrautas, buvo nustatytas drėgmės susikaupimas triumuose. Kadangi papildomo siurblio įmontavimo nebuvo įmanoma atlikti per protingą laiką, kroviny buvo iškrautas. Teismas šioje byloje nustatė, kad laivas krovimo metu buvo netinkamas plaukiooti to pasekoje, vežėjas pažeidė savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti.

Taigi, jei tam tikri veiksmai, kurių atlikimas yra būtinas, kad laivas galėtų saugiai gabenti krovinį, neįvykdomi prieš krovimą, tai vežėjas pažeidžia savo įsipareigojimą. Byloje *Tattersall v. The National Steamship*¹¹⁵ siuntėjas sudarė galvijų krovinio gabenimo sutartį su laivo savininku, kurio laivas ankstesnio reiso metu gabeno galvijus užkrėstus snukio ir kanopų liga ir nebuvo dezinfekuotas prieš naujo krovinio pakrovimą. Reiso metu šis galvijų kroviny užsikrėtė taip pat. Įvertinęs šias aplinkybes teismas nustatė, kad laivas nebuvo tinkamas plaukti prieš krovimą, nes nebuvo dezinfekuotas, dėl to vežėjas negalėjo apriboti savo atsakomybės.

Byloje *McFadden v. Blue Star Line*¹¹⁶ buvo atliktas saugus ir tinkamas krovinio pakrovimas į laivą. Po pakrovimo laivo mechanikas atidarė šliuzo uždorių triumo sandarioje pertvareje, tačiau vėliau uždarydamas, netinkamai prisuko. Po to prieš pradedant pildyti vieną iš balasto rezervuarų,

¹¹³ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 317 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹¹⁴ Stanton v. Richardson (1874) LR 9 CP 390.

¹¹⁵ Tattersall v. The National Steamship Company, (1883-84) LR 12 Q. B. D. 297.

¹¹⁶ McFadden v. Blue Star Line (1905) 1 KB 697.

jis atidarė kingstoną (vožtuvą laivo dugne) iš laivo pusės, kad jūros vanduo galėtų prabėgti. Vanduo tekėdamas į balasto rezervuarą turėjo pratekėti pro vožtuvų dėžę bei sujungimo vietą tarp dangčio ir korpuso, kuris buvo užpildytas vata, kad būtų nepralaidus vandeniui, tačiau ši sujungimo vieta buvo bloga perdirbta prieš pakraunant krovinį. Po to kai rezervuaras buvo pripildytas, kingstonas dėl tam tikros kietos medžiagos nebuvo tinkamai uždarytas. Dėl esamo vandens slėgio iš vožtuvų dėžės buvo išstumtas kamšalas ir jūros vanduo pro susijungimo vietą pateko į žemutinę laivo dalį, iš ten pro šliuzo uždorį į krovinių triumus ir pažeidė krovinį. Teismas šioje byloje nustatė, kad kingstonas ir šliuzo uždoriai buvo blogai sumontuoti dėl trūkumų, kurie atsirado po to, kai ieškovo prekės buvo pakrautos, dėl to nebuvo pažeista numanoma laivo tinkamumo gabenti krovinius garantija. Tačiau tai, jog vožtuvų dėžės netinkamas sandarinimas buvo prekių krovimo metu, aiškiai rodo, kad garantija buvo pažeista.

Darytina išvada, jog tuo atveju, kai pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra aiškiai išreikšta vežimo sutartyje, laikas, kada laivas turi būti paruoštas gabenti krovinius, yra nustatomas sutartyje, pavyzdžiui sutarties sudarymo metu ar laivo pateikimo metu. Kitu atveju, jei pareiga yra numanoma, vežėjas yra įpareigotas paruošti laivą tinkamu gabenti krovinius krovimo metu. Dėl šios priežasties visi trūkumai, atsiradę prieš pakrovimą, bus pagrindas pripažinti laivą netinkamu gabenti krovinius¹¹⁷. Trūkumams išryškėjus po krovimo darbų, laivas bus tinkamas gabenti krovinius, nes vežėjo pareiga baigiasi kartu su krovimo darbais, tačiau toks defektas gali paversti laivą netinkamu plaukioti, nes vežėjo įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukti tęsiasi iki jo išplaukimo, tuo tarpu pareiga paruošti laivą tinkamu gabenti krovinius baigiasi krovimo darbų pabaigoje.

3.8.2 Pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius įvykdymo laikas

Vežėjo įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turi būti įvykdytas konkretaus reiso metu. Šis laiko momentas skiriasi atsižvelgiant į vežimo sutarties rūšį: konosamentas, reisui charteris ar taimčarterio sutartis. Dažniausiai nėra skirtumo tarp konosamento ir reiso charterio sutarties, tačiau taimčarteris dažniausia skiriasi nuo šių dviejų. Frachtavimo sutarties atveju šalys gali pasirinkti kitokį pareigos įvykdymo laiką.

Konosamento ir reiso charterio atžvilgiu laivas turi būti paruoštas tinkamu plaukioti reiso pradžioje, neatsižvelgiant į tai, ar vežėjo pareiga buvo aiškiai išreikšta ar numanoma¹¹⁸. Sąvoka „reisas“ apima visą periodą nuo pakrovimo uosto iki atvykimo į paskirties uostą. Byloje *McFadden v. Blue Star Line*¹¹⁹ buvo nustatyta, jog tinkamumo plaukioti garantija reiškia, kad laivas yra

¹¹⁷ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P.108.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

¹¹⁸ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 105-107 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹¹⁹ *McFadden v. Blue Star Line* (1905) 1 KB 697.

tinkamas įveikti įprastus pavojus jūroje reiso metu. Tai yra laivo būklė konkrečiu plaukimo metu. Šiuo atveju įsipareigojimas yra tęstinio pobūdžio ir negali būti skaidomas į etapus. Jis prasideda nuo krovimo darbų ir tęsiasi, kol laivas pradeda reisą. Dėl šios priežasties laivo savininkas negali tvirtinti, kad laivas buvo tinkamas plaukioti, kai jis buvo kraunamas, ir tapo netinkamu po pakrovimo.

Kai vežėjo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti numatoma vykdyti prieš laivo išplaukimą į reisą, yra svarbu nustatyti tikslų reiso pradžios momentą. Praktikoje reisas dažnai prasideda, kai visi liukai užsandarinami, pašaliniai asmenys lieka krante, gaunami įsakymai nuo tiltelio, ir laivas faktiškai pajuda naudodamas savo energiją ar buksyruojant ar abu kartu.¹²⁰

Taigi, reisas prasideda, tuo metu, kai laivas pajuda iš savo švartavimosi vietos išplaukiant iš uosto, šiuo momentu baigiasi ir vežėjo pareiga. Byloje „*The Rona*“¹²¹ teismas nuspėdė, kad reisas turi būti laikomas pradėtu, kai tinkamas plaukioti laivas pradeda judėti iš savo švartavimosi vietos. Tais atvejais, kai gedimas atsiranda laivui išplaukiant iš uosto, ir toliau be remonto tęsiant reisą, laivo savininkas nebus atsakingas dėl laivo netinkamumo plaukioti, nes jo įsipareigojimas buvo įvykdytas, kai laivas pradėjo reisą.

3.8.2.1 Pareigos vykdymas laivui neperėjus vežėjo nuosavybėn

Kai kuriais atvejais vežėjai gali sudaryti krovinių vežimo jūra sutartis dar laivui neperėjus jų nuosavybėn, pavyzdžiui, jei laivas dar yra pas laivų statytojus ar neseniai nupirkta laivas nespėjo pereiti jo nuosavybėn. Tokiais atvejais iškyla klausimas, ar vežėjas privalo įvykdyti savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukioti?

Bendrosios teisės sistemoje vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra absoliuti, todėl vežėjas negali pasiteisinti tuo, jog padarė viską, ką galėjo, kad įvykdytų šią pareigą. Šiuo atveju net gi užslėptas trūkumas negali būti pateisinama priežastimi. Be to, vežėjas turi garantuoti, kad laivas būtų tinkamas plaukti ir gabenti krovinius prieš jo išplaukimą. Tais atvejais, kai šalių sutartiniais santykiams taikomos Hagos-Visbio ar Hamburgo taisyklės, ar pačios šalys sutartyje nustatė pareigą deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, vežėjas nebus atsakingas dėl laivo netinkamumo plaukti, jei laivas dar nėra perėjęs jo nuosavybėn iš laivų statytojų ar ankstesnių savininkų, ar dėl užslėpto defekto, kuris nebuvo aptiktas ekspertų ar vežėjo atlikto išsamaus bei atidaus patikrinimo metu¹²².

Byloje *Angliss v. P. & O*¹²³ vežėjo užsakymu laivas buvo statomas pas laivų statytojus. Pristatymo metu laivo apžiūrą atliko kvalifikuoti architektai ir ekspertai, kurios metu nenustatė,

¹²⁰ Tetley W. Marine Cargo 4 Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008.- 23- 25 p.- ISBN 978- 2- 89635-126-8.

¹²⁰ Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).

¹²¹ The Rona (1884) 51 LT 28.

¹²² Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 334-335 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

¹²³ Angliss (W) & Co (Australia) Pty Ltd. v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. (1927) 2 KB 456.

jokių laivo trūkumų ar gedimų. Vadovaujantis Australijos krovinių vežimo jūra įstatymu (COGSA) buvo sudaryta konosamentas, kuriame nustatyta, kad avienos skerdienos krovinyje turi būti pakrautas iš Melburno ir Sidnėjaus ir gabenamas į Londoną. Prieš atvykstant į paskyrimo uostą dalis krovinių buvo pažeistas nafta. Krovinių savininkas tvirtino, kad laivas buvo netinkamas plaukti dėl laivo struktūros trūkumų, nes pertvara tarp triumo, kuriame buvo sukrautas krovinyje ir degalų bunkerio daugelyje vietų buvo nesandari, be to, denis buvo per mažas, jo kniedė turėjo būti dviguba, o ne vienguba. Tačiau krovinių savininkas, remdamasis minėtu įstatymu, įrodinėjo, kad jis deramai kruopščiai įvykdė savo pareigą paruošti laivą tinkamam plaukti, nes pasamdė kvalifikuotus ekspertus atlikti išsamią apžiūrą, kurios metu defektai nebuvo nustatyti. Šioje byloje teismas nusprendė, kad vežėjas nėra atsakingas už atsiradusius nuostolius, nes jis įvykdė visus Krovinių gabenimo jūra įstatyme numatytus reikalavimus, o defektai atsirado dėl laivų statytojų ir jų darbininkų neapdairumo ir nerūpestingumo. Taipogi teismas pabrėžė, kad vežėjas būtų atsakingas tik tuo atveju, jei jis nebūtų pasirinkęs kvalifikuotos laivų statybos kompanijos, kurioje dirbtų patyrę architektai ir darbuotojai. Be to, laivo savininkas yra atsakingas už laivo tinkamumą plaukti tam tikrą laiko periodą- prieš reisą ar jo pradžioje.

Jau minėtoje byloje „*The Happy Ranger*“¹²⁴ didelis cilindrinis naftos perdirbimo įrenginys turėjo būti nugabentas į Saudo Arabiją, tačiau krovimo metu nulūžo vienas dviragis kablys, kuris pristatant laivą iš laivų statytojų nebuvo apžiūrėtas nei laivo savininko, nei jo atstovų. Kroviniui buvo padaryta didelė žala, o jo remontas kainavo 2 milijonus dolerių. Po šio įvykio atlikus patikrinimą buvo nustatytas paslėptas defektas, dėl ko kablys negalėjo kelti maksimalaus leistino svorio. Teismas šioje byloje nustatė, kad laivo savininkas yra atsakingas, nors trūkumas atsirado dėl laivų statytojų kaltės. Nors laivo savininkas yra atsakingas nuo to momento, kai laivas pereina jo dispozicijon, tačiau šiuo atveju jis nesiėlgė deramai kruopščiai tikrindamas laivą ir garantuodamas, jog viskas veikia be jokių trūkumų.

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, darytina išvada, jog vežėjas bus atsakingas už laivą nuo to momento, kai laivas pereis jo nuosavybėn ar į valdymo sferą, tačiau nebus atsakingas už jokių paslėptus defektus, atsiradusius prieš laivo pristatymą, jei jie nebuvo pastebėti kruopštaus patikrinimo metu, atlikto vežėjo, jo agentų ar kvalifikuotų ekspertų. Kita vertus, vežėjas visada bus atsakingas jei pasirenkant laivų statytojus nesiėlgė deramai kruopščiai, neatsižvelgs į šių įmonių darbuotojų bei mechanikų kvalifikaciją ir kompetenciją.

3.8.2.2 Pareigos vykdymas prieš atvykimą į pakrovimo uostą

Tam tikrais atvejais, ypač frachtavimo sutarties atžvilgiu, vežėjas gali būti įpareigotas užtikrinti laivo tinkamumą plaukti jo plaukimo į pakrovimo uostą metu, t.y. balastinio reiso metu.

¹²⁴ The Happy Ranger (2006) 1 Lloyd's Rep. 649.

Jei laivas yra netinkamas plaukti šio reiso metu, vežėjas turi paruošti jį tinkamai konkrečiam reisui pakrovimo uoste, dėl to gali būti vėluojama atlikti krovimo darbus ar išplaukti į reisą.

Byloje *Adamastos Shipping v. Anglo- Saxon Petroleum*¹²⁵ tanklaivis buvo frachtuojamas įvykdyti nuoseklius reissus gabenant krovinius iš ir į skirtingus uostus. Laivo savininko paskirtas mašinų skyriaus įgulos narys buvo nekvalifikuotas, dėl to laivas sugedo pirmo reiso pakrovimo uoste. Frachtavimo sutartyje buvo inkorporuotas 1936 metų JAV Krovinių gabenimo jūra įstatymas. JK Lordų rūmai priėmė sprendimą, jog turi būti padaryti tam tikri šio įstatymo nuostatų pakeitimai, kurios taikomos frachtavimo sutartyje, dėl to į sutarties nuostatas prieštaraujančias šiam įstatymui neturi būti atsižvelgta. Be to, teismas nurodydamas, kad minėtas įstatymas taikomas tik krovinių gabenimo reisui, pabrėžė, kad laivo savininkas pakraudamas laivą balasto turi vykdyti savo pareigą deramai ir kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, nors tai nėra reisas, kuriuo metu gabenami kroviniai. Tokį sprendimą teismas motyvavo tuo, jog balastinio reiso tikslas yra įvykdyti frachtavimo sutarties tikslą, gabenti krovinius. Be to, toks reisas gali būti laikomas reisui, susijusiu su krovinių gabenimu, nors jokie kroviniai nėra gabenami. Balasto reisas pagal frachtavimo sutartį iš tikrųjų yra reisas pagal vežimo sutartį, kuris susijęs su prekių krovimu, priežiūra, sukrovimu, gabenimu ir t.t., nors tai neapima periodo, nuo pakrovimo iki reiso pradžios, nustatyto Hagos-Visbiu taisyklėse bei inkorporuoto į Krovinių gabenimo jūra įstatymą, dėl to ši taisyklė netaikoma šiai frachtavimo sutarčiai. Galiausiai, laivo savininkas turi parengti laivo triumus, refrižeratorius, kad laivas būtų tinkamas saugiai gabenti krovinius iki paskyrimo uosto, nes visa tai yra tiesiogiai susiję su krovinių gabenimu. Tokie patys reikalavimai taikomi frachtavimo sutartims, ir jei laivo savininkas šių darbų neįvykdo prieš atplaukiant į pakrovimo uostą, jis turi imtis priemonių, kad darbai būtų įvykdyti prieš kiekvieną reisą¹²⁶. Tai būtų pagrindas jam taikyti didesnius išipareigojimus nei numatytus Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsnyje.

Pažymėtina, jog laivo parengimas kiekvieno reiso metu sukeltų didelius vėlavimus, išskyrus tuos atvejus, kai laivas į pakrovimo uostą pateikiamas prieš sutartą pristatymo dieną tam, kad būtų atlikti visi reikiami paruošimo darbai, kurie reikalauja daug laiko ir dėl to neįvykdomi.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog frachtavimo sutartyje numatyta vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti gali išsiplėsti apimant laiką prieš laivui atplaukiant į pakrovimo uostą, kai vykdomas balastinis reisas. Nepaisant fakto, jog šioje byloje yra nagrinėjama nuoseklaus reiso frachtavimo sutartis, toks pareigos apimtį išplėtimas gali būti taikomas esant tiek reiso, tiek taimčarterio sutartims ir net gi esant konosamentui, nes tai leidžia sutaupyti laiko, o laivo savininkui suteikia galimybę pašalinti netinkamumą plaukiojti, kuris pastebėtas iš anksto ir dėl to imtasi visų

¹²⁵ *Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo- Saxon Petroleum Co.Ltd.* (1959) A.C.

¹²⁶ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // *Malaya law review*. Nr. 8 (1). 1966. P. 112.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

įmanomų priemonių, kad mechanikai ir reikiamos atsarginės dalys būtų paruoštos atvykimo uoste¹²⁷.

Kartais laivai frachtuojami atlikti nuoseklius reišius, t.y., kiek įmanoma daugiau reišių per nustatytą laiko tarpą. Šiuo atveju vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti turi būti įvykdyta kiekvieno reiso pradžioje, o ne tik pirmo reiso pradžioje. Vežėjas negali išvengti atsakomybės argumentuodamas tuo, jog laivas buvo tinkamai paruoštas pirmo reiso pradžioje. Tai buvo konstatuota jau minėtoje byloje *Adamastos Shipping v. Anglo- Saxon Petroleum*¹²⁸, kai tanklaivis buvo frachtuojamas gabenti naftos krovinį po visą pasaulį, įvykdant kuo daugiau reišių per 18 mėnesių laikotarpį. Šiuo atveju iškilo klausimas dėl vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ar jis turi įvykdyti savo pareigą tik pirmo reiso pradžioje, ar kiekvieno nuosekliai vykdomo reiso pradžioje? Teismas nusprendė, kad vežėjas turi garantuoti, kad laivas būtų tinkamai paruoštas kiekvieno reiso pradžioje, tačiau tokia taisyklė netaikoma taimčarterio atžvilgiu.

Esant taimčarterio sutarčiai skiriasi pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti vykdymo laikas nuo reiso čarterio ar konosamento, nes šios sutarties prigimtis skiriasi nuo minėtų dviejų. Reiso frachtavimo sutarties ar konosamento atžvilgiu krovinio savininkas moka vežėjui už paslaugų įvykdymą, pavyzdžiui už krovinio gabenimą iš vieno uosto į kitą. Vežėjas yra vienintelis laivą kontroliuojantis subjektas. Kapitonas ir įgula yra atskaitingi vežėjui ir atsakingi dėl savo veiksmų ir laivo būklės. Tuo tarpu esant taimčarteriui frachtuotojas nuomoja laivą nustatytam periodui, pavyzdžiui 18 mėnesių, kurio metu laivas perduodamas jo dispozicijon. Frachtuotojas bus vienintelis subjektas visiškai kontroliuojantis komercines paslaugas ir galės laisvai naudoti laivą, nepažeidžiant nustatyto termino. Be to, jis turi teisę duoti instrukcijas kapitonui, kuris privalo jas vykdyti. Tačiau frachtuotojas turės atlyginti žalą laivo savininkui dėl atsakomybės už nuostolius, atsiradusius dėl jo duotų nurodymų.¹²⁹

Esant reisiniam čarteriui ir konosamentui vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turi būti vykdoma prieš reisą ir jo pradžioje ir tęsiasi nuo pakrovimo iki reiso pradžios. Tuo tarpu, kai yra sudarytas taimčarteris laivas yra nuomojamas nustatytam periodui, vežėjas turi įvykdyti savo pareigą tik sutartyje nustatyto termino pradžioje arba pristatant laivą, kai yra numanoma tinkamumo plaukiooti pareiga¹³⁰. Šiuo atveju vežėjas nebus atsakingas už laivo

¹²⁷ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 39.

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjiriMC&pg=PR5&hl=en&rvview=1&source=gbs_selected_pages&cad=0_1#PPP1,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09.

¹²⁸ Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo- Saxon Petroleum Co.Ltd. (1959) A.C.

¹²⁹ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. 4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 85 p.- ISBN 0-582-82300-5.

¹³⁰ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P.109.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

netinkamumą plaukio, atsiradusį po to, net jei buvo nustatyta sąlyga išlaikyti laivą efektyvų¹³¹. Pažymėtina, jog šis išsipareigojimas išlaikyti laivą efektyvų visą čarterio periodą skiriasi nuo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir jo nevykdymo rezultatas priklauso nuo įtvirtintos sąlygos turinio bei nuo to, ar tai yra tinkamumo plaukio sąlygos dalis.

Taimčarterio sutartis gali būti painiojama su nuoseklių reisų čarteriu, kurio metu vežėjas frachtuoja savo laivą sutartyje nustatytam laikui. Tačiau šios dvi sutartys yra skirtingos, nes nuoseklių reisų čarterio atveju vežėjo pareiga kiekvieno reiso pradžioje paruošti laivą tinkamu plaukti yra numanoma, tuo tarpu taimčarterio atžvilgiu išsipareigojimas turi būti įvykdytas tik reiso pradžioje. Be to, pirmuoju atveju laivas yra kontroliuojamas laivo savininko, o kitu atveju kontroliuojamas frachtuotojo, kuris yra atsakingas už savo duodamas instrukcijas ir dėl jų atsirandančius padarinius¹³².

Frachtavimo sutarties šalys gali inkorporuoti Hagos- Visbiu taisykles į savo sutartį. Atsižvelgiant į tai galima iškelti klausimą, ar inkorporuojant Hagos- Visbiu taisykles į frachtavimo sutartį pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti reikia įvykdyti nuomos periodo pradžioje ar kiekvieno skirtingo reiso pradžioje?

Visų pirma tam, kad šios Taisyklės būtų inkorporuotos į frachtavimo sutartį, nepriklausomai nuo jos rūšies, turi būti identifiкуotas kroviny, o atsakymą į minėtą klausimą reikia pateikti remiantis byla „*The Aquacharm*“¹³³, kurioje buvo priimtas klaidingas sprendimas. Šioje byloje laivas buvo frachtuojamas nustatytam terminui, o į frachtavimo sutartį buvo inkorporuotos Hagos- Visbiu taisyklės. Teismas priėmė sprendimą, jog inkorporuojant Hagos- Visbiu taisykles į taimčarterio sutartį, pareiga deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turi būti įvykdyta kiekvieno reiso pradžioje. Tačiau toks sprendimas kritikuotinas, nes jis sekė analogiškai iš sprendimų priimtų nuoseklių reisų frachtavimo sutarčių atveju neįvertinant dviejų svarbių dalykų. Visų pirma, taimčarterio atveju frachtuotojas sumoka nuomos mokestį už visą čarterio periodą. Antra, daugeliu atvejų frachtavimo sutartyse nustatomas išsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukti bei jo išlaikymo sąlyga, kuri yra nesuderinama su Hagos- Visbiu taisyklėmis, kurios reikalauja, kad pareiga būtų įvykdyta kiekvieno reiso pradžioje.

3.8.2.3 Pareigos vykdymas laivui išplaukus

Tam tikrais atvejais netinkamas plaukti laivas gali pradėti reisą, dėl to, kad laivo įgula nebuvo informuota apie laivo netinkamumą ar praktikoje yra įprasta plaukti tokiam laivui, kuris

¹³¹ Colinvax R. Carver's carriage by sea. 13th. Ed. London: Stevens & Sons Limited, 1982. P. 325-330.

¹³² Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P.109.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04.

¹³³ Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd., (The Aquacharm), (1982), 1 Lloyd's Rep.

būtų pataisytas vėlesniame etape apie tai žinant vežėjui. Taigi, ar šiais atvejais vežėjas pažeidžia savo įsipareigojimą paruošti laivą tinkamu plaukti?

Atsakant į šį klausimą, visų pirma reiki atiboti du atvejus. Pirma, jei netinkamumas plaukioi gali būti ištaisytas reiso metu be jo užvilkinimo ir nesukeliant jokių nuostolių laivui, kroviniui, igulai ar turtui, esančiam laive, vežėjas nebus laikomas pažeidęs savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti. Šiuo atveju laivo igulai nesiėmus atitinkamų veiksmų bei priemonių, kad laivas būtų tinkamas plaukti, bus pripažintas igulos aplaidumas, bet ne įsipareigojimo paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimas¹³⁴.

Byloje *Moore v. Lunn*¹³⁵ laivas su rąstų kroviniu, sukrautu ant denio, išplaukė iš pakrovimo uosto. Igula po pakrovimo nesurišo rąstų, nes laivas pirmiausia plaukė upe, ir tik po to išplaukė į atvirą jūrą. Be to, praktikoje buvo įprasta suriši rąstus laivo plaukimo upe metu. Šioje byloje teismas pripažino laivą tinkamu plaukioi, kai jis pradėjo savo reisą upe, tačiau jei rąstai būtų nesuriši laivui pradedant kitą jo reiso etapą vandenyne, jis būtų pripažintas netinkamu plaukioi. Toks sprendimas argumentuojamas tuo, jog pagal susiklosčiusią praktiką, yra įprasta suriši rąstus reiso upe metu, nes tai daroma paprastai ir greitai. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog laivas priimant galutinį sprendimą, buvo pripažintas netinkamu plaukti, dėl kapitono ir mechaniko girtumo.

Kitu atveju, kai laivas pradeda reisą esant netinkamumui plaukioi dėl katilų ar mašinų skyriaus gedimų, kuriuos vežėjas vėliau pataiso, bus laikoma, jog vežėjas pažeidė savo pareigą, nes laivas buvo netinkamas plaukioi reiso pradžioje, net jei gedimai buvo pašalinti prieš atsirandant nuostoliams. Byloje *The Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada*¹³⁶ garlaiviui buvo išduotas reiso iš Montrealio į Halifax polisas. Šiame polise buvo numatytos dvi išimtys, įtraukiant ir netinkamumą plaukioi. Reiso metu atsirado katilo gedimas, kuris nebuvo pastebėtas, kai laivas plaukė upe, tačiau įplaukus į jūrą dėl sūraus vandens išryškėjo, dėl to laivas buvo pažeistas ir turėjo būti remontuojamas. Po kelių dienų laivas plaukė toliau, tačiau patekęs į audrą nuskendo. Teismas šiuo atveju nustatė, kad polise buvo numatyta tinkamumo plaukioi garantija nebuvo įvykdyta, nes laivas plaukė su trūkumais iki tol, kol jie nebuvo pašalinti. Remiantis šiomis aplinkybėmis laivas buvo pripažintas netinkamu plaukioi, nepaisant to, jog gedimai buvo pataisyti prieš atsirandant nuostoliams. Dėl šių aplinkybių buvo panaikintas ir laivo polisas.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog laivo netinkamumas plaukioi reiso pradžioje, kuris nepažeidžia laivo galimybės plaukti, iki reiso pabaigos yra pašalinamas, nebus laikomas pagrindu

¹³⁴ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. 4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 15 p.- ISBN 0-582-82300-5.

¹³⁵ Moore and Another v. Lunn and Others (1922) 11 Ll. L Rep. 86.

¹³⁶ Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada (1869-71) L.R. 3 P.C. 234.

pripažinti laivą netinkamu plaukti¹³⁷. Pavyzdžiui, defektuota detalė yra būtina iškrovimo darbams atlikti, ir jei vežėjas iš anksto susisiekęs su tam tikru uostu gaus šią detalę, vežėjo įsipareigojimas bus įvykdytas, net ir tuo atveju, jei laivas turės nukrypti nuo kurso pasiimant reikalingą detalę. Tokia deviacija bus laikoma protinga, jei jis bus numatyta iš anksto.

3.9 Stadijų doktrina

Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti prieš reisą ir jo pradžioje samprata yra viena naujausių. Anksčiau remiantis Bendrosios teisės sistema, buvo įprasta dalinti reisą į tam tikras stadijas, dėl to laivas turėjo būti paruoštas tinkamu plaukti kiekvienos stadijos pradžioje. Tokia koncepcija buvo pakeista 1924 metais priėmus Hagos taisykles. Nepaisant to fakto, kad vežėjas savo pareigą turi įvykdyti prieš reisą ar jo pradžioje, vežėjui nereikia būti įvykdžiusiam visų darbų tuo metu. Jis gali tik aprūpinti ir parengti įrangą, kurios reikės vėlesnėje stadijoje. Taigi, nagrinėjant stadijų doktriną reikia ją išskirti į dvi dalis: naująją ir senąją.

3.9.1 Senoji stadijų doktrina

Pagal senąją stadijų doktriną reisas suskaidomas į stadijas ir laivas turi būti paruoštas tinkamu plaukti kiekvienos stadijos, kurią ketinama vykdyti, pradžioje. Tokia doktrina buvo suformuota Bendrosios teisės sistemoje. Laivo savininkas privalėjo padalinti reisą į etapus, nes tinkamumas plaukti buvo traktuojamas kaip garantija. Pažymėtina, jog tokia samprata nepakeitė reiso apibrėžimo, nes kiekvienu atveju galėjo būti keletas stadijų, bet tik vienas reisas. Visiškai ši doktrina buvo pakeista priimant Hagos- Visbiu taisykles, kurių 3 straipsnio 1 dalis nustato, kad vežėjas privalo prieš reisą ir jo pradžioje deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti¹³⁸.

Senosios doktrinos pagrindinis principas yra reiso, kurį ketinama įvykdyti, suskirstymas į etapus, kurie skiriasi vienas nuo kito. Laivas turi būti paruoštas tinkamu plaukti kiekvieno etapo pradžioje¹³⁹.

Probleminė situacija kyla tada, kai reisas susideda iš tam tikrų stadijų. Pavyzdžiui, kai dalis reiso vykdoma upėmis, o dalis jūromis arba kai viena reiso dalis vykdoma esant štiliui, o likusi- siaučiant audrai ir esant dideliame banguotumui. Dėl to laivo ir jo įrangos būklė ir paruošimas gali skirtis. Pagrindinė taisyklė yra ta, jog laivo savininkas turi tinkamai paruošti laivą visam reisui arba tinkamai jį parengti kiekvienos stadijos pradžioje¹⁴⁰. Atsižvelgiant į tai, yra logiška, jog laivas, kuris

¹³⁷ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 41

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gs_selected_pages&cad=0_1#PPPI.M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09.

¹³⁸ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review, Nr.46/4,1967. P. 106.

[http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image)ge; prisijungimo laikas: 2008-11-04.

¹³⁹ Ten pat.

¹⁴⁰ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 93 p.- ISBN 978-185941-852-9.

tinkamai parengtas sunkiam, reikalaujančiam daug pastangų reisui, taipogi turi būti pasirengęs susidurti su nedideliais pavojais.

Byloje „*Vortigern*“¹⁴¹, laivas buvo frachtuojamas reisui iš Filipinų į Liverpulį, su teise sustoti bet kuriame uoste. Teismas nusprendė, jog laivas buvo netinkamas plaukti viso reiso metu, kadangi dėl mechaniko aplaidumo tokiam reisui atlikti laive nebuvo pakankamai kietojo kuro. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog taikant tokią griežtą teismo poziciją gali susiklostyti situacija, kai ilguose reisuose esantys laivai visada bus pripažinti netinkamais plaukianti, kadangi juose nebus tiek kietojo kuro, kad užtektų nuo išsiuntimo iki paskirties uosto. Teismas nurodė, jog praktikoje tapo įprasta skaidyti ilgą reisą į tam tikrus etapus, kad būtų galima laivus papildyti kietuoju kuru. Tačiau tai turi būti vykdoma laikantis tinkamumo plaukianti garantijos, pateiktos reiso pradžioje.

Taigi, reiso skaidymas į stadijas atsižvelgiant į laivo bunkerio talpą buvo pateisintas. Tinkamumo plaukianti garantija nebus pažeista, jei laivas reiso pradžioje savo rezervuaruose neturės pakankamai kuro visam reisui. Vežėjas pats turi nuspręsti, koks kuro kiekis turi būti laive, kad būtų pasiektas tarpinis uostas. Šiuo atveju turi būti tiksliai apskaičiuota, kiek laiko gali būti sugaišta kraunant kurą tarpiniuose uostuose, kad būtų laiku pradėtas kitas reiso etapas¹⁴².

Atsižvelgiant į stadijų doktrinos esmę kyla klausimas, kaip užtikrinti tinkamą ir kruopštų sutarties įvykdymą? Kaip pavyzdį galima pateikti situaciją, kai pradedama naudoti stadijų doktrina vėliau panaikina teisinius reikalavimus keliamus laivo tinkamumo plaukianti garantijai. Tokia problema buvo nagrinėjama byloje *Northumbrian Shipping Co. v. Timm*¹⁴³, teismas konstatavo, jog laivo savininkas pats turėjo pasirinkti tarp įprastų ir protingų stadijų. Reiso skaidymo į stadijas pagal jo bunkerio talpą nustatymas ir planavimas, turi būti pavesta atlikti laivo savininkui ar jo atstovams, tuo metu kai laivas pradeda reisą. Taigi, darytina išvada, jog laivo savininkas, kuris asmeniškai ar per jo įgaliotą asmenį nesugeba kruopščiai nustatyti reiso stadijų, prieš reisui prasidedant ar tam tikrais atvejais, kai laivas išplaukia, negali išvengti atsakomybės remiantis stadijų doktrina.

Atsižvelgiant į frachto trukmę, stadijų doktrina nėra taikoma kiekvienam atskiram reisui, kuriam laivas yra naudojamas jo frachto metu. Tokiais atvejais tinkamumo plaukianti garantija neatsiranda kiekvienos reiso stadijos pradžioje, tačiau per visą nuomos laikotarpį yra numanoma garantija, kad laivas šio laikotarpio pradžioje yra tinkamas plaukianti.

Kitas kriterijus, pagal kurį išskiriamos reiso stadijos yra laivo pakrovimas. Tai yra ypatingai svarbu atsižvelgiant į sukrovimo vietą ir tinkamumą gabenti krovinius. Garantija, kad laivas yra tinkamas priimti konkretų krovinį, prasideda, kai krovinys yra kraunamas į laivą. Byloje *McFadden*

¹⁴¹ The Vortigern (1899) P 140, CA.

¹⁴² Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 302 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

¹⁴³ Northumbrian Shipping Co. Ltd. v. E Timm & Son Ltd. (1939) AC 397.

v. *Blue Star Line*¹⁴⁴, prieš laivui išplaukiant, dalis durų buvo atidaryta ir blogai uždarytos po to, kai ieškovo prekės buvo sukrautos. Dėl blogo durų uždarymo kroviny s buvo pažeistas. Teismas padarė išvadą, jog tinkamumo gabenti krovinius garantijos pažeidimas yra tada, kai trūkumas atsiranda prieš įkeliant krovinį į laivą. Tokia teismo poziciją sukuria situaciją, kai doktrina, teigianti kad tik blogas sukrovimas, keliantis grėsmę laivui ar jo struktūrai gali būti pagrindas pripažinti laivą netinkamu plaukio ti, prieštarauja blogam sukrovimui, kuris sąlygoja krovinio pažeidimų ir nuostolių atsiradimą. Nors reisas yra sudarytas iš stadijų, tačiau esant keletui pakrovimų, tai gali būti pagrindas pripažinti laivą netinkamu gabenti krovinius kiekvienoje vėlesnėje stadijoje.

Byloje *Botany Worsted Mills v. Kott*¹⁴⁵ vilnos ir cukraus kroviny s buvo sukrautas tokiu būdu, jog drenažas iš cukraus negalėjo pasiekti vilnos. Dėl tarpinio pakrovimo vanduo per drenažo sistemą užliejo vilną ir ji buvo pažeista. Teismas šioje byloje pripažino laivo savininką atsakingu, nes žalos atsiradimo priežastis buvo blogas sukrovimas ir iš jo sekantis laivo netinkamumas plaukti. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog reiso pradžioje kroviny s buvo tinkamai sukrautas, ir tik vėlesnio perkrovimo metu buvo padaryta žala, kuri buvo pagrindas vežėjo atsakomybei atsirasti. Anksčiau minėti atvejai parodo, kaip remiantis stadijų doktrina galima sumažinti pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti griežtumą. Tačiau atsižvelgiant į nagrinėjamą atvejį, darytina išvada, jog ši doktrina taipogi gali turėti esminės įtakos garantijos sugriežtinimui ir dėl to atsirandančiai atsakomybei.

Atsižvelgiant į stadijų pagal laivo bunkerių talpas doktriną, laivas bus pripažintas tinkamu plaukio ti, nors ir neturės pakankamai kuro visam reisui, tuo tarpu remiantis krovimo stadijų doktrina laivo savininkui atsiras atsakomybė netgi tais atvejais, kai jis nėra įpareigotas suteikti tinkamumo plaukio ti garantiją¹⁴⁶. Darant prielaidą, jog nėra jokios stadijų doktrinos, laivo savininkas yra įpareigotas užtikrinti laivo tinkamumą plaukti ir gabenti krovinius tik reiso pradžioje. Vėlesnis netinkamumo gabenti krovinius atsiradimas dėl perkrovimo nepažeis laivo savininko pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti įvykdymo. Tokiu atveju vežėjas, pateikęs tinkamai paruoštą laivą reiso pradžioje, yra atleidžiamas nuo savo pareigos, ir vėlesni krovinio sukrovimo pakitimai neturės įtakos jo pareigos įvykdymui. Tuo tarpu stadijų doktrina pateikia fikciją, kad kiekviena stadija sudaro naują, atskirą ir savarankišką reisą, bet kartu ir reisą kaip visumą. Tai leidžia taikyti tinkamumo plaukio ti garantiją kiekvienoje reiso stadijoje¹⁴⁷.

Kitas svarbus stadijų doktrinos aspektas yra darbai atliekami prieš laivo išplaukimą. Išsamus šios problemos paaiškinimas pateikiamas byloje *AE Reed & Co. Ltd v. Page, Son & Easn Ltd*¹⁴⁸,

¹⁴⁴ McFadden v. Blue Star Line (1905) 1 KB 697.

¹⁴⁵ Botany Worsted Mills v. Knott (1900) 76 Fed.Rep. 582.

¹⁴⁶ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 108-109 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹⁴⁷ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review, 1967 Nr.46/4. P. 107.

[http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image)

¹⁴⁸ AE Reed & Co. Ltd v. Page, Son & Easn Ltd (1927) 1 K.B. 743.

kurioje barža „Jellicoe“ buvo pakrauta medienos kroviniu. Tačiau prieš išplaukiant su kroviniu barža nuskendo. Atsakovas įrodinėjo, jog tuo momentu, kai barža nuskendo, tinkamumo plaukti garantija dar negaliojo, nes nelaimingas atsitikimas įvyko prieš laivui išplaukiant. Jis taip pat teigė, jog stadijų doktrina šiuo atveju negalėjo būti taikoma, nes nuostoliai atsirado dėl perkrovimo veiksmų, bet ne dėl netinkamos įrangos. Teismas konstatavo, jog žala nebuvo panaikinta naujos stadijos pradžioje, ir dėl to krovimo darbų atlikimo ir reiso pradžios momento su nepanaikintais nuostoliai sutapimas neabejotinai yra pagrindas pripažinti laivą netinkamu plaukioti reiso stadijos pradžioje. Teismas pažymėjo, jog nebuvo jokios priežasties skaidyti reisą į stadijas tik dėl skirtingos įrangos naudojimo. Buvo nustatyta, kad dėl perkrovimo barža tapo netinkama vilkti, taigi ir netinkama plaukioti. Teismas nustatė, jog krovimo metu prasidėjo nauja reiso stadija su nauja tinkamumo garantija šiai stadijai, o dėl perkrovimo atsirado šios garantijos pažeidimas.

Esminis šio teismo sprendimo elementas buvo nustatytas faktas, jog naujas reiso etapas prasideda krovimo metu, dėl to garantijos ir pareigos šiame etape prasideda prieš išplaukimą. Galima teigti, jog laivas, po pakrovimo atsidūręs jūros dugne, buvo neabejotinai netinkamas kitam reiso etapui.

Kitas svarbus klausimas, sukėlęs daug diskusijų nagrinėjamu atveju, buvo krovinio, esančio laive, sugadinimas ir ta aplinkybė, jog krovinyas buvo pakrautas prieš įvykstant nelaimingam atsitikimui, ir kad perkrovimas, buvo lemiamas veiksnys, sukėlęs avariją bei pagrindas netinkamumui plaukioti atsirasti. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog dažniausiai praktikoje susiklosto situacija kai, laivo savininkas pirmiausia pateikia netinkamos plaukioti būklės laivą ir tik vėliau yra kraunamas krovinyas. Tačiau šios bylos aplinkybės yra kitokios, nes veiksmas sukėlęs netinkamumą plaukioti vyko tuo pat metu, kai buvo kraunamas krovinyas, dėl kurio reikalaujama nuostolių atlyginimo. Pagrįstai galima teigti, kiek tai susiję su krovimu, jog ieškovo reikalaujami atlyginti nuostoliai, atsirado tuo pat metu, kai buvo vykdomas krovinio krovimas, kuris padarė žalą laivui.

Anksčiau minėti atvejai iliustruoja stadijų doktrinos reikšmingumą pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius atžvilgiu. Pažymėtina, jog svarbu nustatyti skirtumą tarp etapų pagal laivo bunkerio talpas ir krovimo etapų. Šios dvi stadijų rūšys parodo reikšmingą pokytį bendroje tinkamumo plaukioti koncepcijoje¹⁴⁹. Pirmiausia, tai galimybė atleisti laivo savininką nuo atsakomybės už pareigos paruošti laivą tinkamu įvykdymą, kai tai susiję su laivo aprūpinimu kuru visam reisui. Pabrėžtina, jog buvo nustatytos specialios normos siekiant užkirsti kelią šios teisės išnaudojimui ir klaidingam aiškinimui. Taigi, pareiga kruopščiai ir apdariai apibrėžti ir organizuoti reiso stadijas nustatoma vežėjui. Antra, krovimo stadijų atveju, priešingai pagrindinėms tinkamumo

¹⁴⁹ D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. 7th. Ed. Galsgow: Shaw & Sons Limited, 1992.- 99 p.- ISBN 0-7219-0623-0.

plaukianti taisyklėms, garantiją galima išplėsti taip, jog ji apimtų veiksmus, kurie įvyko po laivo išplaukimo iki tarpinio krovimo, kuris pradėjo naują reiso stadiją¹⁵⁰.

Apibendrinant šią senąją stadijų doktriną, darytina išvada, jog vežėjas yra įpareigotas paruošti laivą tinkamu kiekvienos stadijos pradžioje, tam kad būtų patenkintas tinkamumo plaukianti reikalavimas ir įvykdyta jo pareiga. Pažymėtina, jog Hagos- Visbio taisyklės buvo pagrindas pripažinti šią doktriną negaliojančia, dėl to vežėjas savo pareigą dabar turi įvykdyti prieš reisą ar jo pradžioje. Be to, stadijų pagal bunkerio talpas doktrina nustojo egzistuoti kaip savarankiška ir tapo viena iš pagrindinių išipareigojimo paruošti laivą tinkamu plaukti sudedamųjų dalių. Senos koncepcijos panaikinimas nereikia, jog laivas turi būti pilnai paruoštas, aprūpintas įranga bei imtasi visų įmanomų priemonių reiso pradžioje, nes tai ne visada būtų įmanoma ir protinga. Vežėjui suteikiama teisė reiso pradžioje sudaryti susitarimą, jog tam tikros sąlygos bus įvykdomos vėliau.

3.9.2 Naujoji stadijų doktrina

Ši doktrina egzistuoja Bendrosios teisės tradicijos šalyse ir yra taikoma dabartiniu laiku. Pagrindinis šios doktrinos principas nustato, jog tais atvejais, kai reisas susideda daugiau negu iš vieno etapo, kiekvienas skirtingas etapas gali reikalauti skirtingo tinkamumo plaukianti pareigos įvykdymo¹⁵¹. Vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti turi būti įvykdyta prieš reisą ar jo pradžioje, tačiau šiuo atveju gali būti taikomas tam tikras atleidimas nuo pareigos įvykdymo. Vežėjas nebus įpareigotas paruošti laivą tinkamu plaukti visam reisui nuo jo pradžios iki pabaigos, jei tinkamai paruoš laivą prieš pirmą etapą ar jo pradžioje ir to pasekoje visų sekančių etapų atžvilgiu, laivas bus pripažintas tinkamu plaukti¹⁵².

Byloje *Moore v. Lunn*¹⁵³ reisas buvo sudarytas iš dviejų etapų: upe ir atvirąja jūra. Rastų krovinyje buvo sukrautas ant denio, tačiau išsiuntimo uoste nebuvo sutvirtinti, nes praktikoje buvo įprasta šiuos darbus atlikti vykdant reiso etapą upėmis. Šios stadijos pabaigoje, prieš įplaukiant į atvirą jūrą laivo forpikas buvo pažeistas dėl susidūrimo su ledu, dėl to laivas tapo netinkamas plaukti. Be to, kapitonas ir vyriausias mechanikas buvo visiškai girti. Kapitonas informavo laivo savininką apie forpiko sužalojimą, tačiau jokių veiksmų, kad būtų pašalinti gedimai, nebuvo imtasi, ir laivas su nekompetentinga įgula, pažeistu forpiku, nesutvirtintu kroviniu toliau tęsė sekančią reiso stadiją įplaukdamas į atvirąją jūrą. Teismas šioje byloje priėmė sprendimą, jog laivas buvo netinkamas plaukianti dėl kapitono ir vyriausiojo mechaniko girtumo reiso pradžioje, dėl laivo

¹⁵⁰ Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 107-108.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image>; prisijungimo laikas: 2008-11-04.

¹⁵¹ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P. 108

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima>ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

¹⁵² Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.-108-109 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹⁵³ Moore and Another v. Lunn and Others (1922) 11 Ll. L Rep. 86.

susidūrimo su ledu, dėl nesutvirtinto krovinio prieš pradedant antrą reiso etapą bei nesutaisyto forpiko. Atsižvelgiant į reiso etapą upe, darytina išvada, jog nesutvirtinti rąstai nebūtų buvęs pagrindas pripažinti laivą netinkamu plaukti, jei įgula būtų kompetentinga, nes praktikoje buvo nusistovėjusi taisyklė, tokio krovinio sutvirtinimo darbus atlikti iki pradedant naują etapą, išplaukiant į atvirą jūrą.

Kitoje byloje *Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada*¹⁵⁴ laivas plaukė iš Monrealio į Halifaksą. Dalis reiso buvo vykdoma upe. Laivo katile atsirado defektas, kurio nebuvo plaukiant upe. Jis atsirado laivui įplaukiant į atvirą jūrą. Dėl katilo remonto laivas buvo priverstas sustoti uoste. Teismas priėmė sprendimą, jog laivas buvo netinkamas plaukioti dėl katilo gedimo atsiradusio pradedant antrąjį reiso etapą. Be to, laivo savininkas pažeidė savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti, nes neaprūpino laivo tinkama įranga, reikalinga reisui sūriame vandenyje.

Taigi, darytina išvada, jog vežėjas nėra įpareigotas reiso pradžioje paruošti laivą tinkamu plaukti visoms skirtingoms stadijoms, tačiau jis vis tiek privalo sudaryti tam tikrus susitarimus, kad per protingą laiką prieš pradedant kitą reiso stadiją, laivas bus paruoštas plaukti.

¹⁵⁴ Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada (1869-71) L.R. 3 P.C. 234.

4 VEŽĖJO ATSAKOMYBĖS ATSIKADIMO PAGRINDAI, ĮRODINĖJIMO PAREIGA IR PRIEŽASTINIS RYŠYS

Kaip jau buvo minėta anksčiau vežėjui nustatoma absoliuti pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti remiantis Bendrosios teisės sistemos normomis, ir įpareigojimas deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, jei taikoma Hagos- Visbiu ar Hamburgo taisyklės.

Jei vežėjas įgyvendina savo pareigą kruopščiai ir krovinyms saugiai pasiekia paskyrimo uostą, laikoma, jog pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti buvo tinkamai įvykdyta. Tačiau susiklosto visiškai priešinga situacija, kai laivas tampa netinkamu plaukti ir krovinio savininkas patiria nuostolių dėl gabenamo krovinio sugadinamo ar sužalojimo, ar finansinius nuostolius dėl vėlavimo, nes krovinyms nebuvo pateiktas laiku dėl ko nukentėjo kiti jo sudaryti sandoriai. Tokiu atveju krovinio savininkas gali pareikšti ieškinį dėl nuostolių atlyginimo vežėjui, o jei netinkamumas plaukti atsirado prieš pakrovimą, gali vienašališkai nutraukti sudarytą sutartį. Pažymėtina, jog pareigos pažeidimo padariniai skiriasi priklausomai nuo pareigos prigimties, ar ji yra absoliuti, ar pareiga elgtis deramai kruopščiai¹⁵⁵. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta galima iškelti klausimą, kokios pasekmės atsiranda vežėjui, kai jis netinkamai įgyvendina savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti?

4.1 Atsakomybės atsiradimo pagrindai

Yra dvi atsakomybės nustatymo sistemos. Pirma, tai preziumuojama kalte pagrįsta sistema, kuria remiantis vežėjas yra atsakingas nuo nuostolių ar žalos atsiradimo momento, nebent jis įrodytų, kad nuostoliai ar žala atsirado ne dėl jo kaltės. Tokia sistema numatyta Hamburgo taisyklėse, kuriose vežėjo atsakomybė yra griežta. Kita atsakomybės nustatymo sistema paremta kaltės principu¹⁵⁶. Vežėjas laikomas nekaltu, nebent krovinio savininkas įrodys, kad nuostoliai atsirado dėl vežėjo kaltės. Remiantis Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 1 dalimi, vežėjui pakanka įrodyti, kad jis elgėsi deramai kruopščiai, kad būtų atleistas nuo atsakomybės. Pažymėtina, jog galima išskirti ir trečią mišrią sistemą, kuri yra pirmųjų dviejų mišinys.

Taigi, Hamburgo taisyklėse vežėjo kaltė yra preziumuojama, tuo tarpu pagal Hagos-Visbiu taisyklės vežėjo atsakomybė paremta kaltės principu, jis nėra atsakingas tol, kol neįrodyta jo kaltė.

¹⁵⁵ Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967. P 397 [http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/orglr46&div=37&size=2&rot=0&type=image) ge; prisijungimo laikas: 2008-11-05.

¹⁵⁶ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 83 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

4.1.1 Atsakomybė paremta preziumuojama kalte

Remiantis šia sistema vežėjas yra atsakingas nuo nuostolių ir žalos atsiradimo momento, nebent jis sugebės įrodyti, kad jo, jo darbuotojų ar agentų veiksmuose nebuvo kaltės požymių, ar jo kaltės buvimas neturėjo įtakos nuostolių ar žalos atsiradimui. Taigi, vežėjas visada laikomas kaltu, nebent jis įrodys savo nekaltumą. Tokia sistema įtvirtinta Hamburgo taisyklėse, kai vežėjo atsakomybė yra grindžiama kaltės prezumpcija. Šios konvencijos 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad vežėjas atsako už krovinio praradimą, sužalojimą ar pavėluotą pristatymą, nebent jis įrodys, kad jis, jo darbuotojai ar agentai tinkamai atliko savo pareigas ir ėmėsi visų įmanomų priemonių užkirsti kelią žalai atsirasti¹⁵⁷.

Vadinasi, vežėjas yra atsakingas dėl bet kokių kroviniui atsiradusių nuostolių, žalos ar vėlavimo, jei tai įvyko kroviniui esant jo žinioje. Jei vežėjas nori išvengti atsakomybės, jis privalo įrodyti, kad jis, jo darbuotojai, agentai ėmėsi visų įmanomų, protingų priemonių, kurių reikėjo imtis, kad būtų išvengta nuostolių ar žalos ir jų padarinių¹⁵⁸. Taigi, vežėjas turi elgtis deramai kruopščiai.

Tam tikrais aspektais ši sistema yra palankesnė krovinių savininkams dėl įrodinėjimo pareigos sąlygų, nes vežėjui yra nustatoma pareiga įrodyti nuostolių atsiradimo priežastį bei deramą kruopštumą, kai krovinio savininkas įrodo atsiradusius nuostolius ar žalą. Šiuo aspektu Hamburgo taisyklės yra panašios į Varšuvos konvenciją¹⁵⁹, taikomą tarptautiniams gabenimams oro transportu ir Atėnų konvenciją dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra¹⁶⁰. Pažymėtina, jog Hamburgo taisyklėse skirtingai nei Hagos- Visbiu taisyklėse, nėra nustatytas vežėjo atleidimo nuo atsakomybės sąlygų baigtinis sąrašas, kuris pateikiamas Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje¹⁶¹.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog nepaisant to, kad Hamburgo taisyklių pagrindas- vežėjo kaltės prezumpcija, vargu ar galima tvirtinti, jog tokia sistema šioje konvencijoje įtvirtinta grynuoju savo pavidalu. Tuo atveju, kai nuostoliai atsiranda dėl gaisro, Hamburgo taisyklėse yra taikoma ne preziumuojama kaltės sistema, o atsakomybė paremta kaltės principu. Vežėjas bus atsakingas, jei ieškovas įrodys, kad gaisras kilo dėl vežėjo, jo agentų ar darbuotojų kaltės ar aplaidumo, ar dėl netinkamo pareiga deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, įvykdymo, ar dėl to, jog

¹⁵⁷ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V.,2006. p. 121.

¹⁵⁸ Reynolds R. The Hague Rules, the Hague- Visby Rules, and the Hamburg Rules // MLAANZ Journal. Nr. 7. 1990. P. 30-31. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-11-03.

¹⁵⁹ Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, Varšuva 1929, Valstybės žinios, 1997-03-05, Nr. 19-414.

¹⁶⁰ Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:074E:0567:0583:LT:PDF>; prisijungimo laikas: 2008-11-13.

¹⁶¹ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 150-152 p.- ISBN 978-185941-852-9.

vežėjas, jo darbuotojai ir agentai nesiėmė visų būtinų priemonių, kad būtų išvengta gaisro ar sumažinti jo padariniai.

Darytina išvada, jog toks taisyklėse numatytas perėjimas prie kaltės principu paremtos atsakomybės nustatymo sistemos nėra efektyvus, nes dažnai krovinio savininkas turi nepakankamai informacijos ar jos iš vis neturi, kad galėtų įrodyti vežėjo kaltę, aplaidumą ar deramo kruopštumo trūkumą, dėl to būtų logiška taikyti bendrą šiose taisyklėse numatytą preziumuojamos kaltės taisyklę nustatinėjant atsakomybę už sukeltą gaisro nuostolių atsiradimą.

4.1.2 Atsakomybė paremta kaltės principu

Remiantis šia nekaltumo prezumpcija vežėjas nėra atsakingas už nuostolių ar žalos atsiradimą, nebent krovinio savininkas įrodytų, kad vežėjo, jo darbuotojų ar agentų veiksmai ar neveikimas sukėlė ar buvo pagrindas nuostoliams ar žalai atsirasti. Pareiga įrodyti nuostolių atsiradimo priežastį nustatoma krovinio savininkui atsižvelgiant į tą faktą, jog jis ne visada turi pakankamai galimybių gauti visą reikiamą informaciją.

Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „*nei vežėjas, nei laivas neatsako už trūkumą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukiooti, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui bei užtikrinti, kad jo įgula būtų tinkamai sukomplektuota, jis būtų parengtas kelionei ir aprūpintas, o triumai, šaldymo ir vėsavimo kameros bei visos kitos laivo dalys, kuriuose yra vežamos prekės, parengti, kad būtų tinkami ir saugūs priimti, vežti ir išsaugoti prekes pagal 3 straipsnio 1 dalies nuostatas. Jeigu trūkumas ar sužalojimas atsiranda dėl laivo netinkamumo plaukiooti, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis pripažinti išimtį pagal šį straipsnį*“¹⁶². Tai yra aiškus atsakomybės paremtos kaltės principu pavyzdys, nes frazė „*nei vežėjas, nei laivas neatsako*“, reiškia, kad kol krovinio savininkas neįrodys, kad vežėjo, jo darbuotojų ar agentų veiksmai ar neveikimas buvo pagrindas nuostoliams atsirasti, tol vežėjas yra neatsakingas dėl atsiradusių nuostolių ar žalos. Pažymėtina, jog šiame straipsnyje skirtingai nei Hamburgo taisyklėse nėra įtvirtinama įrodinėjimo tvarka.¹⁶³

Akivaizdu, kad remiantis Hagos- Visbiu taisyklėmis krovinio savininkui nustatoma sunki pareiga įrodyti vežėjo, jo darbuotojų ar agentų kaltę ar aplaidumą, nes šiuo atveju jam reikia įrodyti laivo netinkamumą plaukti. Atsižvelgiant į tą faktą, jog pagrindinę informaciją apie laivo būklę ir kas iš tikrųjų vyko laive turi vežėjas, būtų logiška pareigą įrodyti laivo tinkamumą plaukti nustatyti

¹⁶² 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)//

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>; prisijungimo laikas 2008-10-29.

¹⁶³ Reynolds R. The Hague Rules, the Hague- Visby Rules, and the Hamburg Rules // MLAANZ Journal. Nr. 7. 1990. P. 28. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-11-03

vežėjui. Tokie įrodymai turėtų būti pateikiami prieš jam įrodant, kad nuostoliai atsirado dėl vienos iš 4 straipsnio 2 dalyje numatytų išlygų, kurios negali būti taikomos, jei vežėjas neįrodys, kad jis deramai kruopščiai paruošė laivą tinkamu plaukti. Šiuo atveju netinkamumo plaukti reikalavimas būtų patvirtintas, nes vežėjo deramo kruopštumas įsipareigojimas yra viršesnis.

4.2 Įrodinėjimo pareiga

Kai tik krovinio savininkas, siuntėjas ar frachtuotojas nustato, kad krovinys buvo pažeistas ar prarastas reiso metu, ar laivas negalėjo pradėti reiso, ar dėl tam tikrų trūkumų nebuvo galima pakauti krovinio, prasideda nuostolių išieškojimo ar sutarties nutraukimo procesas, kurio metu ieškinys dėl laivo netinkamumo plaukti gali būti pareikštas taip pat. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta kyla klausimas, kas ir kieno pareiga yra įrodyti laivo tinkamumą ar netinkamumą plaukti?

Krovinio savininkui įrodžius, kad jis gavo pažeistą krovinį ar jo krovinys buvo prarastas, prasideda nuostolių atsiradimo priežasties paieškos. Krovinio savininkas gali įrodyti, kad jam buvo pristatytas nepažeistas krovinys pateikdamas švarų konosamentą, kuris remiantis Bendrosios tradicijos teise yra *prima facie* krovinio būklės įrodymas. Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsnio 4 dalis įtvirtina, jog „konosamentas yra *prima facie* įrodymas, kad prekių vežėjas priėmė konosamente nurodytas prekes. Tačiau priešingas įrodymas nėra priimtinas, jeigu konosamentas buvo perduotas sąžiningam trečiajam asmeniui“¹⁶⁴. Panaši nuostata įtvirtinta ir Hamburgo taisyklėse. Pažymėtina, jog tai bus *prima facie* įrodymas apie krovinio būklę pakrovimo metu, kai pas siuntėją esantis konosamentas yra perduodamas trečiajai šaliai. Tai bus įtikinamas įrodymas, kad šalis elgėsi sąžiningai priimdama konosamentą. Be to, bus laikoma, kad bet kokie paskesni nuostoliai atsirado, kai krovinys buvo vežėjo žinioje. Faktas, jog konosamentas, *prima facie* įrodymas, yra pas siuntėją, reiškia, kad vežėjas gali įrodyti, kad krovinys nebuvo prarastas ar pažeistas, kol buvo jo žinioje, arba kad jis nėra atsakingas už atsiradusius nuostolius ar žalą. Jei konosamentas sąžiningai perduodamas trečiajai šaliai, vežėjui nėra suteikiama teisė įrodyti minėtas aplinkybes, tačiau jis gali pareikšti ieškinį siuntėjui¹⁶⁵.

Jei nuostolių atsiradimo priežastis nebuvo akivaizdi, pavyzdžiui jei laivas buvo prarastas tuoj pat po išplaukimo, neesant blogoms oro sąlygoms ar jokioms kitoms nepalankioms aplinkybėms, bus preziumuojama, kad netinkamumas plaukioti sukėlė nuostolius ar žalą. Šiuo atveju vežėjui nustatoma pareiga įrodyti tikrą nuostolių ar žalos atsiradimo priežastį ir kad jis elgėsi deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti ar laivas buvo tinkamas plaukioti.¹⁶⁶

¹⁶⁴ D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. 7th. Ed. Galsgow: Shaw & Sons Limited, 1992.- 161-164 p.- ISBN 0-7219-0623-0.

¹⁶⁵ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 124 p.- ISBN 978-185941-852-9.

¹⁶⁶ Wilson J. F. Carriage of goods by sea. 4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.- 13 p.- ISBN 0-582-82300-5.

Remiantis Bendrąja teisės sistema netinkamumas plaukioti sukuria pagrindus laivo savininko atsakomybei, dėl nuostolių ar gabenamų prekių sugadinimo, atsirasti. Atsakomybė laivo savininkui atsiranda tada, kai reiso pradžioje yra pateikiamas netinkamas plaukioti laivas.

Pažymėtina, jog įrodinėjimo pareiga nustatoma šaliai, dažniausiai tai krovinio savininkui, kuri teigia, jog nuostolių atsiradimo priežastis yra netinkamumas plaukti. Krovinio savininkui, norinčiam pripažinti vežėją atsakingu už pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti nevykdymą, nustatoma pareiga įrodyti laivo netinkamumą plaukioti reiso pradžioje, nuostolius ir žalą gabenamam kroviniiui bei priežastinį ryšį tarp jų¹⁶⁷.

Byloje „*The Europa*“¹⁶⁸ buvo gabenamas cukraus krovinys iš Stetino į Liverpulį. Šis krovinys buvo pažeistas jūros vandenius, kuris pateko per atsitiktinai pažeistą vamzdį. Krovinio savininkas tvirtino, kad nuostoliai atsirado dėl laivo netinkamumo plaukti. Teismas konstatavo, kad krovinio savininkas turi įrodyti, jog nuostoliai atsirado dėl ar esant laivo netinkamumui plaukti. Nepakanka vien tik teiginio, kad laivas buvo netinkamas plaukti, nes krovinio savininkas turi teisę reikalauti nuostolių atlyginimo, nors ir nėra ryšio tarp netinkamumo plaukioti ir nuostolių.

Byloje „*The Thorsa*“¹⁶⁹ šokolado krovinys buvo pakrautas į laivą kartu su gorgonzolos sūriu. Šokoladas buvo pristatytas sugadintas ir suteptas sūriu. Krovinio savininkas tvirtino, kad laivas buvo netinkamas plaukti dėl blogo sukrovimo. Tuo tarpu vežėjas teigė, kad blogas sukrovimas atsirado dėl kapitono, įgulos ar jo agentų blogo savo pareigų vykdymo. Be to, jis rėmėsi atsakomybę šalinančia sąlyga, kuri apsaugo jį nuo atsakomybės dėl nuostolių, kurie atsirado dėl minėtų asmenų veiksmų ar neveikimo. Teismas šioje byloje laikėsi nuomonės, kad pateikdamas įrodymus, krovinio savininkas neįrodė laivo netinkamumo plaukti ir kad vežėjas negali apginti savęs atsakomybę šalinančia sąlyga, numatyta konosamente.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog remiantis Hagos- Visbiu taisyklėmis laivo netinkamumas plaukti yra viena iš galimų nuostolių ar žalos atsiradimo priežasčių, kurią krovinio savininkas turi įrodyti atsižvelgiant į galimybes, tačiau pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar kitas asmuo, kuris tvirtina, jog elgėsi deramai kruopščiai. Taisyklių 4 straipsnio 1 dalyje įtvirtinama, „jeigu trūkumas ar sužalojimas atsiranda dėl laivo netinkamumo plaukioti, pareigą įrodyti deramą kruopštumą turi vežėjas ar bet kuris kitas asmuo, reikalaujantis pripažinti išimtį pagal šį straipsnį“¹⁷⁰.

Taigi, krovinio savininkui nustatoma pareiga įrodyti laivo netinkamą plaukioti būklę. Ieškiniuose dėl krovinų gabenimo jūra šalims pakanka pateikti protingus, atsižvelgiant į galimybes,

¹⁶⁷ Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004.- 92-93 p.-ISBN 978-185941-852-9.

¹⁶⁸ The Europa (1908) P 84 (PD, Div Ct).

¹⁶⁹ The Thorsa (1916) P 257.

¹⁷⁰ D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. 7th. Ed. Galsgow: Shaw & Sons Limited, 1992.- 153-154 p.- ISBN 0-7219-0623-0.

bet ne absoliučius įrodymus. Pažymėtina, jog ankstesnėse byloje buvo reikalaujama, jog vežėjas norintis naudotis Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje įtvirtintomis išimtimis privalo įrodyti, kad jo veiksmuose nebuvo kaltės ar aplaidumo.¹⁷¹ Tačiau tokia pozicija buvo pakeista ir dabar krovinio savininkui įrodžius patirtus nuostolius, vežėjas, siekdamas išvengti atsakomybės, turi įrodyti, kad nuostolių ar žalos atsiradimo priežastis buvo viena iš 4 straipsnio 2 dalyje nustatytų išimčių. Jei krovinio savininkas įrodo, kad yra kita nuostolių ar žalos atsiradimo sąlyga, pavyzdžiui netinkamumas plaukti, tada vežėjui atsiranda pareiga įrodyti, jog jis deramai kruopščiai paruošė laivą tinkamu plaukti, kad būtų galima pasinaudoti minėtomis išimtimis, atsižvelgiant į tai, jog vežėjos įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukti yra viršesnis.

Taigi, jei laivo netinkamumas plaukti ir gabenti krovinius yra nuostolių ar žalos atsiradimo priežastis, vežėjas, norėdamas pasinaudoti Hagos- Visbiu taisyklėse numatyta apsauga turi įrodyti, kad elgėsi deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti.

Hamburgo taisyklėse nustatytas skirtingas reguliavimas nuo Hagos- Visbiu taisyklėse, nes čia įrodinėjimo pareigą ir tvarką paliekama teismo dispozicijoje. Hamburgo taisyklėse kaltės prezumpcija taikoma vežėjui. Taigi, vežėjas yra atsakingas už bet kokius nuostolius išskyrus nuostolius atsiradusius dėl gaisro, nebent jis įrodytų, kad jis, jo darbuotojai ar agentai ėmėsi visų įmanomų priemonių, kad būtų išvengta tokių nuostolių, žalos ar jų padarinių. Kai nuostoliai atsiranda dėl gaisro, krovinio savininko turi yra įrodyti, kad nuostoliai ar žala atsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ir agentų kaltės ir aplaidumo ar kad šie asmenys nesiėmė visų būtinų priemonių, kad būtų pašalintas gaisras ir sumažinti jo padariniai¹⁷².

Vadinasi, krovinio savininkas turi įrodyti laivo netinkamumą plaukti, išskyrus Hamburgo taisyklėse nustatytais atvejais, o vežėjas turi įrodyti, kad jis, jo darbuotojai ir agentai ėmėsi visų įmanomų priemonių, kad būtų išvengta nuostolių ir jų neigiamų padarinių. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad įrodinėjimo pareigos nustatymas krovinio savininkui nėra adekvatus, nes vežėjas valdo visą informaciją apie laivo būklę bei įvykius reiso metu. Būtų daug logiška nustatyti pareigą vežėjui įrodyti, ar laivas buvo tinkamas plaukioti, ar ne, ypač tais atvejais, kai jis stengiasi išvengti atsakomybės.

4.3 Priežastinis ryšys

Tam, kad būtų nustatyta vežėjo atsakomybė dėl nuostolių ar žalos atsiradusios krovinio savininkui, reikia nustatyti, kad tai buvo jo veiksmas ar neveikimas, kuris sukėlė ar įtakojo nuostolių atsiradimą. Toks principas taikomas visiems nuostolių ar žalos nustatymo būdams, ne

¹⁷¹ Tetley W. Marine cargo claims. 4th Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008.- 6-25 p.- ISBN 978-2-89635-126-8.

¹⁷¹ Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).

¹⁷² Tetley W. Hamburg Rules- A Commentary. Canada: LMCLQ, 1979. P. 1-20.

išimtis iš taisyklės yra ir įsipareigojimo paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pažeidimas.

Siekiant tinkamai nustatyti priežastinį ryšį tarp netinkamumo plaukti ir atsiradusių padarinių, visų pirma reikia atsakyti į klausimus, ar vežėjas bus atsakingas dėl atsiradusių nuostolių, jei laivas buvo netinkamas plaukti nebuvo nuostolių atsiradimo priežastis ir kas būtų atsakingas tuo metu, kai egzistotų daugiau nei viena žalos atsiradimo priežastis.

Visų pirma krovinio savininkas norėdamas nutraukti krovinio vežimo sutartį ar pareikšti ieškinį dėl nuostolių atlyginimo, turi įrodyti, kad netinkamumas plaukioti buvo nuostolių atsiradimo priežastis. Tuo tarpu, jei vežėjas nori išvengti atsakomybės ar ją apriboti, jis turi įrodyti kokią nors kitą nuostolių atsiradimo priežastį ar kad laivo netinkamumas ir jo nepakankamas rūpestingumas neįtakuoja ir nebuvo nuostolių atsiradimo priežastis¹⁷³.

Taigi, jei netinkamumas plaukti ir gabenti krovinius nebuvo pagrindas nuostoliams ar žalai atsirasti vežėjas remiantis Hagos- Visbiu 4 straipsnio 1 dalimi, kad „*Nei vežėjas, nei laivas neatsako už trūkumą ar sužalojimą, atsiradusį arba padarytą dėl laivo netinkamumo plaukioti, jeigu tai nebuvo padaryta dėl vežėjo nesugebėjimo deramai kruopščiai parengti laivą plaukiojimui*“ bus atleidžiamas nuo atsakomybės¹⁷⁴.

Byloje „*The Europa*“¹⁷⁵ laivas gabeno cukraus maišus iš Stetino į Liverpulį. Sutartyje buvo nustatyta išimtis dėl susidūrimo. Įplaukiant į Liverpulio uostą, laivas atsitrenkė į doko pertvarą. Dėl smūgio buvo pažeistas vandentiekio vamzdis ir vanduo, patekęs į denį, pažeidė ten sukrautą cukrų. Vanduo taip pat pratekėjo pro špigato angas, kurios nebuvo tinkamai užkištos, dėl to cukrus esantis apatinėje laivo patalpoje taipogi buvo pažeistas. Iš pat pradžių žemesnės instancijos teismas priėmė sprendimą krovinio savininko naudai, remdamasis tuo faktu, jog pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimas atima iš laivo savininko teisę naudotis išimtimis. Laivo savininkas pripažino, kad krovinyje apatiniam triume buvo pažeistas dėl netinkamumo plaukioti, tačiau dėl krovinio denyje, jis rėmėsi sutartyje numatyta išimtimi dėl susidūrimo. Apeliacinės instancijos teismas pritarė laivo savininko nuomonei ir priėmė sprendimą jo naudai. Teismas konstatavo, jog frachtuotojas ar krovinio savininkas turėjo teisę laivo savininko garantiją paruošti laivą tinkamu plaukti laikyti kaip svarbiausią tarpusavio civilinės atsakomybės netaikymo sąlygą: „*Krovinio savininkas privalo pasitikėti pažeista savo garantija ir privalo įrodyti, kad reikalaujami nuostoliai atsirado netinkamumo plaukioti metu*“. Teismas palygino netinkamumo plaukioti garantiją su laivo ar

¹⁷³ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 72

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbs_selected_pages&cad=0_1#PPP1,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09

¹⁷⁴ Wilson J. F. Carriage of goods by sea .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004.-191 p.- ISBN 0-582-82300-5.

¹⁷⁵ The Europa (1908) P 84 (PD, Div Ct).

krovinio draudimo polisu, kai tokia garantija yra aiškiai ar netiesiogiai išreikšta. Kitais žodžiais tariant, laivo savininkas įsipareigoja savo atsakomybėn prisiimti aukštesnio lygio pareigą garantuojant laivo tinkamumą, tačiau atsakomybė jam turi kilti ir būti taikoma atsiradus žalai tik dėl netinkamumo plaukio, bet ne dėl kitų veiksmų, dėl kurių atsirado kitų rūšių žala laivui ar kroviniui. Toks vertinimas yra pagrįstas, nes tik esant priežastiniam ryšiui tarp žalos ir netinkamumo plaukio galima apriboti atsakomybę. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog būtų nesąžininga ir neteisinga laivo savininką laikyti atsakingu už visą krovinių sugadinimą, jeigu tik dalis krovinių buvo pažeistas dėl netinkamumo plaukio. Atsakovo argumentai, pripažįstantys, jog krovinyje apatiname triume buvo pažeistas dėl netinkamumo plaukio, ir tuo pačiu metu pabrėžiantys, jog krovinių sužalojimas doke negali būti priskirtas prie netinkamumo plaukio, yra visiškai pateisinami.

Kitas argumentas atsakovo naudai yra tai, jog šalių valia yra dominuojanti. Neatsižvelgiant į aplinkybes, pagal bendrą taisyklę, tai yra sutartis, kuriai turi būti suteiktas prioritetas ir išimtis iš šios taisyklės turėtų būti ypatingos. Nėra jokios priežasties manyti, jog tokios neįprastos aplinkybės atsirado dėl krovinių, esančio denyje, sužalojimo susidūrimo metu. Šiuo argumentu būtų galima gintis, jei tai būtų netinkamumo plaukio atvejis. Šios esminės pareigos pažeidimas, padarytas laivo savininko, sukeltų priežastis, iš dalies sutampančias su sutarties sąlygomis, priešingu atveju prioritetas turėtų būti suteiktas šalių valiai.

Galima teigti, jog paprastas priežastinio ryšio testas turi būti naudojamas nustatant atsakomybės apimtį tinkamumo plaukio bylose. Byloje „*The Europa*“¹⁷⁶ laivo netinkamumas plaukio atsirado dėl netinkamai užkimštų špigatų angų. Jei šios angos būtų tinkamai užkištos, vanduo nebūtų užliejęs žemutinių triumo ir nuostoliai kroviniui nebūtų padaryti. Kitais žodžiais tariant, žala dokuose buvo neišvengiama (nors buvo taikoma išimtis pagal sutarties nuostatas), o nuostoliai žemutinėje laivo patalpoje- tiesiogiai priskiriami netinkamumui plaukio.

Netinkamumo plaukio egzistavimo nustatymas, kuris sukelia nuostolius, yra pakankama sąlyga pripažinti laivo savininką atsakingu už netinkamą pareigos vykdymą. Nėra būtina, jog netinkamumas plaukio būtų vienintelė nuostolių atsiradimo priežastis.¹⁷⁷

Byloje *Smith, Hogg & Co.Ltd v. Black Sea and Baltic General Insurance*¹⁷⁸, laivo savininkas įrodinėjo, kad tai buvo laivo kapitono veiksmas, aplaidumas ar nesugebėjimas, kuris buvo reali ir tikroji nuostolių atsiradimo priežastis. Teismas nurodė, jog negalima daryti skirtumo tarp laivo kapitono nerūpestingo elgesio ir kitų žalos atsiradimo priežasčių. Teismo nuomone,

¹⁷⁶ The Europa (1908) P 84 (PD, Div Ct).

¹⁷⁷ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 73.

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbv_selected_pages&cad=0_1#PP1,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09

¹⁷⁸ Smith, Hogg & Co.Ltd v. Black Sea and Baltic General Insurance Co. Ltd (1940) AC 997 (HL).

nerūpestingas veiksmas buvo pagalbinė priežastis, jei tai buvo priežastis iš viso. Dėl šio fakto svarbiausias klausimas yra, ar nelaimė būtų neįvykus, jei būtų tinkamai įvykdytas įsipareigojimas paruošti laivą tinkamu plaukti. Kaip ir ankstesnėje byloje, teismas pagrindinį dėmesį skyrė priežastinio ryšio nustatymui.

Pažymėtina, jog teismas nenagrinėjo ar netinkamumas plaukioti buvo pagrindinė trūkumų ar nuostolių atsiradimo priežastis, ar tai buvo šalutinė priežastis. Pakanka nustatyti, kad netinkamumas plaukioti yra realioji, faktinė ar tikroji priežastis. Nėra svarbu, kad kitos priežastys turėjo įtakos trūkumams ar nuostoliams. Esant kelioms nuostolių atsiradimo priežastims, vežėjo atsakomybė dėl netinkamumo plaukioti priklausys nuo to, kiek netinkamumas plaukioti įtakojo, prisidėjo prie nuostolių atsiradimo. Šiuo atveju reikia atlikti testą, ar nuostoliai būtų atsiradę, jei laivas būtų tinkamas plaukioti. Jei atsakymas būtų teigiamas, netinkamumas plaukioti būtų pagrindinė nuostolių atsiradimo priežastis, o jei neigiamas- netinkama plaukioti laivo būklė nėra pagrindas nuostoliams ir žalai atsirasti todėl vežėjas nėra atsakingas dėl nuostolių atsiradimo¹⁷⁹.

Esant kelioms galimoms nuostolių atsiradimo priežastims ir netinkamumui plaukioti, kaip vienai iš jų, vežėjas bus laikomas atsakingu dėl bet kokio netinkamumo plaukioti prieš reisą ir jo metu¹⁸⁰. Byloje „*The Subro Valour*“¹⁸¹ mašinų skyriuje buvo gaisras, kurio atsiradimo galimos priežastys buvo trys: neužgesinta cigaretė, medžiaga, kuri buvo padėta per arti prie variklio išmetamų dujų vietos ar mechaninis elektros instaliacijos izoliacijos gedimas. Nebuvo surinkta jokių įrodymų dėl pirmųjų dviejų priežasčių, taigi teismas nusprendė, jog laivo netinkamumas plaukti prieš reisą ir jo pradžioje buvo gaisro atsiradimo priežastis, nes atsakovas nesugebėjo įrodyti, kad elgėsi deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti prieš reisą ir jo pradžioje, kad būtų išvengta gedimų elektros laidų sistemoje. Nors ir nebuvo įrodymų, dėl ko atsirado gedimas sistemoje, tačiau buvo konstatuota, jog elgiantis pakankamai rūpestingai būtų išvengta nuostolių.

Kai viena iš nuostolių atsiradimo priežasčių yra netinkamumas plaukioti, o kita- išimtis, numatyta Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, netinkamumas plaukioti šiuo atveju bus tikroji, faktinė nuostolių atsiradimo priežastis, nes vežėjo pareiga elgtis deramai kruopščiai paruošiant laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra viršesnė ir ji turi būti įvykdyta, kad vežėjas galėtų naudotis Taisyklėse numatytais išimtimis¹⁸². Taigi, jei nuostolius ar žalą sukėlė netinkamumas plaukti ar deramo kruopštumo trūkumas ir viena iš išimčių, numatytų Hagos- Visbiu taisyklių 4 straipsnio 2 dalyje, bus laikoma, kad visi nuostoliai ar žala atsirado dėl laivo netinkamumo plaukti.

¹⁷⁹ Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007.- 304 p.- ISBN 978-0-19-876458-8.

¹⁸⁰ Tetley W. Marine Cargo Claims 4 th Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008.- 3-4 p.- ISBN 978-2- 89635-126-8

¹⁸⁰ Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).

¹⁸¹ The Subro Valour (1995)1 Lloyd's Rep. 509

¹⁸² Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.- 110 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

Pagal Hamburgo taisykles, jei vežėjas įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ėmėsi visų įmanomų priemonių, kad būtų išvengta įvykių, sukeliančių nuostolių ir jų padarinių, jis nebus atsakingas dėl žalos ar nuostolių, bet jei šių aplinkybių neįrodo, reiškia, kad būtinų priemonių nevykdymas buvo nelaimingo atsitikimo ir jo padarinių atsiradimo priežastis. Tuo tarpu, jei siuntėjas įrodo, kad nuostoliai ar žala atsirado, kai krovinyje buvo vežėjo žinioje, vežėjas bus laikomas atsakingu dėl atsiradusių nuostolių ar žalos. Tačiau priežastinio ryšio taisyklės galios ir šiuo atveju.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog vienintelis skirtumas tarp Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklių yra tai, jog Hamburgo taisyklėse atsakomybė yra pagrįsta preziumuojama vežėjo kalte. Vadinasi, jei jis neįrodys savo nekaltumo, bus laikomas atsakingu dėl nuostolių, kurių atsiradimo priežastis nėra aiški¹⁸³. Tačiau jei nuostolių ar žalos atsiradimo priežastis yra gaisras, bus taikomas toks pat principas kaip ir Hagos- Visbiu taisyklėse, krovinio savininkas ar siuntėjas turės įrodyti netinkamą plaukti laivo būklę ir priežastinį ryšį tarp netinkamumo plaukti ir atsiradusių nuostolių.

Pažymėtina, jog tais atvejais, kai nuostolių atsiradimo priežastys yra neaiškios, pavyzdžiui laivas nuskęsta esant štiliui, bus laikoma, jog nuostoliai ar žala atsirado dėl netinkamumo plaukti, net jei netinkamumo plaukianti priežastis nebuvo nustatyta¹⁸⁴. Šiuo atveju vežėjui neįrodžius, jog jis elgėsi deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti, jis bus atsakingas dėl atsiradusių nuostolių.

¹⁸³ Mankabady S. Hamburg Rules on the carriage of goods by sea. Liverpool: Brill Archive, 1979. P. 176-177.
http://books.google.com/books?id=7NxjnWt2GJYC&printsec=frontcover&hl=lt&source=gbs_summary_r&cad=0;
prisijungimo laikas: 2008-11-03.

¹⁸⁴ Tetley W. Marine Cargo 4 Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008.- 21-22 p.- ISBN 978- 2- 89635-126-8

¹⁸⁴ Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).

5 VEŽĖJO PAREIGOS PARUOŠTI LAIVĄ TINKAMU PLAUKTI IR GABENTI KROVINIUS REIKŠMĖ VEŽĖJO CIVILINEI ATSAKOMYBEI

Nors vežėjas pažeidžia savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, jis gali apsaugoti save ir išvengti atsakomybės remdamasis tuo, jog krovinių vežimo sutartis apima atsakomybę šalinančias sąlygas, kurios atleidžia jį nuo atsakomybės dėl pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimo ar deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamą plaukti. Kitas pasirinkimas yra apriboti atsakomybę, pavyzdžiui nustatyti tam tikrą pinigų sumą, kurią jis turės sumokėti krovinio savininkui dėl atsiradusių nuostolių ar žalos, kuriuos sukėlė pareigos pažeidimas.

5.1 Vežėjo atleidimas nuo atsakomybės, esant netinkamam pareigos įvykdymui

Remiantis Bendrosios teisės sistema, vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra absoliuti, tačiau jis gali būti atleistas nuo atsiradusių neigiamų padarinių dėl pateikto netinkamo plaukti laivo. Taigi, šiuo atveju įstatymai, nustatę vežėjui pareigą pateikti tinkamą plaukti laivą ir tinkamai juo rūpintis, leidžia šalims atsakyti šių pareigų¹⁸⁵.

Važtaraštyje ar frachtavimo sutartyje gali būti numatytos sąlygos, atleidžiančios vežėją nuo atsakomybės dėl nuostolių ar žalos, atsiradusios laivu gabenamam kroviniui dėl pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimo. Jei krovinių vežimo jūra sutarčiai taikomos Hagos- Visbiu taisyklės, vežėjas negalės pasinaudoti 4 straipsnio 2 dalyje numatytais išlygomis, jei nuostoliai ar žala atsirado dėl vežėjo nerūpestingumo, kuris buvo pagrindas laivo netinkamumui plaukti atsirasti, nes pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti yra viršesnė¹⁸⁶. Remiantis Hamburgo taisyklėmis vežėjas negalės išvengti atsakomybės, jei nesugebės įrodyti, kad jis, jo darbuotojai ir agentai ėmėsi visų įmanomų priemonių, kad būtų išvengta nelaimingo atsitikimo ir iš jo atsiradusių padarinių¹⁸⁷.

Sutinkamai su Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsniu 1 dalimi, vežėjos pareiga deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti yra viršesnė, tai reiškia, jog vežėjas prieš pasinaudodamas 4 straipsnio 2 dalyje numatytais apsaugos priemonėmis, turi įvykdyti visus numatytus reikalavimus. Remiantis 4 straipsnio 1 dalimi vežėjas yra atsakingas dėl nuostolių ar žalos, atsiradusios dėl jo netinkamo rūpestingumo. Šių taisyklių 3 straipsnio 8 dalyje numato, kad „*bet kuris vežimo sutarties straipsnis, sąlyga ar susitarimas, pagal kurį vežėjas arba laivas atleidžiami*

¹⁸⁵ B.S Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966. P. 111.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/sjls8&div=10&size=2&rot=0&type=image;> prisijungimo laikas: 2008-11-04

¹⁸⁶ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 68

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbv_selected_pages&cad=0_1#PPP1,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09

¹⁸⁷ 1978 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės) //

<http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/toc.html>; prisijungimo laikas: 2008-11-09

*nuo atsakomybės už prekių trūkumą ar sužalojimą, atsiradusius arba padarytus dėl aplaidumo, kaltės ar nesugebėjimo vykdyti šiame straipsnyje numatytas prievolės, arba jo atsakomybė sumažinama kitaip, negu numatyta šioje Konvencijoje, yra niekinis, negalioja ir neturi teisinės galios. Draudimas vežėjo naudai arba panaši sąlyga yra laikoma sąlyga, atleidžiančia vežėją nuo atsakomybės“.*¹⁸⁸

Taigi, vežėjas negalės išvengti atsakomybės, jei nuostoliai ar žala atsirado dėl jo nesugebėjimo deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti. Krovinių vežimo jūra sutartyje numatyta, kokia nors sąlygą ar susitarimas, švelninantis vežėjo atsakomybę ar atleidžiantis nuo atsakomybės dėl nuostolių ar žalos atsiradusių dėl jo nesugebėjimo įvykdyti savo pareigų ir įsipareigojimų, pavyzdžiui elgtis deramai kruopščiai, bus pripažintas niekiniu ir negaliojančiu. Kiekviena sąlyga, numatanti vežėjo atleidimą nuo atsakomybės, turi būti vertinama atsižvelgiant į 3 straipsnio 8 dalyje nustatytus reikalavimus¹⁸⁹.

Jei šalys inkorporuotų Hagos- Visbiu taisykles į savo frachtavimo sutartį, kurioje yra nustatyta sąlyga atleidžianti vežėją nuo atsakomybės dėl nuostolių ar žalos, kuriuos sukėlė jo nerūpestingumas, tokią sąlygą reikia vertinti atsižvelgiant į sutartį, kaip į visumą, bei į šalių tikruosius ketinimus. Kai nagrinėjama sąlyga prieštarauja Taisyklių 3 straipsnio 8 dalies nuostatoms, ji bus pripažinta niekine. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog minėtas straipsnis apsaugo šalis nuo Taisyklių nesilaikymo, kai sutarties sąlyga sumažina vežėjo prisiimtas pareigas ir įsipareigojimus ar atleidžia nuo jų.

Pagal Hamburgo taisykles vežėjas yra atsakingas dėl nuostolių ar žalos padarytos kroviniui, nebent jis įrodo, kad ėmėsi visų įmanomų protingų priemonių, kad būtų išvengta nelaimingo įvykio, dėl kurio atsirado nuostoliai ar žala, ir jo padarinių. Sutinkamai su šių taisyklių 5 straipsniu 4 dalimi, kai nukentėjusioji šalis įrodo, kad gaisras atsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar agentų kaltės ar aplaidumo, ar nebuvo imtasi visų įmanomų priemonių gaisrui išvengti ar atsiradusiems padariniams sumažinti, vežėjas bus atsakingas dėl atsiradusių nuostolių ar žalos. Pažymėtina, jog 6 straipsnio 4 dalis suteikia teisę šalims nustatyti didesnius atsakomybės ribojimo limitus nei numatyta Taisyklėse, tačiau tai nesuteikia teisės šalims sumažinti fiksuoto atsakomybės ribojimo¹⁹⁰.

¹⁸⁸ 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) //

<http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>; prisijungimo laikas: 2008-11-04

¹⁸⁹ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 85.

http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbv_selected_pages&cad=0_1#PPP1,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09.

¹⁹⁰ 1978 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės) //

<http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/toc.html>; prisijungimo laikas: 2008-11-09

Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta darytina išvada, jog šalys sudarydamos krovinių gabenimo jūra sutartį gali numatyti sąlygas, atleidžiančias vežėją nuo atsakomybės dėl pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimo. Ji turi būti nedviprasmiška ir aiškiai išreikšta, jog apsaugo vežėją nuo atsakomybės dėl nuostolių ar žalos, atsiradusių dėl pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius pažeidimo. Tačiau vežėjas negali būti atleidžiamas nuo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti įvykdymo, neatsižvelgiant į tai, ar pareiga yra absoliuti ar ne, nes ši vežėjo pareiga yra esminė. Be to, jei vežėjui bus leista nevykdyti pareigos, krovinių gabenimo jūra sutarties tikslas nebus pasiektas, nes laivas bus netinkamas plaukti ir negalės pristatyti krovinio į paskirties uostą.

5.2 Vežėjo atsakomybės ribojimas

Atsižvelgiant į tai, jog atsakomybę šalinanti sąlyga gali apsaugoti vežėją nuo atsakomybės esant laivo netinkamumui plaukti, tai šalys sudarydamos krovinių vežimo jūra sutartį gali įtraukti atsakomybę ribojančią sąlygą, esant nuostoliams ar žalai, atsiradusiems dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, pavyzdžiui dėl netinkamo rūpestingumo paruošiant laivą tinkamu plaukti, kai krovinyje yra vežėjo žinioje. Norint užtikrinti, kad tokia atsakomybę ribojanti sąlyga tinkamai veiktų, ji turi būti aiškiai ir nedviprasmiškai išreikšta, ypač tais atvejais, kai vežėjo pareiga yra numanoma.

Remiantis Hamburgo ir Hagos- Visbiu taisyklėmis šalims neleidžiama nustatyti tokių sąlygų, jei jos sudarytų galimybes sumažinti vežėjo prisiimtas pareigas ir įsipareigojimus. Toks susitarimas būtų pripažintas niekiniu ir negaliojančiu. Jei sutartyje nustatoma sąlyga, atleidžianti vežėją nuo neigiamų pasekmių, atsiradusių dėl netinkamo kruopštumo, sutinkamai su Hagos- Visbiu taisyklių 3 straipsnio 8 dalimi ir Hamburgo taisyklių 6 straipsnio 4 dalimi jis bus pripažįstama niekine¹⁹¹.

Bendrojoje teisės sistemoje krovinių vežimo sutarties šalims leidžiama susitarti dėl atsakomybės dydžio, kurią vežėjas turės sumokėti krovinio savininkui dėl nuostolių ar žalos, kuriuos jis patyrė dėl vežėjo pareigų ir įsipareigojimų nevykdymo bendrai, ir pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti konkrečiu atveju.¹⁹²

Tačiau visiškai skirtinga situacija susiklosto remiantis tarptautinėmis konvencijomis. Visų pirma, Hagos taisyklėse nustatyta, *„jei siuntėjas, prieš siųsdamas prekes, nenurodė ir į konosamentą neįrašė tokių prekių rūšies ir vertės, nei vežėjas, nei laivas jokių atveju nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su jomis susijusius netekimą ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 100 svarų sterlingų už vieną paketą arba už vieną arba*

¹⁹¹ Reynolds R. The Hague Rules, the Hague- Visby Rules, and the Hamburg Rules // MLAANZ Journal. Nr. 7. 1990. P. 29-31. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>; prisijungimo laikas: 2008-11-03.

¹⁹² Allen C. H. Limitation of liability// Journal of Maritime Law and Commerce. Nr.31 (2), 2000. P. 264-265 [http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc31&div=25&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc31&div=25&size=2&rot=0&type=image) ge; prisijungimo laikas: 2008-10-28

tos sumos ekvivalentą kita valiuta. Jei šis pareiškimas pateikiamas konosamente, jis yra *prima facie* įrodymas, tačiau neįpareigoja vežėjo arba gali būti jo nugincytas. Vežėjo, kapitono ar vežėjo agento ir siuntėjo susitarimu gali būti nustatytos kitos didžiausios sumos negu tos, kurios nurodytos šioje dalyje, jei taip nustatyta didžiausia suma nėra mažesnė už atitinkamą aukščiau nurodytą sumą. Nei vežėjas, nei laivas niekuomet neatsako už prekių netekimą ar sužalojimą ar su prekėmis susijusius netekimą ar sužalojimą, jeigu siuntėjas konosamente sąmoningai klaidingai nurodė jų rūšį ar vertę¹⁹³. Šiuo atveju vežėjas gali apriboti savo atsakomybę numatyta 100 svarų sterlingų suma už vieną paketą ar vienetą. Galima susitarti ir nustatyti didesnę sumą nei minėta, tačiau ji negali būti mažesnė už įtvirtintą Hagos taisyklėse¹⁹⁴. Atsižvelgiant į besiplėtojančią jūrų pramonę bei prasidėjusį gabenimo konteineriais srautą Hagos- Visbiu taisyklėse toks reglamentavimas buvo pakeistas. Hagos- Visbiu taisyklės pakoregavo ir papildė Hagos taisyklėse įtvirtintus vežėjo atsakomybės dydžio limitus ir 4 straipsnio 5 dalyje nustatė, kad:

“a) Jei siuntėjas, prieš siųsdamas prekes, nenurodė ir į konosamentą neįrašė tokių prekių rūšies ir vertės, nei vežėjas, nei laivas jokių atveju nėra arba netampa atsakingas už prekių netekimą ar sužalojimą arba už su prekėmis susijusį turto netekimą ar sužalojimą, kurių suma yra didesnė kaip 666,67 atsiskaitymo vienetai už vieną prarastų ar sugadintų prekių paketą ar vienetą arba 2 atsiskaitymo vienetai už prarastų ar sugadintų prekių kilogramą bruto svorio, atsižvelgiant į tai, kuris skaičius didesnis.

b) Bendra gražintina suma apskaičiuojama pagal tokių prekių vertę toje vietoje ir tuo metu, kur ir kada prekės yra arba turėjo būti iškraunamos iš laivo pagal sutartį.

Prekių vertė nustatoma pagal prekės biržos kainą arba, jeigu tokios kainos nėra, pagal esamą rinkos kainą, arba, jeigu nėra nei prekės biržos kainos, nei esamos rinkos kainos, pagal įprastą tos pačios rūšies ir kokybės prekių vertę.

c) Jeigu prekėms vežti yra naudojamas konteineris, padėklas arba panaši prekėms vežti skirta priemonė, tokioje prekėms vežti skirtoje priemonėje supakuotų paketų arba vienetų, nurodytų konosamente, skaičius šioje pastraipoje yra laikomas paketų arba vienetų skaičiumi. Išskyrus pirmiau minėtą atvejį, tokia prekėms vežti skirta priemonė yra laikoma paketu arba vienetu.

d) Šiame straipsnyje nurodytas atsiskaitymo vienetas yra Tarptautinio valiutos fondo nustatyta speciali skolinimosi teisė. Šios dalies a punkte nurodytos sumos perskaičiuojamos į nacionalinę valiutą pagal tos valiutos vertę, kuri tą dieną bus nustatyta pagal bylą nagrinėjančio teismo teisę.

¹⁹³ Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003-09-26, Nr. 91(1)-4124.

¹⁹⁴ Kimball J. D. Shipowner's Liability and the proposed revision of the Hague Rules// Journal of Maritime law and Commerce, 1975, Nr. 7 (1). P. 218
<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc7&div=11&size=2&rot=0&type=image>
; prisijungimo laikas: 2008-10-29.

e) Nei vežėjas, nei laivas neturi teisės pasinaudoti šioje pastraipoje numatyta atsakomybės apribojimu, jeigu įrodoma, kad žala, atsiradusi dėl vežėjo veiksmų ar neveikimo, buvo padaryta tyčia ar dėl neatsargumo, žinant, kad žala greičiausiai bus padaryta.

f) Šios dalies a punkte minėtas pareiškimas, jeigu jis įtrauktas į konosamentą, yra *prima facie* įrodymas, nors ir nėra privalomas arba neginčijamas vežėjui.

g) Vežėjo, kapitono ar agento ir siuntėjo susitarimu gali būti nustatytos kitos didžiausios sumos, negu nurodyta šios dalies a punkte, jeigu taip nustatyta didžiausia suma nėra mažesnė už atitinkamą tame punkte nurodytą sumą.

h) Nei vežėjas, nei laivas niekuomet neatsako už prekių netekimą ar sužalojimą arba su prekėmis susijusį netekimą ar sužalojimą, jeigu siuntėjas konosamente sąmoningai klaidingai nurodė jų rūšį ar vertę.¹⁹⁵

Hagos- Visbiu taisyklės nustatė tris skirtingas kompensacijos rūšis krovinio savininkui priklausomai nuo krovinio rūšies. Nustatomi limitai pakuotei ar vienetui prie limitų krovinio svoriui. Be to, įtvirtinama skirtinga nuostolių ar žalos kompensavimo tvarka, kai kroviniai yra gabenami konteineriais. Konosamente nustatytas paketų viename konteineryje skaičius yra pagrindas vežėjo atsakomybės dydžiui nustatyti. Jei krovinio savininkas deklaruoja tikrą krovinio vertę, tai bus laikoma *prima facie* vertės įrodymu, bet ne galutiniu, išskyrus atvejus, kai konosamentas sąžiningai perduotas trečiajai šaliai¹⁹⁶.

Atkreiptinas dėmesys į tai, jog vežėjas negali apriboti savo atsakomybės, jei žala ar nuostoliai atsirado dėl jo veiksmų ar neveikimo, kuriais jis ketino sukelti nuostolius ar nerūpestingai juos atlikti, žinodamas apie galinčius atsirasti neigiamus padarinius. Toks reglamentavimas yra tiesiogiai susijęs su netinkamumu plaukti, kai vežėjas nerūpestingai paruošia savo laivą ir manydamas, kad jis gali būti netinkamas plaukti vis tiek leidžia išplaukti į jūrą¹⁹⁷. Šiuo atveju vežėjas tikisi, kad netinkamumas plaukti sukels nuostolius ar žalą kroviniui, ir nekreipdamas į tai dėmesio nepašalina trūkumų ar gedimų. Atsižvelgiant į tokius vežėjo veiksmus, galima laikyti, jog jis nesiėlgė kaip rūpestingas asmuo, kuris neleistų laivui išplaukti tokios būklės. Taigi, vežėjas negalės riboti savo atsakomybės, nes jis žinojo apie laivo būklę ir nieko dėl to nedarė. Tačiau vežėjas vis dar turi

¹⁹⁵ 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės)//

http://www.jus.uio.no/lm/sea_carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html; prisijungimo laikas: 2008-11-10

¹⁹⁶ Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press, Ltd, 2004.– 21-23 p.- ISBN 0-7734-6174-4.

¹⁹⁷ Kimball J. D. Shipowner's Liability and the proposed revision of the Hague Rules// Journal of Maritime law and Commerce. 1975. Nr.7 (1) P. 226-228.

<http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc7&div=11&size=2&rot=0&type=image> prisijungimo laikas 2008-10-29.

pareigą įrodyti, jog elgėsi deramai kruopščiai paruošdamas laivą tinkamu plaukti, kad galėtų taikyti ribojimus savo atsakomybei.

Panašus reguliavimas įtvirtintas Hamburgo taisyklėse, kuriose sugriežtinant vežėjo atsakomybę nustatoma, kad vežėjas negali išvengti atsakomybės dėl pareigos deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti pažeidimo. Šioje konvencijoje nustatomas padidintas atsakomybės maksimumas iki 835 atsiskaitymo vienetų už krovinių vietą ar vienetą bei 2,5 atsiskaitymo vienetų už vieną prarastą bruto kilogramą, priklausomai nuo to, kuri suma yra didesnė. Atsakomybės limitas, pavėlavus pristatyti krovinių, lygus frachto už pavėluotai pristatytą krovinių kainai, padaugintai iš 2,5. Tačiau ši suma negali būti didesnė nei bendra frachto suma. Atkreiptinas dėmesys į tai, kad bet kuriuo atveju kompensacijos suma negali būti didesnė nei krovinio vertė jo viso praradimo atveju. Kaip ir Hagos-Visbiu taisyklių, taip ir Hamburgo taisyklių nuostatos dėl atsakomybės apribojimo taikomos ne tik sutartinei, bet ir deliktinei atsakomybei¹⁹⁸.

Hagos- Visbiu taisyklėse nustatyta, kad vežėjas negali sumažinti ar išvengti atsakomybės dėl nuostolių ar žalos atsiradusių dėl jo kaltės, nerūpestingumo ar pareigų nevykdymo, įskaitant ir pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti nevykdymą. Tuo tarpu Hamburgo taisyklėse numatoma galimybė padidinti nustatytus atsakomybės ribojimus, bet nėra nagrinėjamas jų sumažinimo atvejis, nebent vežėjas įrodytų, kad jis, jo darbuotojai ar agentai ėmėsi visų įmanomų priemonių išvengti nelaimingo įvykio ir jo padarinių, nes tik tada vežėjas gali būti atleidžiamas nuo atsakomybės. Tiek Hagos- Visbiu taisyklėse, tiek ir Hamburgo numatyta, jog vežėjas negalės apriboti savo atsakomybės, jei nuostoliai ar žala atsirado dėl vežėjo, jo darbuotojų ar agentų veiksmų ar neveikimo, ketinant sukelti neigiamus padarinius ar žinant, jog nuostoliai ar žala gali greičiausia atsirasti¹⁹⁹. Tais atvejais, kai žala ar nuostoliai atsiranda dėl keleto priežasčių, iš kurių negalima išskirti esminės, vežėjas gali riboti savo atsakomybę dėl jo veiksmo ar neveikimo atsiradusių nuostolių suma. Nei Hamburgo nei Hagos- Visbiu taisyklės neįtakoja vežėjo teisių ir pareigų nustatytų kituose tarptautiniuose ar nacionaliniuose teisės aktuose, susijusiuose su atsakomybės ribojimu. Be to, abiejuose konvencijose numatoma, jog vežėjo atsakomybė gali būti apribota šalių susitarimu.

Pažymėtina, jog laivo savininkas gali išvengti atsakomybės, jei įrodo, kad nuostoliai ar žala atsirado dėl siuntėjo, krovinio savininko kaltės ar aplaidumo pakuojant krovinių ar jį pakraunant į laivą, jei šie asmenys buvo atsakingi už minėtų operacijų įvykdymą. Vežėjas visiškai atleidžiamas

¹⁹⁸ Drobitko O. Krovinių multimodaliniai vežimai: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V.,2006. p. 122.

¹⁹⁹ Allen C. H. Limitation of liability// Journal of Maritime Law and Commerce. Nr.31 (2), 2000. P. 273-274
[http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc31&div=25&size=2&rot=0&type=ima](http://heinonline.org/HOL/Page?collection=journals&handle=hein.journals/jmlc31&div=25&size=2&rot=0&type=image)
ge; prisijungimo laikas: 2008-10-28.

nuo atsakomybės esant laivo netinkamumui plaukti, kai įrodo, kad nuostoliai ar žala buvo neišvengiami ir bet koku atveju būtų atsiradę, net jei laivas būtų tinkamas plaukti.

Byloje „*The Jordan II*“²⁰⁰ plieninių ritinių krovinyje buvo gabenamas laivu, o visi pakrovimo, sukrovimo ir iškrovimo darbai buvo perduoti krovinio savininkui remiantis frachtavimo sutartyje nustatytomis sąlygomis. Krovinio pristatymo metu buvo pastebėta, kad jis yra pažeistas dėl netinkamo pakrovimo ar iškrovimo arba dėl neparuošto pakloto po kroviniu, ar dėl ričių sukrovimo į vieną krūvą dėl ko buvo pernelyg suspaustas dugno sluoksnis. Visas šias operacijas turėjo įvykdyti krovinio savininkas. Lordų rūmų teismas pripažino žemesnės instancijos teismo sprendimą, kad vežėjas nėra atsakingas dėl nuostolių padarytų kroviniui, kurie atsirado krovimo, sukrovimo ar iškrovimo metu, vykdomo krovinio savininko, nebent jie būtų atsiradę dėl vežėjo netinkamo rūpestingumo pakraunant, tvarkant, sukraunant, vežant, laikant, prižiūrint ir iškraunant vežamas prekes arba dėl vežėjo, jo darbuotojų ar agentų veiksmų ar neveikimo.

Nors krovimo, sukrovimo ir iškrovimo operacijos pavedamos vykdyti krovinio savininkui, tačiau jos turi būti atliekamos prižiūrint laivo kapitonui, kuris turi įvertinti, ar jų vykdymas neįtakoja laivo tinkamumo plaukti. Kai pakrovimo ar sukrovimo darbai atliekami taip blogai, jog įtakoja laivo būklę, o kapitonas nesiima jokių veiksmų jų sustabdyti, tai vežėjas bus laikomas atsakingu dėl laivo netinkamumo plaukti.²⁰¹

Byloje „*The Cienhocinek*“²⁰² laivas vykdė reisinį čarterį, kurio meto gabeno bulvių krovinį iš Aleksandrijos į Bostoną. Vienoje iš frachtavimo sutarties sąlygų buvo nustatyta, kad krovinio savininkas yra atsakingas už pakrovimo ir sukrovimo darbus prižiūrint laivo kapitonui. Krovinio savininkas primygtinai reikalavo, jog krovinyje būtų sukrautas tam tikru būdu. Paskirties uoste buvo pastebėta, jog dalis krovinio yra pažeistas dėl netinkamo sukrovimo ir dėl natūralių jo savybių. Teismas šioje byloje konstatavo, kad neatsižvelgiant į tai, jog krovinio savininkui buvo duotos instrukcijos kaip sukrauti krovinį, krovimo darbai turėjo būti atliekami prižiūrint laivo kapitonui, siekiant užtikrinti, jog sukrovimas nesukels pavojaus krovinio bei laivo saugumui.

Taigi, jei vežėjas pažeidžia savo įsipareigojimą pateikti tinkamą plaukti laivą ar deramai kruopščiai paruošti laivą tinkamu plaukti, o netinkamumas plaukti tampa nuostolių ar žalos, kuriuos patyrė krovinio savininkas, atsiradimo priežastimi, tai vežėjas yra atsakingas už savo pareigos pažeidimą. Pagal Bendrosios teisės sistemos normas, jei krovinio vežimo sutartyje nustatoma sąlyga, atleidžianti vežėją nuo atsakomybės dėl jo pareigos pažeidimo, vežėjas gali išvengti

²⁰⁰ Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others c. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc., (The Jordan II), 2005, 1 Lloyd's Rep. 57

²⁰¹ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 29-31
http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbv_selected_pages&cad=0_1#PPPI,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09.

²⁰² Ismail v. Polish Ocean Lines (The Ciechocinek), 1975, 2 Lloyd's Rep. 170.

atsakomybės. Visiškai priešinga situacija susiklosto taikant Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisykles. Atkreiptinas dėmesys į tai, jog vežėjui nesuteikiama galimybė pasinaudoti atsakomybės apribojimu ar jos panaikinimu, kai yra taikoma Bendrosios teisės sistemos normos, kai jis pažeidžia vieną iš pagrindinių savo įsipareigojimų, nes tai gali neigiamai paveikti laivininkystės pramonę.

Byloje *Kish v. Taylor*²⁰³ frachtuotojas nepakrovė visų krovinių, kaip buvo reikalaujama pagal frachtavimo sutartį, todėl kapitonas turėjo nuvykti į kitą uostą pasiimti daugiau krovinių. Dėl to laivas buvo perkrautas, tapo netinkamu plaukti ir turėjo nukrypti nuo kurso, tam kad būtų pataisytas ir galėtų saugiai tęsti reisą. Pagal frachtavimo sutartį laivo savininkui buvo leista pasinaudoti turto sulaikymo teise už nepanaudotą frachtą. Frachtuotojas pareiškė ieškinį laivo savininkui tvirtindamas, kad laivo savininkas pažeidė savo pareigą paruošti laivą tinkamu plaukti ir pasinaudojo savo klaida. Teismas nesutiko su tokiu požiūriu, nes paimti dar daugiau krovinių reikėjo dėl frachtuotojo nesugebėjimo pateikti viso krovinio. Šiuo atveju, jei frachtuotojas būtų pateikęs visą krovinį, laivo savininkas nebūtų galėjęs pasinaudoti krovinio sulaikymo teise.

Vadinasi, jei vežėjas gali įrodyti, kad jis deramai kruopščiai paruošė laivą tinkamu plaukti, jis gali išvengti atsakomybės, tačiau priešingu atveju, jis privalės kompensuoti krovinio savininko, frachtuotojo patirtus nuostolius, ar dar daugiau.

5.3 Teisė nutraukti sutartį

Kitas svarbus klausimas, kylantis iš neigiamų padarinių, sukeltų netinkamumo plaukio, yra šalių teisė nutraukti sutartį. Pagal bendrą taisyklę, tinkamumas plaukio nėra sąlyga pažeidimui atsirasti, dėl kurio nukentėjusiai šaliai būtų suteikta teisė nutraukti sutartį. Jei tokia doktrina būtų griežtai taikoma, ji galėtų privesti prie absurdiškų pasekmių, kai vien tik netinkamumo plaukio pirminio fakto nustatymas būtų pagrindas šalims nutraukti sutartį, neatsižvelgiant į pagrįstą galimybę, jog vežėjas tinkamai įvykdys sutartį.

Krovinio savininkui ar frachtuotojui suteikiama teisė nutraukti krovinių vežimo sutartį, kai netinkamumas plaukti tampa sutarties nevykdymo pagrindu, kuris atima iš siuntėjo ar frachtuotojo galimybę pasinaudoti sutartimi, pavyzdžiui laivo technine priežiūra. Krovinio savininkas gali pasinaudoti jam suteikta teise atsisakyti vykdyti sutartinius įsipareigojimus prieš pradedant krovimo darbus²⁰⁴.

²⁰³ J. & E. Kish v. Charles Taylor, Sons & Co. 1912, A.C. 604

²⁰⁴ Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008. P. 169-172
http://scholar.google.com.tw/books?id=wT0NRBjjriMC&pg=PR5&hl=en&rview=1&source=gbv_selected_pages&cad=0_1#PPPI,M1; prisijungimo laikas: 2008-11-09

Byloje *Kish v. Taylor*²⁰⁵ teismas nusprendė, jog faktas, kad laivas prieš pradedant reisą yra netinkamas gabenti krovinius ar dėl kokių nors priežasčių yra netinkamas plaukioti, pateisins frachtuotojo ar konosamento turėtojo sutarties nevykdymą ir atsisakymą būti saistoma ja.

Kitose bylose *Freeman v. Taylor*²⁰⁶ ir *Stanton v. Richardson*²⁰⁷ buvo konstatuota, jog frachtuotojas turėjo teisę atsisakyti priimti laivą, kurio nebuvo galima padaryti tinkamu plaukioti per atitinkamą laiką nepažeidžiant reiso tikslo. Tokia teismo išvada yra esminis anksčiau minėtos problemos sprendimo būdas. Reiso tikslas yra lemiamas veiksnys, ir jei jis bus apsaugotas, vežimo sutartis neturėtų būti panaikinta.

Pažymėtina, jog reiso tikslas turi būti aiškinamas plačiai ir ne atitrūkstant nuo pagrindinio dalyko turinio. Turi būti atsižvelgta ne vien tik į krovinių vežimo jūra sutartį, bet ir į kitus susijusius sandorius, ypač į prekių pardavimo sutartis, kurie gali būti paveikti pavėluoto pristatymo ar nepristatymo. Jei prekių pardavimo sutartis buvo neįvykdyta dėl esminio jos pasikeitimo, kurį sukėlė netinkamumas plaukioti, frachtuotojas ar krovinio savininkas turi teisę nutraukti sutartį, remiantis atsiradusiu laivo netinkamumu plaukioti.

²⁰⁵ J. & E. Kish v. Charles Taylor, Sons & Co. 1912, A.C. 604

²⁰⁶ Freeman v. Taylor (1831), 8 Bing. 124.

²⁰⁷ Stanton v. Richardson (1874) LR 9 CP 390.

IŠVADOS

Galima tvirtinti, kad išspręsti magistro darbo pradžioje iškelti uždaviniai ir pasiektas darbo tikslas: išanalizuoti vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius sampratą krovinių vežimo jūra sutarties kontekste, atskleisti šios pareigos turinį ir reikšmę vežėjo civilinei atsakomybei. Darbo pradžioje iškelta hipotezė įrodyta: vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra fundamentali pareiga, kurios netinkamas įvykdymas neatleidžia vežėjo nuo atsakomybės.

Apibendrinus šio tyrimo rezultatus, pateikiamos pagrindinės apibendrintos išvados:

- 1) Istoriskai susiklostė, kad pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius susiformavo Anglijos teisėje. Teismų precedento išdavoje susiklostė taisyklė, kad tai absoliutaus pobūdžio vežėjo pareiga ir jo atsakomybė paremta kaltės principu. Pareiga įrodyti nuostolių atsiradimo priežastį buvo nustatyta krovinio savininkui. Todėl ieškovas norėdamas įrodyti, kad dėl atsiradusių nuostolių ar žalos kaltas vežėjas turi įrodyti, kad laivas, kuriuo buvo gabenamas kroviny, yra netinkamas plaukti ir gabenti krovinius.
- 2) Siekiant įtvirtinti kompromisą tarp vežėjo ir krovinio savininko interesų buvo pakeistas absoliučios pareigos pateikti tinkamą plaukti laivą pobūdis į įsipareigojimą elgtis deramai kruopščiai paruošiant laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius. Ši pozicija buvo įtvirtinta tarptautiniu mastu Hagos- Visbiu taisyklėse, o vėliau ir Hamburgo taisyklėse. Tokia pareigos pobūdžio kaita atspindi nuolatinį balansavimą tarp krovinių vežimo jūra sutarties šalių interesų.
- 3) Analizuojant Lietuvos Respublikos teisės aktus, galima daryti išvadą, kad nėra pakankamo ir išsamaus vežėjo jūra pareigų bei jo atsakomybės klausimų reglamentavimo. Be to, šiais klausimais nėra suformuotos teismų praktikos ir netgi specialistų, kurie galėtų spręsti ginčus tarp šalių. Lietuvos nacionalinėje teisėje ratifikuotos Hagos- Visbiu taisyklės taikomos tik krovinių vežimo jūra sutartims įformintoms konosamentu, tuo tarpu nėra teisės akto, kuris būtų taikomas šalių tarpusavio santykiams, kai krovinių gabenimas įforminamas važtaraščiu.
- 4) Pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius vežėjo civilinei atsakomybei turi dvejopą reikšmę. Jei vežėjas tinkamai įvykdo savo pareigą, bet vėliau laivas tampa netinkamu plaukti, pavyzdžiui dėl jūros pavojų ar kitų aplinkybių, jis yra atleidžiamas nuo atsakomybės dėl atsiradusių nuostolių ar žalos. Tuo tarpu netinkamas laivo parengimas gabenti krovinius įtakoja laivo netinkamumą plaukti, o tai sąlygoja vežėjo atsakomybę ir neleidžia vežėjui remtis atleidimo nuo atsakomybės sąlygomis.

LITERATŪROS SĄRAŠAS

Teisės normų aktai:

Lietuvos Respublikos nacionaliniai teisės aktai

1. Lietuvos Respublikos Prekybinės laivybos įstatymas // Valstybės žinios. 1996. Nr. 101-2300.
2. Lietuvos Respublikos civilinis kodeksas (patvirtintas Lietuvos Respublikos civilinio kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir įgyvendinimo įstatymu 2000 07 18 Nr. VIII- 1864) // Valstybės Žinios. 2000. Nr.74. su pakeitimais ir papildymais.
3. Lietuvos Respublikos susisiekimo ministro įsakymas Nr.116 Dėl Bendrųjų krovinių vežimo jūra taisyklių, patvirtintų susisiekimo ministro 2000 m. rugsėjo 28 d. įsakymu Nr. 270, dalinio pakeitimo // Valstybės žinios. 2001-04-20. Nr. 34-1141.

Tarptautiniai teisės aktai:

1. Tarptautinė konvencija dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) ir pasirašymo protokolas // Valstybės žinios. 2003-09-26, Nr. 91(1)-4124.
2. Protokolas, iš dalies pakeičiantis Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) // Valstybės žinios. 2003-09-26, Nr. 91(1)-4123.
3. Protokolas (protokolas dėl SST), iš dalies pakeičiantis 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) // Valstybės žinios. 2003-09-26, Nr. 91(1)-4122.
4. Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, Varšuva 1929// Valstybės žinios. 1997-03-05, Nr. 19-414.
5. 2002 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra // <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:074E:0567:0583:LT:PDF>
6. 1924 m. tarptautinė konvencija dėl teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Hagos taisyklės) buvo pakeista 1968 m. Briuselio protokolu, iš dalies pakeičiančiu Tarptautinę konvenciją dėl kai kurių teisės normų, susijusių su konosamentais, suvienodinimo (Visbiu taisyklės) // <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>
7. 1978 m. Jungtinių Tautų konvencija dėl krovinių pervežimo jūra (Hamburgo taisyklės) // <http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/toc.html>

Teismų praktika

1. Steel et Al. v. The State Steamship Company, (1877-78) L.R. 3 App. Cas.72
2. Northern Shipping Cp. V. Deutsche Seereederei G.M.B.H. and Others, (2000) 2 Lloyd's Reports, CA.
3. McFadden v. Blue Star Line (1905) 1 KB 697.
4. Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).
5. Bradley & Sons Ltd v. Federal Steam Navigation Company, (1926), 2 Lloyd's Rep. 278.
6. The Lendoudis Evangelos II, (2001), 2 Lloyd's Rep. 304.
7. Guinomar of Conakry and Another v. Samsung Fire & Marine Insurance Co, (2002) 2 Lloyd's Rep. 57.
8. Parsons Corporation & 6 ORS v, CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger (2006) 1 Lloyd's Rep. 649.
9. Riverstone Meat Co. Pty Ltd v. Lancashire Shipping Co. Ltd (1961) 1 Lloyd's Rep 57 (HL).
10. Union of India v. NV Reederij Amsterdam (The Amstelot) (1963) 2 Lloyd's Rep. 223 (HL).
11. Grand Champion Tankers Ltd. v, Norpipe A/S (The Marion) (1984) 2 Lloyd's Rep. 1; A.C. 563.
12. Stanton v. Richardson (1874) LR 9 CP 390.
13. McIver & Co. Ltd v. Tate Steamers Ltd (1903) 1 KB 362 (CA).
14. The Vortigern (1899) P 140, CA.
15. The Maori King v. Hughes (18952) Q. B. 550.
16. Queensland National Bank v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. (1898) 1 QB 567.
17. Kopitoff v. Wilson (1876) 1 QBD 377.
18. The Thorsa (1916) P 257.
19. Elder, Dempster & Co. Ltd v. Paterson, Zochonis & Co. Ltd. (1924) AC 552.
20. McIver & Co. Ltd v. Tate Steamers Ltd (1903) 1 KB 362 (CA).
21. Hong Kong Fir Shipping Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd [1961] 2 QB 26.
22. Manifest Shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd (1995) 1 Lloyd's Rep 651.
23. Standart Oil Co. of New Yourk v. Clan Line Steamers Ltd. (1924) AC 100, HL.
24. Steel v. State Line Steamship Co (1877) 3 App Cas 72, HL.
25. International Packer London Ltd. v.Ocean Steam ship Co. Ltd. (1955) 2 Lloyd's Rep. 218.
26. Ciampa and others v. British India Steam Navigation Co. Ltd (1915) 2 KB 774.
27. Cheikh Boutros Selim El- Khoury v Ceylon Shipping Lines Ltd. (The Madeleine) (1967) 2 Lloyd's Rep. 224.

28. Levy v. Costerton (1816) 4 Camp. 389.
29. Alfred C. Toepfler Schiffahrtsgesellschaft mbH v. Tossa Marine Co. Ltd (The Derby) (1985) 2 Lloyd's Rep. 325, Ca.
30. The Madeleine (1967) 2 Lloyd's Rep. 224.
31. Tattersall v. The National Steamship Company, (1883-84) LR 12 Q. B. D. 297.
32. Growers Export Co. v. Canada Steamship Lines Ltd, (1919) 59 S.C.R. 643 (Supreme Court of Canada).
33. The Rona (1884) 51 LT 28.
34. Angliss (W) & Co (Australia) Pty Ltd. v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. (1927) 2 KB 456.
35. The Happy Ranger (2006) 1 Lloyd's Rep. 649.
36. Adamastos Shipping Co. Ltd. v. Anglo-Saxon Petroleum Co.Ltd. (1959) A.C.
37. Actis Co. Ltd. v. The Sanko Steamship Co. Ltd., (The Aquacharm), (1982), 1 Lloyd's Rep.
38. Moore and Another v. Lunn and Others (1922) 11 Ll. L Rep. 86.
39. Northumbrian Shipping Co. Ltd. v. E Timm & Son Ltd. (1939) AC 397.
40. Botany Worsted Mills v. Knott (1900) 76 Fed.Rep. 582.
41. AE Reed & Co. Ltd v. Page, Son & Easn Ltd (1927) 1 K.B. 743.
42. Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada (1869-71) L.R. 3 P.C. 234.
43. The Europa (1908) P 84 (PD, Div Ct).
44. Smith, Hogg & Co.Ltd v. Black Sea and Baltic General Insurance Co. Ltd (1940) AC 997 (HL).
45. Jindal Iron and Steel Co. Ltd. and Others c. Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc., (The Jordan II), 2005, 1 Lloyd's Rep. 57.
46. Ismail v. Polish Ocean Lines (The Ciechocinek), 1975, 2 Lloyd's Rep. 170.
47. J. & E. Kish v. Charles Taylor, Sons & Co. 1912, A.C. 604
48. Freeman v. Taylor (1831), 8 Bing. 124.

Specialioji literatūra

1. Karan H. The carrier's liability under international maritime conventions the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules. New York: The Edwin Mellen Press Ltd, 2004. ISBN 0-7734-6174-4.
2. Girvin S. Carriage of goods by sea. Oxford: Oxford university press, 2007. ISBN 978-0-19-876458-8.

3. Dockrey M. Cases & Materials on the carriage of goods by sea. 3 rd. Ed. London: Cavendish Publishing Limited, 2004. ISBN 1-85941-796-5.
4. Baughen S. Shipping law. 3 rd. Ed. London: Cavendish publishing limited, 2004. ISBN 978-185941-852-9.
5. D'Arcy L. Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air. 7th. Ed. Galsgow: Shaw & Sons Limited, 1992. ISBN 0-7219-0623-0.
6. Hughes A.D. BCL. MA (Oxon), Barrister (LI). Casebook on carriage of goods by sea. 2th. Ed. London: Blackstone press limited, 1999. ISBN 1-85431-881-0.
7. Colinvax R. Carver's carriage by sea. 13th. Ed. London: Stevens & Sons Limited, 1982.
8. Wilson J. F. Carriage of goods by sea .4 th Ed. Great Britain: Pearson Education Limited, 2004. ISBN 0-582-82300-5.
9. Tetley W. Marine Cargo 4 Ed. Canada: Edition Yvon Blais, 2008. ISBN 978- 2- 89635-126-8.
10. Tetley W. Hamburg Rules- A Commentary. Canada: LMCLQ, 1979.
11. Margetson N.J. The system of liability of articles III and IV of the Hague (Visby) Rules. Rotterdam: Uitgeverij Paris, 2008.
12. Gineitis A. Krovinio vežimo jūra sutartinėms prievolėms taikytina teisė. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ Mru.- V., 2003.
13. Drobitko O. Krovinių multimodalinių vežimų: teisiniai aspektai. daktaro dis. soc. mokslai: teisė (01 S)/ MRU.- V., 2006.
14. Minalga R. Krovinių transporto sistema. Kauno kolegijos leidybos centras, 2007. ISBN 978-9955-27-084-3.
15. Butkevičius J. Lietuvos įstojimo į Europos Sąjungą poveikis šalies transporto sistemai ir transporto sistemos plėtra. Vilnius: VGTU leidykla "Technika", 2008. ISBN 978-9955-28-215-0.
16. Allen C. H. Limitation of liability// Journal of Maritime Law and Commerce. Nr.31 (2). 2000
17. Foley R. K. A survey of the maritime doctrine of seaworthiness // Oregon Law Review. Nr.46/4, 1967.
18. Mankabady S. Hamburg Rules on the carriage of goods by sea, Samir Mankabady. Liverpool: Brill Archive, 1979.
19. Kimball J. D. Shipowner's Liability and the proposed revision of the Hague Rules// Journal of Maritime law and Commerce, Nr. 7 (1). 1975.
20. Shah B. S. Seaworthiness- a comparative survey // Malaya law review. Nr. 8 (1). 1966.
21. Reynolds R. The Hague Rules, the Hague- Visby Rules, and the Hamburg Rules // MLAANZ Journal. Nr. 7. 1990.

Elektroniniai šaltiniai:

1. <http://www.sealaw-usa.com/statutesandconventions.html>
2. <http://www.jus.uio.no>.
3. <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMLJ/1990/2.pdf>.
4. http://www.onlinedmc.co.uk/shipping_and_transport.htm.
5. <http://heinonline.org>.
6. <http://books.google.com>
7. <http://caselaw.lp.findlaw.com>
8. <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk>

SANTRAUKA

Vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turinys ir jos reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei

Pagrindinės sąvokos: vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius, absoliuti pareiga, išipareigojimas elgtis deramai kruopščiai, pareigos turinys, pareigos reikšmė, vežėjo atsakomybė

Darbe aptariami klausimai, susiję su vežėjo pareigos paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius turiniu bei jos reikšme vežėjo civilinei atsakomybei.

Paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra viena pagrindinių vežėjo pareigų. Tinkamumas plaukioti ir gabenti krovinius yra svarbiausia tinkamai paruošto ir galinčio įvykdyti krovinių vežimo jūra sutartį laivo savybė. Tai Bendrosios teisės sistemoje susiformavusi vežėjo pareiga, kurios absoliutus pobūdis, siekiant suteikti vežėjams daugiau teisių gynimo būdų, vėliau buvo pakeistas į išipareigojimą elgtis deramai kruopščiai. Tokia pareigos pobūdžio kaita yra nuolatinis balansavimas tarp vežėjo ir krovinio savininkų interesų. Atsižvelgiant į tai, jog nėra vieningo šios pareigos unifikavimo būtina atskleisti pareigos turinį ir įvertinti jos įtaką vežėjo civilinei atsakomybei.

Šiuo tikslu darbe yra atskleista vežėjo pareigos samprata, išanalizuotas pareigos turinys ir jos įvykdymo aspektai. Remiantis Hagos- Visbiu ir Hamburgo taisyklėmis išnagrinėjami vežėjo atsakomybės dėl netinkamo pareigos įvykdymo atsiradimo pagrindai, įvertinama šios pareigos reikšmė vežėjo civilinei atsakomybei.

Vežėjo pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti ir gabenti krovinius yra pagrindinė vežėjo atleidimo nuo civilinės atsakomybės sąlyga. Jei vežėjas įgyvendina savo pareigą rūpestingai, deramai kruopščiai ir krovins atplukdomas į paskyrimo uostą nepažeistas, laikoma, jog pareiga paruošti laivą tinkamu plaukti įvykdyta tinkamai. Tik esant tinkamam šios pareigos įvykdymui, vežėjas gali būti atleistas nuo atsakomybės dėl žalos ar nuostolių padarytų kroviniui

Visi šie aspektai magistro baigiamajame darbe nagrinėjami ne tik teoriniame bet ir praktiniame lygmenyje pateikiant užsienio teismų pavyzdžius.

SUMMARY

The content of the carrier's duty to make the vessel seaworthy and cargoworthy and its influence on the civil liability of the carrier.

Key words: duty to provide a seaworthy and cargoworthy ship, absolute obligation, due diligence, the content of duty, importance of the duty under carriage of goods by sea, carrier's liability.

The paper deals with issues related to the content of carrier's obligation to provide a seaworthy and cargoworthy vessel and its significance to the civil liability of the carrier. To make the vessel seaworthy and cargoworthy is one of the essential obligations of the carrier. The seaworthiness is the most important characteristic of the vessel prepared and made available for performing carriage of goods contract. This duty was formed in Common law system. An original common law obligation of the carrier was absolute. It was replaced with the obligation based on due diligence. It means that balance between the interests of carrier and shipper had been switching throughout the years. Given the fact that there is no unanimity of the carrier's duty to make the ship seaworthy and cargoworthy, it is necessary to consider the content of the duty in all its aspects and its influence on the carrier's liability.

For this purpose, in this work is analyzed the concept and content of the obligation and its performance aspects. According to the Hague- Visby Rules and Hamburg Rules it is examined the carrier's liability for the misuse of execution of the basics, assess the value of the carrier's obligation to civil liability.

The carrier's obligation to make the ship seaworthy and cargoworthy is the main carrier's exemption from liability clause. If the carrier exercise due diligence and the cargo is delivered to the ports intact, it is considered that the obligation is fulfilled properly. This will be the basis to exempt the carrier from liability for loss or damage.

All these aspects and statements made in the paper are analyzed and illustrated by the examples of court practice and doctrine of other states.